Konkrete Utopien für Solingen //

INNENSTADT BEYOND SHOPPING

BERGISCHE UNIVERSITÄT WUPPERTAL

Lehrstuhl Konstruieren und Entwerfen, Prof. Königs - **Ariane Dehghan**
in Kooperation mit dem Labor für Virtual und Mixed Reality - **Thomas Klemmer**

BERGISCHE
UNIVERSITÄT
WUPPERTAL

Bergische Universität Wuppertal
Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen
Lehrstuhl für Konstruieren und Entwerfen, Prof. Ulrich Königs
Ariane Dehghan I Ela Dippel I Frauke Nitsche
Pauluskirchstr. 7, 42285 Wuppertal / Deutschland

_Studio Experimentelles Entwerfen: WS 2021/22 + SoSe 2022
Innenstadt BEYOND SHOPPING -Konkrete Utopien für Solingen

Lehrstuhl Konstruieren und Entwerfen - **Ariane Dehghan**
in Kooperation mit dem Labor für Virtual und Mixed Reality - **Thomas Klemmer**
Inhalte: Beste Ayvaci, Florian Beer, Hale Nur Caner, Eileen Genel,
Moritz Griebel, Finn Gundermann, Margaret Häusler,
Kenya Magdziak, Luke Paulsen, Elisabeth Schmitz, Ronja Trapp
Ausstellung: **Eileen Genel, Finn Gundermann, Kenya Magdziak,**
Luke Paulsen, Elisabeth Schmitz, Ronja Trapp
Modell: Mikail Agirmann, Eileen Genel, Luke Paulsen,
Michelle Raab, Artjom Stamboltsyan, Daniel Tückmantel
Fotos: Beste Ayvaci, Florian Beer, Hale Nur Caner, Ariane Dehghan,
Brigitte Dehghan, Eileen Genel, Jan Moritz Griebel, Finn Gundermann,
Kenya Magdziak, Luke Paulsen, Elisabeth Schmitz, Ronja Trapp

Druck: Wuppertal, März 2023

Ausstellung realisiert mit freundlicher Unterstützung der **Stadtentwicklungsplanung der Stadt Solingen**.
Vielen Dank an MX Wendler, Athos Immobilien AG, FALC Immoblien Solingen, Gläserne Werkstatt Solingen/ SEG,
Coworkit Solingen, Katasteramt Solingen, Provinzial Versicherung Jens Buss, ARICON GmbH, Sven Kube und vielen anderen.

Einleitung

Online-Handel und „sterbende“Innenstädte

Ehemals belebte und beliebte Innenstädte leeren sich. Der als sicherer Attraktor geltende Einzelhandel ist der Konkurrenz durch den Online-Handel ausgesetzt. Insbesondere in deutschen Mittelstädten ist die vermutete Zukunft des stationären Einzelhandels bereits deutlich sichtbar: leere Fußgängerzonen, leere Ladelokale.
Panisch wird vor „sterbenden Innenstädten“ gewarnt und nach Hilfen für den Handel gerufen. Unterschieden werden muss jedoch ganz deutlich zwischen sterbendem Einzelhandel und sterbenden Innenstädten. Dass die Funktion Handel widerspruchslos gleichgesetzt wird mit der Innenstadt zeigt wie präsent und allgegenwärtig das Anbieten und Konsumieren von Waren in Stadtzentren ist, und daraus folgend als Stadtidentität wahrgenommen wird.

In der Innenstadt Solingens, wie in vielen deutschen Mittelstädten, ist der aktuelle Umbruch besonders klar spürbar und sichtbar. Die Deutlichkeit der Veränderung gibt Legitimaton und Anlass Selbstverständlichkeiten zu hinterfragen, das Stadtzentrum neu zu denken und experimentelle Konzepte umzusetzen. Die Stadtplaner Solingens haben hier die Chance Vorreiter zu sein im Umgang mit den, noch viele weitere Städte ereilenden, Folgen gesellschaftlicher Veränderungen, die sich auf veränderte räumliche Bedürfnisse übertragen.
Insbesondere in Phasen des Umbruchs, wie derzeit im Einzelhandel, wird gehadert und gerungen mit der Unflexibilität von gebauten Strukturen. Gebaute Strukturen sind niemals so wandelbar und flexibel wie die fluiden gesellschaftlichen und sozialen Bedürfnisse ihrer Bewohner, die stets nach neuen, passenderen räumlichen Strukturen verlangen. Der Aufwand, Bebauungstrukturen zu verändern und die daraus resultierende Langsamkeit, gibt die Chance, temporären Trends zu wiederstehen und dauerhafte Veränderungen abzubilden.
Stadtbewohner profitieren von, und stehen in einer Reihe mit, einer Vielzahl vorhergehender Stadtbewohner-Generationen, die die Stadt sukzessive errichten, erweitern und modifizieren. Der Wert gespeicherter Lebensenergie vorheriger Generationen, manifestiert als Stadtstruktur, ist die wertvolle Grundlage des künstlichen Lebensraums Stadt.

Aber was wird aus unseren Innenstädten? Was macht und machte die Anziehungskraft von Innenstädten aus und welche Rolle spielen sie auch zukünftig im menschlichen Miteinander? Welche neuen Chancen bieten die Erweiterung der realen Möglichkeiten um die der digitalen Welt? Die Stadt als Kontinuum und Verdichtung menschlichen Zusammenlebens bildet Veränderungen besonders intensiv ab. Der Ort der Zusammenkunft ist immer auch Ort der Auseinandersetzung - ganz besonders in Zeiten von grpßen Transformationen.
Wie können die durch den Online-Handel veränderten Bedingungen zu neuen Potentialräumen werden? Wie können sich die bereits ganz alltäglichen Vorteile digitaler Welten mit der realen Umgebung verbinden und Teil des Stadterlebens werden?

Ausgehend vom „Integrierten, städtebaulichen Entwicklungskonzepts City 2030“ haben sich Master-Studierende der Bergischen Universität Wuppertal, Fachbereich Architektur, über zwei Semester mit der gegenwärtigen Situation der Solinger Innenstadt und den Aspekten „sterbender Innenstädte“ beschäftigt.
Auf vielen Ebenen wurden über Schwarzpläne, Texte, Statistiken, Begehungen und Fotos versucht sich den Herausforderungen und geplanten Maßnahmen für Solingen, beispielhaft für viele weitere mittelgroße Städte Deutschlands, zu nähern.

Als finales Ergebnis dieses Herantastens wurde mit Unterstützung des Solinger Stadtentwicklungsplanung die Ausstellung „Zukunftsvisionen für die Solinger Innenstadt“ geplant und umgesetzt.
Alle Erkenntnisse, Näherungen und Erfahrungen, die im Wintersemester 2021/22 und Sommersemester 2022 zum Thema BEYOND SHOPPING am Beispiel von Solingen gemacht wurden sind nun gemeinsam mit der Dokumentation der Ausstellung in diesem Heft zusammengefasst. ad

Viel Freude damit.

facebook

Inhaltsverzeichnis

S.03 Einleitung

Seite 6 **Grundlagen: Stadt Konsum Wandel**

S.08 Workshop „Innenstadt“
S.10 Kunst >< Stadt
S.16 Konsumverhalten verstehen
S.18 Stadt begreifen

Seite 20 **Analyse: Solinger Innenstadt**

S.22 Leerstand und Einzelhandel
S.26 Die polyzentrische Stadt
S.30 Verkehrsanbindung
S.32 Lokale Erreichbarkeit
S.36 Grünflächen
S.40 Topografie
S.44 Wandel der Relevanz des stationaären Einzelhandels

Seite 50 **Ausstellung: Planung und Umsetzung**

S.52 Kommunikationsformen
S.54 Experimente Projektion
S.56 Ausstellungskonzept
S.58 Topografiemodell
S.60 Präsentation auf Versandkartons
S.62 Ausstellungstechnik
S.64 Aufbau
S.66 Technischer Aufbau

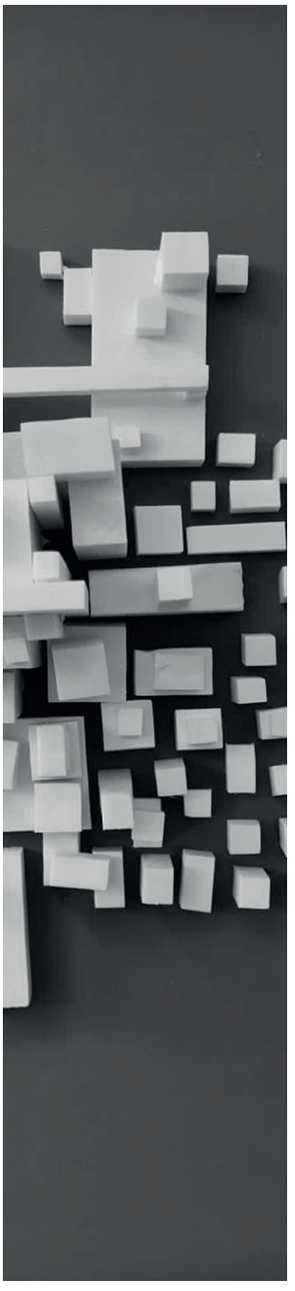
Seite 68 **Installationen in der Solinger Innenstadt**

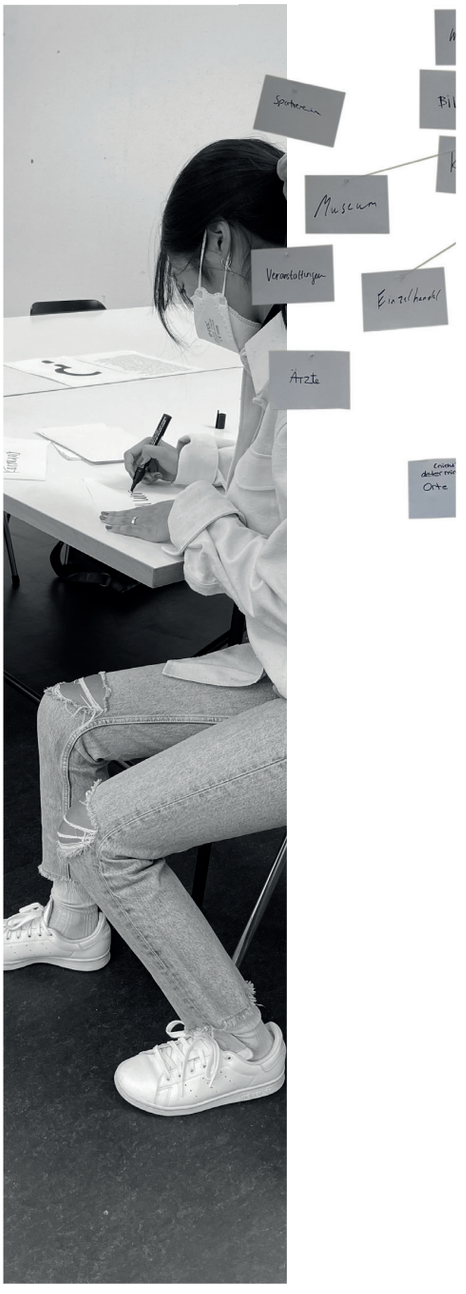
S.72 (1) Wir Stadt
S.80 (2) Der Platz als Mittelpukt
S.88 (3) Stadt der Grundbedürfnisse
S.96 (4) BEYOND SHOPPING
S.102 (5) Clemens-Berg
S.112 (6) Energieautarke Stadt
S.120 (7) Mobilität und städtische Dichte
S.128 (8) Active Public Space

Die leerstehenden Ladenlokale Solingens sind keineswegs Zeugen eines verminderten Konsums. Weiterhin wird weit über die notwendigen Waren des täglichen Bedarfs hinaus gekauft- aber nicht mehr in den Einkaufszonen der Klein- und Mittelstädte, sondern bevorzugt online oder in Großstädten. Die Schrumpfung der ressourcenintensiven Verkaufsflächen in den Mittelstädten ist ein erster Indikator für den Wandel gesellschaftlichen Konventionen. Die Mittelstädte können hier Vorreiter sein und schon jetzt zukunftsweisende Strategien für ihre Innenstädte entwickeln und umsetzen!
Grundlegend für die Entwicklung von Neuem ist stets das Verständnis für die Qualitäten und Fehlstellen des gegenwärtigen Zustands. Entsprechend zeigt das folgende Kapitel, vorgestellt der Entwicklung neuer Konzepte, die Beschäftigung der Studierenden mit den Themen Innenstadt, Konsumverhalten, sowie Kunst und Kultur als Spiegel von Gesellschaft und als Kommunikationsmittel.

GRUNDLAGEN

STADT KONSUM WANDEL

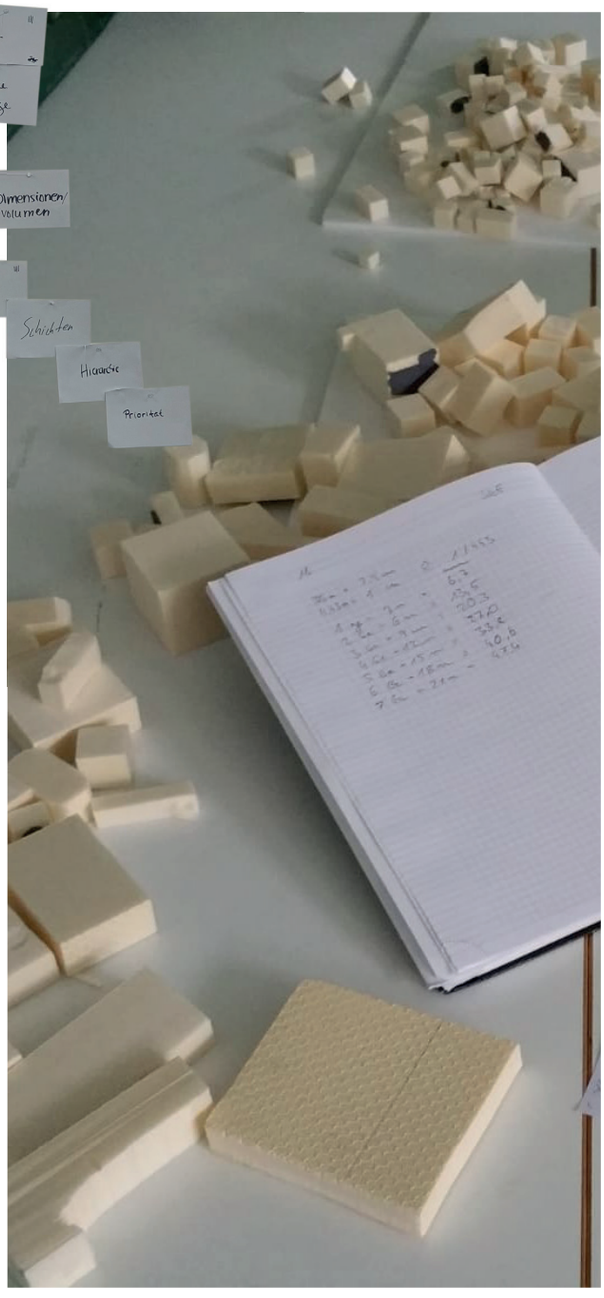



Museum
Ärzte

Workshop: „Innenstadt?“

Eigenschaften, Besonderheiten, Herausforderungen

Wir sprechen über Stadt! Aus welchen Teilen bestehen Innenstädte? Was charakterisiert den Ballungsraum Stadt und was macht die Attraktivität von Innenstädten aus? Welche Herausforderungen und Chancen birgt das Leben auf engem Raum? Wie kann die stete Veränderung menschlichen Daseins in der statischen Dauerhaftigkeit von Städten abgebildet werden?



Führung im Kunstmuseum Solingen

Kunst >< Stadt

Kunst als essenzieller Teil von Stadt und Gesellschaft

Eingangssituation in der Solinger Innenstadt

Kunst als essenzieller Teil von Stadt und Gesellschaft
Kunst schafft Nicht-sichtbares sichtbar zu machen. Kunst ist Ausdruck dessen was empfunden oder wahrgenommen wird und lädt den Betrachter so ein Teil der Gedanken und Gefühle der Künstlerin/ des Künstlers werden. Kunst macht etwas mit dem Betrachter, löst Emotionen aus - Begeisterung, Abscheu, Sehsucht, Ekel. Kunst ist eine Form der Kommunikation, die mehr trägt als Information, die tiefer geht, die Dinge ausspricht, die wir uns nicht zu sagen trauen.
Kunst muss Teil der gesellschaftlichen Kommunikation sein, des sich selbst hinterfragens. Kunst muss zugänglich und sichtbar sein. Kunst muss Teil von Stadt sein.
Wir haben Kunst als Anlass genommen über Stadt zu sprechen!

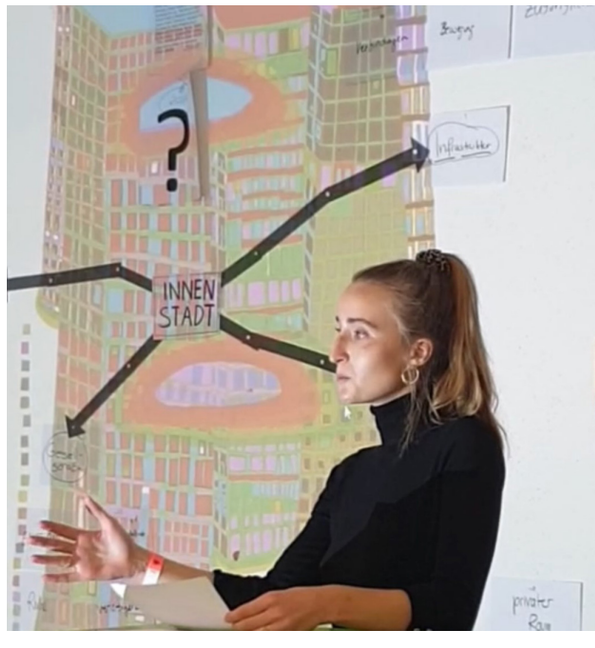
Chance im Wandel, Wie Online Shopping den stationären Handel verändert // Florian Beer

Die fortschreitende Digitalisierung und der Strukturwandel haben Einfluss auf den stationären Handel und damit auch Konsequenzen für Stadtzentren. Besonders Klein- und Mittelstädte im ländlichen, insbesondere auch in direkter Nähe zu Großstädten stehen vor großen Hürden und Herausforderungen, um attraktiv und wettbewerbsfähig zu bleiben. Herauszufinden bleibt, ob der Weg Innenstädte neu zu denken und in die digitale Welt einzugliedern der Richtige ist.
Eine Herangehensweise ist, sowohl das Integrieren digitaler Bausteine in die bestehende Infrastruktur, als auch die Zusammenarbeit von bestehenden Offline- und Onlinestrukturen. Stationäre Standorte müssen sich hinterfragen und weiterentwickeln, Erlebnisse generieren, Aufenthaltsqualität schaffen, sowie Besonderheiten in der baulichen Struktur der Stadt herausstellen. Am Anfang einer jeden Stadtzentrumsentwicklung steht die Frage nach der besonderen Identität und der Außenwirkung auf Außenstehende.[1]
Auch Unternehmen haben ein zunehmendes Interesse an Standorten in Innenstädten, denn der Kunde möchte individuelle Änderungen und Wünsche in den Produktionsprozess mit einbringen, seine Meinung äußern und somit das Produkt individualisieren.[2] Unternehmen erhoffen sich ihrerseits neue Impulse für Ihre Produktentwicklung und gehen deshalb gezielt auf Kunden zu.
Eine Umfrage in NRW im Jahr 2021 zur Zukunft der Innenstädte und Zentren unterstreicht den Trend zur Umstrukturierung von Innenstädten. „Die Bedeutung des Gastronomieangebots steigt von 59 auf 86 Prozent, das medizinische Angebt von 73 auf 82 Prozent, das Freizeit-/Kultur-/Tourismusangebot von 52 auf 79 Prozent sowie das Angebot an Dienstleistungen von 71 auf 82 Prozent.“[3]
In einer Studie vom Stuttgarter Fraunhofer-Institut werden zahlreiche Ideen genannt für die Umstrukturierung von Stadtzentren in der Zukunft, wie temporäre Spielgeräte auf zentralen Plätzen, hybride Einzelhandelsangebote, Pop-up-Straßenlokale und virtuelle Stadtrundgänge.[4]
Der immer weitere Anstieg des Online Shoppings sollte mit neuen, innovativen Ansätzen als Chance für einen Wendepunkt in der Entwicklung von Innenstädten genutzt werde. „Was für Potentiale entstehen, wenn der Einzelhandel sich weitestgehend auf den Online Markt beschränkt?“ Freiflächen und leere Ladenlokale können umgenutzt werden und schaffen Platz für Neues, ehemalige Parkflächen für motorisierten Individualverkehr weichen Grünflächen und Parkanlagen. Gastronomie, Freizeit und Kulturangebote und der Dienstleistungssektor finden mehr Platz, der Innenstadt-Kern bietet im gesamten mehr Raum für Vielfalt und Innovation.
Die entstehenden neuen Stadtzentren werden zu pulsierenden und attraktiven Anziehungspunkte für Ihre Bewohner und deren Besucher in einer vernetzten und globalisierten Welt und werden so zum Ausdruck der Gesellschaft in all ihrer Vielfalt.

1 vgl. Gerrit Heinemann, 2017, Die Neuerfindung des stationären Einzelhandels - Digitale Innenstadt und Shoppingcenter der Zukunft, Springer Link, Zugriff am 28.11.2021 https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-658-15862-0_4
2 vgl. Jan Hauser, 2021, Immer mehr Ideen beleben die Innenstadt, Frankfurter Allgemeine, Zugriff am 28.11.2021 https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wohnen/innenstadt-im-wandel-ideen-nach-der-corona-pandemie-17459285.html
3 Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen, 2020, Ministerin Scharrenbach: Innenstädte der Zukunft - Sauberkeit und Sicherheit werden wichtiger als die Erreichbarkeit mit dem Auto, Zugriff am 28.11.2021 https://www.mhkbg.nrw/ministerin-scharrenbach-innenstaedte-der-zukunft-sauberkeit-und-sicherheit-werden-wichtiger
4 vgl. Jan Hauser, 2021, Immer mehr Ideen beleben die Innenstadt, Frankfurter Allgemeine, Zugriff am 28.11.2021 https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wohnen/innenstadt-im-wandel-ideen-nach-der-corona-pandemie-17459285.html

Stadtidentität. Die Verödung der Innenstädte //
Elisabeth Schmitz

„Im Zentrum wird eingekauft, nicht gelebt und nur selten gefeiert."[1]
Eine aktuelle Krise vieler kleiner und mittlerer Städte. Durch die Pandemie und die Macht der Onlineshops wird eine Entwicklung voran getrieben, die sich bereits in den letzten Jahren eingeschlichen hat: Die Verödung der Innenstädte. [2]
Die Tendenz der Verödung vieler Stadtkerne von Klein- bis Mittelstädten führt dazu, dass das Zentrum nicht mehr der Treffpunkt der Bewohner ist. Durch Leerstand, Kaufkraftverlust, zu geringer Aufenthaltsqualität und zu wenig Angeboten, sowie durch ein unansprechendes äußeres Erscheinungsbild kann das Zentrum einer Stadt an Attraktivität und Anziehung für die Bürger verlieren. [3] Friedensreich Hundertwasser zeigt mit seinem Werk **„Good Morning City"** eine Ansammlung von Hochhäusern. Der Gegner des Konsums entwirft eine Stadt. Der Betrachter erkennt bunte Fenster und lebendige Linien in der Fassade, die Gebäude wirken wie gewachsen und nicht gebaut. Hundertwassers Überzeugung ist es, dass das erdferne Wohnen und die Standardisierung durch Kreativität und des Menschen eigene Schöpfung gemildert werden können. Ein Leitbild welches Rückgriff auf die Ursprünge nimmt. [4]
Die Vision der 60er Jahre ist in einigen Städten noch immer präsent. Freiheit bedeutete Konsum und Masse. Durch diese Vision sind Städte gewachsen, die zum Großteil darauf aus waren den pathologischen Kaufsinn des Menschen zu befriedigen und einheitlichen Systemplanungen zu Grunde lagen und sich somit in ihrer Architektursprache und Struktur heutzutage noch ähneln.[5]
Hundertwassers These, der Mensch braucht Individualität, Unregelmäßigkeiten und eine Rückbesinnung auf die Ursprünge kann zu einem aktuellen Leitbild für die Intervention der verödeten Innenstadt werden.
„Gemeinschaft entsteht durch Begegnung, und die erschöpft sich nicht im Anstehen vor der Kasse." [6] Der ursprüngliche Nutzen eines Stadtzentrums als Handels- und Verkehrsknotenpunkt ist überholt. Die Innenstadt bildet den Mittelpunkt einer Kommune und ist als Treffpunkt des sozialen, wirtschaftlichen, kulturellen und auch politischen Lebens zu verstehen.
Der Fokus der Agierenden der Stadt, der Stadtplaner und -verwalter, sollte also weg vom gesichtlosen Konsum und hin zu einem erlebnisorientierten Zentrum.
Der deutsche Handelsverband stellt die Prognose, dass circa 50.000 Geschäfte in Deutschland durch die Pandemie und den drastischen Wechsel zum Onlineshopping der Konsumenten schließen werden, Einbußen von 40 Milliarden Euro Umsatz entsteht. [7]
Im ersten Moment ein Tiefschlag für viele der deutschen Städte.
Wie wäre es mit einem Perspektivwechsel? Der Umbruch kann eine Chance sein.
Die ehemalige klassische Stadtentwicklung um Kirche, Marktplatz und Rathaus kann aufgegriffen werden und lenkt den Fokus wieder auf einzelne wichtige Orte in der Innenstadt. Menschen fühlen sich angezogen von Grünanlagen, Ruheorte werden gesucht, sowie Plätze und Straßen an denen man sich zufällig sowie geplant treffen kann. [8] Der individuelle Charakter einer Stadt sollte ergründet und hervorgehoben werden, so dass sich die Bürger mit ihrer Stadt identifizieren können und das Zentrum eine Widerspiegelung ihrer Bewohner wird.
Die lokale Identität kann dazu beitragen ein Zentrum zu beleben, so dass dieses wieder zur Seele einer Kommune werden kann.



1 Vahland, 2020, Erobert die City zurück! Süddeutsche Zeitung. https://www.sueddeutsche.de/politik/innenstaedte-coronavirus-konsum-zurueckholen-1.4987604
2 vgl. Vahland, 2020, ebd.
3 vgl. Manfrahs, 2020, Citymanagement: Innenstadt-Belebung mit System S. 3-4 ; vgl. Kulturamt Lindau, 2019, Hundertwasser.Traumfänger einer schöneren Welt, S.11-15
4 vgl. Hundertwasser, o.D., Hundertwasser 1928-2000, Catalogue Raisonné, Bd. 2, Taschen, S. 812
5 vgl. Flagge, 2009, Die Architektur der 60er.Eine Annäherung. Baukultur. https://baukultur.nrw/artikel/die-architektur-der-60er-eine-annaeherung/ ; Vahland, 2020, ebd.
6 Vahland, 2020, ebd.
7 vgl. Handelsverband Deutschland, 2021, Standortmonitor 2021 https://einzelhandel.de/innenstadt/1408-zahlen-und-fakten
8 vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, 2015, Grün in der Stadt - Für eine lebenswerte Zukunft https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/themen/bauen/wohnen/gruenbuch-stadtgruen.pdf?__blob=publicationFile&v=3

Autofreie Innenstädte. Ist die Umsetzung realisierbar? // Beste Ayvaci

Im Jahr 1969 zementierte der Künstler Wolf Vostell sein Fahrzeug ein und platzierte dies in die Kölner Innenstadt. Anbetracht des Kunstwerkes **„ruhender Verkehr“** stellt sich die Frage, ob die Umsetzung einer autofreien Innenstadt vorstellbar bzw. realisierbar ist.

In Deutschland befanden sich zu Beginn dieses Jahres 2021 etwa 59 Millionen Kraftfahrzeuge und dessen größten Anteil bestand aus Personenkraftwagen mit circa 48,25 Millionen. 77,4 % der Haushalte besitzen ein Auto und in jedem vierten Haushalt sind sogar zwei oder mehr vorhanden.[3] Welche Bedeutung haben die privaten Fahrzeuge in unserem Leben oder in unserem Alltag? In erster Linie handelt es sich um ein Fortbewegungsmittel, welches nach Wunsch bereitsteht. Stephan Rammler, Soziologe und Mobilitätsforscher, erkennt eine weitere Bedeutung „ich kann mit dem Fahrzeug, das ist die symbolische Dimension, auch zeigen, wer ich bin oder wie ich sein möchte, was mir wichtig ist, welche Persönlichkeit ich habe“[4].

Der fließende und der ruhende Verkehr nimmt in den Innenstädten große Flächen ein. Schelling nimmt an, dass ein Parkplatz von circa 20m² mit der zugehörigen Anfahrtsfläche eine Parkplatzfläche von 2000m² ergibt[6]. Der ruhende Verkehr führt durch die glatten und einbetonierten oder asphaltieren Oberflächen zu Versiegelungen, der fließende Verkehr hingegen zu Abgasen und Lärm. Hermann Knoflacher betrachtet diese Problematik auch aus der ästhetischen Sicht und vergleicht die parkenden Automobile in den Städten als Gesamtbild mit Schrottabgelagerungsplätzen.[8]

Um eine autofreie Innenstadt realisieren zu können, sind Strategien wie kurze Wege, Rückgewinnung von Verkehrsflächen für zentrale städtischen Funktionen sowie Förderung umweltschonenden Verkehrsverhaltens erforderlich.[9]

Die neue Planung für Fußwege und Fahrradwege sollten folgenden Qualitätsansprüchen entsprechen: vollständiges Wege- und Straßennetz, ausreichender Verkehrsraum, Leichtigkeit, Verkehrssicherheit, Umwelt- und Attraktivitätsqualität und soziale Sicherheit. Die öffentlichen Verkehrsmittel müssen besser gestaltet werden.[10] „Je häufiger die Fahrzeuge fahren, desto weniger wird es nötig, sich Abfahrtzeiten zu merken, desto einfacher werden Umsteigevorgänge und desto komfortabler wird damit die Benutzung des ÖPNV“[11].

Seit 2009 belegt die Hauptstadt Berlin einmal im Jahr am „Parking Day“ Parkplätze an beliebigen Orten und verwandelt diese in Grünräume, Kinderspielflächen, Erweiterungen der Kaffees sowie Abstellplätze für Fahrräder um.[12] Paris bietet den Stadtbewohner einmal im Monat einen autofreien Sonntag auf den Straßen des Champs-Elysées an.[13] Seit 2019 gehört Oslo zu der ersten europäischen Großstadt, in dem private Kraftfahrzeuge keinen Platz mehr haben und steht für eine hohe Lebensqualität.[14]

Ist nun die Umsetzung einer autofreien Innenstadt realisierbar? Vorbilder zeigen, dass die Umsetzung realistisch ist. Paris zeigt, dass eine Reduzierung des Automobils möglich ist, während Oslo das Konzept der autofreien Innenstadt bereits im Jahr 2019 erfolgreich realisierte. Sobald in den neu gestalteten Innenstädten Fußgänger, Radfahrer sowie Nahverkehrsnetze im Vordergrund stehen, sind autofreie Innenstädte in Deutschland ebenfalls ausführbar.

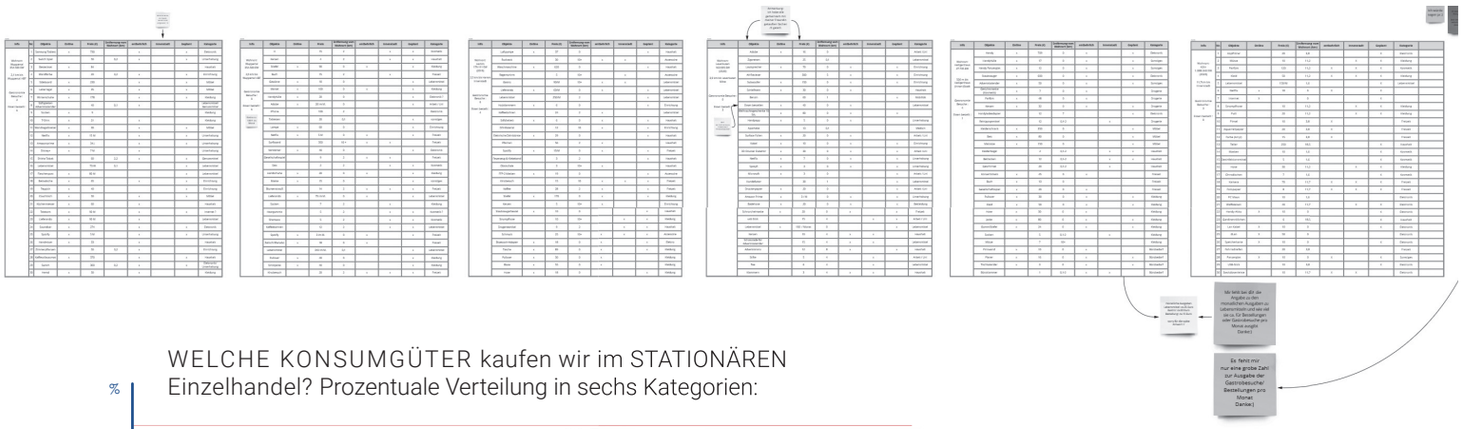
---

1 vgl. ART CLASSIC NEWS, 2008. Ruhender Verkehr, von Wolf Vostell, 1969, Köln. 03:37-04:00 [Online-Video]. 16.September.
2 vgl. KORDS, M., 2021. Statistiken zum Fahrzeugbestand in Deutschland. [online]. Statista.
3 vgl. UMWELTBUNDESAMT, 2021. Mobilität privater Haushalte. [online]. Umweltbundesamt.
4 REIMANN, C., 2017. Kulturwandel in der Autofahrernation: Der Deutsche wird noch lange im Auto sitzen. [online]. Deutschlandfunk-Archiv.
5 vgl.ebd.
6 vgl. SCHELLING, C., 2018. Begegnungsraum Strasse: Städtebauliche Überlegungen zum öffentlichen Raum. Zürich: vdf Hochschulverlag AG an der ETH Zürich, S.28
7 URBAN HUB, 2018. Smart Mobility: Urbanxxes Parken schafft Platz. [online]. Urban Hub.
8 vgl. WOHNBUND, VERBAND ZUR FÖRDERUNG WOHNPOLITISCHER INITIATIVEN, FRANKFURT AM MAIN. 1993. Stadt statt Autos: Neue städtebauliche Qualitäten mit weniger Autos. Darmstadt: Verl. für Wiss. Publ. Wolfgang Münst
9 vgl. ebd.
10 vgl. REUTTER, O. und REUTTER, U., 1996. Autofreies Leben in der Stadt: Autofreie Stadtquartiere im Bestand. Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur
11 ebd., S.200
12 vgl. AUTOFREI LEBEN! E.V., 2021. Park(ing) Day Berlin. [online]. Berlin, Park(ing) Day Berlin.
13 vgl. EXPLORE FRANCE, 2021. Autofreie Champs-Elysées. [online]. France.fr.
14 vgl. KRAMPER, G., 2019. Verkehrswende: Oslo zeigt, wie liebenswert die Stadt ohne Autos sein könnte. [online]. Stern.

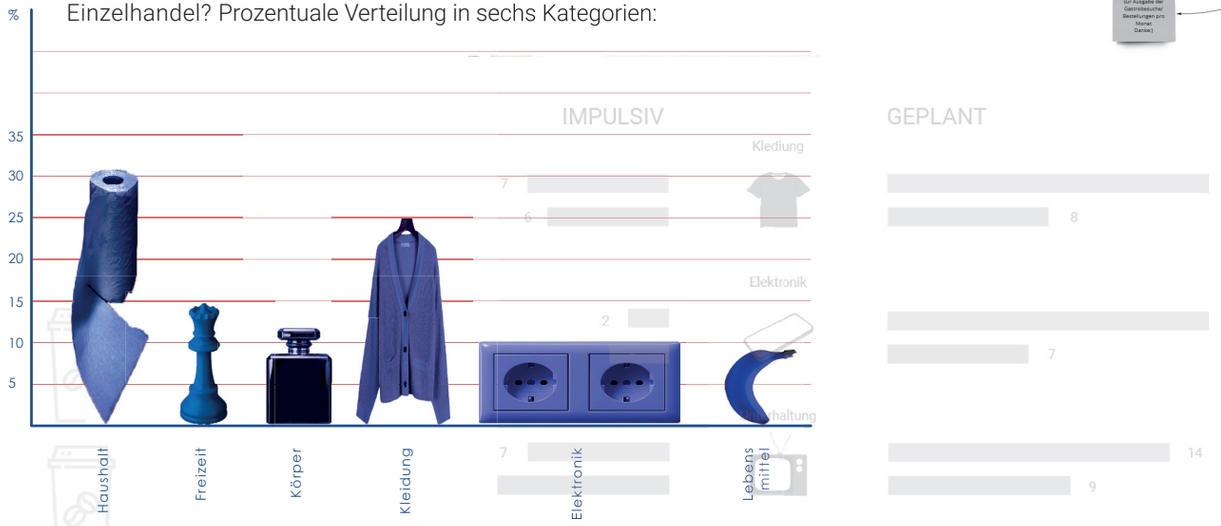
Verkehrs-Chaos. Von Transiträumen zu qualitativen Lebensräumen // Margaret Häusler

Anhand des gewählten Kunstwerkes **„Metropolis II“** von Chris Burden soll folgende These untersucht werden: höhere städtebauliche Qualität mit verbesserten Umwelt-, Lebens- und Aufenthaltsbedingungen kann dann erreicht werden, wenn der Verkehr in die Stadtentwicklung stärker berücksichtigt und ganzheitlich betrachtet wird. Das Kunstwerkspiegelt eine hektische, schnelllebige moderne Stadt wider. Es erzeugt ein futuristisches Bild, bei dem auf dem ersten Blick nicht ersichtlich wird, ob es dystopische oder utopische Züge aufzeigt. Achtzehn Straßen mit 1100 unentwegt rasenden Miniaturautos, ziehen sich auf mehreren Ebenen durch und um Gebäude herum. Außerdem kursieren dreizehn Züge durch die konstruierte Stadt.[1] Hier dominiert der Verkehr, sowohl visuell, als auch akustisch. Die achtzehn Straßen bilden ein geschlossenes System[2]; scheinbar unabhängig, abgehoben vom Grund der Gebäude -und nicht als Erschließungsmittel gedacht. „Der Lärm, der kontinuierliche Fluss der Züge und die rasenden Spielzeugautos erzeugen beim Betrachter den Stress des Lebens in einer dynamischen, aktiven und geschäftigen Stadt des 21. Jahrhunderts.“[3] Burden sagt: „Der Lärm und die Aktivität sind sowohl hypnotisierend als auch angsteinflößend.“[4]
Starkes Verkehrsaufkommen in Innenstädten führt zu Stau, Lärm und Emissionen, zu geringerer Aufenthaltsqualität und geringerer Sicherheit. „Transport auf der einen und Aufenthalt auf der anderen Seite“ stellen Anforderungen an den Straßenraum dar, die im Nutzungskonflikt stehen.[5] Es entstehen charakterlose Transiträume ohne Aufenthaltsqualität. Bewohner und Besucher der Stadt meiden diese Verkehrsräume und der Ort verliert seine Identität.[6]
Erste Schritte zur Optimierung öffentlicher Räume basieren auf einem umfangreich ausgebauten ÖPNV-Netz und eine stärkere Einbeziehung von nicht-motorisiertem Verkehr als Ansatz nachhaltiger Verkehrsentwicklung.[7] Auch der Radverkehr gewinnt zunehmend an Bedeutung.[8] Maßnahmen wie „Push & Pull“, welches den MIV über restriktive Regelungen einschränkt und gleichzeitig den ÖPNV und NMIV mit verbesserten Angeboten fördert,[9] oder „Shared Space“, bei dem alle Verkehrsteilnehmer eine gleichberechtigte Nutzung erfahren sind erste Lösungsansätze.[10] Elektromobilität hat seit 2015 im Zuge des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) und der Förderrichtlinie Elektromobilität an Relevanz gewonnen.[11] Automatisierung ist der nächste Schritt. Beide Entwicklungen bieten Potenzial für effektive und nachhaltige Verkehrssteuerung und erhöhte Sicherheit.[12] Auch das Stadtbild verändert sich, da automatisierte Fahrzeuge geringere Kapazitäten benötigen.[13] Hier ist es erforderlich, die Entwicklungen in der Planung zu berücksichtigen und vorbereitende Maßnahmen einzuleiten. Dabei spielt das Thema der Multi- und Intermodalität[14] und Sharing-Konzepte im Zusammenhang mit der Digitalisierung eine gleichwertige Rolle.[15]

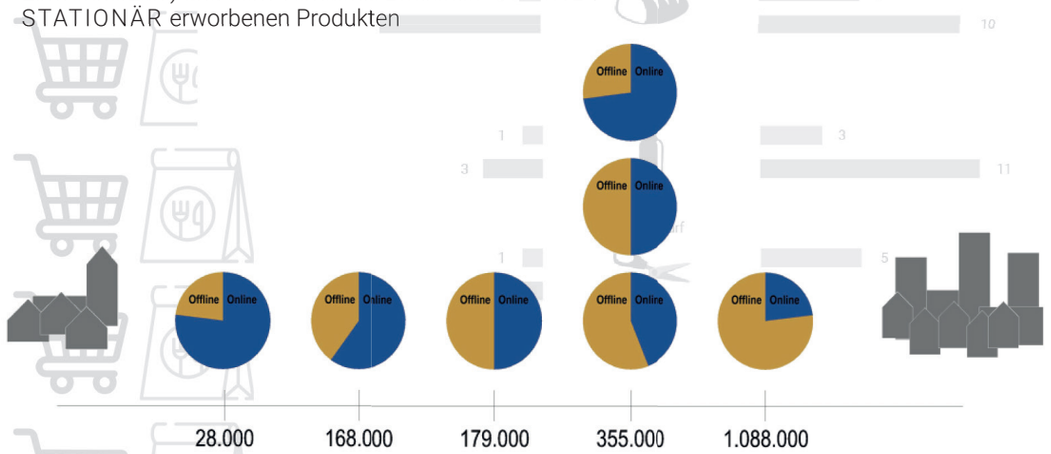
1 vgl. Lifson, Edward (2012): Chris Burden Recreates a Stunning Miniature City for Metropolis II,
2 vgl. Mills, Ted (2015): Metropolis II: Discover the Amazing, Fritz Lang-Inspired Kinetic Sculpture by Chris Burden,
3 LACMA (übersetzt aus dem Englischen)
4 Mills 2015 (übersetzt aus dem Englischen)
5 vgl. Mitteregger, Mathias (2021): Am Ende der Straße: totale Sicherheit. In: Mitteregger, Mathias [u.a.] (Hrsg.): AVENUE21. Politische und planerische Aspekte der automatisierten Mobilität, Berlin: Springer Vieweg, S. 187 ff.
6 vgl. Schwedes, Oliver/ Thomaier, Susanne (2019): Die Schönhauser Allee: Gestaltung des Wandels zu einer fahrradfreundlichen Einkaufsstraße, S. 54 f.
7 vgl. BBSR 2019, S. 15
8 vgl. Schwedes 2019, S. 51
9 vgl. Randelhoff, Martin (2020): Zum Verhältnis von Push- & Pull-Maßnahmen im Kontext der Flächenfrage. vgl. BBSR 2019, S. 24
10 vgl. Schade-Bünsow, Boris (2012): Shared Space (nicht) in Deutschland. In: Bauwelt 2012 (6), S. 15, https://www.bauwelt.de/themen/Shared-Space-nicht-in-Deutschland-Umbau-Staedte-Zukunft-CO2-neutral-Demographie-Gesellschaft-sozialer-Wandel-2089236.html, letzter Zugriff: 05.11.2021
11 vgl. BBSR 2019, S. 61
12 vgl. Mitteregger 2021, S. 180 ff.
13 vgl. Eichholz, Lutz/ Kurth, Detlef (2021): Integration des Radverkehrs in zukünftige urbane Verkehrsstrukturen mit automatisierten und vernetzten Fahrzeugen. In: Mitteregger, Mathias [u.a.] (Hrsg.): AVENUE21. Politische und planerische Aspekte der automatisierten Mobilität, Berlin: Springer Vieweg, S. 206
14 Nutzung verschiedener Verkehrsmittel; vgl. Lalli, Marco (2020): Autonomes Fahren und die Zukunft der Mobilität. Berlin: Springer, S. 6
15 vgl. Lalli 2020, S. 100 ff.

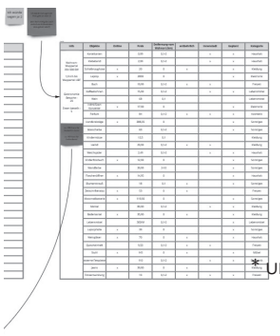


WELCHE KONSUMGÜTER kaufen wir im STATIONÄREN Einzelhandel? Prozentuale Verteilung in sechs Kategorien:



Korrelation zwischen der GRÖSSE DER STADT (nach Einwohnerzahl) und dem Verhältnis zwischen ONLINE / STATIONÄR erworbenen Produkten





Konsumverhalten verstehen online / stationär

Wie ist unser* Konsumverhalten?

*umfangreiche Datenerhebung innerhalb der Studierenden (25-30 Jahre) des Kurses, 01.11. - 01.12.2021

Anteil gekaufter Waren ONLINE - STATIONÄR erworben, unterschieden in NOTWENDIGE EINKÄUFE / ENTBEHRLICHE GÜTER

Offline

Die prozentuale Verteilung, der in Summe gekaufter Offline Produkte

Kauf notwendiger Artikel 62%

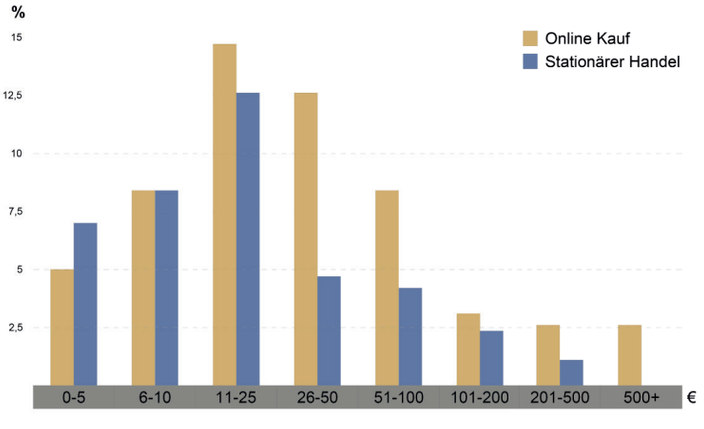
Kauf entbehrlicher Artikel 38%

Online

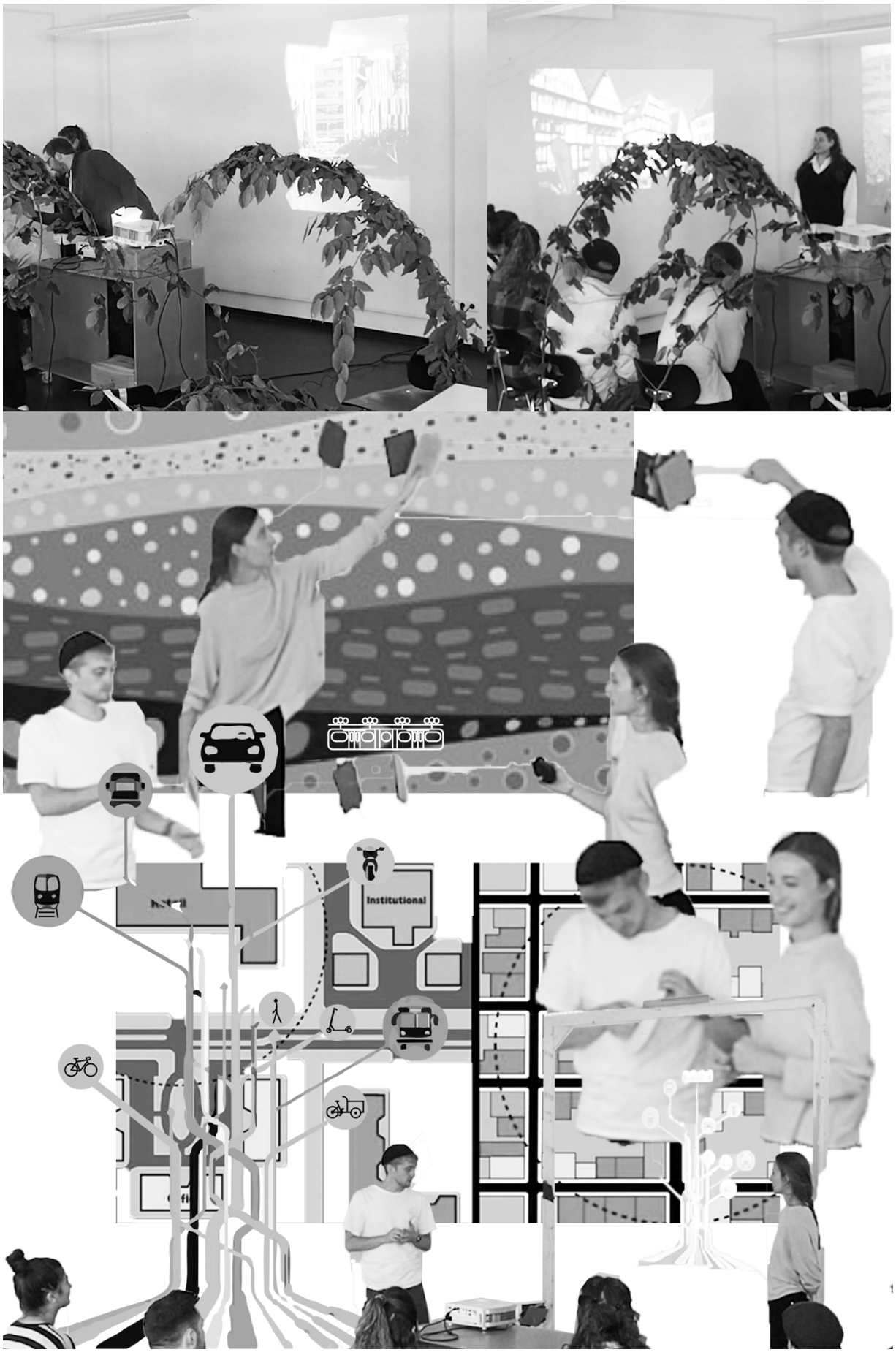
Die prozentuale Verteilung, der in Summe gekaufter Online Produkte

Kauf notwendiger Artikel 33%

Kauf entbehrlicher Artikel 67%



Anteil gekaufter Waren ONLINE - STATIONÄR erworben, unterschieden in verschiedene PREISSTUFEN:


Institutional

Stadt begreifen

über Performance und Interaktion

Solingen steht beispielhaft für viele deutsche Mittelstädte- nach erfolgreichen Jahren als lebendiges und beliebtes Stadtzentrum wird nun gerungen mit einer wenig belebten Innenstadt und leeren Ladenlokalen.
Die Architektur-Studierenden der Uni Wuppertal haben sich anhand von Begehungen und des Lageplans von Solingen mit einzelnen Aspekten des Innenstadtbereichs beschäftigt und diese grafisch dargestellt. In dem Übereinanderlegen unterschiedlicher singulärer Phänomene wurde nach Mustern gesucht, die Aufschluss geben über bestehende Strukturen und Möglichkeiten zu Veränderung.

ANALYSE DER SOLINGER INNENSTADT

Einzelhandel
Leerstand

Leerstand und Einzelhandel in Solingen

Eine kritische Auseinandersetzung mit dem Konzept City 2030

Elisabeth Schmitz

Viele der Räumlichkeiten im Erdgeschoss der 50er und 60er Jahre Häuserzeilen im Stadtkern des Solinger Zentrums sind leer. Hinter den Glasfassaden entlang der Hauptstraße erstrecken sich unbeleuchtete Räume - ehemalige Verkaufsflächen. An den Scheiben hängen "Zu vermieten"-Schilder, die Passantenfrequenz der Fußgängerzone hat sich seit dem Jahr 2010 fast halbiert.[1]
Die Entwicklungstendenz für Innenstädte und Ortskerne in Hinblick auf Leerstand ist negativ einzuschätzen nach der nationalen Studie „Zukunftsfeste Innenstädte". Integrative Entwicklungskonzepte sind gefordert um ein umfassendes Gegensteuern zu generieren.[2]
Im Jahr 2018 hat die Stadt Solingen ein Dortmunder Planungsbüro beauftragt ein Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) für die Solinger Innenstadt zu erstellen. Ein interdisziplinäres Team entwickelte das Konzept "City 2030" um fachübergreifende Handlungsansätze zu ergründen. City 2030 soll sich über den Stadtkern hinaus auf die Stadt Solingen ausstrahlen und impliziert somit mehrere Quartiere der Stadt in das Konzept, welches laut Planung von nun an noch acht Jahre Handlungsspielraum hat.[3] Die Umsetzung des Entwicklungskonzepts soll zunächst 36 Millionen Euro betragen und sieht eine radikale Umgestaltung des städtischen Raums vor.[4] City 2030 stellt bereits das zweite Konzept für die Stadtentwicklung der Stadt Solingen dar, das Vorgängerkonzept "City 2013" hat durch veränderte Rahmenbedingungen nicht angeschlagen und wurde daraufhin überarbeitet.[5]

Die Maßnahmen sind weit umfassend in Solingen und sind dafür in einem relativ kurzen Realisierungszeitraum eingeplant, eine vollständige und vor allem resiliente Stadtentwicklung nach dem aufgestellten Konzept ist unwahrscheinlich.
Eine kritische Auseinandersetzung mit dem aktuellen integrierten Stadtentwicklungskonzept ist daher durchaus sinnvoll um mögliche erneute Fehler zu vermeiden und eine resiliente Innenstadt zu erreichen.

Ein zunehmender Druck hat sich auf viele deutsche Innenstädte und Stadtteilzentren gelegt,[6] so wie auch auf Solingens Zentrum. Der Stadtkern (in der Karte rosa schraffiert) fungierte jahrelang als Einzelhandelsschwerpunkt in dem Stadtteilzentrum. Die Fußgängerzone, sowie auch die umliegenden Einkaufsstraßen und Center leiden unter erheblichen Leerständen.[7] Nach eigenen Begehungen des Stadtkerns und anschließenden Berechnungen sind knapp unter 50 % des Einzelhandels im markierten Bereich des Stadtzentrums von Leerstand betroffen. Im Vergleich dazu, die Kölner Innenstadt hat laut einer Erhebung von Köln Business eine Leerstandsquote von 5 % aufzuweisen.[8] Anhand der Karte lässt sich deutlich ablesen, dass sich der Einzelhandel weit über den Stadtkern hinaus ausbreitet, wobei die Ballung im Zentrum am stärksten ist.

„Der Einzelhandel als drittgrößter Wirtschaftszweig ist von zentraler Bedeutung für die Stadtentwicklung."[9] Historisch gesehen sind Städte in der Regel an Kreuzungs- und Handelsstraßen entstanden und haben so ihr wirtschaftliches Zentrum entwickelt und ausgebreitet. Was vor Jahren bereits begonnen hat, hat die Pandemie verschärft: eine Krise des stationären Einzelhandels und daraus folglich Leerstände und eine damit einhergehende Verödung der Innenstädte.[10] Die neoterische Fragestellung sollte also sein: Wie können wir unsere ehemaligen Wirtschaftszentren reaktivieren und was kommt nach der Einkaufsstraße?

1 Vgl. Stadt Solingen. 2019. City 2030 - Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für die Innenstadt von Solingen, S. 49.
2 imakomm AKADEMIE GmbH. 2021. Nationale Studie - Zukunftsfeste Innenstädte- Zwischenbilanz und Strategien.
3 Vgl. Stadt Solingen. ebd. S. 7 f.
4 Vgl. Müller, Philipp. 2020. Die neue „City 2030" kostet 36 Millionen Euro. Solinger Tageblatt.
https://www.solinger-tageblatt.de/solingen/info/solingen-neue-city-2030-kostet-millionen-euro-12227371.html. Zugriff am 06.02.22.
5 Vgl. Stadt Solingen. 2019. ebd. S. 7.
6 Vgl. Manfrahs, Frank. 2020. Citymanagement: Innenstadt-Belebung mit System -starke Zentren mit Erlebnisqualität gestalten. 1st ed. 2020. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden (2020) ; Imprint: Springer Gabler. https://doi.org/10.1007/978-3-658-26645-5., S. 3 f.
7 Vgl. Stadt Solingen. 2019. City 2030 - Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für die Innenstadt von Solingen, S. 47.
8 Vgl. Vielhaber, Christiane. 2022. Kleine Ladenlokale schließen In der Kölner City stehen fünf Prozent der Flächen leer. Kölner Stadt-Anzeiger.
https://www.ksta.de/koeln/kleine-ladenlokale-schliessen-in-der-koelner-city-stehen-fuenf-prozent-der-flaechen-leer-39361866. Zugriff am 06.02.22.
9 Heinig, Stefan. 2021. Integrierte Stadtentwicklungsplanung: Konzepte - Methoden - Beispiele. Bielefeld: transcript Verlag.
https://doi.org/10.1515/9783839458396. Zugriff am 06.02.22. S. 167.
10 Vgl. ebd.

Eine Lösung mit dem Umgang des Leerstands in Solingen ist also unbedingt notwendig um eine positive Entwicklungstendenz anzustoßen und den Kern der Innenstadt zu beleben. Aktuell wird sich viel mit Hilfestellungen für den stationären Einzelhandel, wie das Sofort-Programm NRW, und alternativen Lösungsansätzen für Leerstände beschäftigt. Das integrierte Entwicklungskonzept City 2030 beschäftigt sich mit Handlungsansätzen zur Umgestaltung der Innenstadt sowie übergreifender Gebiete.

Die Definition der Innenstadt wird in dem Konzept größer gefasst, das Bearbeitungsgebiet erweitert sich im südlichen Bereich um ein Doppeltes. Begründet wird diese Entscheidung durch das Fehlen von zentralrelevanten Nutzungen.[11] Öffentliche Gebäude und Angebote aus dem Bereich Kultur und Bildung haben ihre Standorte in den benachbarten Quartieren.[12] Dem Stadtkern fehlt es also tatsächlich an Attraktoren unabhängig vom Handelsschwerpunkt. Die Erweiterung der Innenstadt dürfte hier allerdings keine erfolgsversprechende Maßnahme sein. Der südliche Teil soll als Aushängeschild für die Innenstadt Solingens dienen und „Impulse zur Genesung"[13] für den Stadtkern liefern, hat allerdings selbst noch viele Entwicklungsmöglichkeiten vor sich. Das Konzept teilt die Südstadt in sieben weitere Quartiere ein, welche alle jeweils in einem Rahmenplan vertieft werden müssen.[14] Die südliche Innenstadt ist somit kein fertiges "Aushängeschild" sondern muss ebenso bearbeitet werden wie der Stadtkern. Es bleibt unklar ob die angestrebte zeitliche Begrenzung und das vorhandene Budget ausreicht. Die Tatsache, dass die Innenstadt vergleichbar klein im Gegensatz zu anderen Städten ist, könnte als Vorteil angesehen werden um sich zunächst auf einen Bereich der Stadt zu konzentrieren, welcher in einem Entwicklungskonzept vertieft wird um daraufhin das neue und funktionierende Quartier als Fundament zur Weiterentwicklung der weiteren Stadtquartiere zu nutzen und davon zu profitieren.

Ein großer Vorteil für eine Stadt kann eine resiliente und nachhaltige Stadtentwicklung sein.
Unter einem resilienten Stadtentwicklungskonzept versteht man die Fähigkeit einer Stadt widerstandsfähig und auch unabhängig gegen Krisen zu sein.[15] Diese Qualifikation der robusten Strukturen ist zum Beispiel in Zeiten der Pandemie ein unumstößlicher Vorteil. Eine schnelle Reaktionsfähigkeit auf sich ändernde

Rahmenbedingungen könnte im Zusammenhang der Solinger Innenstadt eine multifunktionale Nutzung des Zentrums bedeuten. Aus dem Konzept City 2030 geht hervor, dass der Handlungsschwerpunkt auf einer Mischnutzung der Innenstadt liegt, das heißt Handel, Dienstleistung, Wohnen und Freizeit kommen in einem Quartier zusammen.[16] Durch diese Multifunktionalität kann die Innenstadt schnell bei Veränderungen der äußeren Strukturen reagieren indem Nutzungen ausgetauscht werden und so Leerstände vermieden werden.

Die Stadt Solingen hat in ihrem Konzept keinerlei Anlehnungen an bereits funktionierende Stadtentwicklungskonzepte gemacht. Die Herangehensweise sich an vorherigen Beispielen zu orientieren ist eine gute Möglichkeit Fehler zu vermeiden, vor allem im Hinblick auf das bereits gescheiterte erste Konzept.[17]

Die interdisziplinäre Zusammenarbeit in dem Vorgehen ist durchaus als positiv zu bewerten.[18] Lokale Antworten auf globale Fragen können nur von den Menschen einer Stadt beantwortet werden. Ein Einbinden der Bürger und die Integration von fachübergreifenden Handlungsansätzen in Entwicklungsprozesse ist durchaus sinnvoll.[19]

City 2030 ist ein sehr umfassendes integratives Entwicklungskonzept mit einigen positiv zu betrachtenden Handlungsansätzen. Die Antwort auf den akuten Leerstand im Einzelhandel muss weiter ausgearbeitet werden und wird auch nur zu einem geringen Teil im gesamten Konzept betrachtet. Eine primäre Auseinandersetzung mit alternativen Lösungsansätzen für den Leerstand der Fußgängerzone könnte eine vorübergehende Steigerung der Attraktivität der Stadt fördern und eine Brücke für die weiteren Vorgehensweisen bilden. Der aktuelle Handlungsspielraum von 8 Jahren erscheint sehr gering in Anbetracht der vorhandenen Planung. Eine vorausschauendere Planung kann resiliente und nachhaltigere Ergebnisse für eine Stadt erzielen.[20] Die positiven Aspekte des Konzeptes überwiegen sind allerdings in Hinblick auf genaue Umsetzung zu vertiefen.
Ob City 2030 nun der rettende Anker in der Not ist bleibt abzuwarten.

11 Vgl. Stadt Solingen. 2019. ebd. S. 14 f.
12 Vgl. ebd. S. 7
13 Vgl. ebd. S. 75.
14 Vgl. ebd. S. 75 ff.
15Heinig, S., 2021. Integrierte Stadtentwicklungsplanung: Konzepte - Methoden - Beispiele. Bielefeld: transcript Verlag. https://doiorg/10.1515/9783839458396. S.45.
16 Vgl. Stadt Solingen. 2019. ebd. S. 93.
17 Heinig, S., 2021. Integrierte Stadtentwicklungsplanung: Konzepte - Methoden - Beispiele. Bielefeld: transcript Verlag. https://doi.org/10.1515/9783839458396.
18 Vgl. ebd. S. 17 f.
19 Vgl, ebd. S. 18.
20 Vgl. ebd. S. 45 ff.

LADENLOKAL
ZU VERMIETEN
0172 053 45 053

Kultur
Religion
Verwaltung
Freizeit
Sicherheit
Soziales
Bildung

Die Polyzentrische Stadt

Probleme und Herausforderungen am Beispiel Solingen

Florian Beer

Das Stadtzentrum der Klingenstadt Solingen ist fußläufig eine Stunde und 17 Minuten vom Hauptbahnhof entfernt, das Bild der Innenstadt ist geprägt durch viel Grau, soziale Probleme, leerstehende Geschäfte und viel Verkehr. Repräsentative und identitätsstiftende Gebäude müssen außerhalb des Stadtkerns gesucht werden. Das Image des in vielen anderen Städten zum Lebens- und Kulturmittelpunkt avancierten Zentrums ist schlecht. Solingen kann damit im Gegensatz zur europäischen Tradition der zentralisierten Stadtentwicklung ausgehend von Kirche, Rathaus und Markt exemplarisch auf die Probleme einer polyzentrischen Stadt verweisen.

Die Konzeption des Solinger Stadtkerns konfligiert in vielen Bereichen mit dem historischen Stadtbild Mitteleuropas, das sich seit Beginn des Mittelalters dadurch auszeichnet, von der zentralisierten Trias um Kirche, Rathaus und Markt aus gewachsen zu sein.[1] Diese Orte waren und sind stets Ausgangspunkt religiösen, politischen und wirtschaftlichen Handelns, wobei insbesondere die Kirche und das Rathaus zusätzlich mindestens historisch als identitätsstiftend angesehen werden dürfen.[2] Mit Beginn der Industrialisierung im 19. Jahrhundert wurden die städtischen Ballungszentren analog zur stark steigenden Bevölkerungszahl ausgehend von diesen drei Orten erweitert, um mehrere Stadtkerne zu bilden. In vielen Städten wurde der Markt im Stadtzentrum beispielsweise sukzessive zum Geschäftsviertel.[3]
Die Kirchen sind im Zuge der Säkularisierung zwar heute für weitaus weniger Menschen Anlaufstelle kultureller Zusammenkunft,[4] boten früher aber nicht nur identitätsstiftende Charakteristika, sondern auch mannigfaltige Möglichkeiten der Vergesellschaftung und steigerten insofern die Attraktivität der Innenstadt.[5]

Des demographischen Wandels und der rückläufigen Kirchenzahlen wegen ist die zentrale Lage der Kirche(n) heute insbesondere für ältere Stadtbewohner von Vorteil.[6]
Solingen hingegen verfügt über nur wenige der aufgezeigten stadtkonzeptionellen Merkmale. Weder gibt es identitätsstiftende und die städtische Attraktivität steigernde Gebäude im Stadtkern noch ist derselbe im obigen Sinne zentralisiert: Die Broschüre „Stadt Solingen. City 2030. Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) für die Innenstadt von Solingen" attestiert der Solinger Innenstadt mit Ausnahme des Geschäftszentrums „nur wenige, andere zentralrelevante Nutzungen".[7] So seien wichtige kulturelle Einrichtungen, das Rathaus oder andere „prominente" Gebäude im Stadtkern nicht auffindbar, wodurch eine Identifikation mit dem Stadtkern schwerfiele. Dieselbe leidet auch am Konkurrenzdenken zwischen den einzelnen Stadtteilen zulasten der Identifikation mit der Gesamtstadt. Eine der wenigen Möglichkeiten, die Stadt positiv zu attribuieren, das Alleinstellungsmerkmal „Klingenstadt", wird zu wenig beworben. Hinzu kommt die in der Broschüre beschriebene „soziale Schieflage" der Innenstadt: Bevölkerungswachstum, Ausländeranteil, Arbeitslosenrate und SGB-II-Quoten sind im Quartier Solingen-Mittel teils drei Mal so hoch wie im gesamtstädtischen Durchschnitt. Zu Konflikten mit der Bürgerschaft und kontroversen Diskussionen führen in diesem Kontext vor allem soziale Problemgruppen aus der Alkohol- und Drogenszene.[8]
Der Attraktivität der Innenstadt abträglich sind außerdem die schlechte Infrastruktur, insbesondere in Bezug auf die Anbindung des schienengebundenen Nahverkehrs. Beide Bahnhöfe liegen abseits und sind durch Fußgänger und Radfahrer schlecht angebunden. Auch der Tatsache, dass dem Stadtkern viele traditionelle innerstädtische Funktionen fehlen, ist geschuldet, dass er ein negatives Image hat. Die Gebäude sind in einem einfachen Erhaltungszustand und wirken vernachlässigt, Eigentümern und Investoren mangelt es aufgrund des zugrundeliegenden Investitionsstaus an Vertrauen. Weitere Defizite der Solinger Innenstadt umfassen das Fehlen grüner Anlagen, ein überdimensioniertes Angebot an Einzelhandelsflächen mit niedrigem Angebotsniveau, Leerstand, städtebaulicher

1 Vgl. Meyer, Thomas. 2014. Die Zukunft des stationären Einzelhandels. Hamburg: Diplomica Verlag GmbH, S. 30.
2 Vgl. ebd.
3 Vgl. ebd.
4 Vgl. Rudnicka, J. 2021. Durchschnittliche Anzahl der katholischen Gottesdienstbesucher in Deutschland von 1950 bis 2020. Statista.
https://de.statista.com/statistik/daten/studie/2637/umfrage/anzahl-der-katholischen-gottesdienstbesucher-seit-1950/. Zugriff am 05.02.22.
5 Vgl. Igel, Karsten, Lau,Thomas. 2016. Die Stadt im Raum. Köln: Böhlau Verlag, S. 52 f.
6 Vgl. Forschungsgruppe Weltanschauung in Deutschland. 2021. Religionszugehörigkeiten 2020.
https://fowid.de/meldung/religionszugehoerigkeiten-2020. Zugriff am 05.02.22.
7 Vgl. Stadt Solingen. City 2030 - Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) für die Innenstadt von Solingen. S. 65.
8 Vgl. ebd. S. 60.

Sanierungsbedarf, ein partiell hohes Verkehrsaufkommen sowie eine veraltete Gestaltungsqualität des öffentlichen Raums.[9]
Die Autoren der Broschüre resümieren, „dass die Schwächen die Stärken überwiegen".[10] Die Stärken seien weniger auffällig als offensichtliche Missstände wie der massive Leerstand im Stadtkern oder die fehlende bauliche Präsenz der Südlichen Innenstadt.

Das Solinger Entwicklungskonzept City 2030 weist den dezentralen Charakter der polyzentrischen Stadt - primär aufgrund der fehlenden zentralrelevanten Nutzungen und Identifikationsmöglichkeiten - als Problem aus, um darauf aufbauend die Innenstadt „größer zu denken".[11] Identifikationspunkte sollen qua Marketing in das Zentrum „integriert" werden, vor allem durch das Einbeziehen (der Potenziale) der Südlichen Innenstadt und die bauliche Verknüpfung der Quartiere am Beispiel des geplanten Neubaus der Stadt-Sparkasse als Trittstein in die Südliche Innenstadt.[12] Geplant sind außerdem die Stärkung des Wohnraums in der Innenstadt, ein kompaktes Geschäftszentrum zu entwerfen, die Verkehrssituation zu entlasten und das Quartier für Fußgänger und Radfahrer attraktiver zu gestalten, Leerstände zu beseitigen, den Investitionsstau insbesondere zwecks Sanierung abzubauen und die Innenhöfe aufzuwerten. Anvisiert werden außerdem u. a. höhere Standards für Straßen und Gehwege, mehr Grünflächen, eine Abmilderung der sozialen Problemlagen, die Implementierung von Digitalisierung sowie insgesamt eine Verbesserung des Images der Innenstadt.[13]

Ob die geplante weitere Dezentralisierung, realisiert durch die Einbeziehung der Südlichen Innenstadt, in der Broschüre euphemistisch als „größer denken" beschrieben, der Attraktivität der Innenstadt Solingen zum Vorteil gereicht, bleibt abzuwarten. Schließlich werden auf Seiten der Defizite insbesondere das Fehlen identitätsstiftender Gebäude wie das Rathaus im Zentrum aufgeführt und das Konkurrenzdenken der Stadtteile zulasten einer gesamtstädtischen Identifikation moniert.

Das Zentrum via Marketing und baulicher Maßnahmen auszuweiten, nivelliert insofern womöglich nicht die historisch gewachsenen polyzentrischen Implikationen eines Stadtkerns, dem ursprünglich der architektonisch zentralisierte mittelalterliche Dreiklang aus Kirche, Rathaus und Markt als Identifikationsraum fehlte. Der Altstadtcharakter, dem diese Trias innewohnt, vermittelt auch kulturgeschichtlich eine enge Verbindung zur europäischen Geschichte, das am Gemeinwesen orientierte Stadtzentrum war und ist im räumlichen wie politischen Sinne Kern des europäischen Selbstverständnisses.[14] Die bloße Kommerzialisierung der Innenstadt hingegen macht Stadtzentren, wie Solingen zeigt, unattraktiv.

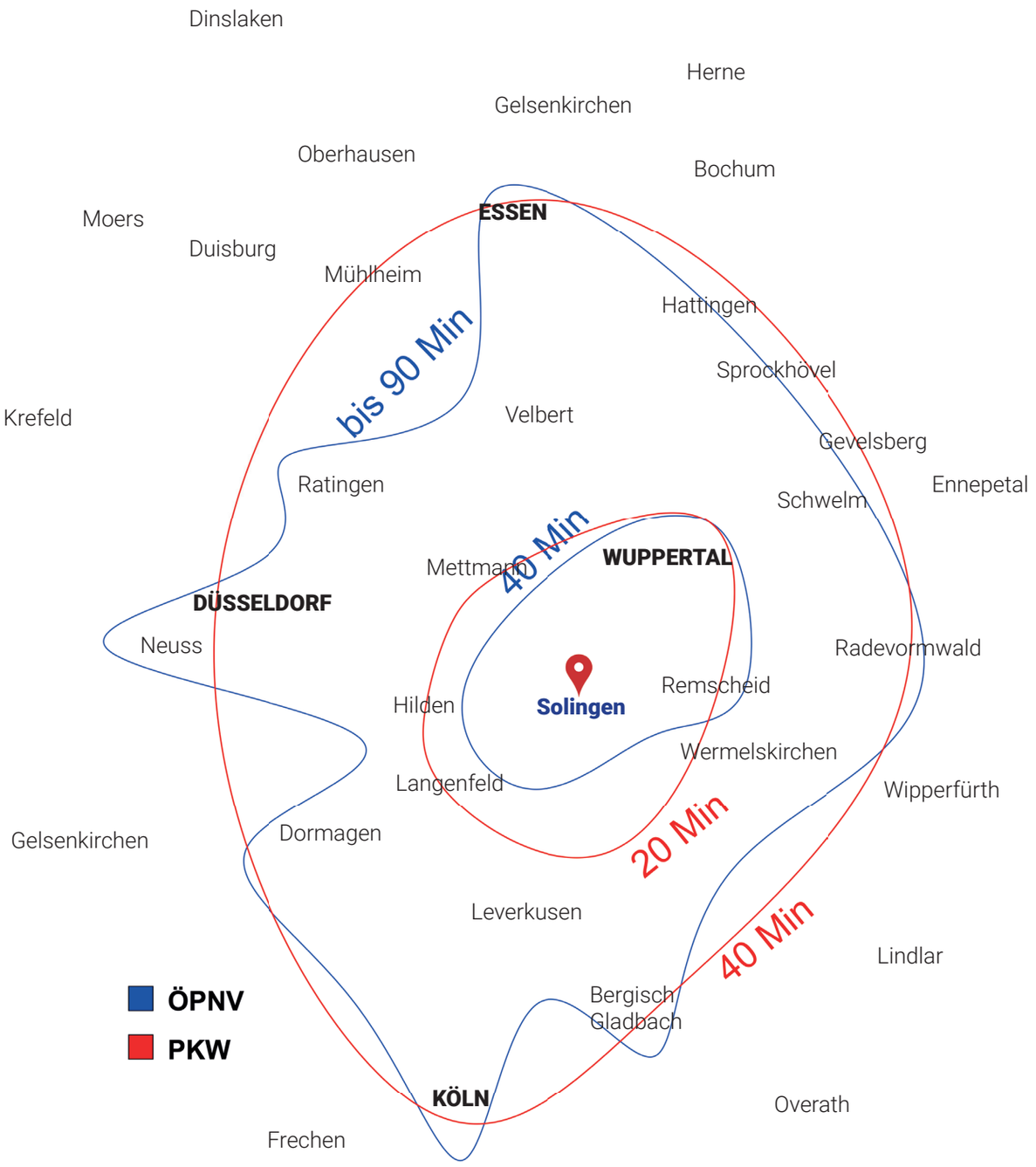
Zusätzlich erscheint die Solinger Innenstadt primär funktionalistisch und richtet sich auf ein in Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Verkauf getrenntes Gemeinwesen aus, das größtenteils durch Autos erschlossen wird.[15] Während die Neuentdeckung der historischen Stadtzentren gemäß vieler Förderprogramme für Innenstädte mit der Vision einer sozial integrativen, fußgängerorientierten und ökologisch nachhaltigen Stadt einhergeht, steht Solingens Ist-Zustand dieser Vision insbesondere in Bezug auf die ersten beiden Punkte diametral entgegen.[16]

Die Solinger Innenstadt wird den teils vorherrschenden Brutalismus architektonisch und bautechnisch nicht mehr durch den europäischen Altstadtflair ersetzen können, muss folglich anderweitig stadtkonzeptionell daran arbeiten, an Attraktivität dazuzugewinnen. Die konzeptionell geplante Ausweitung des Stadtkerns auf die Südliche Innenstadt widerspricht, sofern man die Attraktivität der Innenstadt auf das Kriterium ihrer Zentralität reduziert, der Konzeption traditionell europäischer Städte. Allerdings gibt es größere Städte wie Berlin, die durch ihre schiere Größe bedingt vornehmlich dezentral, zeigen, dass zumindest in vielen Bereichen eine hohe Affirmation sowohl mit dem Stadtteil als auch mit der Stadt als ganzen seitens der Bürgerschaft besteht. Eine Zentralisierung erscheint mit Blick auf Großstädte wie Berlin dadurch anekdotisch nicht als hinreichende Voraussetzung für städtische Attraktivität, wobei Berlin nicht zuletzt aufgrund des Hauptstadtvorteils und insbesondere der vielen Kulturschaffenden, Freizeitangebote sowie anderer finanzieller Möglichkeiten mit Solingen nur bedingt vergleichbar ist.

Dieses ggf. notwendige Übel, das die fehlende geographische Zentralität wichtiger identitätsstiftender Orte durch bauliche Maßnahmen und eine verbesserte Infrastruktur auszugleichen sucht, wird im Konzept City 2030 aber um sinnvolle Maßnahmen ergänzt, die sich ungeachtet des architektonischen Zentralisierungskriteriums der Aufgabe widmen, Zentralität durch Attraktivität zu erreichen. Dazu können anvisierte Maßnahmen wie ein kompaktes Geschäftszentrum (entgegen der bloßen Kommerzialisierung), eine gesteigerte Attraktivität für Fußgänger und Fahrradfahrer, mehr Grünflächen sowie die Abmilderung sozialer Problemlagen perspektivisch einen positiven Beitrag leisten, um den Solinger Stadtkern als Wohn- und Lebensstandort zu stärken.

9 Vgl. ebd. S. 61 f.
10 Vgl. ebd S.62.
11 Ebd. S. 65.
12 Vgl. ebd. 65.
13Vgl. S. 68 ff.
14 Vgl. Vahland, Kia. 2020. Erobert die City zurück!. Süddeutsche Zeitung.
https://www.sueddeutsche.de/politik/innenstaedte-coronavirus-konsum-zurueckholen-1.4987604. Zugriff am 06.02.22.
15 Vgl. Urban, Florian. 2018. Erfindung der Altstadt. Bundeszentrale für politische Bildung.
https://www.bpb.de/politik/innenpolitik/stadt-und-gesellschaft/216897/stadterneuerung-geschichtspolitik-und-tourismus. Zugriff am 05.02.22.
16 Vgl. ebd.

DER


Dinslaken
Herne
Gelsenkirchen
Oberhausen
Bochum
ESSEN
Moers
Duisburg
Mühlheim
Hattingen
bis 90 Min
Sprockhövel
Krefeld
Velbert
Gevelsberg
Ratingen
Ennepetal
Schwelm
40 Min
Mettmann
WUPPERTAL
DÜSSELDORF
Neuss
Radevormwald
Solingen
Remscheid
Hilden
Wermelskirchen
Langenfeld
Wipperfürth
20 Min
Gelsenkirchen
Dormagen
Leverkusen
40 Min
Lindlar
ÖPNV
PKW
Bergisch
Gladbach
KÖLN
Overath
Frechen

Verkehrsanbindung

Analyse der regionalen Verkehrsanbindung von Solingen Mitte

Luke Paulsen

	Solingen	Wuppertal	Essen	Düsseldorf	Köln
Einwohner	160.000	355.000	580.000	620.000	1.080.000
Fläche km²	90	170	210	215	405
Entfernung zu Solingen in					
Kilometern	0	15	40	30	35
Min. mit dem PKW	0	20	45	40	45
Min. mit dem ÖPNV	0	40	70	45	55

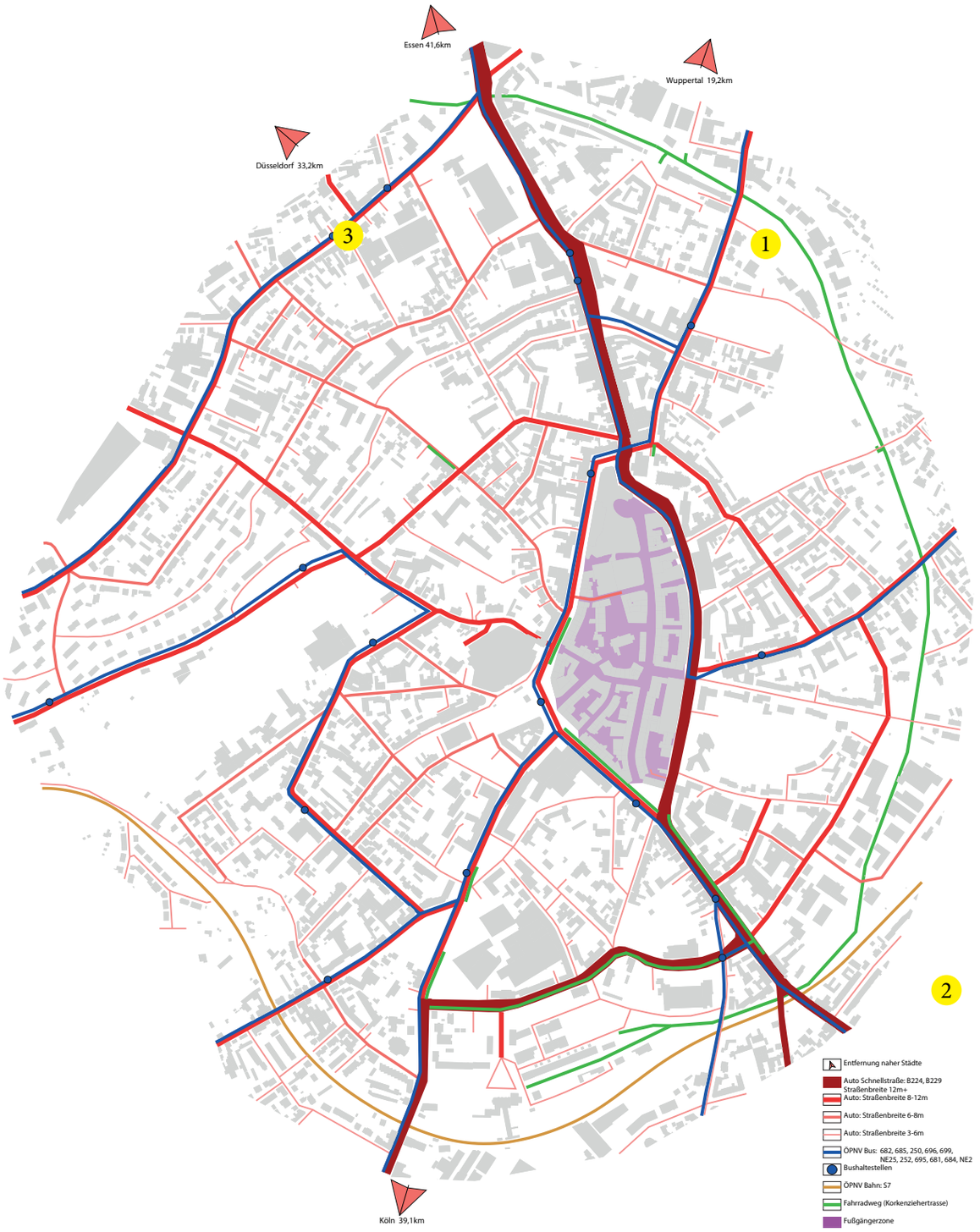
Die Stadt Solingen ist eine Großstadt, mit ca. 160.000 Einwohnern, auf einer Fläche von etwa 90 km².
Im Vergleich zu Solingen sind die vier nächstliegenden Großstädte Düsseldorf, mit ca. 620.000 Einwohnern auf etwa 215 km², Wuppertal mit ca. 355.000 Einwohnern auf etwa 170 km², Essen mit ca. 580.000 Einwohnern auf etwa 210 km² und Köln mit ca. 1.080.000 Einwohnern auf etwa 405 km².
Die Grundlage der hier geführten Analyse ist die Fragestellung, warum die Innenstadt von Solingen nicht so besucht ist, wie es bei den anderen naheliegenden Großstädten der Fall ist. Ein besonders auffälliger Faktor ist die hohe Anzahl an Leerständen der Ladenlokale in Solingen.

Solingen ist in Bezug auf die Einwohnerzahl und die Fläche nur halb so groß ist wie zum Beispiel Wuppertal und weißt nicht einmal ein Fünftel der Einwohner von Köln auf. Die Innenstadtfläche des untersuchten Gebietes ist wesentlich kleiner als in genannten Großstädten, und weißt deutlich mehr Leerstand, der Gewerbeflächen auf.

Die Karte fasst die aktuelle verkehrsinfrastrukturelle Situation Solingens zusammen und verdeutlicht welchen Zeitaufwand es bedarf, um von der Innenstadt Solingens, die naheliegenden Städte zu erreichen. Unterschieden wird, welche Zeit man mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV - hier in blau dargestellt) und dem Individual Verkehr (PKW - hier in rot dargestellt) benötigt. Die Ausdehnung der Kreise, welche die Zeitabstände symbolisieren und der Nenngrößen, 20 und 40 Minuten beim PKW und 40 und bis zu 90 Minuten beim ÖPNV machen Unterschiede deutlich.
Auffällig ist, dass derselbe Weg, mit dem Auto nur die Hälft der Zeit, im Vergleich zum ÖPNV beansprucht. Die Anbindung zu den nächsten Großstädten ist, mit der Ausnahme von Wuppertal, mit dem ÖPNV nicht in unter einer Stunde zu bewältigen. Umgekehrt bedeutet dies natürlich dasselbe, es ist ein erhöhter Zeitaufwand nötig um die Innenstadt von Solingen zu erreichen.
Der Tabelle ist die Entfernung der Städte von Solingen zu den wichtigen Großstädten im Umkreis zu entnehmen.
Vergleicht man diesen Fakt mit der Tatsache, dass zum Beispiel Düsseldorf und Köln mit 45 Kilometern Entfernung weiter auseinander liegen, es jedoch möglich ist die Strecke zwischen den beiden Städten innerhalb von 40 Minuten mit dem PKW sowie in der selben Zeit auch mit dem ÖPNV zurückzulegen. Deutlich wird, dass die verkehrsinfrastrukturelle Anbindung des ÖPNV in Solingen nicht optimal ist. Ein weiteres Beispiel liefert die Betrachtung der Städte Köln und Essen, welche mit 70 Kilometern in diesem Untersuchungsgebiet, am weitesten auseinander liegen. Diese Strecke ist mit dem PKW sowie dem ÖPNV ebenfalls in derselben Zeit zurückzulegen - etwa innerhalb einer Stunde.

Die Gründe hierfür könnten die Anbindung der Innenstadt Solingens an den ÖPNV sein. Der nächste Bahn-Halt liegt ca. 900 m vom Zentrum entfernt. Der S-Bahnhof Solingen Mitte ist zudem ein überregional nicht relevanter Halt -dort fährt lediglich die Linie S7 der Deutschen Bahn.
Berücksichtigt man diese Analyse der Verkehrsanbindung der Innenstadt von Solingen, wird deutlich, dass eine vergleichsweise schlechte Anbindung, vor allem an das öffentliche Verkehrsnetzt besteht. Die Anbindung an ein Schienennetz und den damit einhergehenden Bahnverkehr ist wichtig, damit ein unkomplizierter Zustrom an Menschen, welche auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen möglich ist. Solingen besitzt mit 102 Kilometern das größte Oberleitungsnetz für Busse in Deutschland, jedoch führt dies nicht dazu, dass eine zügige und reibungslose Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz gewährleistet wird.

Neben den weiter oben bereits erwähnten zahlreichen Faktoren, welche Einfluss auf die aktuelle Situation der Innenstadt Solingens haben, hat die Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz eine große Relevanz für eine funktionierende Innenstadt, eine einfache und zügige An-


Essen 41,6km
Wuppertal 19,2km
Düsseldorf 33,2km
3
1
2
Köln 39,1km
Entfernung naher Städte
Auto Schnellstraße: B224, B229
Straßenbreite 12m+
Auto: Straßenbreite 8-12m
Auto: Straßenbreite 6-8m
Auto: Straßenbreite 3-6m
ÖPNV Bus: 682, 685, 250, 696, 699,
NE25, 252, 695, 681, 684, NE2
Bushaltestellen
ÖPNV Bahn: S7
Fahrradweg (Korkenziehertrasse)
Fußgängerzone

Lokale Erreichbarkeit der Innenstadt

Mobilitätsoptionen im Vergleich

Hale Nur Caner

Solingen, ist mit ihrem Schwerpunkt der deutschen Schneid- und Besteckwarenindustrie bekannt, die Heimat des Schloss Burgs und mit 107m die deutschlandweit höchste Eisenbahnbrücke. [1]
Solingen verfügt über die folgenden fünf Stadtbezirke: Gräfrath, Wald, Solingen- Mitte, Burg/ Höhscheid und Ohligs/ Aufderhöhe/ Merscheid. Diese Stadtbezirke bildeten sich im Jahre 1929 durch die Vereinigung der zu vorigen fünf Gemeinden. Die Gemeinde Burg wurde im Jahre 1975 eingemeindet. Alle Stadtbezirke verfügen über eigene Ortskerne und gewachsene Strukturen. In Solingen- Mitte befindet sich die Innenstadt, die ebenfalls den historischen Kern der Stadt bildet und als Hauptzentrum gilt. Ohligs gilt als Nebenzentrum. Der Hauptbahnhof wurde 2006 von der Innenstadt nach Ohligs verlegt.[2]
Solingen ist eine Mittelstadt im Bergischen Land im Rheinland und verfügt über eine Einwohnerzahl von rund 159.193. [1]
Das Stadtgebiet wird von den Autobahnen A3, A1 und A46 tangiert. Diese schaffen den Anschluss an das überregionale Netz. „Die Solinger Innenstadt ist rund 10km von der nächsten Anschlussstelle entfernt. Die Anbindung der Innenstadt erfolgt über die vierspurigen Schnellstraßen und Bundesstraßen B224 und B229. Der Hauptbahnhof befindet sich im Stadtteilzentrum Ohligs“(S7 als Bahnverbindung).[2]
Das Busnetz in Solingen verfügt mit 102km Länge über das größte Oberleitungsnetz in Deutschland. Der Neumarkt wurde zur zentralen Umsteigestelle im ÖPNV umgebaut. Aus diesem Grund wirkt dieser Bereich durch die hohe Passantenfrequenz großstädtisch.[2]

Fahrradwege sind in der Innenstadt als auch in der Umgebung Teils in Segmenten am Ufergarten, an der Kölner Str., Am Entenpfahl Werwolf und an der Bundesstraße 229 Birkenweiher vorhanden. Die Nutzung von Fahrrädern und ähnlichen Fortbewegungsmitteln ist auf der Korkenziehertrasse über 11km möglich.[3]
Die Fußwegeverbindungen am Neumarkt (in der Innenstadt) werden zum Teil bemängelt. Der Stadtkern jedoch ist überwiegend als Fußgängerzone ausgebaut.[4]
Die Innenstadt in seinem aktuellen Zustand ist in der Nachkriegszeit entstanden. Straßen und Plätze wurden verbreitert und neu angelegt, um in der Zukunft einen optimalen Verkehrsfluss zu ermöglichen. Große Verkehrsachsen ermöglichen die Verbindung von Nord und Süd, trennen jedoch die südliche Innenstadt und „begrenzen heterogene Quartiere: Kleinteilige Wohnbebauung wechselt sich mit großflächigen Gewerbe-, Brach und mindergenutzten Flächen ab.“ [2]
Die Nutzung diverser Verkehrsmittel ist unterschiedlich gewichtet. Während der motorisierte Individualverkehr mit einem Anteil von 60% von Solinger Bürgern favorisiert wird, liegen die Anteile für den Fußverkehr bei 21%, für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bei 15% und für den Radverkehr bei 4%. Der geringe Radverkehr wird mit der bewegten Topographie begründet und die Fuß- sowie der ÖPNV Anteil liegen im Vergleich mit anderen Städten im Durchschnitt. Während die Nutzung des motorisierten Verkehrs in Heidelberg bei 29% und in Osnabrück bei 48% liegen, ist dieser Wert in Solingen bei 60% und somit überdurchschnittlich hoch.[2]
Düsseldorf als eine der Großstädte im Vergleich hat im Jahre 2016 einen Anteil von 40,5% an der Nutzung des motorisierten Verkehrs und der Wert in Frankfurt am Main liegt bei 35,3%.

Welche Vorteile hat die Nutzung eines PKWs, dass sich Bürgerinnen und Bürger überwiegend ihren privaten Fahrzeugen widmen?
Anhand von drei stichprobenartig gewählten Adressen werden die Wege in die Innenstadt untersucht.
(1)Cronenberger Straße 63C, 42651 Solingen
(2) Felder Straße 26, 42651 Solingen
(3) Burgstraße 109, 42655 Solingen
Alle Adressen befinden sich noch innerhalb unseres näher untersuchten Hierbei wird die Dauer zur Innenstadt mit einem PKW und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ermittelt.[5]

Bei allen Beispielen ist die Nutzung eines PKWs um die Innenstadt zu erreichen attraktiv, da die Wegdauer in die Innenstadt zeitlich verringert wird.
Bei Strecken die zu Fuß erreicht werden ist die bewegte Topographie zu berücksichtigen, die kleine Kinder, Menschen im hohen Alter sowie Menschen mit chronischen Krankheiten wie zum Beispiel Gelenkproblemen ausschließt. Ein Transport von Einkäufen ist ebenso besonders erschwert.
Die Nutzung eines Fahrrads ist durch die mangelnden Fahrradwege sowie durch die vorhandene Topographie nur bedingt möglich. Der Schienenverkehr liegt nicht in der Nähe des Zentrums und kann ausschließlich in Kombination mit weiteren öffentlichen Verkehrsmitteln genutzt werden.

Den Beispielszenarien mit den drei zufällig gewählten Adressen, dessen Anbindung an den Innenstadtkern analysiert wurde, ist

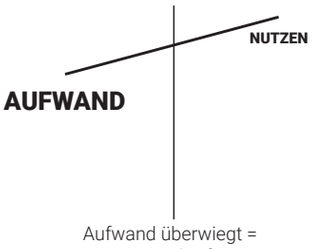
1 Statista (Entwicklung der Einwohnerzahl in Solingen von 1995- 2020) Angabe aus dem Jahre 2020
https://de.statista.com/statistik/daten/studie/605453/umfrage/entwicklung-der-gesamtbevoelkerung-in-solingen/06.02.2022, 15:20Uhr
2 Solingen 2030-Integriertes Städtebauliches Konzept für die Innenstadt von Solingen, Stadtforschung und Planung Junker + Kruse, Rolf Junker, Andreas Mayer, Johannes Schwegmann, Hpu Dr. Holger Pump- Uhlmann, Studio Leonhard Pröttel, Dortmund, April 2019
3 Solingen.de https://www.solingen.de/marketing/inhalt/die-korkenziehertrasse/06.02.2022, 23:07Uhr - bezogen auf die km Angabe
4 Solingen 2030-Integriertes Städtebauliches Konzept für die Innenstadt von Solingen, Stadtforschung und Planung Junker + Kruse, Rolf Junker, Andreas Mayer, Johannes Schwegmann, Hpu Dr. Holger Pump- Uhlmann, Studio Leonhard Pröttel, Dortmund, April 2019
5 Google Maps, https://www.google.de/maps 06.02.2022, 00:03Uhr, Angaben zu Zeiten, Entfernungen und den jeweiligen Strecken

	(1)Cronenberger Str. 63C, 42651 Solingen	(2) Felder Straße 26, 42651 Solingen	(3) Burgstraße 109, 42655 Solingen
Entfernung zum Graf-Wilhelm-Platz	900 m	1000 m	750 m
Fußweg	14 min	14 min	11 min
ÖPNV	12 min (davon 9 min Fußweg)	11 min (davon 5 min Fußweg)	14 min (davon 6 min Fußweg)
Auto	5 min	3 min	6 min

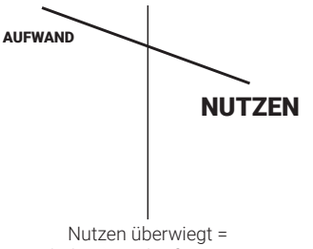
zu entnehmen, dass das ÖPNV Netz in ihrer Konzeption keine ausreichende Fläche abdeckt und somit den Bürgerinnen und Bürgern nur begrenzt eine gute Anbindung an den Innenstadtkern ermöglicht. Zudem sind die Fahrtzeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln höher als mit dem PKW. Die Möglichkeiten den privaten PKW in der Innenstadt zu parken sind zuverlässig vorhanden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Nutzung des motorisierten Verkehrs die bevorzugte Methode zur Fortbewegung genutzt wird. Dieses Ergebnis ist ebenso Statistiken zu entnehmen wie „Solingen 2030“ von Dr. Holger Pump- Uhlmann in Dortmund aus dem Jahre 2019 und „Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten- SrV 2013“ Städtevergleich“ von Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens in der Projektleitung in Dresden aus dem Jahre 2015 mit der aktualisierten Version aus 2016 zu entnehmen.

Solingen ist Teil eines dicht und effizient miteinander verbundenen Städtenetzwerks in Nordrhein-Westfalen. Die Vielfalt an erreichbaren Erlebnissen und Attraktoren erlaubt es den Bewohnern aller vernetzten Städte zwischen Orten zu wählen. Attraktivität als Nutzen steht den aufzuwendenden Anstrengungen, dem Aufwand, gegenüber die dem erwarteten Nutzen vorgestellt sind.
Aufwand (z.B. die Anreise) und Nutzen (z.B. ein erwartetes Erlebnis) stehen wie bei jeder Tätigkeit in Zusammenhang miteinander. Das Verhältnis zueinander ist als Besucher-Frequentierung einer Stadt unmittelbar wahrnehmbar und messbar. ad



Aufwand überwiegt =
geringe Besucherfrequenz



Nutzen überwiegt =
hohe Besucherfrequenz

Bäume
Grünflächen

Grünflächen in der Innenstadt

Braucht die Solinger Innenstadt mehr Grünflächen ?

Beste Ayvaci

Die Klingenstadt Solingen ist die zweitgrößte Stadt im Bergischen Land. Ungefähr die Hälfte dieser besteht aus Wäldern sowie aus Agrarflächen, die eine unbegrenzte Möglichkeit an Erholung und sportliche Aktivitäten anbieten. Über 160.000 Einwohner wohnen somit im Grünen.[1]
Anbetracht der Kartierung stellt sich die Frage, braucht die Solinger Innenstadt mehr Grünflächen?
Auf der Abbildung sind die Grünflächen sowie Baumstandorte vom Stadtkern bis hin zu dem Südpark zu erkennen. Prozentual betrachtet, liegen circa 27% der abgebildeten Flächen im Grünen, darunter auch Sportanlagen sowie Friedhöfe. Die restlichen 73% bestehen aus versiegelten Flächen wie Gebäude, Straßen, Parkflächen und viele andere.
„Die südliche Innenstadt verfügt darüber hinaus mit dem Birkenweiher und dem Südpark über Grün- und Freizeiträume, die rege benutzt werden. […] Mit dem Dickenbusch befindet sich eine weitere Grünfläche am westlichen Rand der Südlichen Innenstadt, die jedoch stark durch den Straßenverkehr geprägt ist."[2] Die Korkenziehertrasse die sich im Halbkreis über die östliche Seite der Stadt Solingen als lineare Grünfläche durchstreckt, bietet als ehemalige Bahntrasse nun einen Radweg an.[3] In der Grafik ist gut zu erkennen, dass der Stadtkern nur durch einzelne Grünelemente wie Bäume und Straßenbegleitgrün begrünt ist. Dies ist ein Mangel, den die Bürger häufig kritisieren.[4]

Grünräume bedeuten Lebensqualität für die Einwohner.
Stadtgrünplätze werden zu den städtischen Freiflächensystemen zugeordnet und sind im Einzelnen zu unterscheiden als Landschaftsbezogene, Objektbezogene, Wohnbezogene, Freizeit- und sportbezogene und eigenständige städtische Freiräume.[5] Die Zielsetzung der Gestaltung von Stadtgrünplätzen teilen sich in direkte und indirekte Wirkungen ein. Die direkte Wirkung dient zu quantitativer und qualitativer Verbesserung des Versorgungsprozesses. Die Vergrößerung der eigentlichen Platzflächen, Ausweisung neuer Grünflächen, Integrierung von Restflächen und die Einbeziehung von Straßenräumen in das Stadtgrünplatzkonzept gehören zu den quantitativen Wirkungen. Unter qualitativ versteht man die Schaffung einer vielfältigen, räumlich inhaltlichen Angebotsstruktur, die Entwicklung eines nutzerangebotsorientierten Wegekonzepts und Standortgerechte und sachgemäße Verwendung von Pflanzen. Die Indirekte Wirkung der Gestaltung von Stadtgrünplätzen besteht aus dem ökologischen Beitrag, dh. aus der Verbesserung des innerstädtischen Kleinklimas und Sicherung und Entwicklung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen.[6]
Nach einer Studie von Wissenschaftlern des Zentralinstituts für seelische Gesundheit Mannheims, Geoinformatikern der Universität Heidelberg und des Mental Health Lab am Karlsruher Institut für Technologie, verbessern Naturelemente wie Bäume, Rasen, Blumenbeete und Parks das Wohlbefinden der Stadteinwohner.[7] Grünflächen haben also nicht nur ästhetische Vorteile, sondern hinterlassen auch positive Spuren hinsichtlich der Ökologie der Stadt und des Wohlbefindens der Stadtbewohner.

Aufgrund des aktuellen Zustandes kann es zwischen der starken Versiegelung und der Freiraumplanung im Stadtkern zu Platzmangel oder zu Flächenkonkurrenz führen. Aus diesem Grund könnten die Grünflächen mit dem Bestand zusammengesetzt werden, d.h. die Naturelemente kann man als Dach- sowie Fassadenbegrünung an die vorhandenen Gebäude integrieren.[8] Im Falle eines verfügbaren Platzes oder mehreren Plätzen in der Innenstadt, kann man sich durchaus an die objektbezogenen Freiräume orientieren. In diesem Fall wären Grünflächen an Dienstleistungseinrichtungen, Arbeitsstätten oder an Verkehrslagen geplant.[9]
2008 wurde in der niedersächsischen Kleinstadt Alfeld ein ähnliches Konzept mit dem Titel „Grünes Schaufenster" entwickelt. Dieses führte durch die räumliche Aktivitätsausdehnung des Einzelhandels in Kombination mit der grünen Umgestaltung und interaktive Bürgerbeteiligung tatsächlich zu Steigerung der Attraktivität, eine erhöhte Frequentierung der Fußgängerzonen und im Allgemeinen zu Wiederbelebung der Innenstadt.[10]

Da Städte für Menschen sind, sind die Meinungen der Stadtbewohner von sehr großer Bedeutung. Im Jahr 2017 wurde in Deutschland bezüglich Grünflächen im städtischen Raum eine Umfrage durchgeführt. Das Ergebnis zeigt, dass rund 59% der beteiligten Bürger sich mehr Grünflächen in den Städten wünschen.[11] Die Bürgerbefragung „Lebensqualität in Siegen" im Jahr 2009 zeigte, dass Stadtbewohner sich Grünflächen in der Stadt wünschen, obwohl Siegen um die Stadt herum viele attraktive Erholungs- sowie Landschaftsräume anbietet.[12]
Trotz des vielfältigen Grünflächenangebots in Solingen,

wie im Beispiel der Stadt Siegen, wird in der Broschüre „City 2030“ die Kritik der Bürger an mangelhaftem Grün im Stadtkern betont.

Braucht die Solinger Innenstadt nun mehr Grünflächen?
Die Klingenstadt ist im Allgemeinen gut mit Grünflächen ausgestattet. Betrachtet man jedoch den Stadtkern ist ein deutlicher Mangel dessen zu sehen. Hinsichtlich der bereits erwähnten Fakten über die positiven Auswirkungen auf die Ökologie und Ästhetik der Stadt und das Wohlbefinden der Stadtbewohner, fehlen Grünflächen, die diese Erwartungen erfüllen. Die Bewohner der Stadt Solingen wünschen sich ebenfalls Erweiterungen dieser Naturelemente. Anhand des Beispiels der niedersächsischen Stadt Alfeld ist gut zu erkennen, dass die Umgestaltung der Grünflächen ein Teil der Maßnahmen war, die zu Wiederbelebung sowie Attraktivität in der Kleinstadt führte. Im Allgemeinen werden auch Städte in Deutschland langsam grüner. „Bei Städten mit mehr als 500.000 Einwohnern betrug er 1996 lediglich 7,7%. Im Jahr 2018 dagegen ist er auf rund 11% angewachsen. Dieser stabile Trend lässt sich auch bei Großstädten mit Einwohnerzahlen zwischen 250.000 und 500.000 ablesen. In diesen Städten nahm der Anteil an Grünanlagen an der Siedlungs- und Verkehrsfläche von 1996 bis 2018 um 2,6 Prozentpunkte auf 9,7% zu.“[13]

Hinsichtlich der Wünsche der Bürger, die allgemeine Entwicklung der Grünflächen in den deutschen Städten und bereits erfolgreiche Projekte, kann man davon ausgehen, dass die Solinger Innenstadt im Stadtkern mehr Grünelemente braucht als Bäume und Straßenbegleitgrün.

Endnoten

1 Vgl. WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG SOLINGEN. Wirtschaftsstandort Klingenstadt Solingen .[online]. Solingen. Verfügbar unter: www.solingen.de/C1257EBD00357318/files/broschuere_wirtschaftsstandort_urheber-wirtschaftsfoerderung-solingen.pdf/$file/broschuere_wirtschaftsstandort_urheber-wirtschaftsfoerderung-solingen.pdf?OpenElement [Zugriff am 28.01.2022]. S.6f.

2 Vgl. STADT SOLINGEN, 2019. City 2030: Integriertes Entwicklungskonzept für die Innenstadt Solingen. [online]. Solingen. Verfügbar unter: www.solingen.de/C1257EBD00357318/files/broschuere-integriertes-entwicklungskonzept-city-2013_urheber-klingenstadt-solingen.pdf/$file/broschuere-integriertes-entwicklungskonzept-city-2013_urheber-klingenstadt-solingen.pdf?OpenElement [Zugriff am 28.01.2022]. S.42

3 Vgl. ebd.

4 ebd. S.40

5 Vgl.WAGENFELD H., 1985. Stadtgrünplätze- Wiedergewonnener Freiraum. Wiesbaden, Berlin: Bauverlag.15f.

6 Vgl. ebd. S.14

7 Vgl. UNIVERSITÄT HEIDELBERG, 2019. Grünflächen in Städten fördern Wohlbefinden. [online]. Universität Heidelberg. Verfügbar unter: www.uni-heidelberg.de/de/newsroom/gruenflaechen-in-staedten-foerdern-wohlbefinden [Zugriff am 5.02.2022].

8 Vgl. WAGENFELD H., 1985. Stadtgrünplätze- Wiedergewonnener Freiraum. Wiesbaden, Berlin: Bauverlag. S.18

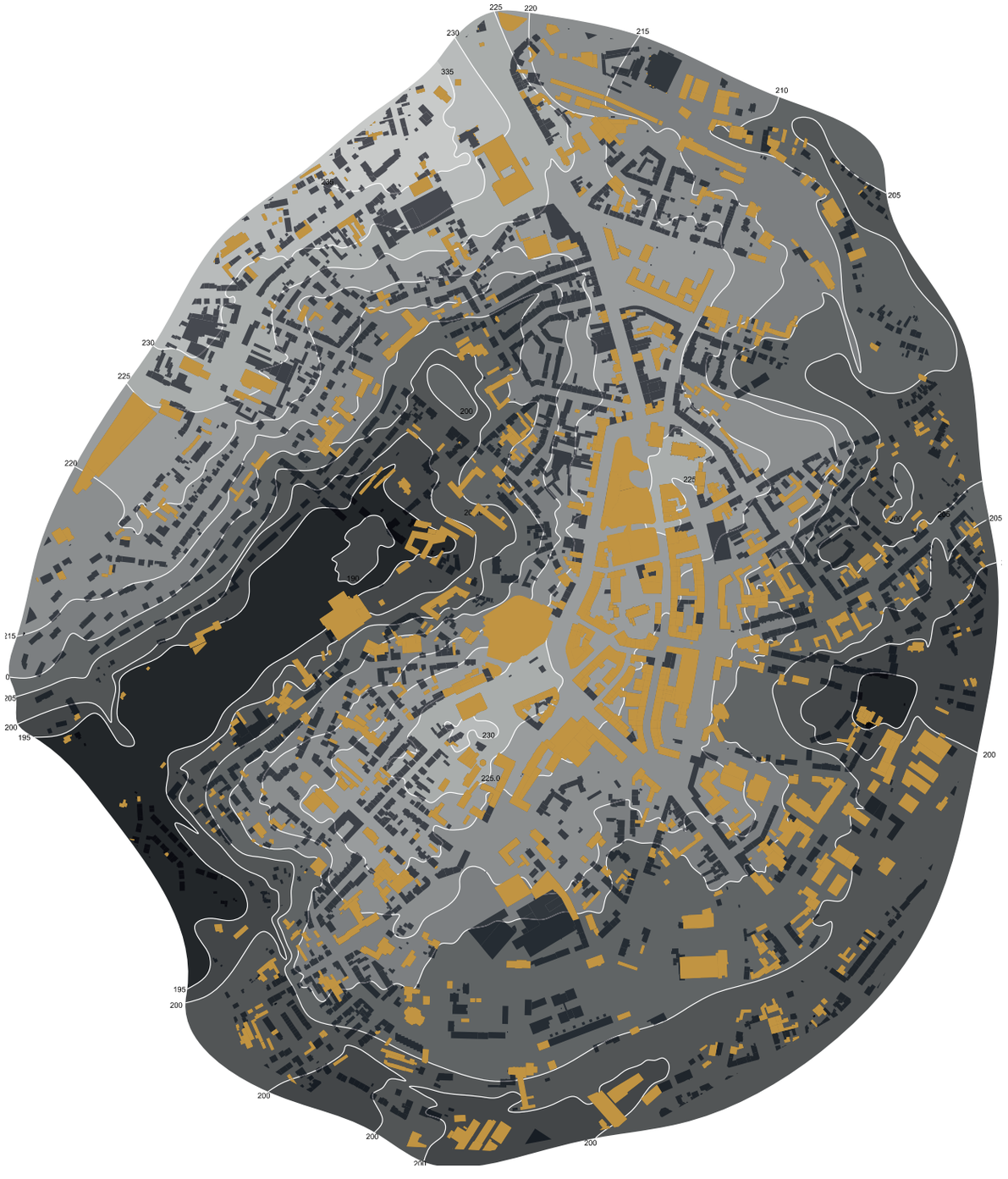
9 ebd. S.15

10 Vgl. BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS), 2007. Lebenswerte Innenstädte- Initiativen, die bewegen!.[online]. Bonn: https://d-nb.info/985201460/34 [Zugriff am 05.02.2022]. S.30f.

11 Vgl. JANSON, M., 2020. Infografik: Deutsche Städte werden langsam grüner. [online]. Statista: Verfügbar unter: de.statista.com/infografik/23687/anteil-von-gruenanlagen-an-siedlungs-und-verkehrsflaechen-in-staedten/ [Zugriff am 05.02.2022].

12 Vgl. STADT SIEGEN, 2012. Innerstädtisches Grünkonzept. [online]. Siegen. Verfügbar unter: www.siegen.de/leben-in-siegen/bauen-und-wohnen/stadtbildoffensive-und-stadtgestaltung/innerstaedtisches-gruenflaechenkonzept/ [Zugriff am 05.02.2022].

13 STATISTA RESEARCH DEPARTMENT, 2018. Umfrage zum Wunsche nach Grünflächen im städtischen Raum in Deutschland 2017. [online]. Statista. Verfügbar unter: de.statista.com/statistik/daten/studie/714006/umfrage/umfrage-zur-bedeutung-von-gruenflaechen-im-staedtischen-raum-in-deutschland/ [Zugriff am 6.02.2022].


225
220
230
215
335
210
205
230
225
220
205
215
205
200
195
230
225.0
195
200
200
200
200

Topografie und Stadt

Solingen zwischen Höhen und Tiefen

Moritz Griebel

Der analysierte Ausschnitt der Stadt Solingen, das Zentrum mit seiner Umgebung, erstreckt sich über eine lebendige Topografie. Diese liegt an ihrem niedrigsten Punkt 195 Meter und an ihrem höchsten 235 Meter über dem Meeresspiegel. Somit entsteht auf etwa 1,5 Kilometer Länge ein Höhenunterschied von 40 Metern. Außerdem erstreckt sich ein Höhenzug in den betrachteten Stadtabschnitt, der das Gebiet topografisch unterteilt (siehe Abbildung). Dadurch entstehen im Extremfall Steigungsverhältnisse von bis zu 14%.
Zusammenhängende Flächen ohne starke topografische Entwicklungen bilden sich auf dem Rücken des Höhenzuges, dem westlichen Taleinschnitt und dem südwestlichen Gebiet.
Im Folgenden wird untersucht, ob die oben aufgeführten topografischen Besonderheiten der Stadt Einflüsse auf die Verteilung der stätischen Strukturen und Infrastrukturen nehmen. Aus den Überlagerungen der, durch das Studio „Beyond Shopping" des Lehrstuhls für Konstruieren und Entwerfen an der Bergischen Universität Wuppertal erstellten Kartenebenen sollen diese Einflüsse sichtbar gemacht und quantitativ eingeordnet werden.

Der klassische Stadtkern benötigt in hohem Maße Flächen. Hier finden sich Gebäudetypen, die einen erhöhten städtebaulichen Fußabdruck aufweisen. Als Beispiele können hier Rathäuser, Kirchen, Einkaufszentren, Stadtplätze und Kulturorte aufgeführt werden. Ebenso siedeln sich hier Einkaufsstraßen und Einkaufszentren an.
All diese Nutzungen profitieren von geringen topografischen Höherentwicklungen auf einer zusammenhängenden, ebenen Fläche, da Wege leichter zu gehen und Bauwerke leichter zu erschließen sind. Da die topografische Lage Solingens diese Flächen nur an wenigen Orten bereitstellt, versucht sich das Zentrum der Stadt entsprechend auf dem Höhenzug zu formen und folgt dem schmalen Nord-Süd-Verlauf dieses Höhenrückens. Dieser Zwang erschwert die Bildung eines attraktiven Stadtkerns.

Der Hauptanteil der hochwertigeren Flächen im kommerziellen Zentrum wird in Solingen den Einkaufs- und Shoppingzentren eingeräumt. Die Einkaufs- und Fußgängerzone erstreckt sich in zentraler Anordnung. Westlich gliedert sich ein Marktplatz mit angeschlossenen Einzelhandelsflächen und ein Shoppingzentrum an. Durch den sich aus der Topografie ergebenden Platzmangel und die Priorisierung dieser Funktionen ist es nun nicht möglich weitere Nutzungstypologien in unmittelbarer Nähe anzuordnen.

Bei der fokussierten Betrachtung der öffentlichen Strukturen fällt die breite Streuung der Verwaltungsstrukturen auf, die in der Abbildung 3 in Grün hervorgehoben sind. Nördlich der Kernzone liegt das Rathaus, östlich sind das Finanzamt und das Arbeitsamt zu finden. Beide Strukturen zeichnen sich durch einen großen städtebaulichen Fußabdruck aus, dem im Stadtzentrum selbst nicht genug Platz eingeräumt werden konnte. Stattdessen lagern sich diese potenziell identitätsstiftenden Funktionen in die nähere Umgebung aus. Auf diese Weise können sie nicht als Attraktoren zu einer Aufwertung der Innenstadt beitragen.
Ebenso kann den Kulturstätten kein prominenter Platz in dem Kern der Stadt zugewiesen werden. Das Theater und Konzerthaus, dass in der Abbildung 3 rosa eingefärbt ist, liegt weit außerhalb nördlich der Einflusssphäre des Stadtzentrums. Auch dieser mögliche Generator für Publikumsverkehr kann sein Potenzial zur Belebung der Stadt nicht entfalten.

Auch die Verkehrsinfrastruktur ist mit der lebendigen Topografie Solingens konfrontiert. Straßen- und Schienennetze profitieren enorm von einem steigungsfreien Verlauf der die Nutzung effizienter, wirtschaftlicher und angenehmer gestaltet. Wie deswegen zu erwarten, verlaufen die Hauptverkehrswege ebenfalls entlang dem Höhenzug (siehe Abbildung 4). Durch diesen Verlauf der Verkehrswege wird jedoch die Qualität des Stadtzentrums durch Lärm und die Behinderung der Passanten weiter eingeschränkt. Gleichzeitig leidet die Erschließung des Stadtkerns, da dieser nur von zwei Seiten angemessen erschlossen werden kann.

Der Stadtkern Solingens leidet an mehreren Fronten unter den topografischen Gegebenheiten. Das Stadtzentrum wird in eine nachteilige, gestreckte Form gezwungen, der die Formulierung eines attraktiven Zentrums behindert, da lange Wege entstehen und Attraktoren nicht in unmittelbarer Nähe zueinander angeordnet werden können und deren potenzielle Wirkung auf diese Weise verpufft. Die Verwaltungsgebäude werden von den kommerziellen Angeboten in die Peripherie gedrängt und sind dort nicht in der Lage, den Publikumsverkehr in das Zentrum zu leiten.

Gleichzeitig zerschneiden große Straßen das Zentrum, schaffen es aber trotz ihrer zentralen Lage nur bedingt, den Stadtkern angemessen zu erschließen.
Die hier aufgeführten Erklärungsversuche, die sich ausschließlich aus der Analyse der Topografie mit den beobachtbaren Problemen der Innenstadt Solingens beschäftigen, müssen durch weitere Analysen aus verschiedenen Perspektiven weiter vertieft und ergänzt werden, im Folgenden soll trotz dessen ein Lösungsvorschlag angedacht werden, der sich aus der bisherigen Analyse des Ortes ergibt.
Das Stadtzentrum sollte örtlich verdichtet werden. Die schmale und langgezogene Struktur benachteiligt die Bildung eines attraktiven Kernes. Öffentliche Angebote sollten sich ebenfalls in das Zentrum integrieren. Die Attraktoren sollten gebündelt und so Synergieeffekte nutzbar gemacht werden. Das Verkehrsnetz muss diesen neuen Stadtkern gleichzeitig anbinden, darf ihn jedoch in seiner Qualität nicht beeinträchtigen. Aufgrund der schwierigen Topografie sollte sich ein zukünftiges, städteplanerisches Konzept mit der Fragestellung beschäftigen, ob entweder die Topografie in das neue Stadtzentrum integriert werden kann oder ob sich die Nutzungen der Stadt stapeln können, da die Möglichkeit einer konzentrischen, flächigen Ausbreitung mit der gegebenen Topografie nicht besteht.

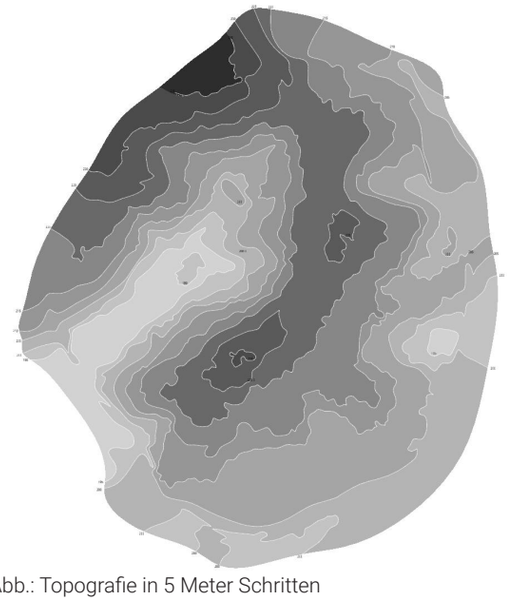


Abb.: Topografie in 5 Meter Schritten

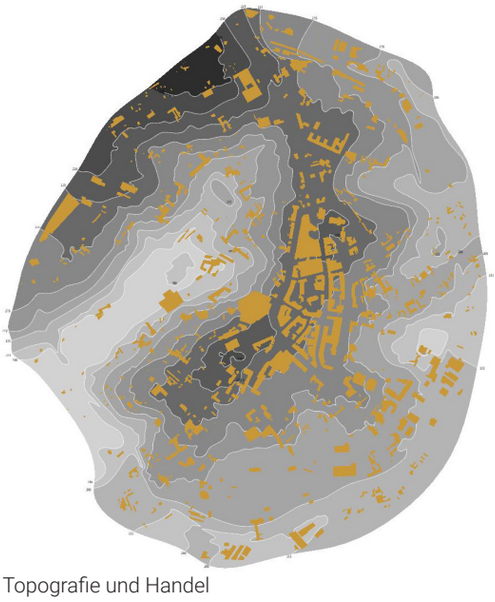


Abb.: Topografie und Handel

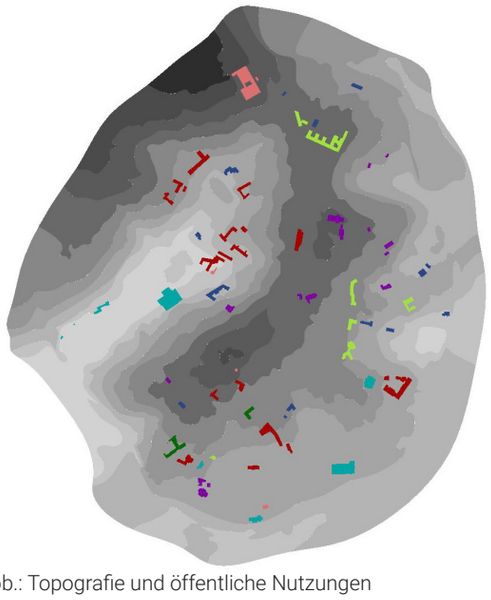


Abb.: Topografie und öffentliche Nutzungen

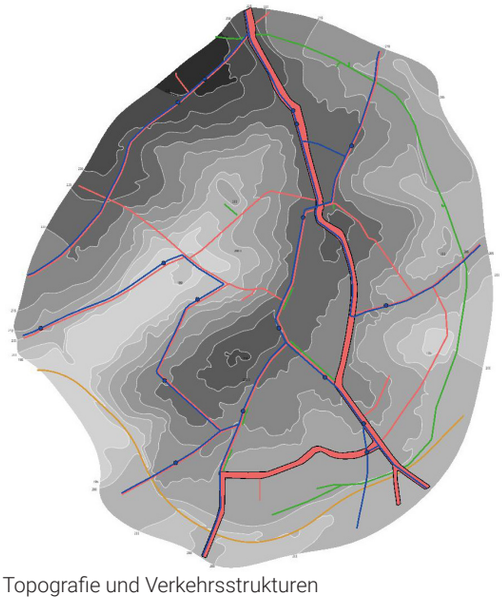


Abb.: Topografie und Verkehrsstrukturen

• Handyzubehör
• Werkzeuge
• Elektroartikel
KLEINER PREIS LADEN
Silikon Hülle

FeltenPersonalService

INTERSPORT
BORGMANN

Wir suchen:

COIFFEUR GÜLTEN

Solingen Bazar
زولینگن بازار
Lebensmittel

Auszüge aus:

Wandel der Relevanz des stationären Einzelhandels

in deutschen Mittelstädten am Beispiel Solingens seit der Nachkriegszeit

Florian Beer

Um den Wandel der Relevanz des stationären Einzelhandels in deutschen Mittelstädten am Beispiel Solingens seit der Nachkriegszeit aufzuzeigen, ist eine historische Skizzierung der mit dem Wandel des Einzelhandels interdependenten wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands notwendig. Im Fokus stehen hierbei drei der in der Nachkriegszeit national wichtigsten Grundpfeiler wirtschaftlichen nationalen Wandels: das Potsdamer Abkommen kurz nach dem Zweiten Weltkrieg durch die Alliierten, der US-amerikanische Marshallplan, die Währungsreform und Gründung der Bundesrepublik Deutschland sowie das Wirtschaftswunder in den 50ern und 60er Jahren.

Konsum, im engeren Sinne verstanden als der Erwerb und Verbrauch von Gütern und Dienstleistungen durch private Haushalte, spielt hierbei auch in der gegenwärtigen Wirtschaft und Gesellschaft demnach eine übergeordnete Rolle und ist historisch stetig gewachsen: „Im Jahr 2017 lagen die Ausgaben für den privaten Konsum in Deutschland bei 1732 Milliarden Euro, was preisbereinigt ziemlich genau einer Verdopplung der privaten Konsumausgaben seit 1970 entspricht." Selbst nach dem Ende der wirtschaftlichen „Boom-Phase" der ersten Nachkriegsjahrzehnte, in der gemeinhin der Durchbruch zur Massenkonsumgesellschaft verzeichnet wird, kam es also weiterhin zu einer signifikanten Steigerung des Konsums in Deutschland.
Im Laufe des letzten Jahrzehnts und insbesondere seit dem weltweiten Ausbruch von COVID-19 erscheint der Aufwärtstrend zu stagnieren (vgl. Kapitel 3.2.). Hinzu kommen stetig besser und schneller werdende digitale Prozessketten mit den daraus neu entstehenden Geschäftsmodellen und -praktiken. Die Auswirkungen einer solchen Entwicklung auf den sozio-kulturellen Zusammenhalt unsere Gesellschaft sind weitreichend. Kunden können sich heutzutage bequem und direkt von zuhause die vielfältige Warenwelt direkt ins Haus liefern lassen. Vor 31 Jahren war ein derartiger Service völlig unbekannt, denn erst im Jahr 1991, als die National Science Foundation das Internet erstmalig für kommerzielle Zwecke freigab, wurde die Ära des modernen Internethandels eingeleitet.
Deutschland ist mit seiner wirtschaftlichen Positionierung seit seiner Gründung als soziale Marktwirtschaft und der damit implizierten Wettbewerbswirtschaft durch die Steuerung von Produktion und Konsum über den Markt stark durch den Kapitalismus geprägt. Insofern bestimmt insbesondere die Nachfrage das Angebot. Dieser Prämisse folgend muss auch der Einzelhandel monetarisierbare Produkte (und Dienstleistungen) anbieten und mit anderen Anbietern konkurrieren, die zunehmend über das Internet agieren und damit angebotsorientiert Zeitknappheit und Bequemlichkeit entsprechen.
Insbesondere der stationäre Einzelhandel ist im Zuge der Digitalisierung und der Expansion von global agierenden Versandhändlern wie Amazon unter Druck geraten. Die neuen Vertriebs- und Verkaufsformen betreffen alle Produktgruppen von Kleidung bis hin zu Lebensmitteln. In vielen Städten und Kommunen zeigen sich bereits Anzeichen der negativen Folgen auf das urbane Leben. Je mehr Kunden ihre Einkäufe online tätigen, umso mehr Geschäfte schließen. Angesichts dieser Entwicklung stellt sich die Frage, ob wir das Ende des uns bekannten stationären Einzelhandels und den damit einhergehenden Abstieg der „klassischen" Innenstadt erleben.
Gut gerüstet erscheint der stationäre Einzelhandel im Zuge der Herausforderungen der Digitalisierung und ihre Monopolisten wie Amazon auf den ersten Blick nicht. In der zweiten IHK-ibi-Handelsstudie aus dem Jahr 2020, die Ergebnisse einer deutschlandweiten Händlerbefragung zum Einfluss der Digitalisierung auf den deutschen Einzelhandel zusammenfasst, gaben insbesondere kleine Händler an, auf digitale Anwendungen zu verzichten. Auch die Kundenkommunikation verläuft mit im Schnitt 4,1 digitalen Kommunikationswegen bei kleinen Händlern analoger als bei mittleren und großen Händlern. Gleichsam sind im Bereich des Digitalisierungswissens, -strategien und -projekten größere Händler besser vorbereitet. Amazon profi-tiert von den beschriebenen Digitalisierungslücken und generiert mittlerweile über 50 % der Einzelhandelsumsätze in Deutschland. Zusätzlich versucht Amazon gegenwärtig, mit mehreren Projekten auch im stationären Einzelhandel Marktanteile zu sichern, was den bestehenden stationären Einzelhandel weiter unter Druck setzen wird.
Problematisch ist für den stationären Einzelhandel auch der Fachkräftemangel: 80 % der Personalverantwortlichen gaben in einer Studie des EHI Retail Institute 2022 an, Schwierigkeiten zu haben, Fachpersonal für Filialen zu finden. Auf eine Trendumkehr ist kurzfristig nicht zu hoffen, da 69 % die Besetzung von Ausbildungsplätzen in ihren Filialen als schwierig erachten.
Wirtschaftlich überleben kann der stationäre Einzelhandel infolge dieser Entwicklungen nur durch eine starke Kundenorientierung und Flexibilität. Im Fokus des Geschäftsmodells vieler Geschäfte stehen deshalb Erlebnisorientierung und Nachhaltig-keit.

Erlebnisorientierung und Nachhaltigkeit als Perspektive

Erlebnisorientierung und Nachhaltigkeit sind gleichermaßen Symptome einer sich wandelnden Gesellschaft, deren Bedürfnisse der stationäre Einzelhandel zu beantworten sucht. Grundlegend ist hierbei die These, dass wir in einer sogenannten „Konsumgesellschaft" leben, wobei die Erlebnisorientierung dieser These affirmativ Rechnung zu tragen scheint, während der Wunsch nach Nachhaltigkeit eher als performative Kritik an derselben zu verstehen ist.
Der Begriff „Konsumgesellschaft" steht für Gesellschaften, in denen die Befriedigung möglichst vieler Bedürfnisse nur durch Konsum gegen entsprechende Bezahlung möglich ist.
Der zugrundeliegende Konsum als Motor der Wirtschaft und Hauptbedingung für die Existenz des Einzelhandels unterliegt hierbei einem stetigen Wandel, dem der Einzelhandel

existenzsichernd zielgruppen- und nachfrageorientiert mit Angeboten begegnen muss. Auf der Makroperspektive sind hierbei insbesondere gesellschaftliche Veränderungen hervorzuheben, die Auswirkungen auf die individuellen Kaufent-scheidungen des Konsumenten haben.

Eine dieser Veränderungen beschreibt der Soziologe Gerhard Schulze als Ausbildung eines neuen Gesellschaftstyps, die Erlebnisgesellschaft:

„Die Erlebnisgesellschaft ist eine Gesellschaft, die im historischen und interkulturellen Vergleich relativ stark durch eine innenorientierte Lebensauffassung geprägt ist."

Synonym zur innenorientierten Lebensauffassung wird bei ihm auch der Begriff „Erlebnisorientierung" verwendet. Die Menschen in der Erlebnisgesellschaft sind weniger durch existentielle Probleme, sondern infolge ihrer zunehmenden ökonomischen Absicherung vielmehr durch ständigen Wahlzwang belastet. Im Fokus der motivationalen Kaufentscheidung werden materielle Dinge (Haus, Auto etc.) mit objektiv überprüfbarem Nutzen (außenorientiert) von subjektiv spürbaren Erlebnissen (innenorientiert) abgelöst, die axiologisch auf dem Hedonismus (Genuss, Ausleben emotionaler Bedürfnisse etc.) und der Selbstverwirklichung im Individualismus basieren. Das dadurch florierende Erlebnisshopping fokussiert sich demzufolge auf den zentralen Wunsch, Freude zu empfinden. Die gesellschaftlichen Konsumprioritäten entspringen insofern nicht nur wirtschaftlichen Einflussfaktoren, sondern auch einem gesellschaftlichen Wertewandel, der Konsumentscheidungen in der Nachkriegszeit neben ökonomischen Ursachen historisch als Prozess konstituiert.

Während bis in die 70er Jahre primär Versorgungseinkäufe getätigt wurden, bei denen der Konsument klare Vorstellungen zum Einkauf hatte, der günstig, schnell und möglichst bequem sein sollte, gewinnt darauffolgend auch der Erlebniseinkauf an Bedeutung. Eingekauft wird fortan nicht mehr ausschließlich der Existenzsicherung wegen, sondern mit dem Ziel, zusätzlich zum Erwerb der Ware oder der Dienstleistung seine bewussten und unbewussten Erlebniswünsche zu befriedigen. Dafür wird im Gegensatz zum Versorgungseinkauf weitaus mehr Zeit eingeplant und der Konsument legt einen besonderen Wert auf die Atmosphäre. Damit wir Shopping zur Freizeitaktivität, was für den Einzelhandel Chancen und Risiken birgt.

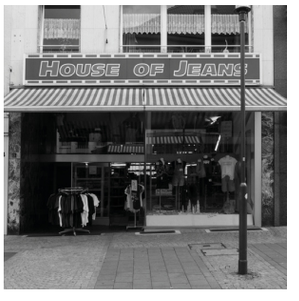
Erhebungen zeigen zudem, dass das „Erlebniseinkauf" in innerstädtischen Offlineläden, in denen sich Kunden individuell beraten lassen können, einen großen Stellen-wert einnehmen. Dies ist eine weitere Chance für den stationären Einzelhandel. Marktführer der unterschiedlichsten Onlinebranchen investieren in die Ausstattung dieser Läden, um auch auf analoge Art und Weise eine Kundenbindung zu erreichen. Über diese Wiederbelebung herkömmlicher Vertriebspraktiken hinaus generieren einige Firmen mit Hilfe neuster Technologien und frischer Kreativität neues Potenzial für die absterbenden Innenstädte. Diese neuen und innovativen Auftritte in zentralen innerstädtischen Lagen offerieren teils überraschende Formen des zeitgemäßen Lebens und Arbeitens im urbanen Kontext. Das heißt, dass genau die Kräfte, die das Absterben des traditionellen stationären Handels vorantreiben, neue Ladenkonzepte kreieren und ein unkonventionelles „Einkaufserlebnis" zum Trend erheben.

Neben dem aufgezeigten gesellschaftlichen Trend vom Versorgungs- zum Erlebniseinkauf orientiert sich der Einzelhandel und Konsum zunehmend auch an Nachhaltigkeitsthemen. Mit Einführung des Deutschen Nachhaltigkeitskodex 2011, durch welche Dritte die Nachhaltigkeit von Unternehmen prüfen, und vielen gesellschaftlichen Bestrebungen aus dem Bereich des Umwelt- und Klimaschutzes entsteht ein neues Bewusstsein für Nachhaltigkeit, das auch den Konsum und die Kaufentscheidungen prägt. Mittlerweile achten drei Viertel der deutschen Verbraucher (78 %) gemäß McKinsey-Umfrage (2020) auf plastikfreie Verpackungen, einen möglichst niedrigen CO2-Fußabdruck, faire Arbeitsbedingungen oder das Tierwohl. Der Global Powers of Retailing Report 2022 belegt, dass fast alle der weltweit größten 250 Einzelhändler diesem Ansinnen zu entsprechen versuchen, indem sie sie sich zu ei-nem stärkeren Engagement für Umwelt, Soziales und Unternehmensführung bekannten. Der Wandel im Konsumverhalten der Verbraucher, staatliche Regulierungen und Investorenerwartungen führen zum Versuch, das eigene Unternehmenswachstum nachhaltig und verantwortungsvoll zu gestalten. Das soll durch Emissions- und Abfallreduzierung, Kreislaufwirtschaft, Reduktion von Flugreisen oder die Entwicklung klimafreundlicherer Produkte und Dienstleistungen realisiert werden.

Der Trend zum nachhaltigen (aber teureren) Einkauf und die zunehmende Erlebnis-orientierung werden durch die derzeit stark steigende Inflation, den Ukrainekrieg und die Energiepreise allerdings eingetrübt. Die Einkaufsstimmung sei „so schlecht wie nie", behauptet etwa der Hauptgeschäftsführer des Handelsverbandes (HDE), das Konsumforschungsunternehmen GfK oder das Kölner Handelsforschungsinstitut IFH. 27 % der Deutschen haben gemäß HDE-Konsummonitor „große Angst", mit dem Geld nicht auszukommen. Der Einzelhandelsumsatz wächst 2022 über höhere Preise nominal um drei Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Allerdings verliert der Handel preisbereinigt zwei Prozent seiner Erlöse.

Das HDE-Konsumbarometer prognostiziert als Indikator für die erwartete Stimmung in den nächsten drei Monaten zudem eine weiterhin schlechte Verbraucherstimmung. Es setzt sich zusammen aus Anschaffungsneigung, Sparneigung, der finanziellen Situation und zu anderen konsumrelevanten Faktoren des Konsumenten.

Der aufgezeigte Wandel in der deutschen Konsum- respektive Erlebnisgesellschaft hat Strahlkraft auf die Kaufentscheidungen des Konsumenten und entfaltet seine existenzielle Bedeutsamkeit insbesondere im Einzelhandel. Neben den infrastrukturellen sind, wie aufgezeigt, insofern insbesondere auch gesellschaftliche


HOUSE OF JEANS

ASIA HG

Bubble tea HG
Bubble tea HG
Bubble tea
Bubble tea HG

KIOSK
Spirituosen
PASS FOTOS

OUTLET O&C CITY

und wirtschaftliche Transformationen prägend für die Geschäftsstruktur und -ausrichtung.

Niemand kann vorhersagen, wie und was genau mit dem stationären Einzelhandel und unseren Innenstädten geschehen wird, sicher ist aber: Die Städte der Zukunft werden im Aussehen und in Bezug auf ihre Funktion stark vom jetzigen Stadtbild abweichen. Ziel sollte es sein, die Transformation, welcher diese neuen Vertriebs- und Verkaufsformen zugrunde liegen, klar zu erkennen, um zukünftige Anforderungen und Bedürfnisse der Urbanität und der Stadtplanung vorherzusehen und ihnen erfolgreich zu begegnen.

Fazit

Der stationäre Einzelhandel musste in der Nachkriegszeit aufgrund der zahlreichen Zerstörungen von Geschäften vielerorts grundlegend neu aufgebaut werden und unterlag auch in den darauffolgenden Jahren in seiner Entwicklung der noch beschränkten Kaufkraft. Während die Menschen den stationären Einzelhandel zunächst überwiegend zur Beschaffung von Nahrungsmitteln aufsuchten, kamen mit dem wirtschaftlichen Aufschwung infolge des Marshallplans, der Währungsreform und des Wirtschaftswunders neue Konsumorientierungen, die zunehmend durch den Begriff „Lifestyle" geprägt waren. Hierdurch wird unter anderem die zunehmende Bedeutsamkeit von Erlebnisorientierung und Nachhaltigkeit für Konsumenten und damit auch den stationären Einzelhandel erklärbar. Beide Trends sind neben der Digitalisierung und Monopolbildung von Milliardenkonzernen wichtige

Dem grassierenden Leerstand im Zentrum zufolge konnte Solingen diesen Trends bis dato nicht angemessen begegnen. Hinzu kommt, dass Solingen eine polyzentrische Stadtstruktur hat, sowie in der Innenstadt eine der Kaufkraft nicht dienliche Sozialstruktur aufweist.

Zukunftsweisende Konzepte wie „City 2030", welche Solingen auch für den stationären Einzelhandel wieder attraktiver machen sollen, sind innovativ, aber zeitlich knapp kalkuliert und angesichts des begrenzten Haushalts der Stadt finanziell nicht abgesichert. Insofern bleibt die Notwendigkeit eines stadtkonzeptionellen Umdenkens, um den Leerstand zu bekämpfen, den stationären Einzelhandel zu stärken und visionäre Lösungen für die problematischen Implikationen einer polyzentrischen Stadt zu finden, eine mittel- bis langfristige Aufgabe, derer sich die Stadt im interdisziplinären Austausch mit Experten und Stadtbewohnern widmen muss.

Es stellt sich zudem die Frage, inwieweit eine Innenstadt vom florierenden Handel dominiert werden muss, um als „lebendig" attribuiert zu werden. Zeitgemäß wäre es womöglich, zu hinterfragen, ob die Innenstadtentwicklung und die Handelsentwick-lung in Relation zueinander zu betrachten sind oder ob die Entwicklung der Innenstadt lediglich Schaubild einer sich stetig ändernden Gesellschaft ist. Die Stadt Solingen sollte versuchen, sich zu einer resilienten Stadt zu entwickeln. „Urbane Resilienz" bezeichnet hierbei die Fähigkeit von Städten, sich möglichst schnell, effektiv und effizient auf Krisen einzustellen, aus diesen zu lernen und sich an veränderte Umweltbedingungen anzupassen. Dabei geht es nicht nur um den Erhalt des Status Quo. Vielmehr bedeutet Resilienz, auch offen dafür zu sein, nötige radikale Veränderun-gen anzuerkennen und durchzusetzen, um die Stadt nachhaltiger und zukunftssicher zu gestalten.

Das Aussterben des stationären Einzelhandels geht nicht zwangsläufig einher mit dem Aussterben der Innenstadt. Denn durch Resilienz und Mischnutzung wäre die Stadt in der Lage, schnell und effektiv zu handeln und damit die Gesamtstadt mitsamt ihrer Innenstadt der sich stetig wandelnden Gesellschaft anzupassen.

Literaturverzeichnis

Abelshauser, Werner. 2011. Deutsche Wirtschaftsgeschichte. Von 1945 bis zur Gegenwart. München.

Benz, W. 1992. Potsdam 1945. Besatzungsherrschaft und Neuaufbau im Vier-Zonen-Deutschland, 2. Aufl., München

Blanke, Bernhard. 1993. The future of the medium sized city in Britain and Germany: a project of the Anglo-German Foundation for the Study of Industrial Society. London: Anglo-German Foundation.

Bosse, U. „Rheinischer Kapitalismus": Aus Trümmern ins „Wirtschaftswunder". https://www.ndr.de/geschichte/chronologie/Soziale-Marktwirtschaft-Wie-Deutschland-zum-Wirtschaftswunder-kam,sozialemarktwirtschaft100.html.

Brendel, M. Auferstanden Ruinen. https://www.handelsjournal.de/handel/artikel-2020/auferstanden-aus-ruinen.html

Bührer, Werner. Deutschland in den 50er Jahren. In: Wirtschaft in beiden deutschen Staaten (Teil1). https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/izpb/10131/wirtschaft-in-beiden-deutschen-staaten-teil-1/.

Crew, D. 2003. Consuming Germany in the Cold War. Oxford.

Dannenberg, Peter, Maximilian Willkomm, und Klaus Zehner. 2017. „Einzelhandel in Deutschland: aktuelle Dynamiken im Kontext neuer Rahmenbedingungen". Mannheim. Verlag MetaGIS Fachbuch.

Deutsche Bundesbank. Währungsreform 1948. https://www.bundesbank.de/de/aufgaben/themen/waehrungsreform-1948-614040.

Die ersten Schritte der Onlineshop Entwicklung. https://onlineshopgeschichte.home.blog

Ehni, Hans-Peter. 1986. Die Reaktion der SPD auf den Marshall-Plan, in: Haberl, Othmar Nikola und Lutz Niethammer. Der Marshall-Plan und die europäische Linke. Frankfurt/M. S.217

Flassbeck, Heiner. Spiecker, Friederike. 2007. Das Ende der Massenarbeitslosigkeit. Mit richtiger Wirtschaftspolitik die Zukunft gewinnen. Frankfurt a.M.

Hardach, G. 1994. Der Marshall-Plan. Auslandshilfe und Wiederaufbau in Westdeutschland 1948-52. München. S. 46

Heinig, Stefan. 2021. Integrierte Stadtentwicklungsplanung: Konzepte - Methoden - Beispiele. Bielefeld. S. 45.

Hermani, Lea-Celine. Währungsreform und Berlinblockade. https://www.bundesarchiv.de/DE/Content/Dokumente-zur-Zeitgeschichte/19480620-waehrungsreform.html.

Igel, Karsten, Lau,Thomas. 2016. Die Stadt im Raum. Köln. Böhlau Verlag.

Information und Technik, NRW. https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online?operation=result&code=12411-31iz&leerzeilen=false&language=de#abreadcrumb.

Kleinschmidt, Christian. Logemann, Jan. Konsum im 19. Und 20. Jahrhundert

Kleßmann, Christoph. 1991. Die doppelte Staatsgründung. Deutsche Geschichte 1945-1990. Bonn. S.190

Kluczka, G. Zentrale Orte und zentralörtliche Bereiche mittlerer und höherer Stufe in der BRD.

Krüger, Kai. 2020. Wirtschaftswunder und Mangelwirtschaft: zur Produktion einer Erfolgsgeschichte in der deutschen Geschichtskultur. Bielefeld.

Lehmann, Axel. 2000. Der Marshall-Plan und das neue Deutschland: die Folgen amerikanischer Besatzungspolitik in den Westzonen. Münster [u.a.]: Waxmann.

Linz, Stefan. 2002. Strukturwandel im Einzelhandel: Herausforderungen für die Raumordnungspolitik. Frankfurt am Main [u.a.]: Lang.

Loth, Wilfried. 1987. Marshallplan, Bd.3, 7. Auflage. Freiburg, Basel, Wien. S.1023

Meyer, Thomas. 2014. Die Zukunft des stationären Einzelhandels. Hamburg: Diplomica Verlag GmbH, S. 30.

Pieper, Oliver. 2009. Erlebnisqualität im Einzelhandel: die Freude am Einkauf und ihre Auswirkungen auf das Konsumentenverhalten. Frankfurt am Main [u.a.]: Lang.

Roesler, Jörg. 2006. Momente deutsch-deutscher Wirtschafts- und Sozialgeschichte. 1945 bis 1990; eine Analyse auf gleicher Augenhöhe. Leipzig.

Rudnicka, J. 2021. Durchschnittliche Anzahl der katholischen Gottesdienstbesucher in Deutschland von 1950 bis 2020. Statista. https://de.statista.com/statistik/daten/studie/2637/umfrage/anzahl-der-katholischen-gottesdienstbesucher-seit-1950/.

Stadt Solingen. Solingen um die Jahrtausendwende. 1986. Solingen.

Sudrow, Anne. Kleine Ereignisgeschichte der Währungsreform 1948. https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/271679/kleine-ereignisgeschichte-der-waehrungsreform-1948/.

Schmitz-Morkramer, Caspar. 2022. Retail in Transition. Verkaufswelten im Umbruch. Berlin: JOVIS Verlag GmbH.

Schriftreihe des Ministerpräsidenten des Landes NRW. Neue Perspektiven der Landesentwicklung in NRW.

Stadt Solingen. City 2030 – Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) für die Innenstadt von Solingen.

Stadt Solingen. Entwicklungskonzept der Stadt Solingen: Räumlich - funktionales Konzept und Konzept der Siedlungsschwerpunkte. 1980. Solingen.

Stingl, Helmut. 1978. Sozialräumliche Differenzierung und Wanderungsverhalten – Dargestellt am Beispiel der Stadt Solingen. Solingen.

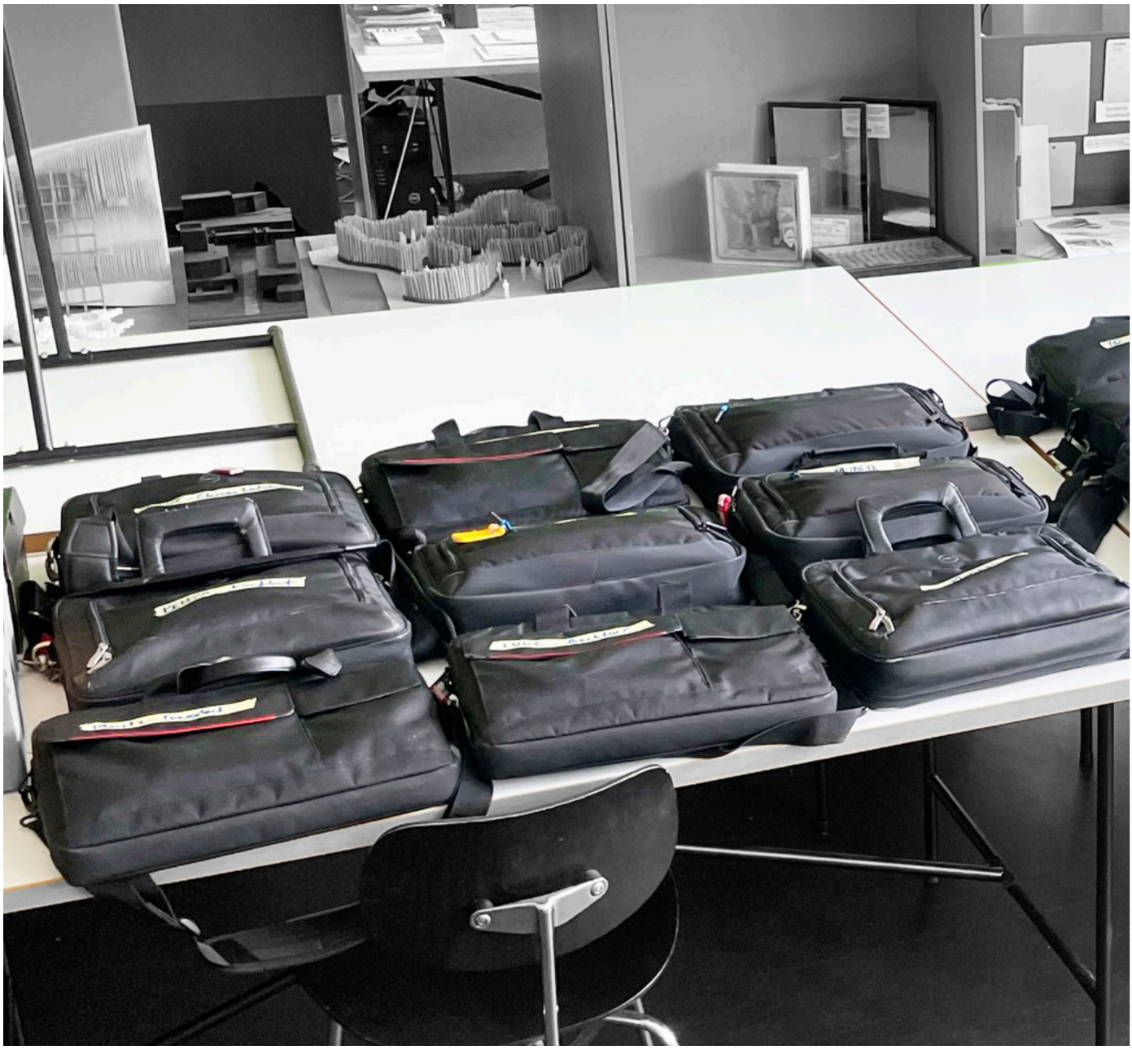
Vielhaber, Christiane. 2022. Kleine Ladenlokale schließen In der Kölner City stehen fünf Prozent der Flächen leer. Kölner Stadt-Anzeiger. https://www.ksta.de/koeln/kleine-ladenlokale-schliessen-in-der-koelner-city-stehen-fuenf-prozent-der-flaechen-leer-39361866.

Wildt, M. 1994. Am Beginn der „Konsumgesellschaft". Mangelerfahrung, Lebenserhaltung, Wohlstandshoffnung in Westdeutschland in den fünfziger Jahren. Hamburg

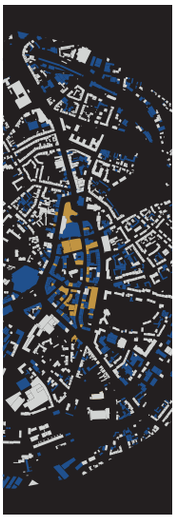
WIR
SIND
www.woolworth.de

Die abschließende Ausstellung „Zukunftsvisionen für die Solinger Innenstadt“ im Herbst 2022 findet in der Solinger Innenstadt statt. Der Wunsch nach freier Zugänglichkeit der Ausstellung im öffentlichen Raum der Innenstadt, konnte durch die freundliche Unterstützung des Innenstadtmanagements der Stadt Solingen umgesetzt werden.
Die künstlerisch interaktive Umsetzung der Inhalte vereinfacht die Kommunikation der Themen, macht sie für jeden zugänglich und verständlich. Des Weiteren ist die Form der Installation bereits Teil des bearbeiteten Themas: Digitale und analoge Welt verschmelzen miteinander mit dem Menschen als verbindendem Element. Leere Schaufenster werden belebt und dienen wieder als Attraktor für die Fußgängerzone.

Die Arbeiten verstehen sich nicht als Lösungen, sondern als Impulse für einen Perspektivwechsel und neue Wahrnehmung der Potentiale der eigenen Stadt. Die Ausstellung wird dabei selbst Teil eines Zukunftsszenarios, das Kultur und soziale Interaktion an der Stelle von Einzelhandel und Shopping als mögliche Kernfunktion einer zukünftigen Innenstadt sieht.



AUSSTELLUNG
PLANUNG UND UMSETZUNG



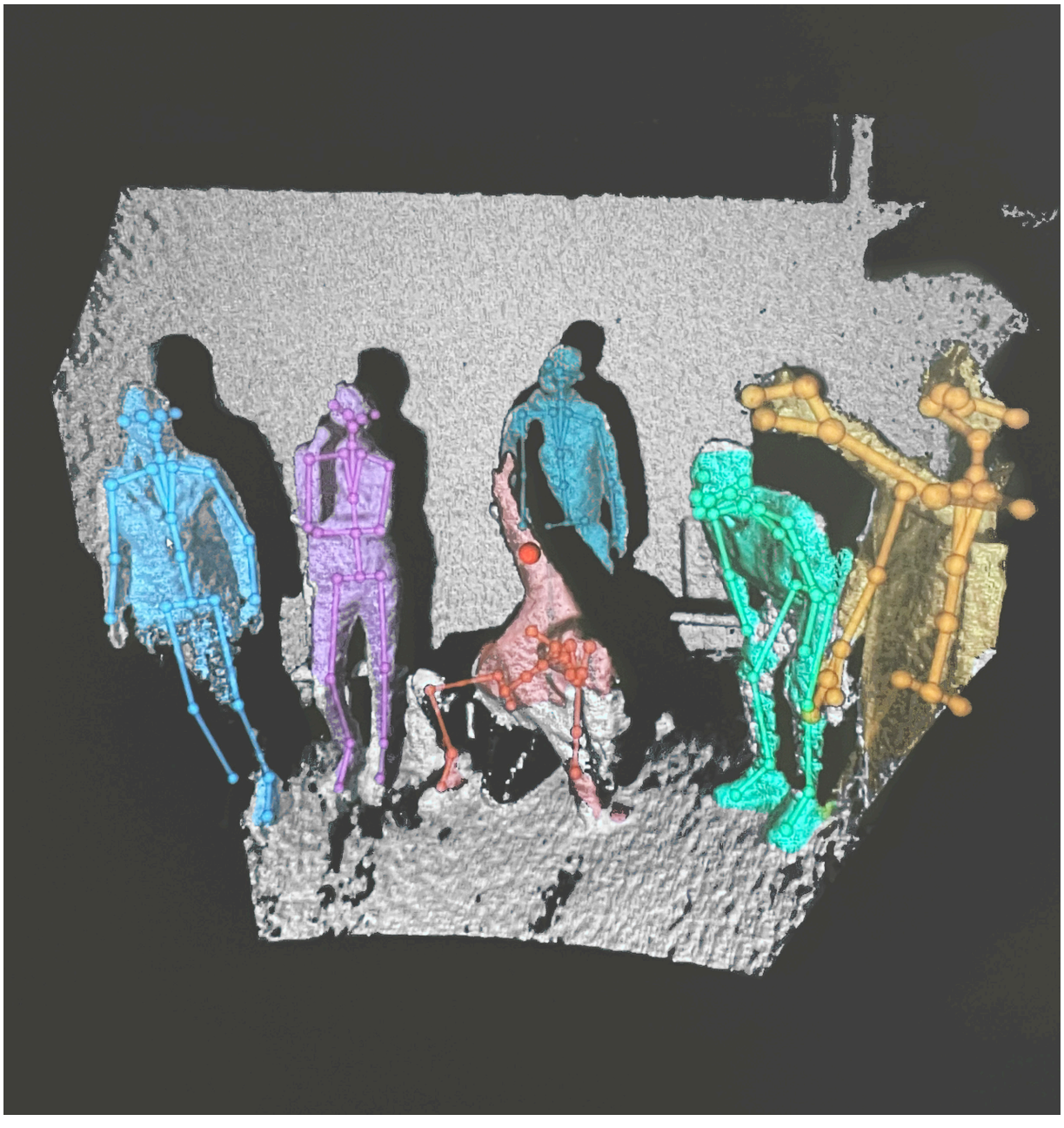
Die Form der Präsentation wurde innerhalb des Kurses mit vorausgehenden Diskussionen und Bedacht gewählt. Gesucht wurde ein Medium, welches digitale Inhalte in die reale Welt übertragen kann. Zur Diskussion standen:
- VR (Virtual Reality) -Brillen
- AR (Augmented Reality) -Brillen
- Augmented Reality mitteld des eigenen Handydisplays
- Augmented Reality durch Beamerprojektion
- Bildschirme

Die Potentiale der jeweiligen Medien, sowie die limitierenden Aspekte wurden gründlich gegeneinander abgewogen.
Aufgrund der Möglichkeit zur Schaffung des besten gemeinschaftlichen Erlebnisses bei größtmöglichem Potential des „Verschmelzens“ mit analogen Elementen wurde die Beamerprojektion als sinnvollste Präsentationsform erachtet.
Die Verbindung von analogen Elementen und digitalen Inhalten nutzt die Vorteile beider Welten. Das analoge Erleben und einander Begegnen ist einer der wichtigsten Gründe, die Menschen dazu veranlässt Innenstädte aufzusuchen. Gleichzeitig wird die Schnelligkeit, Variabilität und Flüchtigkeit digitaler Inhalte nutzbar.

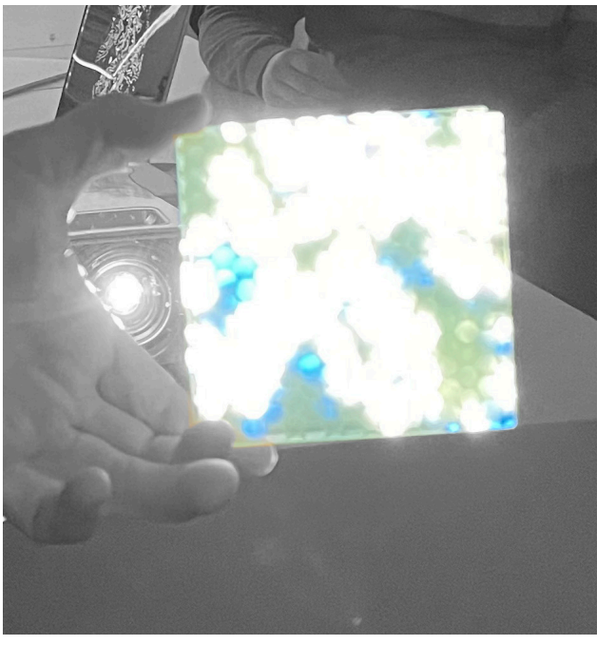
Kommunikationsformen

Digitale - Analoge Stadt

Kommunikation + Transformation



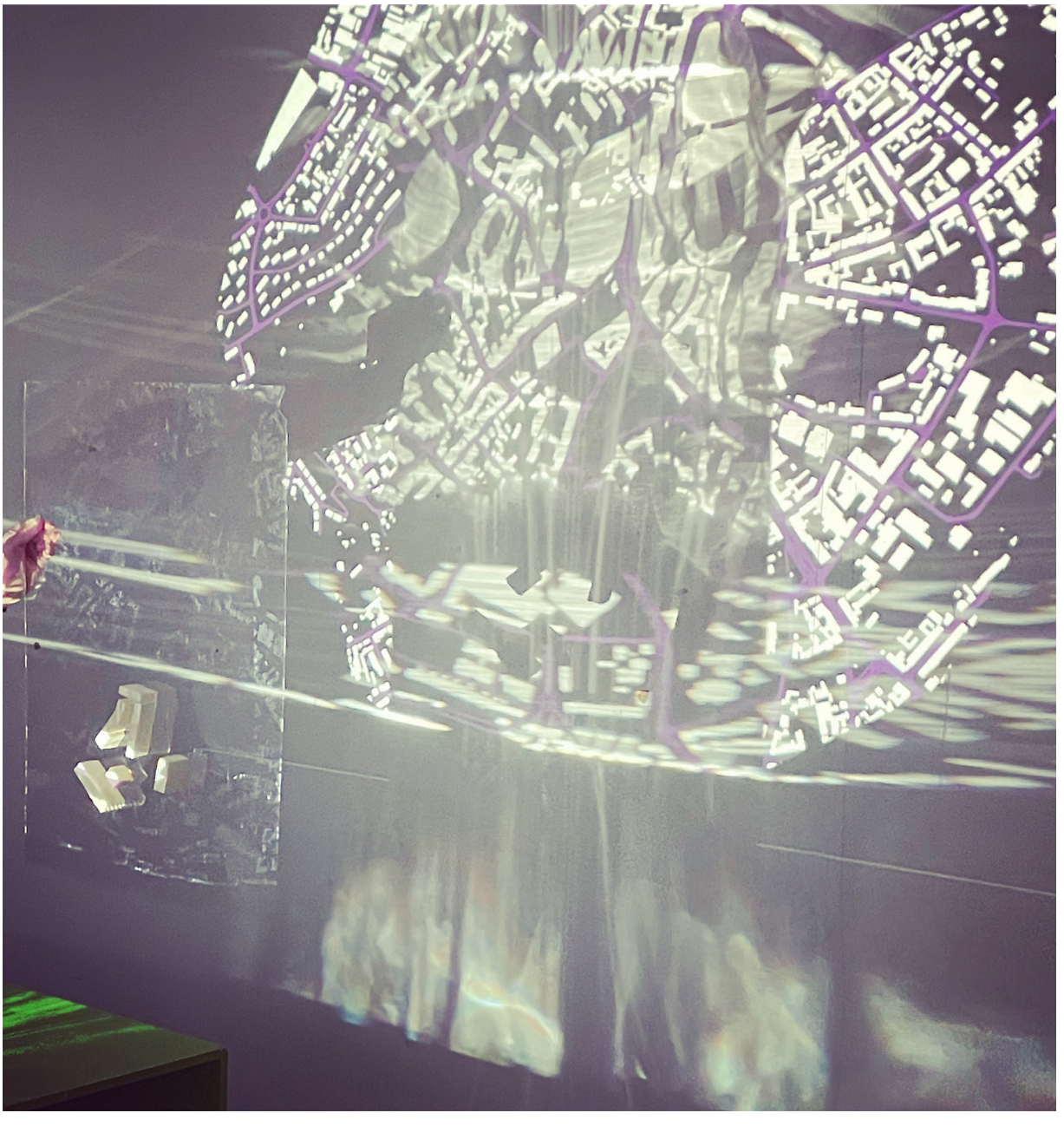
Durch die Präsentation mit einem Projektor kann das Erleben der analogen Welt durch vielfältige, wechselnde, flüchtige Inhalte erweitert werden.
Die Selbstverständlichkeit des Konsums digitaler Inhalte als Teil unseres Alltags wird vom individuellen Medienkonsum, zum Beispiel am Handydisplay, zum gemeinschaftlichen Erlebnis.
Beamer vermögen Oberflächen zu modifizieren -mit vorgeschalteten Scannern ist es zudem möglich eine auf die Struktur des Untergrundes angepasste, optimierte Ausgabe des projizierten Bildes zu erzeugen, um Verzerrungen auf nicht rechtwinklig zum Beamer ausgerichtete Flächen zu vermeiden.
Wie ein wandelbarer Filter legt sich die Projektion zwischen Betrachter und realem Element. Schatten, das Bild bewußt verändernde oder reflektierende Materialien verändern das aus Licht bestehende Bild des Projektors.
Das wahrgenommene Bild ist ein Mix aus realen und virtuellen Elementen, die eins geworden sind. Wahrnehmbar gemeinsam von allen Personen, die sich in Sichtweite befinden.

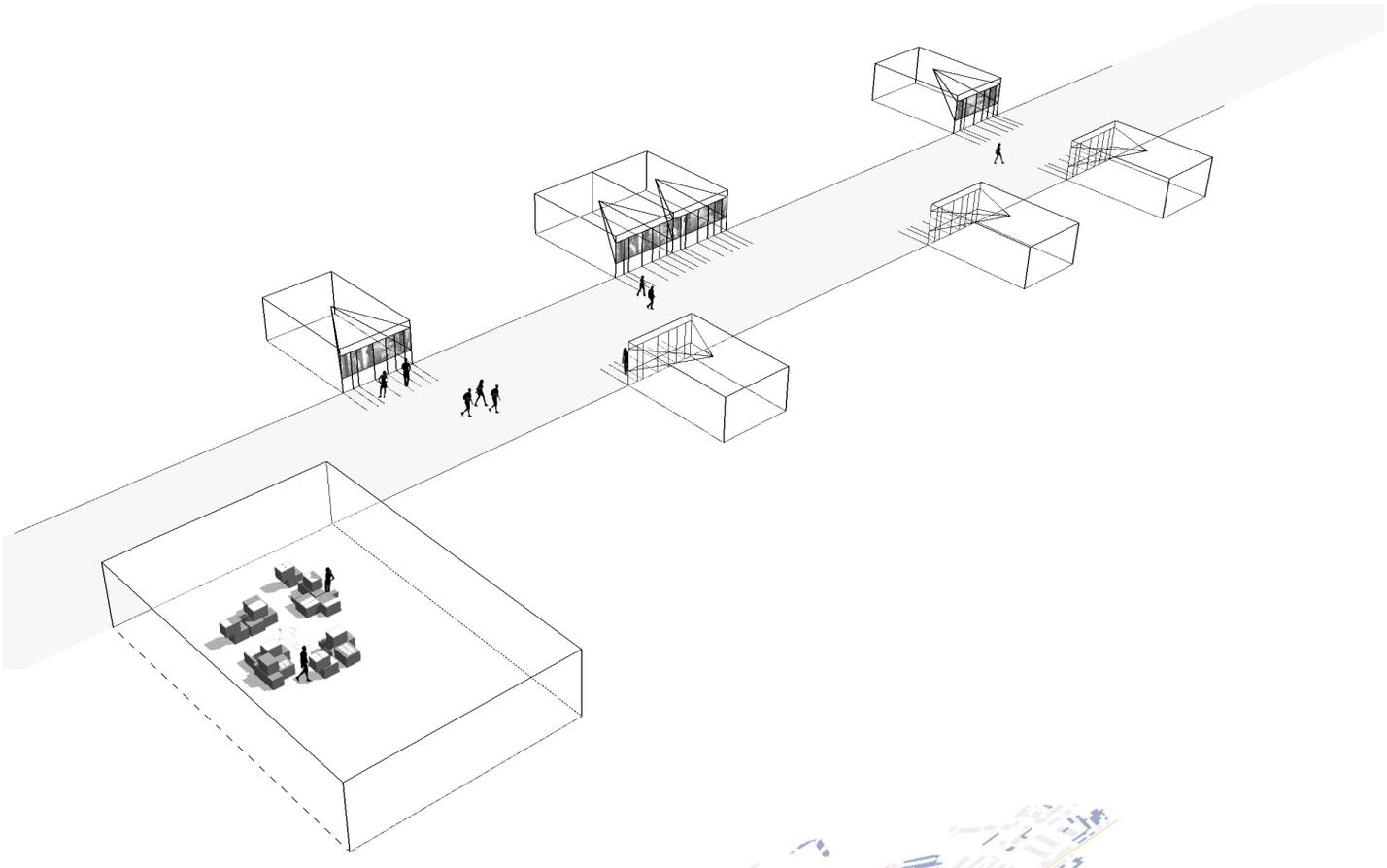


Experimente Projektion

Digitale - Analoge Stadt

Kommunikation + Transformation





Ausstellungskonzept

für die erarbeiteten Inhalte

in der Solinger Fußgängerzone

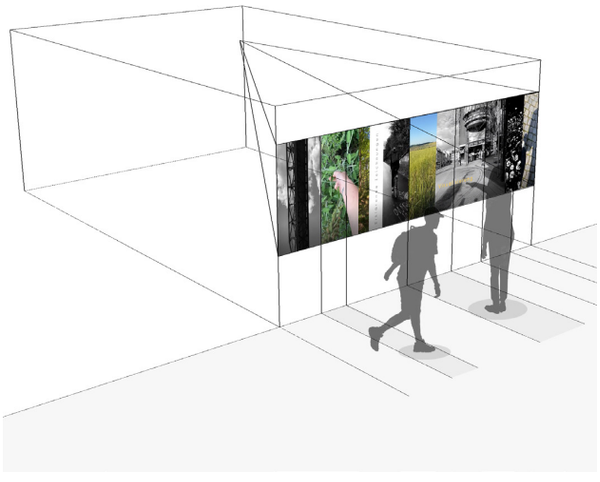
Um die Vielfalt der erarbeiteten Inhalte angemessen präsentieren zu können haben wir uns für zwei unterschiedliche Arten der Präsentation innerhalb der Fußgängerzone entschieden.
Die beiden Präsentationsformen ergänzen einander und bilden entlang der Fußgängerzone ein gemeinsames Erlebnis. Die Versandkarton-Installation mit dem Topografiemodell bildet Zentrum und Treffpunkt für Besucher der Ausstellung.

1 Sieben Einzel-Installationen:
Interaktive Schaufensterprojektionen

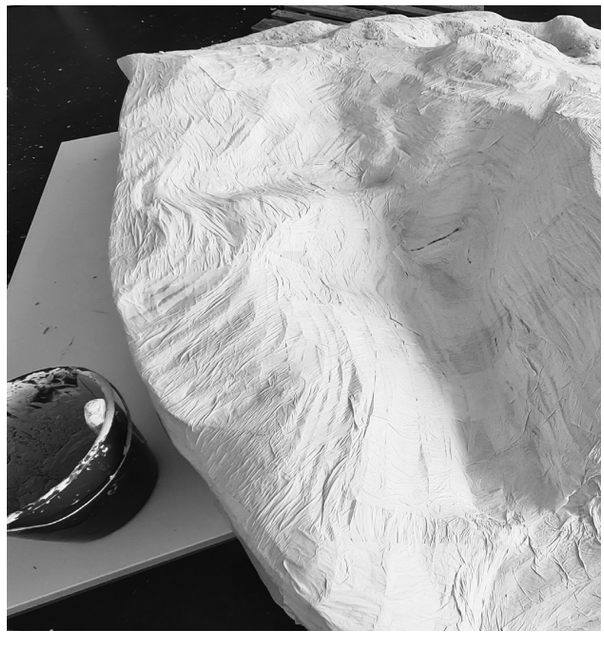
2 Zentrale Installation:
Hinterleuchtete Drucksachen, wie z.B. Stadtpläne, Texte und Visualisierungen, präsentiert auf Versandkartons
Topografiemodell mit Beamerprojektion

Interaktive Schaufensterprojektionen
Sieben „konkrete Utopien" für die Solinger Innenstadt werden in sieben, größtenteils dauerhaft leerstehenden, Schaufenstern der Fußgängerzone „Hauptstraße" als interaktive Beamer-Projektionen präsentiert. Durch die interaktive Gestaltung sind Passanten eingeladen sich selbst als Aktivierung innenstädtischen Lebens wahrzunehmen.
Jede der sieben „konkreten Utopien" der Architektur-Studierenden der Bergischen Universität Wuppertal beschäftigt sich auf verschiedene Weise mit der Belebung des Stadtkerns. Das gewählte Medium der Beamerpräsentation nimmt Bezug auf die weiter wachsende Bedeutung digitaler Medien und ihr Zusammenspiel mit der analogen Welt - auch für zukünftige Innenstädte. Die Präsentation der Utopien zeigt wie analoge und digitale Elemente miteinander verwoben werden können und digitale Formate zusätzliche Möglichkeiten der innerstädtischen Interaktion ermöglichen.
Jedes studentische Projekt zeigt sich in jeweils fünf senkrechten Bild-Streifen, welche sich von unbewegten Bilder zu Filmen mit begleitendem Sound wandeln. Wenn man vor dem Schaufenster entlanggeht, wird -ausgelöst durch jeweils eigene Sensoren- ein Standbild nach dem anderen lebendig. Die begleitenden Geräusche verstärkten den Eindruck des Lebendig-machens. In einer der Tonaufnahme beschreiben die Studierenden den Passanten ihr Projekt.
Die empfindlichen, mit den Filmen verbunden Sensoren laden den Betrachter ein aktiv zu werden, um die Filme betrachten zu können und die Geräusche miteinander zu mischen. Der Passant erweckt durch seine Präsenz Standbilder zum Leben - als Analogie zur lebendigen Stadt, die nicht durch ihre gebaute Struktur, sondern erst durch die Gegenwart Ihrer Bewohner und Besucher zu einer Solchen werden kann.

Zentrale Installation
Die Zentrale Installation besteht aus scheinbar zufällig aufgetürmten Versandkartons. Die vier Stapel bildende Positionierung der Kartons umstellt das mittig platzierte Innenstadt-Modell.
Die Versandkartons sind zugleich Präsentationsflächen der über das Jahr erarbeiteten Inhalte zur Solinger Innenstadt - hinter Acryl und hinterleuchtet und so auch im Dunklen gut lesbar.
Die Versandkartons überragen und umstellen das in der Mitte positionierte Topografiemodell der Innenstadt. Symbolisch wird hier die Bedrohung des Online-Handels sichtbar, die dieser für Mittelstädte wie Solingen bedeutet.
Das schlichte, weiße Topografiemodell in der Mitte der Versandkartons ermöglicht die Bespielung mit Stadtplänen unterschiedlicher Schwerpunkte und Zeitschichten durch einen Projektor während der nächtlichen Ausstellung. Das Modell, das ganz niedrig steht gibt der Betrachter die Möglichkeit aus der Vogelperspektive die Stadt neu und anders zu erleben und Zusammenhänge zu erschließen.
Zunächst sind wir von einer Präsentation der zentralen Installation im Innenraum ausgegangen. Hier wäre die Möglichkeit gewesen Beamerprojektionen über die gesamte Installation laufen zu lassen. Die Größe der Gesamtinstallation und das erwartete gute Wetter waren gute Argumente die Installation in den Außenraum zu verlegen. Zudem wurde dadurch die niedrigschwellige Zugänglichkeit zu den Inhalten erleichtert und die Präsentation inmitten der Fußgängerzone konsequent umgesetzt. ad



Das Topografiemodell der Solinger Innenstadt misst ca. 180 cm im Durchmesser. Der Ausschnitt der Stadt entspricht dem Ausschnitt, in dem wir während des Semesters gearbeitet haben.
Die Höhenentwicklung hat einen anderen Maßstab als die Stadt um die topografischen Besonderheiten zu verdeutlichen. Das Modell wurde innerhalb eines „Stegreifs“ von Studierenden der Bergischen Universität Wuppertal angefertigt.
Die Basis bildet eine stabile Multiplex-Platte.
Darauf wurde Wellpappe in Schichten aufgeklebt um die bewegte Topografie nachzubilden.
Eine Schicht Pappmaché, eine dünne Schicht Pulpe (ebenfalls aus Papier), sowie Gips ließen die Schichten verschwinden und eine homogene Form entstehen. Abschließend wurde das Modell weiß gestrichen um eine gute Reflektionsfläche für die geplante Beamerprojektion zu bieten.
Das Modell steht niedrig auf einer Palette und erlaubt so einen guten Überblick des Betrachters über die Landschaft der Solinger Innenstadt.

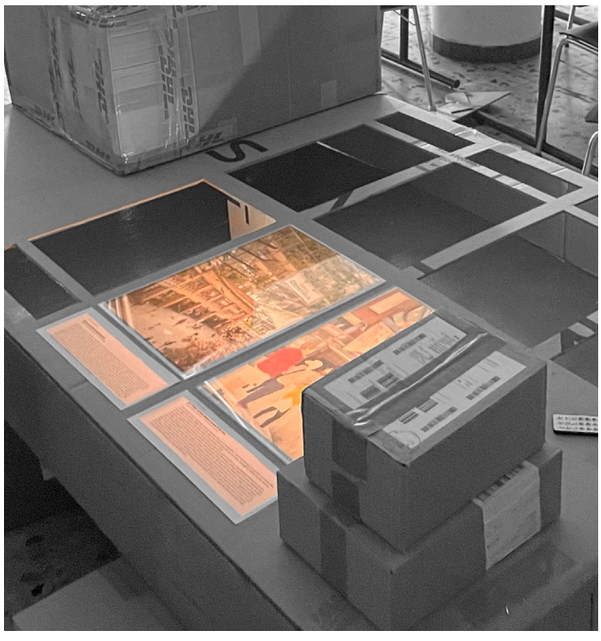


Topografiemodell

der Solinger Innenstadt

als Projektionsfläche

Die Versandkartons sind größtenteils tatsächlich bereits versandt worden, sichtbar an den Adressaufklebern und Klebebändern die die Kartons „zieren“. Die Anordnung der Kartons um das Topografiemodell wurde kleinteilig geplant um die Präsentation aller Inhalte -nach Themengebieten geordnet- zu gewährleisten. Zudem musste das gewünschte Überragen der Kartons um das Topografiemodell herum gewährleistet werden.
Für die zu präsentierenden Inhalte werden rechteckige Öffnungen in die Kartons geschnitten. Hierdurch können die mit Acrylplatten stabilisierten und geschützten Visualisierungen, Texte und Zeichnungen aus den Kartons heraus hinterleuchtet werden. Dies Sichert die Lesbarkeit auch bei Dunkelheit.
Die endgültige Anordnung wurde durch Markierungen und Fotos dokumentiert um bei einem erneuten Aufbau die immer gleiche Anordnung der Kartons erzielen zu können.
Für den Transport wurden die Kartons vorsichtig geöffnet und ineinander gesteckt.

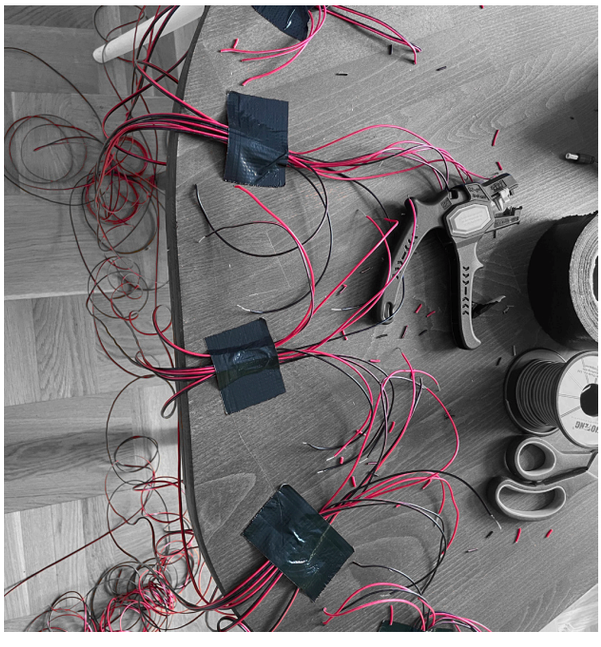


Präsentation auf Versandkartons

Präsentation der Inhalte

Planung und Vorbereitung

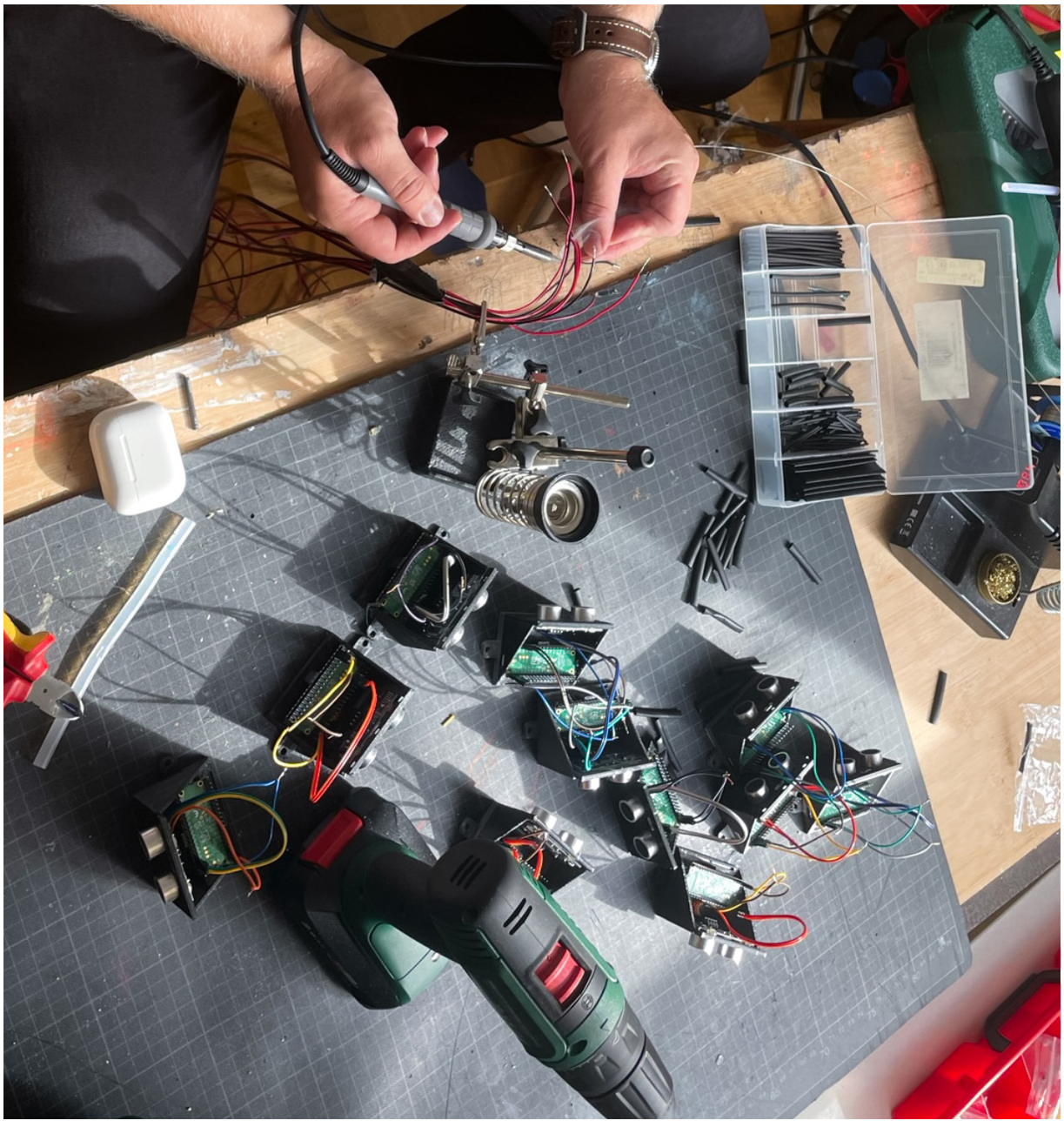
Die „konkreten Utopien" für Solingen werden innerhalb von fünf verschiedenen Filmstreifen atmosphärisch dargestellt, die unabhängig voneinander starten und stoppen sollen -ausgelöst durch den Betrachter. Selbstwirksamkeit und die Möglichkeit das eigene Erlebnis bewusst und individuell zu gestalten macht Interaktion zu einem attraktiven und wirksamen Mittel um Aufmerksamkeit zu generieren und Inhalte zu vermitteln.
Das Labor für Virtual Reality der Bergischen Universität Wuppertal unterstützt mit der Entwicklung der Technik für diese Idee. Die empfangenen Signale werden über einen Einplatinencomputer an Laptops mit einer Software für Mediensteuerung und -ausspielung, die für Bühnen und Events eingesetzt wird (MX Wendler) weitergegeben. Dort starten die Signale die jeweiligen, mit den Sensoren verknüpften, Filme und die dazugehörigen Sounds und ermöglichen so eine Interaktion zwischen Betrachter und Filmen. Interaktion lässt den Passanten zu einem aktiven Teil der Präsentation werden. Nach einiger Zeit frieren die Filme wieder ein -wenn nicht die erneute Bewegung eines Betrachters den Sensor wieder auslöst.



Ausstellungstechnik

Vorbereitung der Installationen

in der Solinger Fußgängerzone



Der Aufbau in der Solinger Innenstadt erfolgte einen Tag vor der Eröffnung. Die am Campus Haspel in Wuppertal gelagerten und vorbereiteten Einzelteile wurden gepackt und mit Kleintransportern nach Solingen gebracht.
Inhaber und Verwalter von sieben Räumen entlang der Fußgängerzone haben uns großzügig die Erlaubnis gegeben die Installationen in ihren Schaufenstern zu positionieren.
Mit vereinten Kräften wurden die Materialien zu den unterschiedlichen Ausstellungsräumen gebracht und die Kartons, sowie das Topografiemodell in der Fußgängerzone positioniert.
Die Schaufenster werden von innen mit Folien verhängt, um das Licht des Projektors dort zu reflektieren. Schwarze Kästen für die Aufnahme der Technischen Bauteile, lackierte Latten für die Sensoren, Kabeltrommeln für die Stromversorgung der Laptops und Beamer den jeweiligen Standorten zugeordnet.
An der zentralen Installation in der Fußgängerzone werden die Kartons angeordnet und die hölzerne Konstruktion zur Aufhängung des Projektors über dem Stadtmodell montiert.

A u f b a u

a l l e r A u s s t e l l u n g s e l e m e n t e

in der Solinger Fußgängerzone

Das Einrichten der Technik ist insbesondere aufgrund der acht einzelnen Standorte entlang der Fußgängerzone eine Herausforderung. Werkzeug, Material und tatkräftige Unterstützung bei Schwierigkeiten wandern unentwegt die Fußgängerzone hoch und runter.
Da die technische Konstruktion eigens für die Veranstaltung entwickelt wurde und es vorher nur einen einzigen Testlauf gab, ist es für die Architektur-Studierenden eine besondere Leistung die vielen Einzel-Komponenten bestehend aus Hard- und Software miteinander zu verbinden und zu aktivieren. Die Projektoren werden passend für die jeweiligen Formate der Schaufenster ausgerichtet. Wenn die Technik aktiviert wurde, kann das Ladenlokal verlassen werden. Das interaktive Auslösen der Videos erfolgt von der Fußgängerzone aus.

Technischer Aufbau

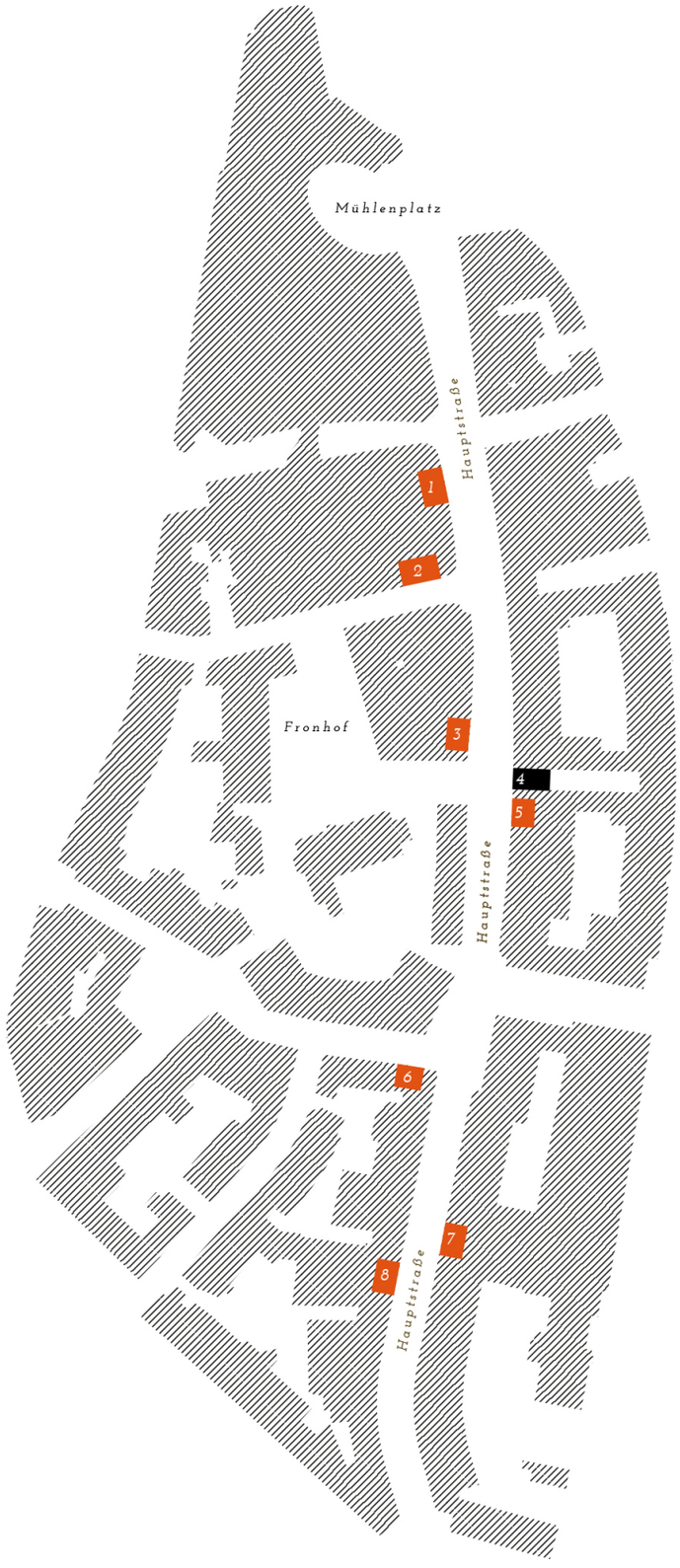
aller Ausstellungselemente

in der Solinger Fußgängerzone

Die abschließende Ausstellung in der Solinger Innenstadt zeigt als zentrale Ausstellungsstücke sieben -konkrete Utopien- für die Solinger Innenstadt. Sie beschäftigen sich auf verschiedene Weise mit der Belebung des Stadtkerns.
Die Arbeiten verstehen sich nicht als Lösungen, sondern als Impulse für einen Perspektivwechsel und neue Wahrnehmung der Potentiale der eigenen Stadt. Die Ausstellung wird dabei selbst Teil eines Zukunftsszenarios, das Kultur und soziale Interaktion an der Stelle von Einzelhandel und Shopping als mögliche Kernfunktion einer zukünftigen Innenstadt sieht.
Jede der sieben „konkreten Utopien" präsentiert sich als interaktive Videoprojektion. Das gewählte Medium nimmt Bezug auf die weiter wachsende Bedeutung digitaler Medien und ihr Zusammenspiel mit der analogen Welt - auch für zukünftige Innenstädte. Die Präsentation der Utopien zeigt wie analoge und digitale Elemente miteinander verwoben werden können und digitale Formate zusätzliche Möglichkeiten der innerstädtischen Interaktion ermöglichen.
Die studentischen Projekte zeigen sich in jeweils fünf senkrechten Bild-Streifen, welche sich von unbewegten Bildern zu Filmen mit begleitendem Sound wandeln. Wenn man vor dem Schaufenster entlanggeht, wird -ausgelöst durch jeweils eigene Sensoren- ein Standbild nach dem anderen lebendig. Die begleitenden Geräusche verstärkten den Eindruck des Lebendig-machens. In einer der Tonaufnahme beschreiben die Studierenden den Passanten ihr Projekt. Die empfindlichen, mit den Filmen verbunden Sensoren laden den Betrachter ein aktiv zu werden, um die Filme betrachten zu können und die Geräusche miteinander zu mischen.
Der Passant erweckt durch seine Präsenz Standbilder zum Leben- als Analogie zur lebendigen Stadt, die nicht durch ihre gebaute Struktur, sondern erst durch die Gegenwart Ihrer Bewohner und Besucher zu einer Solchen werden kann.
Des weiteren sind Versandkartons mit allen weiteren Inhalten um ein Topografiemodell von Solingen mit Stadtplänen wechselnder Schwerpunkte angeordnet. Gemeinsam schaffen die Installationen ein verändertes Erleben der Fußgängerzone als Raum für Kultur, Kommunikation und Interaktion.

INSTALLATIONEN IN DER SOLINGER FUßGÄNGERZONE

STANDORTE ENTLANG DER FUSSGÄNGERZONE



1 Wir-Stadt
2 Der Platz als Mittelpunkt
3 Stadt der Grundbedürfnisse
4 Beyond Shopping | Modell
5 Naherholung Clemens-Berg
6 Energieautarke Stadt
7 Mobilität und städtische Dichte
8 Active Public Space

KURZBESCHREIBUNG DER INSTALLATIONEN

(1) Wir-Stadt // S.72 Die am meisten verbreitete Tätigkeit in jeder Stadt ist es, anderen Menschen zu begegnen oder sie zu beobachten. Wie Jahn Gehl in einem Vortrag auf dem Stadtforum Berlin 2006 sagt: „Man is man's greatest joy." Der Kern menschlicher Zivilisation liegt im Wunsch nach Gemeinschaft und Geselligkeit, die sich in dichten, städtischen Strukturen manifestiert hat. Dichte meint hier sowohl bauliche Dichte als auch die darin enthaltene Nutzungsdichte. Eine hohe Nutzungsdichte, verteilt über alle Tageszeiten, entsteht durch die Gleichzeitigkeit unterschiedlicher Funktionen. Diese Art von Dichte bietet den Bewohnern von Städten eine möglichst hohe Vielfalt und Anzahl zwischenmenschlicher Interaktionen. Bei Diskussionen um die „Lebendigkeit" von Innenstädten müssen wir hinterfragen, ob die Innenstadtentwicklung mit der Handelsentwicklung gleichgesetzt werden sollte. Oder ob die aktuelle Entwicklung vieler deutscher Innenstädte Schaubild einer Kluft ist zwischen veränderter Gesellschaft und der trägen, baulichen Struktur von Städten. Die Herausforderung der Stadtplaner liegt nicht darin, Städte mit möglichst viel Handelsfläche zu erhalten. Städte müssen in erster Linien Raum bieten für das Grundbedürfnis nach Gemeinschaft -sie sind Abbild und Basis für die Verbindung und Interaktion von Menschen.

(2) Der Platz als Mittelpukt // S.80 Die konkrete Utopie „Der Platz als Mittelpunkt der Stadt" beschäftigt sich mit dem Solinger Fronhof und seiner zentralen Funktion für eine funktionierende Innenstadt. Zentrale Plätze sind wichtige Bestandteile jeder Stadt. Es wird einander begegnet, diskutiert, gehandelt, applaudiert und sich ausgetauscht. Auf Plätzen gibt es zwangloses, städtisches, öffentliches Leben, denn sie sind die einzigen, wirklich öffentlichen Räume in der Stadt, die jedem zu jeder Zeit offen stehen. Kulturelle und musische Veranstaltungen finden heute oftmals in speziell auf die jeweilige Nutzung ausgerichteten Sonderbauten statt -zugänglich ausschließlich für jene, die informiert sind, sich Zeit nehmen und ein Ticket kaufen. Der innerstädtische Platz bleibt zunehmend leer und ungenutzt. Ohne erwartete spontane, flüchtige und überraschende, große und kleine Ereignisse verliert der Platz jedoch seine Anziehungskraft und seine Bedeutung für das öffentliche Leben. Der Fronhof muss als zentrale, wandelbare Bühne der Stadt verstanden und genutzt werden -die Erdgeschosszonen der umliegenden Gebäude bieten Flächen für Restaurants, Hinterbühne und Lager, Ausstellungsräume und Sanitärbereiche. Die den Platz umgebenden Gebäude sind wie die Kulissen eines Theaters, der Platz selbst ist die Bühne und das Theaterstück spielt die Menschenmenge.

(3) Stadt der Grundbedürfnisse // S.88 Nur eine Stadt, die die Bedürfnisse ihrer Bewohner erfüllt, wird zur lebendigen, zukunftsfähigen und langfristig attraktiven Stadt! Auf der Basis von der Bedürfnispyramide nach Maslow sucht und findet diese „konkrete Utopie" nach der Wurzel von lebendigen Innenstädten am Beispiel von Solingen. Die Vielfalt der menschlichen Bedürfnisse führen zwingend zu der Erkenntnis, dass auch nur eine Vielfalt und Unterschiedlichkeit an Räumen und Nutzungen eine Stadt zu einem dauerhaft lebenswerten Ort machen kann. Eine Stadt, die diese Vielfalt ermöglicht und zulässt, ist „lebendig". Bleibt der Mensch dem Innenstadtbereich fern, da eine Vielzahl an Bedürfnisse nicht dort, sondern an anderen Orten besser erfüllt werden, werden die Straßen leer und die Stadt stirbt. Das bunte Nebeneinander von Kultur, Handel, Wohnen, Arbeiten, ärztlicher Versorgung, Sport, Bildung, Erholung und vielem mehr, macht Städte resilient.

(4) BEYOND SHOPPING // S.96 Das schlichte, weiße Topografiemodell ermöglicht die Bespielung mit Stadtplänen unterschiedlicher Schwerpunkte und Zeitschichten durch einen Beamer während der nächtlichen Ausstellung. Kurz über dem Boden schwebend hat der Betrachter die Möglichkeit aus der Vogelperspektive die Stadt neu und anders zu erleben und Zusammenhänge zu erschließen. Deutlich wird vor allem die lebendige Topografie bei der sich auf etwa 1,5 Kilometer Länge ein Höhenunterschied von 40 Metern und Steigungsverhältnisse von bis zu 14% ergibt. Aufgrund dieser topografischen Voraussetzungen Solingens folgt das Zentrum der Stadt dem exponierten, aber schmalen Nord-Süd-Verlauf des Höhenrückens. Ein klassischer Stadtkern verfügt über Gebäudetypen, die städtebaulich größere, möglichst ebene Flächen benötigen -z.B. Rathäuser, Kirchen, Einkaufszentren, Stadtplätze und Kulturorte. Die Bildung eines kompakten Stadtkerns mit kurzen Wegen zwischen den wichtigen Attraktoren war aufgrund der Besonderheit der Topografie nicht möglich. Eingeblendete Karten mit dem Schwerpunkt auf der Erschließung der Innenstadt, den vorhandenen Grünflächen, Leerständen, wichtige öffentliche Gebäude, Kultur und Sportstätten schärfen das Verständnis für die bestehende Stadtstruktur, zeigen Defizite und Potentiale.

(5) Clemens-Berg // S.102 Haben Sie sich schon einmal gefragt, warum wir Menschen alles aus uns herausholen – sowohl körperlich als auch psychisch – um auf einen Berg oder sogar einen Gipfel zu steigen? Dann sind Sie vielleicht auf die Idee gekommen, dass es mit dem Freiheitsgefühl, welches man, oben angekommen, erlebt, zu tun hat, oder mit dem Gefühl, etwas Großes gemeistert zu haben. Die konkrete Utopie „Clemens-Berg" ist ein künstlicher Berg in der Stadt, umgesetzt als leichte, mehrgeschossige Gerüstkonstruktion, errichtet auf dem Dach der bestehenden Clemens-Galerien, einem Einkaufszentrum am Ende der Fußgängerzone. Bei der Besteigung des Clemens-Berges erlebt der Betrachter die Stadt aus einer neuen, spannenden Perspektive. Abgehoben, über den Dächern der Stadt finden die Menschen einen Ort für Interaktion, Sport und Kultur und Erholung von der städtischen Enge, den stressigen Alltag -die Stadt liegt „zu Füßen". Der Clemens-Berg wird durch seine Höhe zur Landmarke und gibt dem Zentrum einen einzigartige Prägnanz. Die neu geschaffenen Grünräume verbessern die ökologische Bilanz des Stadtkerns und steigern die Attraktivität und Lebensqualität der Innenstadt für Bewohner und Besucher.

(6) Energieautarke Stadt // S.112 Das Konzepte „Energieautarke Stadt" beschäftigt sich mit erneuerbarer Energie und der Steigerung der Lebensqualität in der Stadt -Solingen wird zur Stadt am See! Stellen Sie sich vor: Durch den Ausbau erneuerbarer Energien benötigten die Stromnetze Speichermöglichkeiten. Anstatt Batteriefarmen zu errichten, beschließt Solingen, sich neu zu erfinden und einen Speichersee inmitten der Stadt zu errichten. Wo vorher ein Tal war, entsteht nun ein neues Naherholungsgebiet. Touristen und Anwohner verbringen ihre Freizeit an den Ufern. Im Sommer kühlt der See die Stadt und trägt dazu bei, den Hitzestau in der Stadt zu bekämpfen. Fischzuchten versorgen Teile Solingens mit frischen Nahrungsmitteln. Das entstandene Seebad ermöglicht jung und alt Erfrischung in heißen Sommern. Das Beobachten des Wasserstandes verrät den Stromspeicherstand der Stadt. Sonne und Wind erzeugen den Strom, um das Wasser aus dem Talspeicher hochzupumpen. Von hier wird es bei Bedarf wieder abgelassen und generiert Strom in den Zeiten, in denen die erneuerbaren Energien nicht ausreichend sind. Durch diese Batterie kann sich Solingen teilweise autark und ohne Transportverluste selbst mit grünem Strom versorgen. Auch das Regenwassersystem der höher liegenden Stadt speist den See und kann auf diese Weise Strom generieren. Die Seestadt Solingen ist eine lebenswerte, umweltbewusste und autarke Stadt, die sich den Herausforderungen der Zeit stellt.

(7) Mobilität und städtische Dichte // S.120 Die Innenstadt Solingens wurde im zweiten Weltkrieg fast vollständig zerstört. Die Notwendigkeit eines grundlegenden Neuanfangs ermöglichte die Planung einer neuen innerstädtischen Struktur, angepasst an die vermuteten zukünftigen Bedürfnisse ihrer Bewohner -und ihre Automobile. Lediglich die jeweils in beiden Plänen markierten Kirchen Clemenskirche und die Stadtkirche am Fronhof zeigen, dass die beiden Pläne im selben Maßstab nebeneinander liegen. Außerhalb von Katastrophen profitieren Stadtbewohner von, und stehen in einer Reihe mit, einer Vielzahl vorhergehender Stadtbewohner-Generationen, die die Stadt sukzessive errichten, erweitern und modifizieren. Der Wert gespeicherter Lebensenergie vorheriger Generationen, manifestiert als Stadtstruktur, ist die Grundlage des künstlichen Lebensraums Stadt. Insbesondere in Phasen des Umbruchs, wie derzeit im Einzelhandel, wird gehadert und gerungen mit der Unflexibilität von gebauten Strukturen. Gebaute Strukturen sind niemals so wandelbar und flexibel wie die fluiden gesellschaftlichen und sozialen Bedürfnisse ihrer Bewohner, die stets nach neuen, passenderen räumlichen Strukturen verlangen. Der Aufwand, Bebauungstrukturen zu verändern und die daraus resultierende Langsamkeit, gibt die Chance, temporären Trends zu wiederstehen und dauerhafte Veränderungen abzubilden.

(8) Active Public Space // S.128 Die konkrete Utopie „Active Public Space" konnte in einem ehemaligen Sportwarengeschäft gezeigt werden. Das Foto zeigt das Schaufenster mit der Visualisierung der umgeplanten Solinger Fußgängerzone -gefüllt mit Personen, die unterschiedlichen sportlichen Betätigung nachgehen. Die Solinger Innenstadt wird zu einem Sportpark! Die Überdimensionierung der Einkaufsstraßen bieten reichlich Raum: sie eignen sich mit ihrer Steigung perfekt, um Skateboard- oder Parcoursanlagen anzulegen. Fitnessgeräte werden installiert. Freie Wände sowie Leerstände werden für Ballsportarten genutzt. Bewohner und Besucher Solingens werden durch das Konzept „Active Public Space" eingeladen und aufgefordert sich sportlich zu betätigen, aktiv zu erleben und Neues auszuprobieren. Der Stadtkern bekommt über das einzigartige Profil Wiedererkennungswert, eine neue Identität und wird zum Anziehungspunkt für Menschen aus ganz Solingen und der Umgebung. Die Innenstadt wird dadurch belebt und zum Treffpunkt für Menschen unterschiedlichen Alters und Interessen. Das Überraschende und Neue bildet einen Gegenraum zum Alltäglichen und die Absurdität wird zur Attraktion -willkommen im „Active Public Space".

Am Anfang war das Wir. Und dann? Der Ursprung der menschlichen Zivilisation liegt in einem grundlegenden Bedürfnis: - das selbe Bedürfnis führt uns zu den Städten der Gegenwart. Neben der Zusammen zu sein. Freude die Gesellschaft den Menschen bringt, ist das Zusammensein auch der wichtigste Weg um Informationen auszutauschen. Umso mehr Menschen in Kontakt miteinander treten desto besser wird die Auswahl an verfügbaren Informationen, welche wiederum zu etwas Neuem verbunden werden können. Stadt ermöglicht es uns, uns zu spezialisieren. Das heißt, jede und jeder von uns strebt es an etwas zu tun worin wir gut sind. Diese Spezialisierung führt aber auch zu Spaltung - Zivilisation führt auch immer zu Ungleichheit. Wie kann also eine Stadt dazu beitragen Menschen miteinander zu verbinden? Ein Gedankenexperiment: Drehund Angelpunkt stellt das Zentrum einer Stadt dar. Hier liegt das Herz. Was wäre wenn hier eine Keimzelle gepflanzt wird? Ein Ort von dem eine derartige Dichte an Nutzung ausgeht, dass wir andauernd konfrontiert werden miteinander? Wir sprechen, wir streiten, wir tanzen, wir weinen, wir lieben. Alles hier. Und von hier entfaltet sich dieser Zauber auf die ganze Stadt. Die Keimzelle ist nur der Ausgangspunkt. Dazwischen. Daneben. Dadrüber entstehen Räume die unplanbar sind. Für ungeplante Situationen. Der öffentliche Raum wird plötzlich dynamisch und spannend. Es entsteht ein sich selbst verstärkender und komplexer Prozess: etwas passiert, weil etwas passiert, weil etwas passiert. Keimzelle ist nur der Ausgangspunkt. Für ungeplante Situationen. Der öffentliche Raum wird plötzlich definiert sind. Hier ist Platz die Herausforderung einer Stadt liegt darin, die Stadt zugänglich für Diversität zu machen. Denn die Leistung einer Stadt liegt nicht in der Anzahl der Einwohner:innen sondern in deren Vernetzung untereinander. ›› Die Stadt ist nicht der Einzelhandel. Die Stadt sind wir.

(1) Wir-Stadt

Elisabeth Schmitz

Hauptstraße 75-77, Schaufenster eines ehemaligen Warehnhauses

CLEMENS

(1) Wir-Stadt >> textliche Erläuterung:

Confronting City - Die Schichten einer Stadt

Elisabeth Schmitz

Städte sind als integraler Bestandteil unseres Gesellschaftssystems anzusehen. Einen wichtigen Dreh- und Angelpunkt stellt das Zentrum einer Stadt dar. Es gilt als Grundlage und Voraussetzung für eine vielfältige und leistungsfähige Stadt.[1] Häufig wird der Einzelhandel als Leitnutzung der Innenstädte bezeichnet, allerdings zeigt sich die früher oft als stabil empfundene Beziehung zwischen städtischen Zentren und dem Einzelhandel als durchaus ambivalent.[2]
Die zunehmende Digitalisierung bewirkt eine Schrumpfung des stationären Einzelhandels.[3]
„Handel lässt sich nicht mehr durch Handel ersetzen."[4] Was zunächst als schwere Herausforderung für die Innenstädte erscheint, kann aber auch als Chance gesehen werden Innenstädte neu zu denken und zu reaktivieren.

Am Anfang war das Wir

„Am Anfang war das Wir".[5] Und dann ? In wie weit hat sich die heutige Gesellschaft verändert, was braucht sie eigentlich und wie kann eine Stadt den aktuellen Bedürfnissen der Gesellschaft gerecht werden?
Ein weltbekanntes Beispiel für den Beginn der menschlichen Zivilisation liegt in Göbekli Tepe, einem prähistorischen Fundort in der Türkei. Es wird davon ausgegangen, dass Göbekli Tepe als Treffpunkt für die damaligen mobilen Menschengruppen diente. Ziel der Menschen war es Informationen auszutauschen und den Genpol der Gruppen konstant zu halten und weiterzureichen.[6]
Vor der Entstehung der Zivilisation wurde hier bereits ein grundlegendes Bedürfnis ausgedrückt: Zusammen zu sein.[7]
Das selbe Bedürfnis führt zu den Städten der Gegenwart. Neben der Freude die Gesellschaft den Menschen bringt, ist das Zusammensein auch der wichtigste Weg um Informationen auszutauschen. Umso mehr Menschen in Kontakt miteinander treten desto besser wird die Auswahl an verfügbaren Informationen, welche wiederum zu etwas Neuem verbunden werden können.[8]
Der Wirtschaftspsychologe Michael Muthukrishna beschreibt diesen Prozess als den Schlüssel der kulturellen Entwicklung.[9] Der Sinn von Stadtleben und Zivilisation ist, dass genug Menschen an einem Ort sind, so dass sich jeder auf etwas Bestimmtes spezialisieren kann. Umso mehr Menschen, desto höher ist die Konzentration und umso höhere Ziele können als Gemeinschaft erreicht werden.
Die Stadt kann als kollektives Gehirn angesehen werden, welches den Zugang zu anderen Sichtweisen ermöglicht.
Spezialisierung erzeugt aber auch Spaltung. Es entstehen Differenzen durch Berufe, Wohnorte, Wohlstand und die daraus resultierenden sozialen Schichten. Auf der gesamten Welt hat der Weg zur Zivilisation auch zu Ungleichheit geführt.[10]

Die städtische Struktur ist Abbild und Basis dafür, in wie weit Menschen sich miteinander verbinden und interagieren. Geht man davon aus, dass der Kern der menschlichen Zivilisation also im Wunsch nach Gemeinschaft und Geselligkeit liegt, geht daraus automatisch eine räumliche Dichte hervor.

Eine dichte Stadt

Unter Dichte innerhalb der Architektur, versteht man nicht nur die bauliche Dichte sondern auch die Nutzungsdichte. Damit ist eine diverse Programmatik des (städtischen) Raums und die daraus resultierende Möglichkeit für soziale Interaktion gemeint.[11] Eine hohe Nutzungsdichte wird generiert durch die Mischung und Gleichzeitigkeit einer Vielzahl an Funktionen innerhalb einer Stadt.

Ursprünglich war die räumliche Beziehung zwischen Wohnen und Arbeiten eines der Grundprinzipien von europäischen Städten. Im Zuge der Industrialisierung und dem daraus resultierenden Leitbild der Funktionstrennung, formuliert in der Charta von Athen im Jahr 1933, veränderte sich das Bild der Stadt.[12] Die Einteilung der Städte in Funktionen stellte sich als eines der wichtigsten Ziele der Charta heraus. Durch die Einteilung in Wohn-, Arbeits- und Erholungsbereiche sollte Segregation generiert werden

1 Vgl. Netzwerk Innestadt NRW. ***Funktionen und Herausforderungen der Innenstadt.*** Zuletzt aufgerufen am 16.07.2022. https://www.innenstadt-nrw.de/netzwerk/fokus-innenstadt
2 Vgl. Deutsches Institut für Urbanistik. 2017. ***Die Innenstadt ist mehr als die Summe ihrer Nutzungen.*** Difu-Magazin Berichte 1/2017. https://difu.de/nachrichten/die-innenstadt-ist-mehr-als-die-summe-ihrer-nutzungen
3 Vgl. Statista. 2020. *Einzelhandel im Wandel* https://de.statista.com/statistik/studie/id/78422/dokument/einzelhandel-im-wandel/
4 Jung, Burkhard. 2021. ***Pulsierendes Herz.*** +3, Debattenbeitrag. https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Presse/2021/_3_Magazin_in_der_SZ_Heft_75.pdf
5 Vgl. Lambert, Tim (Regie). 2018. Der Ursprung der Zivilisationen (1/4). ARTE. (2:25 Min.)
6 Vgl. Lambert. (5:00 Min.)
7 Vgl. Lambert. (8:00 Min.)
8 Vgl. Lambert. (9:00 Min.)
9 Vgl. Lambert. (9:35 Min.)
10 Vgl. Lambert. (28:00 Min.)
11 Vgl. Kuhnekath, Kerstin (Moderatorin). 2021, Nov. Gespräch mit Fabienne Hoelzel / Stadtplanerin, Architektin. Audiopodcast. Architektur, Stadt, Planung. Ein Podcast der Bundesarchitektenkammer.
12 Vgl. Bott, Helmut ; Grassl, Gregor C. ; Anders, Stephan. 2013. Nachhaltige Stadtplanung. Konzepte für nachhaltige Quartiere. DETAIL.

und somit der Verdichtung der Städte und dessen schlechte Wohnbedingungen, entgegen gewirkt werden.
Folglich zog sich die Produktion aus dem Zentrum zurück und verlagerte sich an den Rand der Stadt. Resultat war das tägliche Pendeln der Arbeiter zur Produktionsstelle. In den 50er Jahren kam es zum Durchbruch des motorisierten Straßenverkehrs. Diese Massenmotorisierung führte zu einer Suburbanisierung des Wohnens und Arbeitens. Folglich kam es zu einem enormen Flächenverbrauch, überfüllten Straßen und daraus resultierenden hohen Emissionen innerhalb der letzten Jahrzehnte.[13]
Seit geraumer Zeit, unterstützt durch die Deindustrialisierung Europas, versuchen Planer wieder gemischte Quartiere zu entwickeln. Im Gegensatz zu reinen Industrie-, Büro- und Wohnquartieren kann der öffentliche Raum einen Großteil des Tages frequentiert werden und wird nicht nur einseitig genutzt.[14] Daraus resultiert ein höheres Gefühl der Sicherheit der Nutzer und Nutzerinnen, was wiederum die Attraktivität des Quartiers steigert.[15] Durch eine Mischnutzung eines Quartiers wird ein symmetrischer Ziel- und Quellverkehr generiert. Eine Überlastung des ÖPNV kann durch den ausgewogenen Pendlerverkehr vermieden werden und die Zahl an Parkplätzen muss nicht verdoppelt werden, da im Laufe eines Tages nicht der Druck auf einzelnen Quartiern liegt sondern lediglich ein Tausch von Personen stattfindet.[16]
Eine Dichte und Vielfältigkeit der Nutzung generiert automatisch auch eine vielschichtige soziale Dichtheit. Im öffentlichen Raum treffen sich Menschen aus unterschiedlichen Berufsgruppen und sozialen Situationen.[17]

Fabienne Hoelzel beschreibt innerhalb des Podcasts der Bundesarchitektenkammer „Architektur, Stadt, Planung" die soziale Konfrontation als positives Merkmal einer Stadt. Durch Konfrontation mit anderen Lebensstilen und -haltungen kann sich der Mensch weiterentwickeln. Auf dichtem Raum sind kritische Gegenüberstellungen unumgänglich. Fabienne Hoelzel zieht als Vergleich den Slum Makoko in Lagos hinzu. Durch ein Leben in Armut entwickeln die Bewohner und Bewohnerinnen effiziente Lösungen für das alltägliche Leben. Den Menschen in Slums steht in der Regel wenig Platz zur Verfügung, daher werden sich grundsätzlich viele Bereiche, wie die Kochstellen und sanitäre Anlagen, geteilt.
Das Resultat daraus sind gemeinschaftliche Flächen. Der (öffentliche) Raum wird von Gleichzeitigkeit dominiert, da viele verschiedene Nutzungen parallel zur selben Zeit stattfinden. Hier wird „geschlafen, gestritten, gekocht, verkauft, gespielt"[18].

„Diese Dichte, diese Überlagerung, die uns [...] zu neuen Dingen wieder führt [...]. Diese ständige Konfrontation. In Makoko, in Lagos bin ich den ganzen Tag ständig konfrontiert in einer unglaublichen Nähe mit anderen Lebensentwürfen, dass ich ständig über mich selber nachdenken muss [...]."[19]

Es lässt sich festhalten, dass die Bewohner gezwungenermaßen auf engem Raum miteinander interagieren müssen, dennoch weist dieser Ort eine Qualität auf, welcher heutzutage oft in Stadtzentren fehlt: ein Ort für menschliche Interaktion.[20]
Als konzeptionellen und urbanistischen Ansatz für städtisches Leben kann auch Richard Sennet hinzugezogen werden. Der Soziologe und Kulturanthropologe greift in seinen veröffentlichten Werken ebenfalls das Thema der Konfrontation auf. Er ist der Meinung, dass sich die Komplexität des Lebens in der Stadt widerspiegeln sollte. Nach seiner urbanistischen Beobachtung verstellt der Städtebau die Unterschiede zwischen den Menschen, ausgehend von der Annahme, die Menschen würden Differenzen als gegenseitige Bedrohung wahrnehmen anstatt als Anregung.[21] Nach Richard Sennet sollte die Stadt „eine Schule sein, aus der man lernen kann ein zentriertes Leben zu führen"[22] und „die Unterschiede auf den Straßen oder bei anderen Menschen weder als Bedrohung noch als sentimentale Verlockung"[23] wahrgenommen werden.

Sennet umschreibt eine soziale Multidimensionalität und erklärt, dass positive Stadterfahrung in Relation mit städtischer Komplexität zu verstehen ist.[24] Er beschreibt die Mobilisation der „eigenen schöpferischen Kraft" als Resultat der Anteilnahme und Aufnahme des vielfältigen Lebens. Richard Sennet und Fabienne Hoelzel verstehen die soziale Konfrontation als positive und unumgängliche Begleiterscheinung einer funktionierenden und vielschichtigen Gesellschaft, welche wiederum der Schlüssel für kulturelle Entwicklung ist.[25] Sennet appelliert, genau wie Hoelzel, dass die planerischen Eingriffe einer Stadt einer Spaltung der Gesellschaft entgegenwirken müssen.[26]

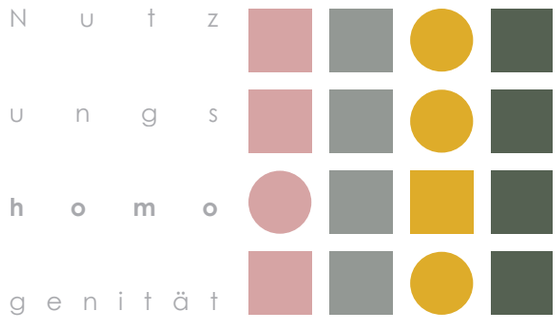
„Der Planer einer modernen, humanen Stadt müßte die Unterschiede übereinanderschichten statt sie zu segmentieren [...]. Aus der Überlagerung ergeben sich komplexe, offene Grenzen. Das humane Rezept lautet: Verschiebung statt Linearität."[27]

Mehrschichtigkeit als städtebauliches Konzept

Wird davon ausgegangen, dass der Kern der Zivilisation im Wunsch nach Gemeinschaft und Interaktion mit anderen Menschen liegt, ist es notwendig die Stadt an dieses Bedürfnisse anzupassen. Die Frage nach sozialer Dichte kann mit konzeptionellen Ansätzen und Interventionen für eine mannigfaltige Stadt beantwortet werden. Diese Vielfältigkeit kann innerhalb einer Stadt auch als Mehrschichtigkeit beschrieben werden.
Das bedeutet, dass eine Stadt von unterschiedliche Schichten und Strukturen profitiert. Alle Schichten einer Stadt sind miteinander verwoben und bedingen sich gegenseitig. Sie bestimmen die Lebensqualität, Resilienz und grundsätzliche Urbanität einer Stadt und bilden die Grundlage für sozialen, politischen und technischen Fortschritt.[28]
Die Mehrschichtigkeit einer Stadt kann sowohl räumlich, funktional und sozial als auch zeitlich sein.

Bei räumlicher Mehrschichtigkeit kann man von horizontalen, sowie vertikalen Schichten sprechen, welche die Räume einer Stadt in Ebenen unterteilen.
Neben der vertikalen, räumlichen Mehrschichtigkeit durch Hochhäuser die in vielen Städten vertreten ist, lässt sich die räumliche Mehrschichtigkeit auch beispielhaft auf die Infrastruktur einer Stadt übertragen: Es sind verschiedene Formen der Mobilität innerhalb der Stadt auf unterschiedlichen Ebenen möglich.
Eine räumliche Schichtung generiert automatisch Fläche und ermöglicht somit mehr Stadtraum. Durch das radikale Demobilisieren von bestimmten Bereichen können

13 Vgl. ebd. S. 18
14 Vgl. ebd.
15 Vgl. ebd.
16 Vgl. ebd.
17 Vgl. ebd. S. 19
18 Ebd. Kuhnekath, Kerstin.
19 Ebd.
20 Vgl. ebd.
21 Vgl. Sennett, Richard. 1991. Civitas: die Großstadt und die Kultur des Unterschieds. Frankfurt am Main: Fischer. S. 15
22 Ebd. S. 16
23 Ebd. S. 16
24 Vgl. Ebd. S. 15
25 Vgl. ebd. Lambert, Tim (Regie). 2018. Der Ursprung der Zivilisationen (1/4). ARTE. (9:35 Min.)
26 Vgl. ebd. Sennett. S. 15 ; Vgl. ebd. Kuhnekath
27 Sennett, Richard. 1991. Civitas : die Großstadt und die Kultur des Unterschieds. Frankfurt am Main: Fischer.
28 Vgl. Zukunftsinstitut. ***Urbanisierung: Die Stadt von morgen.*** https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/urbanisierung-die-stadt-von-morgen/



Potenzialflächen entstehen, welche nun einer anderen Nutzung zuteil werden können.
Gängige Beispiele für eine mehrschichtige Infrastruktur sind Hoch- und Untergrundbahnen. Durch beide Verkehrsmittel kann unter- oder überhalb der Fahrebene Raum erhalten werden, der nun anderweitig vom Quartier genutzt wird. Neben den üblichen Beispielen gibt es aber auch Außnahmen, welche sich als durchaus innovativ und identätsstiftend für den Ort heraus gestellt haben.
Als weltweites Vorbild gilt die umgebaute Hochbautrasse High Line in New York. Hier wurde eine bestehende Struktur genutzt und ihr eine neue Funktion zugeteilt. Die ehemalige Eisenbahnlinie dient nun als Parkanlage und Fußgängerebene überhalb des Verkehrs in New York.[29]
Ein weiteres bekanntes Beispiel ist die Schwebebahn in Wuppertal. Das 13 km lange Gerüst der Schwebebahn verläuft über der Wupper einmal durch die Talachse der Stadt. Sie dient als alltägliches Verkehrsmittel und wird täglich über 80.000 mal genutzt. Die Schwebebahn erfüllte ursprünglich den Bedarf eines zusätzlichen Verkehrsmittels, erweist sich aber im Nachhinein als prägendes Identitätsmerkmal der Stadt. [30]
Die zeitliche Mehrschichtigkeit beschreibt eine effiziente räumliche Nutzung. Um ein breites Angebot an Standorten zu erhalten appelliert die zeitliche Mehrschichtigkeit an multifunktionale und flexible Flächen. Innerhalb gewisser Zeiten können Flächen anderweitig genutzt werden und von ihrer vorherigen, ursprünglich angedachten Funktion entfremdet werden.[31] Logistikflächen oder Parkplätze können zum Beispiel ab einer gewissen Uhrzeit für Kulturveranstaltungen genutzt werden.
Die funktionale Mehrschichtigkeit bezieht sich auf eine Nutzungsdurchmischung innerhalb eines Quartiers oder einer Stadt. Eine ausgewogene vertikale oder horizontale Mischung und eine Dichtheit der Nutzungsformen Wohnen, Büro und Einzelhandel führen zu einer erhöhten urbanen Lebensqualität, Flexibilität und Nachhaltigkeit. Mischquartiere fördern kurze Wege und gute Erreichbarkeit, wodurch der Rückgriff auf den motorisierten Individualverkehr sinken würde. Das wiederum hat positive Auswirkungen auf die Umwelt und würde die gesetzten Klimaziele für das Jahr 2050 unterstützen: Der CO2-Ausstoss würde sinken, es käme zu weniger Luftverschmutzung und Verkehrslärm, insgesamt würden diese Faktoren eine Steigerung der Lebensqualität in der Stadt bedeuten.[32]
Wie beschrieben, zieht eine funktionale Dichtheit und Mehrschichtigkeit einer Stadt automatisch eine soziale Vielfältigkeit mit sich. Diverse Nutzungen stimulieren unterschiedliche Menschen, was wiederum zur Folge hat, dass im öffentlichen Raum eine Diversität an sozialen Situationen herrscht. Durch eine Verflechtung der Schichten einer Stadt entstehen offene Grenzen, welche von unterschiedlichen sozialen Gruppen passiert werden können.
Zu den Zielen von einer mehrschichtigen Stadt lässt sich der Leitgedanke der „15-Minuten Stadt“ von Prof. Carlos Moreno, Leiter des Institut ETI an der Sorbonne in Paris, hinzuziehen. Das im Jahr 2016 entwickelte Leitbild verfolgt das selbe Ziel wie Mehrschichtigkeit: eine hohe Lebensqualität durch Nutzungsdurchmischung. Das Konzept zeichnet sich dadurch aus, dass alle Einwohner:innen vom Wohnort aus alle wichtigen Orte einer Stadt innerhalb von 15 Minuten erreichen können. Das eigene Umfeld soll alle alltäglichen und wichtigen Anlaufstellen integriert haben, der Hauptverkehrsträger ist das Fahrrad.[33]

Die Keimzelle der Stadt

Die am meisten verbreitete Tätigkeit in jeder Stadt ist es anderen Menschen zu begegnen oder sie zu beobachten.[34] Die Menschen sind sich selbst die größte Attraktion.
Wie Jahn Gehl in einem Vortrag auf dem Stadtforum Berlin 2006 sagt: „Man is man‘s greatest joy.“[35]

Wie vorhin bereits analysiert, lässt sich also sagen, dass die Geselligkeit den wichtigsten Attraktor einer Innenstadt bildet. Es bleibt allerdings festzuhalten, dass die Innenstadt für das Zusammentreffen Initiativen bieten muss. Betrachtet man die historische Innenstadtentwicklung um Markt, Kirche und Rathaus wird deutlich, dass der Fokus auf einzelne Orte gelegt werden sollte. Es ist nötig, dass eine Keimzelle in die Innenstadt gesetzt wird, von welcher aus etwas größeres Ganzes entstehen kann. Zieht man die Architektin und Städteplanerin Fabienne Hoelzel hinzu wird deutlich, dass einige grundsätzliche strategische Entscheidungen getroffen werden sollten, dazwischen aber Platz sein kann für Freiheit und Undefiniertes. Im Städtebau spricht man hier von Kontrolle und Laissez-Faire.[36]
Werden also bestimmten Räumen Nutzungen zugeordnet, so können sich in den Bereichen dazwischen ungeplante Situationen ergeben, welche den öffentlichen Raum dynamisch und spannend

29 Vgl. Zinco. ***Die Welt schaut nach New York: Grünes Erfolgsprojekt „High Line“.*** https://www.zinco.de/grünes-erfolgsprojekt-high-line
30 Vgl. Die Schwebebahn. ***Der Puls der Wupper.*** https://schwebebahn.de
31 Vgl. ebd.
32 Vgl. Arlauskaite, Akvile. 2022. ***Durch die 15-Minuten-Stadt in eine autofreie Zukunft?*** Fokus. https://fokus.swiss/lifestyle/mobilitaet/durch-die-15-minuten-stadt-in-eine-autofreie-zukunft/
33 Vgl. Innovators Club. ***Intelligente Städte. Die 15-Minuten Stadt.*** https://www.innovatorsclub.de/aktuelles/die-15-minuten-stadt/
34 Vgl. ebd.
35 Vgl. ebd. Deutsches Institut für Urbanistik
36 Vgl. ebd. Kuhnekath, Kerstin (41:10 Min.)

gestalten. Das städtische Leben ist ein sich selbst verstärkender und komplexer Prozess.[37]

„Etwas passiert, weil etwas passiert, weil etwas passiert, ...“[38]

Diese Kettenreaktion ist ein Resultat aus menschlicher Interaktion und begrenztem Raum. Für eine Intervention in einer unbelebten Innenstadt sollte also festgehalten werden, dass ein Ausgangspunkt gewählt werden muss, von welchem zeitliche, funktionale und soziale sowie räumliche Mehrschichtigkeit ausgeht. Das städtische Leben beginnt von dieser Keimzelle aus sich selbst zu entfalten und hat die Möglichkeit auf die unmittelbare Umgebung auszustrahlen und sich weiterzuentwickeln.
Bis heute wird von der „unangefochtene[n] Dominanz des Handels in Debatten um die „Lebendigkeit“ von Innenstädten“[39] gesprochen. Es wäre zeitgemäß, zu hinterfragen ob die Innenstadtentwicklung und die Handelsentwicklung in Relation zueinander zu betrachten sind oder ob die Entwicklung der Innenstadt lediglich Schaubild einer sich stetig ändernden Gesellschaft ist.[40] Die Interessen der Gesellschaft sind in einem kontinuierlichen Wandel, wobei das Grundbedürfnis nach Gemeinschaft konstant bleibt. Die Herausforderung der Stadtplaner liegt darin die Stadt zugänglich für Diversität zu machen, sodass verschiedene Menschen sich miteinander verbinden können. Denn die Leistung einer Stadt liegt nicht in der Anzahl der Einwohner:innen sondern in deren Vernetzung untereinander und die Lösung dafür liegt in einer mehrschichtigen Stadt.[41]

Literaturverzeichnis

- Zukunftsinstitut. 2022. *Urbanisierung: Die Stadt von morgen.* Zuletzt aufgerufen am 18.05.2022. https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/urbanisierung-die-stadt-von-morgen/
- Zinco. *Die Welt schaut nach New York: Grünes Erfolgsprojekt „High Line“.* Zuletzt aufgerufen am 18.05.2022. https://www.zinco.de/grünes-erfolgsprojekt-high-line
- Die Schwebebahn. Der Puls der Wupper. Zuletzt aufgerufen am 18.05.2022. https://schwebebahn.de
- Arlauskaite, Akvile. 2022. *Durch die 15-Minuten-Stadt in eine autofreie Zukunft?* Fokus. zuletzt aufgerufen am 18.05.2022. https://fokus.swiss/lifestyle/mobilitaet/durch-die-15-minuten-stadt-in-eine-autofreie-zukunft/
- Innovators Club. Intelligente Städte. *Die 15-Minuten Stadt.* Zuletzt aufgerufen am 18.05.2022. https://www.innovatorsclub.de/aktuelles/die-15-minuten-stadt/
- Statista. 2020.*Einzelhandel im Wandel.* Zuletzt aufgerufen am 18.05.2022. https://de.statista.com/statistik/studie/id/78422/dokument/einzelhandel-im-wandel/
- Siebel, Walter. 1994. Was macht eine Stadt urban ? Oldenburger Universitätsreden Nr. 61. Bibliotheks- und Informationssystem der Universität Oldenburg.
- Kuhnekath, Kerstin (Moderatorin). 2021, Nov. Gespräch mit Fabienne Hoelzel / Stadtplanerin, Architektin. Audiopodcast. Architektur, Stadt, Planung. Ein Podcast der Bundesarchitektenkammer.
- Hoelzel, Fabienne. 2015. Wie in Makoko Schwächen zu Stärken werden. Heinrich Böll Stiftung. Zuletzt aufgerufen am 14.07.2022.https://www.boell.de/de/2015/06/11/wie-makoko-schwaechen-zu-staerken-werden
- Bott, Helmut ; Grassl, Gregor C. ; Anders, Stephan. 2013. Nachhaltige Stadtplanung. Konzepte für nachhaltige Quartiere. DETAIL.
- Sennett, Richard. 1991. Civitas: die Großstadt und die Kultur des Unterschieds. Frankfurt am Main: Fischer.
- Lambert, Tim (Regie). 2018. Der Ursprung der Zivilisationen (1/4). USA / GB: ARTE.
- Jung, Burkhard. 2021. Pulsierendes Herz. +3,Debattenbeitrag.https://www.stadtetag.de/files/dst/docs/Presse/2021/_3_Magazin_in_der_SZ_Heft_75.pdf
- Deutsches Institut für Urbanistik. 2017. Die Innenstadt ist mehr als die Summe ihrer Nutzungen. Difu-Magazin Berichte 1/2017. https://difu.de/nachrichten/die-innenstadt-ist-mehr-als-die-summe-ihrer-nutzungen
- Netzwerk Innenstadt NRW. Funktionen und Herausforderungen der Innenstadt. Zuletzt aufgerufen am 16.07.2022. https://www.innenstadt-nrw.de/netzwerk/fokus-innenstadt
- Gehl, Jan. 2010. Städte für Menschen. Jovis Verlag GmbH.

37 Vgl. Gehl, Jan. 2010. ***Städte für Menschen.*** Jovis Verlag GmbH. S. 82
38 Ebd. S. 82
39 Ebd. Deutsches Institut für Urbanistik
40 Vgl. ebd.
41 Vgl. Lambert, Tim. (50:30 Min.)

Montage der im Schaufenster gezeigten Videos

Der Platz der Stadt ist ein Lebensbedürfnis ersten Ranges. Camillo Sitte stellte diese These in seinem Buch des Städtebaus auf. Wie ein Park entschleunigt der Platz das Tempo des stressigen Alltags und schenkt Abstand von den tosenden Straßen der Stadt. Ohne Plätze gäbe es kein zwangloses, städtisches, öffentliches Leben. Handel, Ausstausch und Vergnügen müssten sich immer in Gebäude mit begrenzten Kapazitäten und Öffnungszeiten zwängen.

Der einzige Ort der jedem zu jeder Zeit offen steht, ist der freie Platz. Der Mittelpunkt des öffentlichen Lebens ist schon seit den Angorai der Antike auf den Plätzen der Städte zu finden. Sitte verglich die mit Statuen geschmückten Plätze umgeben von Tempeln und antiken Bauten wie die Kulisse eines Theaters und der Platz selbst als die Bühne. Das Theaterstück spielt die Menschenmenge. Es wird diskuttiert, gehandelt, applaudiert und sich ausgetauscht. Der freie Raum in der Stadt ist Treffpunkt und Veranstaltungsort für Märkte, Ausstellungen und Versammlungen. Genauso ist der Fronhof zentraler Punkt des städtischen Lebens in Solingen und soll durch eine wandelbare Erdgeschosszone unterstützt werden. Die Ladenlokale können beliebig zu Hinterbühne, Popup-Restaurant oder Ausstellungsraum umgebaut werden, um dem städtischen Leben die ganze Bühne des Theaters zu geben.

(2) Der Platz als Mittelpunkt

Kenya Magdziak

Ort der Installation: Hauptstraße 75-77, Schaufenster eines ehemaligen Warehnhauses

(2) Der Platz als Mittelpunkt >> textliche Erläuterung:

Der Platz als Mittelpunkt des städtischen Lebens - Wie Ereignisse den Platz beleben

Kenya Magdziak

Der Platz in der Stadt mit der Funktion als Versammlungs- und Handelsort ist so alt wie das Konzept der Stadt selbst. Dieser Text beschäftigt sich mit der Frage, wie das städtische Leben in der Antike bis heute auf dem Platz funktioniert und was auf den Plätzen stattfinden kann damit die städtischen Bewohner und Touristen den Platz wiederkehrend aufsuchen und beleben. In dieser Arbeit werden zentrale Plätze großer und kleiner Städte und ihrer Bespielung miteinander verglichen, um daraus Schlüsse zu ziehen, wie ein innerstädtischer Raum funktioniert. Anhand der mittelgroßen Stadt Solingen soll eine Methode entwickelt werden, wie ein leerer, ungenutzter Platz wieder Besucher anziehen kann. Dabei wird der Fokus auf den Fronhof gesetzt.
Die zu untersuchenden Plätze sind öffentliche Räume mit unterschiedlichen Entstehungsgeschichten aber dem selben Problem. Die Piazza della Repubblica in Florenz, der Rosstorplatz in Wassenberg und der Times Square in New York haben in der Vergangenheit an Bedeutung verloren und wurden im Fall von New York sogar gemieden. Das städtische Leben hat sich aus diesen öffentlichen Räumen zurückgezogen und kam erst durch neue Konzepte zurück. In der Analyse werden die einzelnen Plätze und Konzepte weiter ausgeführt um Schlüsse für den Fronhof ziehen zu können.
Wie Camillo Sitte in seinem Buch „Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen" beschreibt, waren „die Hauptplätze jeder Stadt ein Lebensbedürfnis ersten Ranges."[1] Wie auf den Angorai der griechischen Antike und den Foren des römischen Reiches fand das tägliche, öffentliche Leben auf den Plätzen statt. Kulturelle und musische Veranstaltungen, Märkte, politische und juristische Versammlungen.[2] Wie in Malereien und Holzstichen, zum Beispiel von Gustav Bauernfeind, noch heute zu sehen ist, zogen die unterschiedlichen Nutzungen und Ereignisse die Stadtbewohner und Touristen auf die Plätze. Auf die Plätze führende Hauptstraßen und die Tempelbauten und Monumente auf dem Platz und um ihn herum begünstigten eine einfache Lokalisierung und ein dauerhaftes Ziel diese Plätze zu besuchen. Mit einem besonderen Bodenbelag oder mit Skulpturen verziert war der Platz das Herz der Stadt.[3] Vitruv beschreibt in seinem fünften Buch seiner Reihe „Zehn Bücher der Architektur" die griechischen Marktplätze und Italiens Foren so prunkvoll und geschmückt,[4] dass Sitte daraufhin den Platz mit einer Art Theater gleichsetzt.[5] Das öffentliche Leben fand in der Antike viel mehr auf den Plätzen mit den wechselnden Veranstaltungen statt als heute. Dabei haben wir in der Gegenwart noch immer Feste, Märkte und kulturelle Veranstaltungen. Diese finden sich aber immer mehr in dafür errichteten geschlossenen Sonderbauten wieder.[6] Markthallen, geschlossene Theater, private oder eigens dafür ausgewiesene Veranstaltungsorte.

Der Platz in der Stadt bleibt zunehmend leer und ungenutzt, obwohl genau dort das öffentliche Leben, Austausch und Handel herrschen sollte. Ungepflegt und ohne Ereignisse oder einem Ziel auf dem Platz läd der Platz nicht dazu ein, sich dort aufzuhalten. Dabei sind die Ereignisse auf den Plätzen als Teil des öffentlichen Raumes und öffentlichen Lebens notwendig für die städtische Belebtheit. Eine Innenstadt ist nur lebendig, wenn sich Menschen dort aufhalten, und begegnen. Ein gepflegter Platz der regelmäßig mit temporären Ereignissen bespielt wird, weckt wiederkehrend das Interesse der Besucher und lädt zum Verweilen und Neues erfahren ein. Dabei spielt das Erscheinungsbild des Stadtraums eine wichtige Rolle, um für den Platz passende flexible und flüchtige Nutzungen zu planen.

Arten von Plätzen
Ein Platz kann verschiedene Erscheinungen haben. Nach dem „Lexikon der gesamten Technik" werden Plätze grob unterteilt in Marktplatz, Architekturplatz, Gartenplatz und Verkehrsplatz. Der Marktplatz dient dem Handel und liegt meist an einer Hauptstraße und dem Rathaus oder weist zumindest den historischen Bezug dazu auf.[7] Oft ist dieser prachtvoll hergerichtet und verfügt über einen Brunnen. Der Architekturplatz zeichnet sich durch ein oder mehrere Denkmäler aus. Dabei können die Bauten, wie Kirchen oder Theater auf der Platzfläche stehen oder den Platz am Rand umbauen.[8] Der Gartenplatz wird nochmals unterteilt in Schmuckplatz und Erholungsplatz. Während der Schmuckplatz direkte Gehwege anbietet, die in Personenverkehrsrichtung liegen, sind Erholungsplätze mit Bänken und Spielplätzen ausgestattet und die Gehwege beruhigt.[9]
Der letzte Platz ist der Verkehrsplatz. Straßen, die auf einen zentralen Punkt zusammenlaufen und im Stadtgefüge einen Platz bil-

1 Camillo Sitte, Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Wien: Verlag von Carl Graeser, zweite Auflage 1889, S. 4.
2 Vgl. Camillo Sitte, Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. S. 4-6.
3 Camillo Sitte, Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. S. 4.
4 Vgl. Curt Fensterbusch, Vitruv. Zehn Bücher über Architektur. Übersetzt und mit Anmerkungen versehen von Curt Fensterbusch.
Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 1964, S.1, 1-2.
5 Vgl. Camillo Sitte, Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. S. 8.
6 Vgl. Camillo Sitte, Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. S. 4.
7 Otto Lueger, Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften. Bd. 7 Stuttgart, Leipzig: Deutsche Verlagsanstalt 1909., S. 157-158.
8 Vgl. Otto Lueger, Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften. S. 157-158.
9 Vgl. Otto Lueger, Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften. S. 157-158.

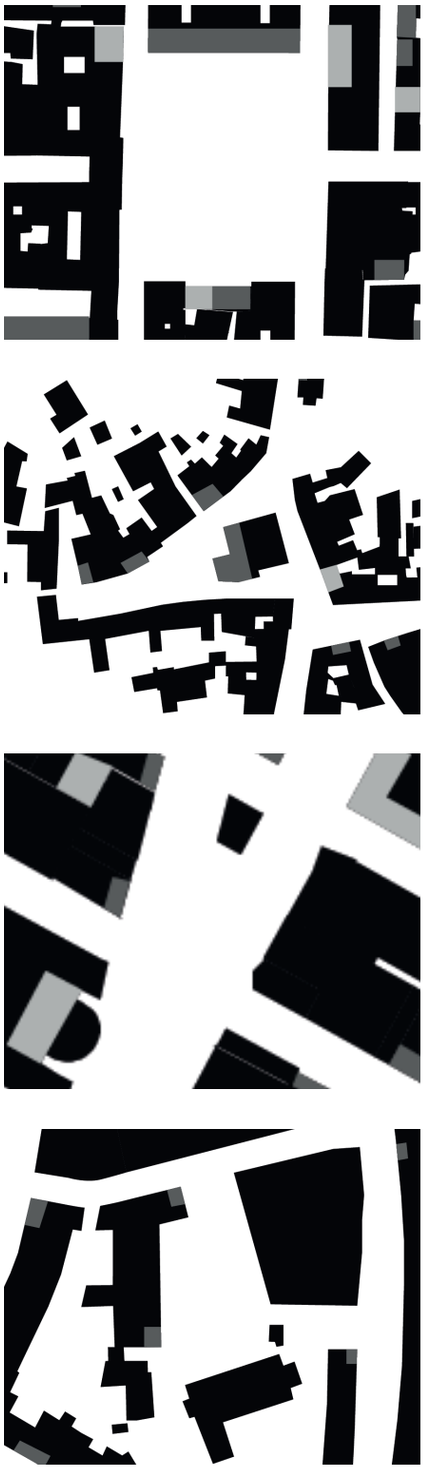


Abb.: Schwarzpläne (von oben nach unten)
Piazza della Repubblica
Rosstorplatz
Times Square
Fronhof
Maßstab 1:2500, eigene Darstellung

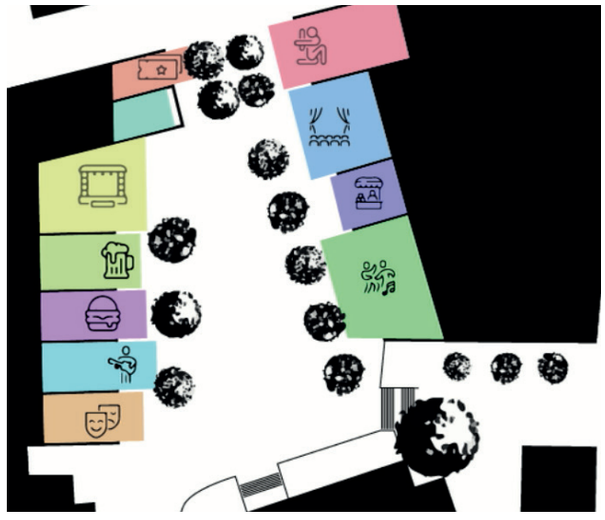
den.[10] Diese Arten des Platzes können auch in kombinierter Form auftreten und unterschiedlich prägnant ausgeführt sein. Neben den kategorisierten Erscheinungsbildern sind die Umbauung sowie die Straßenführung maßgeblich für die Wirkung des Platzes. Ein umbauter Platz mit wenig Unterbrechungen wirkt in sich geschlossener als ein Verkehrsplatz mit vielen darauf zulaufenden Straßen. Aber auch die Größe der Freifläche im städtischen Raum hat Einfluss auf die Wahrnehmung. Zwar lassen große Plätze viel Freiraum für Großveranstaltungen und Menschenansammlungen, jedoch bleiben sie zwischen den Veranstaltungen Orte mit einem „öden Eindruck und benachteiligen den Maßstab der Umbauung."[10] Wie Joseph Stübben in dem Buch „Der Städtebau" der Reihe „Handbuch der Architektur" beschreibt, „folgt aus den Sätzen von Maertens, daß eine Platzbreite, welche die doppelte bis dreifache Gebäudehöhe überschreitet, für die Betrachtung und Wirkung des Bauwerkes ungünstig ist".[11]
Die verschiedenen Plätze werden durch ihre architektonischen Rahmen und dem Platzdesign von den Besuchern verschieden genutzt. Darüber hinaus kann der feste architektonische Stadtraum mit flexiblen und flüchtigen Ereignissen gefüllt werden,[12] um den Menschen wiederkehrend neue Gründe zur Interaktion und zum Verweilen zu bieten.

Plätze im Vergleich

Piazza della Repubblica
Die Piazza della Repubblica als ursprünglich sehr historisch geprägter Platz der Stadt Florenz ist ein städtischer Raum, der in seinen Ursprüngen als Marktplatz genutzt wurde.[13] Der rechteckige Platz ist zwischen zwei Fahrbahnen verortet und ist durch die Straßen lockerer umbaut als andere bekannte italienische Plätze, wie beispielsweise die in sich geschlossene Piazza del Campo in Siena. Der Platz in der Mitte der Stadt war umsäumt von historischen Gebäuden bis durch die Sanierungen nach französischem Vorbild ab 1865 nur noch die Statue über blieb. Große Teile des Stadtzentrums wurden abgerissen wodurch mittelalterliche Türme, Kirchen und Arbeitsstätten zerstört worden sind. Die Bemühungen, die Stadt positiv umzustrukturieren führte zu einem enormen Attraktivitätsverlust. Erst durch Architekten wie Vincenzo Micheli, Luigi Buonamici und Guiseppe Boccini wurde der Platz wieder architektonisch aufgewertet und von Hotels, Kaufhäusern und Cafés umgeben.[14] Der ursprüngliche Marktplatz ist heute die Bühne für flüchtige Events von Straßenkünstlern und Schauspielern. Aber auch groß angelegte Konzerte finden häufig in dem Stadtraum statt.[15] Vier Cafés versorgen die Touristen und laden auch zwischen den Events zum Verweilen ein. Zwischen den umliegenden Ladenlokalen befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Platz eine Vielzahl an Hotels, wodurch große Events auch für Besucher aus dem Ausland interessant werden.

Rosstorplatz
Die mittelalterliche Stadt Wassenberg ist historisch gewachsen wie Florenz, wurde aber im zweiten Weltkrieg bombardiert und stark beschädigt.[16] Der Ort ist mit seinen 18.000 Einwohnern gegenüber Florenz mit circa 300.000 Einwohnern klein und der Platz dadurch in diesem Vergleich der Kleinste. Nach dem Krieg verloren die zur Stadt Wassenberg zusammengeschlossenen Gemeinden Wassenberg, Birgelen, Myhl, Orsbeck, Effeld und Ophoven an Bedeutung. Auch die Bahnlinie wurde 1980 eingestellt."[17] Obwohl Gewerbe und Handwerk weiterhin in der Stadt blieben, schlossen mehr und mehr Lokale der Innenstadt bis 2015.[18] Heute ist die

10 Vgl. Otto Lueger, Lexikon der ges. Technik und ihrer Hilfswiss. S. 157-158.
11 Vgl. Joseph Stübben, Der Städtebau. in: Handbuch der Architektur, Darmstadt: Verlag von Arnold Bergstrasser 1890, S.197.
12 Vgl. Jan Gehl, Städte für Menschen. Berlin: Jovis Verlag 2015, S.185
13 Vgl. visit Florence, Piazza della Repubblica. URL:https://www.visitflorence.com/florence-monuments/piazza-della-repubblica.html, Stand: 18.07.2022
14 Vgl. visit Florence, Piazza della Repubblica.
15 Vgl. songkick, Piazza della Repubblica - Florence URL: https://www.songkick.com/venues/1188941-piazza-della-repubblica, Stand: 18.07.2022
16 Vgl. Stadtverwaltung Wassenberg, Geschichte des Wassenberger Landes.URL: ttps://www.wassenberg.de/buerger/unsere-stadt/geschichte/, Stand: 18.07.2022
17 Stadtverwaltung Wassenberg, Geschichte des Wassenberger Landes.
18 Vgl. Jörg Isringhaus, Eine Stadt blüht auf. 17.08.2018,



Innenstadt mit einem neuen Konzept wieder ein attraktives Touristenziel geworden. Mit besonderen Märkten auf dem zentralen Rosstorplatz der Stadt siedelten sich neue Geschäfte und Lokale an.[18] Die Stadt Wassenberg zieht die neugierigen Besucher mit einzigartigen Events an, wie einem Abendmarkt einmal im Monat, die in den Nachbarstädten nicht angeboten werden.[20]

Times Square
Der letzte Platz des Vergleiches ist der Times Square in New York, Amerika und steht im Kontrast zu den anderen aufgeführten Plätzen. Der Stadtraum erstreckt sich über mehrere Viertel und wirkt dadurch wie eine unbebaute Restfläche des Stadtgefüges. Darüber hinaus wird er mehrfach durch Straßen unterbrochen und wirkt dadurch wenig wie ein gefasster Platz. Was diesen Ort so außergewöhnlich und attraktiv für Touristen macht, ist das breite Angebot an festen Theatern des Broadways und digitalen Angeboten sowie den temporären, wechselnden Künstlern und Musikern auf dem Platz. Der Platz bietet den Besuchern zudem ausgefallene Ladenlokale, Restaurants, Museen sowie Hotels und eine unvergleichliche Kulisse aus Leuchtreklamen. Diese breite Vielfalt zieht auf der einen Seite viele Touristen, aber auch Entertainer und flüchtige, von der Stadt selbst ungeplante Ereignisse an, sodass die Städtebauer New Yorks ein Zonenkonzept entwickelt haben, um den Times Square in seiner starken Besucherfrequenz zu beruhigen.[19] Dabei war der Times Square auch ein Stadtraum, der in den 1950er Jahren viel Leerstand hatte. Die leerstehenden Gebäude entwickelten den Stadtraum bis 1976 zu einem der gefährlichsten Gegenden der Stadt.[21] Erst mit einem neuen Konzept und der Bedeutungszunahme des Dienstleistungssektors und dem Mangel an Büros wurde der Stadtteil saniert und der Platz dauerhaft als „Business Improvement District" überwacht und gepflegt.[21]

An den Beispielen ist zu sehen, dass ein Platz zwar durch sein Erscheinungsbild geprägt wird, und der Attraktivität beiträgt aber nicht Hauptgrund eines belebten Platzes ist. Bei allen Plätzen ist im Vergleich erkennbar, wie wichtig die Bespielung des freien Stadtraumes ist. Dadurch entstehen Dynamiken, die leere Plätze wieder beleben können. "Neues zieht anderes Neues nach sich."[20] Dabei sind kontrollierte, temporäre Events, aber auch spontane Ereignisse durch Straßenkünstler wichtig, um dem öffentlichen Leben Möglichkeiten zu geben im Stadtraum zu interagieren.

Die Solinger Innenstadt, als Beispiel einer mittelgroßen Stadt, besteht heute hauptsächlich aus Wohnhäusern mit leerstehenden Ladenlokalen im Erdgeschoss, großangelegten Kaufhäusern und Galerien und einer großen Varianz an Architekturstilen. Der historische zentrale Platz Fronhof, mit der evangelischen Stadtkirche, formte sich nach dem zweiten Weltkrieg erst zu einem Parkplatz, bis er schließlich neu hergerichtet für Veranstaltungen genutzt wurde.[21] Nach Stübben sind die Maße des Platzes ganz nach den Sätzen von Maertens.[22] Rein von der Kubatur und der breite des Platzes überschreitet die Platzbreite nicht die dreifache Gebäudehöhe. Durch die Länge des annähernd rechteckigen Platzes wird die Kirche in Szene gesetzt und gehört dadurch zu den Architekturplätzen. Die Architektur um den Platz herum hat wiederum durch den Wiederaufbau kein einheitliches altstädtisches Erscheinungsbild mehr und verlor an Attraktivität. Bis heute stehen der Großteil der Geschäfte an der Fußgängerzone leer und auch der Fronhof wird kaum genutzt. Zwischen den wenigen Veranstaltungen halten sich in dem Stadtraum kaum Leute auf und auch eine Pizzeria und ein kleines Café am nördlichen Ende des Platzes schaffen es nicht, den Platz zu beleben.
Erkennbar ist aber, dass die Veranstaltungen wie die wiederkehrende Bierbörse auch hier die Menschen auf den Platz ziehen[23]. Um die Besucher in höherer Frequenz und größerer Anzahl auf den Fronhof zu bringen, muss der Platz mit einer angepassten Logistik und Infrastruktur unterstützt werden. Plätze wie die Piazza della Repubblica und der Times Square sind umgeben von Hotels und Restaurants, um ein großes Publikum aus der ganzen Welt zu versorgen.

Im Gegensatz kann Solingen als mittelgroße Stadt um den kleinen zentralen Platz keine Hotels erbauen, aber die leeren Ladenlokale können mit einem neuen Konzept und einer Umstrukturierung innerhalb der Lokale neu gedacht werden. Dabei wird der Platz zur wandelbaren Bühne und Ort des Geschehens, während die leerstehenden Ladenlokale unterstützende Rollen einnehmen. Der Platz kann in seiner ganzen Fläche für die Events genutzt werden und die Lokale als Lager, temporäre Popup-Restaurants, Hinterbühne, Hotels oder Empfang, Garderobe und Sanitärbereiche umgebaut werden. Mit faltbaren Schaufenstern der Lokale können sich Ausstellungen oder Menschenmassen größerer Konzerte bis in die Ladenlokale ausweiten, um dem Platz noch mehr Raum zu geben. Die Lokale müssen in diesem Konzept multifunktional entwickelt sein, um für die verschiedenen temporären Veranstaltungen kurzfristig umbaufähig zu sein.Der Fronhof kann durch die Umgestaltung mehr Menschen aufnehmen, als wenn der Platz mit temporären Buden verbaut wird, und die leerstehenden Lokale

URL: https://rp-online.de/nrw/staedte/kreis-heinsberg/wassenberg-hat-seine-innenstadt-neu-belebt_aid-24694803, Stand: 18.07.2022
19 Vgl. Jessica Mücke, Der Times Square des 21. Jahrhunderts. 2005, URL: https://www.grin.com/document/58925, Stand: 18.07.2022
20 Jörg Isringhaus, Eine Stadt blüht auf.
21 Ulrike Spengler-Reffgen, Stadt Solingen, in: Internetportal Rheinische Geschichte,
URL:https://www.rheinische-geschichte.lvr.de/Orte-und-Raeume/stadt-solingen/DE-2086/lido/57d120f6058e52.11010668, Stand: 19.07.2022
22 Vgl. Joseph Stübben, Der Städtebau. in: Handbuch der Architektur, Darmstadt: Verlag von Arnold Bergstrasser 1890, S.197.
23 regioactive.de, 3. Solinger Bierbörse. URL: https://www.regioactive.de/location/solingen/fussgaengerzone-solingen-marktplatz-bis-fronhof-jsdHHLl8kR.html

wieder aufwerten. Wie die positive Entwicklung auf dem Schlemmermarkt in Wassenberg zeigt, können sich durch die Veranstaltungen in der Solinger Innenstadt die temporären Restaurants und Imbisse fest niederlassen oder neue Geschäfte ansiedeln.

Mit der Methode kann der Platz, wie Camillo Sitte in seinem Buch “Der Städte-bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen” beschreibt, als eine Art Freilufttheater oder Veranstaltungsort genutzt werden, bei dem die dienenden Räume eines Theaters um den Platz herum in der Erdgeschosszone der umgebenden Bebauung verortet werden können. Der bespielte Platz wird wieder zur Bühne der Stadt und des täglichen, öffentlichen Lebens.

Literaturverzeichnis

Sitte, Camillo: Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Wien: Verlag von Carl Graeser, zweite Auflage 1889
Fensterbusch, Curt: Vitruv. Zehn Bücher über Architektur. Übersetzt und mit Anmerkungen versehen von Curt Fensterbusch. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 1964
Gehl, Jan: Städte für Menschen. Berlin: Jovis Verlag 2015
Isringhaus, Jörg: Eine Stadt blüht auf. 17.08.2018, URL: https://rp-online.de/nrw/staedte/kreis-heinsberg/wassenberg-hat-seine-innenstadt-neu-belebt_aid-24694803, Stand: 18.07.2022
Lueger, Otto: Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften. Bd. 7 Stuttgart, Leipzig: Deutsche Verlagsanstalt 1909
Mücke, Jessica: Der Times Square des 21. Jahrhunderts. 2005, URL: https://www.grin.com/document/58925, Stand: 18.07.2022
regioactive.de: 3. Solinger Bierbörse. URL: https://www.regioactive.de/location/solingen/fussgaengerzone-solingen-marktplatz-bis-fronhof-jsdHHLl8kR.html, Stand: 19.07.2022
Sitte, Camillo: Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Wien: Verlag von Carl Graeser, zweite Auflage 1889
songkick: Piazza della Repubblica - Florence URL: https://www.songkick.com/venues/1188941-piazza-della-repubblica, Stand: 18.07.2022
Spengler-Reffgen, Ulrike: Stadt Solingen, in: Internetportal Rheinische Geschichte, URL: https://www.rheinische-geschichte.lvr.de/Orte-und-Raeume/stadt-solingen/DE-2086/ lido/57d120f6058e52.11010668, Stand: 19.07.2022
Stübben, Joseph: Der Städtebau. in: Handbuch der Architektur, Darmstadt: Verlag von Arnold Bergstrasser 1890
visit Florence: Piazza della Repubblica. URL: https://www.visitflorence.com/florence-monuments/piazza-della-repubblica.html, Stand: 18.07.2022

Montage der im Schaufenster gezeigten Videos

Die Innenstadt ist tot! Die Straßen leer, kein Zeichen von urbanem Leben. Keine Spur von Lebendigkeit. Eigentlich sind Innenstädte und Zentren seit jeher Orte des urbanen Lebens. Warum nicht heute, warum nicht hier? Es fehlt der Mensch. Wie konnte das passieren? Anscheinend gibt es in der Innenstadt kaum mehr das, was der Mensch wirklich braucht. Seine Bedürfnisse können nur bedingt erfüllt werden. Die Mischung von Funktionen und Inhalten wie Handel, Wohnen, Arbeit, Kultur, Tourismus und das Aufeinandertreffen und Zusammenkommen von Menschen ist aus dem Gleichgewicht geraten ist.

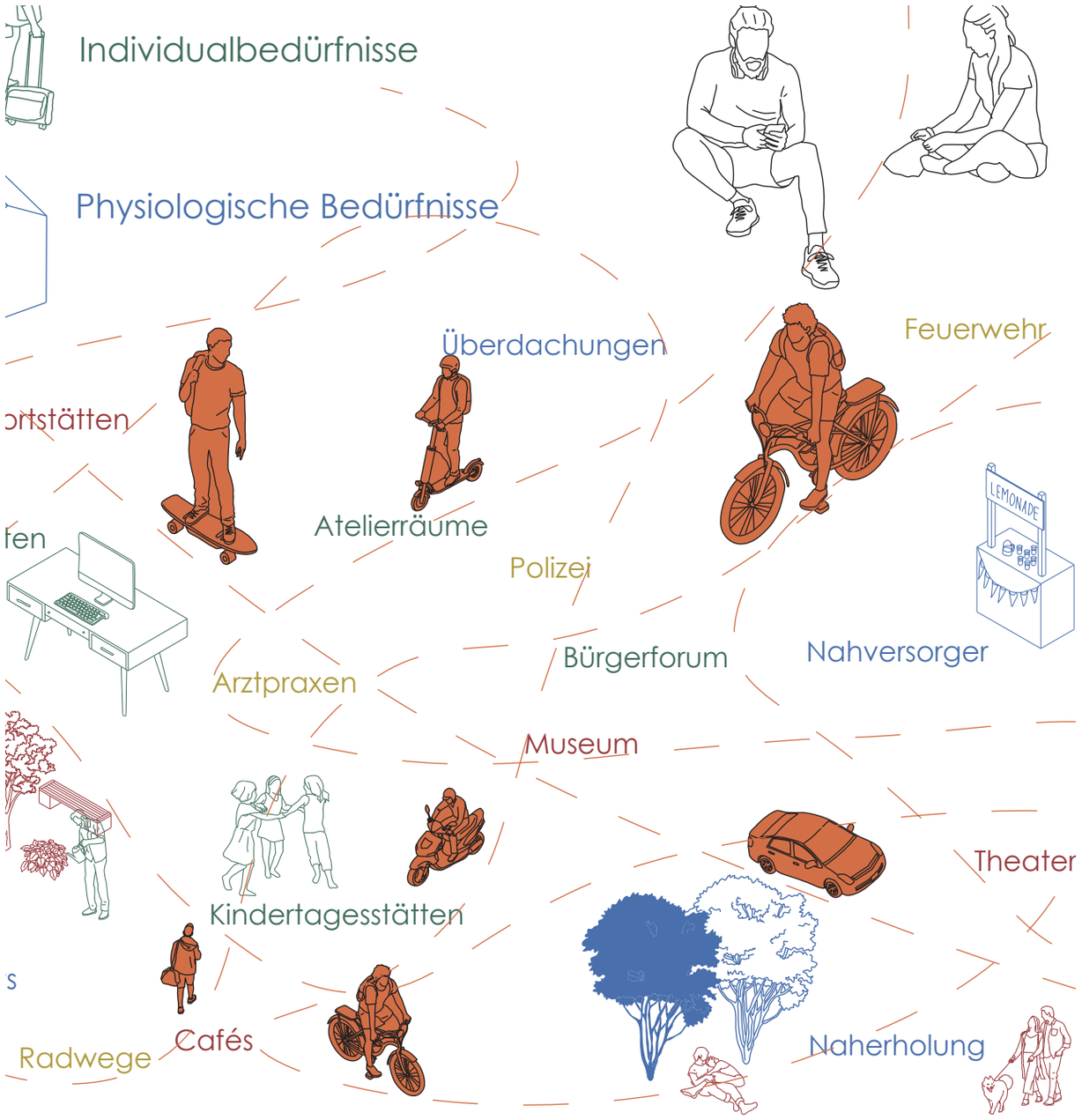
Dabei ist der Mensch doch das Element, welches die Stadt zum Überleben braucht! Er aktiviert sie, bewohnt sie, ist ein Teil von ihr. Doch dieser Mensch hat Bedürfnisse. Physiologische Bedürfnisse wie Schutz vor Bedrohungen und körperlichen Verletzungen, Sicherheitsbedürfnisse wie die Sehnsucht nach Freundschaft, Liebe und Gruppenzugehörigkeit, Soziale Bedürfnisse wie den Wunsch nach Freiheit, Unabhängigkeit oder Ansehen, Individualbedürfnisse wie die Sehnsucht nach Schutz, Essen, Kleidung oder etwas zu trinken.

Er sehnt sich nach so einem Ort, an dem er diese Bedürfnisse erfüllen kann. Die Innenstadt muss sich wieder zu diesem Ort entwickeln! An dem Menschen sich wohl und sicher fühlen, wo sie sich treffen und untereinander austauschen können. An dem es Raum gibt für die Erfüllung individueller Bedürfnisse. Denn so entsteht wieder Lebendigkeit.

(3) Stadt der Grundbedürfnisse

Finn Gundermann

Ort der Installation: Hauptstraße 61-63, Gläserne Werkstatt (ehemaliges Warehnhaus)


Individualbedürfnisse
Physiologische Bedürfnisse
Überdachungen
Feuerwehr
Atelierräume
Polizei
Bürgerforum
Nahversorger
Arztpraxen
Museum
Theater
Kindertagesstätten
Cafés
Radwege
Naherholung
LEMONADE

(2) Stadt der Grundbedürfnisse >> textliche Erläuterung:

City meets needs

Erfüllung menschlicher Bedürfnisse in der Innenstadt

Finn Gundermann

Eine Stadt, die sich auf die Erfüllung der menschlichen Bedürfnisse fokussiert, wird zur lebendigen, zukunftsfähigen und langfristig attraktiven Stadt für den Menschen.

Denn Innenstädte und Zentren bilden seit jeher Orte des urbanen Lebens,[1] welche geprägt sind durch die Mischung von Funktionen und Inhalten wie „Handel, Wohnen, Arbeit, Kultur, Tourismus und das Aufeinandertreffen und Zusammenkommen von Menschen."[2] Die daraus resultierende Lebendigkeit, sprich „alle Erscheinungsformen des individuellen und sozialen Lebens"[3] und Nutzungsmischung bewirken einen „dauerhaften Prozess des Wandels" von Innenstädten.[4] Diese Lebendigkeit ist allerdings abhängig von der Gesellschaft als Nutzer und aktiver Bestandteil der Innenstadt. Bleibt der Mensch dem Innenstadtbereich fern, leidet die Lebendigkeit und es kommt über einen kurzen oder längeren Zeitraum zu einem Innenstadtsterben: die Straßen leer, Ladenlokale sind verlassen und es herrscht kein urbanes Leben. Oftmals fehlt es an einer mangelnden Erfüllung der menschlichen Bedürfnisse. Doch was sind diese Bedürfnisse überhaupt? Und wie lassen sich menschliche Bedürfnisse auf konkrete städtische Räume übersetzen? Inwiefern können die Innenstädte diese Bedürfnisse erfüllen?

Bedürfnistheorie nach Maslow

Der US-amerikanische Psychologe Abraham Harold Maslow veröffentlichte im Jahr 1943 seine erste Idee zu einem sozialpsychologischen Model unter dem Titel „A Theory of Human Motivation" im „Psychological Review". Dieses Modell beschreibt in vereinfachter Weise die Motivationen und Bedürfnisse des Menschen und versucht diese zu erklären.
Betrachtet man die von Maslow beschriebenen Bedürfnisse und projiziert diese auf das Themengebiet der Stadt, spezieller der Innenstadt, finden sich bereits räumliche Beispiele, welche der Erfüllung dieser Bedürfnisse dienlich sind.

Physiologische Bedürfnisse

Physiologische Bedürfnisse nach Schutz, Essen, Kleidung oder etwas zu trinken können durch ein bereits bestehendes Wohnraumangebot und Lebensmittel-, Gastronomie-, sowie Einzelhandelsinfrastrukturen im Kernbereich der Stadt bedient werden.

Sicherheitsbedürfnisse

Sicherheitsbedürfnisse wie der Schutz vor Bedrohungen und körperlichen Verletzungen oder anderen Verlusten lassen sich durch Institutionen wie Polizei, Feuerwehr und Krankenhäusern/Arztpraxen und sicheren Wegen erfüllen.

Soziale Bedürfnisse

Kulturelle Institutionen wie Theater und Museen, als auch Orte wie Sportstätten, innerstädtische öffentliche Stadtplätze oder Gemeindezentren bieten Raum für zwischenmenschliche Interaktion. Diese Orte bilden die Grundlage für die Befriedigung der sozialen Bedürfnisse, welche sich in der Sehnsucht nach Freundschaft, Liebe und Gruppenzugehörigkeit widerspiegeln.

Individualbedürfnisse

Ansätze für die Erfüllung der Individualbedürfnisse lassen sich schwierig auf Räume, Orte oder städtische Elemente beschränken. Sogenannte „Ich-Bedürfnisse" sind durch den Wunsch nach Stärke, Erfolg, Freiheit und Unabhängigkeit sowie durch den Wunsch nach Ansehen, Wertschätzung und Prestige geprägt.[5] Da jeder Mensch als Individuum diese für sich unterschiedlich gewichtet, lassen sich zur Erfüllung dieser Bedürfnisse im Innenstadtbereich vorrangig nur gute Rahmenbedingungen schaffen. Gibt es beispielsweise genug Kindertagesstätten, Bildungseinrichtungen und attraktiven Wohnraum kann dies dazu beitragen, dass sich der Mensch als Individuum wertgeschätzt fühlt, da einige seiner Bedürfnisse erfüllt sind. Für andere Bewohner kann aber auch ein attraktives und sicheres Mobilitätsangebot ausreichend sein, um Interessen und Sehnsüchte zu stillen. Dem Nächsten ist ein kurzer Weg zur Arbeit und die Möglichkeit danach sich direkt Bekannten in der Stadt zu treffen das Wichtigste.

Status Quo

Insbesondere seit den 1950er Jahren wurde vor allen Dingen der Mensch beziehungsweise das menschliche Maß in der Stadtplanung übergangen oder nur unzureichend berücksichtigt[6]. Themen wie die Bewältigung des rasant wachsenden motorisierten Individualverkehrs wurden in der Moderne vorgezogen und die Planung von öffentlichem Raum für Fußgänger und Radfahrern, sowie Stadtplätzen vernachlässigt.[7] Ein Rückgang der Fußgänger war allerdings nicht die einzige Auswirkung dieser Entwicklungen,

1 Vgl. Deutscher Städtetag. 2021. *Zukunft der Innenstadt - Entwurf eines Diskussionspapiers.* S.3, Letzter Zugriff am 17.07.2022, https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Positionspapiere/2021/210224-diskussionspapier-zur-innenstadt.pdf
2 Vgl. ebd.
3 Vgl. Stiftung Lebendige Stadt. *Wirkungsfelder, Leitthemen und Handlungsstrategien*, Letzter Zugriff am 28.08.2022, https://lebendige-stadt.de/pdf/Sitftungskonzept.pdf
4 Deutscher Städtetag. 2021. *Zukunft der Innenstadt - Entwurf eines Diskussionspapiers.* S.3
5 Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg. 2017. *Die Maslowsche Bedürfnispyramide - Motivation und Bedürfnisse des Menschen.* Letzter Zugriff am 17.07.2022, https://www.lpb-bw.de/fileadmin/Abteilung_III/jugend/pdf/ws_beteiligung_dings/2017/ws6_17/maslowsche_beduerfnispyramide.pdf
6 Vgl. Jan Gehl. 2010. *Städte für Menschen.* S. 14. jovis Verlag GmbH
7 Vgl. ebd.

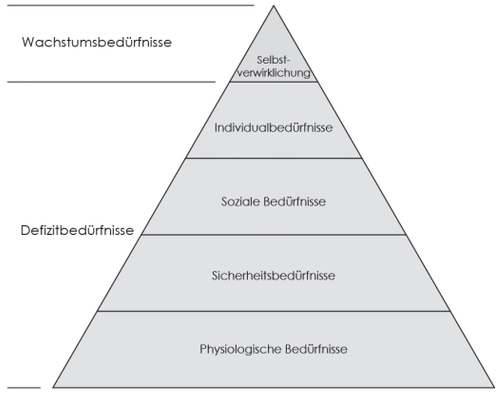


Abb. 2 Eigene Darstellung nach "*Maslowsche Bedürfnishierarchie*"

vielmehr wirkten sich die planerischen Eingriffe auch auf die „sozialen und kulturelle Funktion des Stadtraums aus".[8] Der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl schreibt, dass, „die traditionelle Bedeutung der Stadt als Raum der Begegnung und als gesellschaftliches Forum, für ihre Bürger eingeschränkt, bedroht oder gar ‚abgeschafft' " wurde.[9] Diese „städtebauliche Ideologie der Moderne" bewirkte laut der amerikanischen Architekturkritikerin Jane Jacobs die „Aufteilung der Städte nach Flächennutzung" und dass die „frei stehenden Einzelbauten den Stadtraum und das Stadtleben ‚töten' " und dadurch „leblose, menschenleere Orte" produziert würden.[10]

Doch nicht nur stadtplanerische Eingriffe haben großen Einfluss auf die Entwicklung der Innenstadtbereiche genommen. Änderungen der gesellschaftlichen Bedürfnisse und Strukturen, wie zum Beispiel dem Wandel des Konsumverhaltens[11], insbesondere im Lebensmittelsektor[12], zudem wachsender E-Commerce und ein Rückgang von Shoppingaktivitäten oder „Schaufensterbummel" in Innenstädten, bewirken eine Schrumpfung des stationären Einzelhandels[13]. Ein Überdenken des Mobilitätsverhaltens[14] oder die neuen Entwicklungen im Bereich „Arbeit"[15], erfordern eine Reaktion und Weiterentwicklung der Innenstädte. Hinzu kommt die große Herausforderung des „menschengemachten Klimawandels"[16] welcher von einer überwiegenden Mehrheit der Menschen in Deutschland als ein ernsthaftes Problem wahrgenommen wird.[17] Ein Anstieg von erwartbaren Extremwetterereignissen und eine Erhöhung der globalen Durchschnittstemperaturen[18] als auch die Bildung von städtischen Wärmeinseln[19] haben direkten Einfluss auf Innenstädte.

Urbane Resilienz

Um diese Herausforderungen bewältigen zu können, bedarf es der Ausbildung einer „urbanen Resilienz". Urbane Resilienz beschreibt dabei die Fähigkeit eines städtischen Systems und seiner Bevölkerung, bei Krisen oder Katastrophen widerstandsfähig zu reagieren, und sich dabei zugleich anzupassen und sich hinsichtlich einer nachhaltigen Stadtentwicklung umzugestalten."[20] Das Streben nach dieser gilt es als „dauerhafte Querschnittsaufgabe innerhalb der integrierten Stadtentwicklung" zu verankern.[21]

Zielsetzung

Ziel sollte es sein, der Qualität des Stadtlebens bei städtebaulichen Projekten oberste Priorität einzuräumen und auf die Bedürfnisse des Menschen einzugehen, um die Vision einer „lebendigen, sicheren, nachhaltigen und gesunden Stadt" realisieren zu können.[22] Geht man mehr auf die Bedürfnisse des Menschen ein, steigt die Chance, dass der Mensch sich in seinem Lebensraum, in diesem Fall der Innenstadt, wohlfühlt und ein Zugehörigkeitsgefühl entwickelt beziehungsweise sich mit dem Ort identifiziert.[23]

Qualität der Innenstädte wieder aufleben lassen

Betrachtet man die aufgezeigten Herausforderungen hinsichtlich der Entwicklung einer „urbanen Resilienz" und der Erfüllung der Bedürfnisse des Menschen gibt es verschiedene Ideen diese Aufgaben adäquat zu bewältigen. Vorrangig gilt es die von Jan Gehl beschriebene „traditionelle Bedeutung der Stadt als Raum der Begegnung"[24] wieder aufleben zu lassen. Hierzu werden im folgenden Lösungsansätze und Impulse vorgestellt, welche mehrere menschliche Bedürfnisse zeitgleich erfüllen können.

8 Vgl. ebd.
9 Vgl. ebd.
10 Vgl. ebd.
11 Vgl. ebd.
12 Zukunftsinstitut. 2022. ***Das neue Wert-Paradigma bei Lebensmitteln.*** Letzter Zugriff am 17.07.2022,
https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/food/das-neue-wert-paradigma-bei-lebensmitteln/
13 Vgl .Statista. 2020. *Einzelhandel im Wandel.* Letzter Zugriff am 17.07.22, https://de.statista.com/statistik/studie/id/78422/dokument/einzelhandel-im-wandel/
14 Zukunftsinstitut. 2022. *Megatrend Mobilität.* Letzter Zugriff am 17.07.2022, https://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrend-mobilitaet/
15 Zukunftsinstitut. 2022. *Megatrend New Work.* Letzter Zugriff am 17.07.2022, ttps://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrend-new-work/.
16 Peter Carstens. 2021. *Klimaskeptiker widerlegt: Menschengemachter Klimawandel ist jetzt wissenschaftliches Faktum,* Letzter Zugriff am 17.07.2022
https://www.geo.de/natur/nachhaltigkeit/forschung-einig--menschengemachter-klimawandel-ist-ein-faktum-30847828.html
17 Christiane Lübke. 2021. *Wahrnehmung des Klimawandels als gesellschaftliches Problem.* Letzter Zugriff am 17.07.2022,
https://www.bpb.de/kurz-knapp/zahlen-und-fakten/datenreport-2021
18 Umwelt Bundesamt. 2021. *Weltweite Temperaturen und Extremwetterereignisse seit 2010.* Letzter Zugriff am 17.07.2022,
https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimawandel/weltweite-temperaturen-extremwetterereignisse-seit#Chronik
19 Deutscher Wetterdienst 2022. *Stadtklima - die städtische Wärmeinsel.* Letzter Zugriff am 17.07.2022,
https://www.dwd.de/DE/forschung/klima_umwelt/klimawirk/stadtpl/projekt_warmeinseln/projekt_waermeinseln_node.html
20 Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB). 2021 *Memorandum Urbane Resilienz.* S.2, Letzter Zugriff am 29.08.2022,
https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Publikationen/DE/Publikationen/memorandum_urbane_resilienz.pdf
21 Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat. 2021. *Memorandum Urbane Resilienz.* S.6, Letzter Zugriff am 17.07.2022,
https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Publikationen/DE/Publikationen/memorandum_urbane_resilienz.pdf
22 Vgl. Jan Gehl. 2010. *Städte für Menschen.* S. 19.
23 Vgl. Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat. 2021. *Memorandum Urbane Resilienz,* S.7,
24 Vgl. Jan Gehl. 2010. *Städte für Menschen.* S. 14

Abb. links: Eigene Darstellung. "Belebung der Innenhöfe"

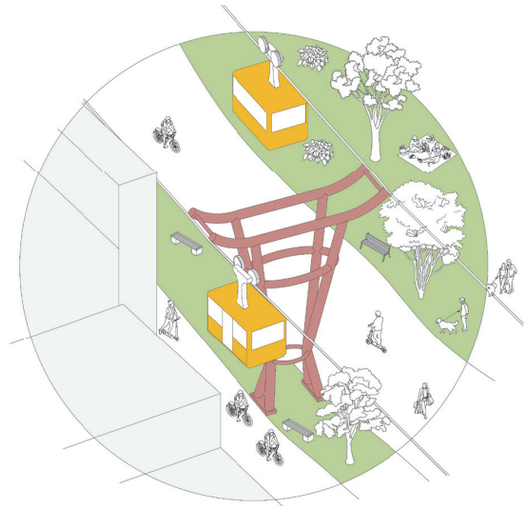


Abb. rechts: Eigene Darstellung. "Überdenken von Mobilität"

Lokale Lebensmittelerzeugung

So birgt die Idee der Integration von „Urban-Gardening" Konzepten in die Innenstadt angesichts der Entwicklung eines neuen „Wert-Paradigma bei Lebensmitteln"[25] ein enormes Potenzial. Dabei ist die Idee der Nahrungsmittelproduktion in der Stadt kein neues Thema, wird aber im Angesicht der momentanen Herausforderungen wieder aufgegriffen[26] - in New York City gibt es das Prinzip der „Community Gardens" welche seit dem Jahr 1973[27] auf mittlerweile rund 809.300 Quadratmetern in den fünf New Yorker Stadtbezirken angesiedelt sind.[28] Die Vorteile des Konzeptes der Lebensmittelerzeugung sind vielseitig. Von dem Entgegenwirken des urbanen Wärme-Insel-Effekts, bis zur Integration und dem Schutz von Tieren, hin zur Steigerung der körperlichen Gesundheit durch eine verbesserte Luftqualität und physischem Wohlbefinden durch die Stärkung von sozialem Zusammenhalt unter den Bewohnern.[29]

Eine vollständige Autarkie einer Stadt ist nur durch die Integration von „Urban-gardening" immer noch unrealistisch. Eine Erhöhung der Resilienz der Stadt ist trotzdem möglich. Somit können zudem die Bedürfnisse des Menschen nach sozialen Beziehungen oder sozialer Anerkennung erfüllt werden. Das Bewirtschaften der Flächen im Quartier kann die Identitätsbildung positiv beeinflussen und zu einer Attraktivitätssteigerung des Kerngebietes führen.

Qualitative Nutzungsdurchmischung

Um das soziale Gefüge zu stärken, bedarf es zudem einer Umstrukturierung und Wiederansiedlung von öffentlichen, sozialen und bildenden Institutionen in dem Bereich der Innenstadt. Das Überangebot an Verkaufsflächen für Konsumgüter muss umstrukturiert werden, den Städtern zugänglicher gemacht und kulturellen Angeboten mehr Raum gegeben werden. Orte wie soziale Beratungsstellen, Schulen, Seniorenresidenzen, Kindertages-, Gemeinschafts- oder öffentliche Verwaltungseinrichtungen gilt es wieder im Innenstadtbereich anzusiedeln. Hierfür können Leerstände reaktiviert werden.

Diese Maßnahmen würden eine Durchmischung der Nutzerstruktur begünstigen und dadurch zu einer Stärkung der Heterogenität des städtischen Gefüges und der Stadtgesellschaft beitragen. Denn nur wenn „den Menschen direkte Kontakte zur Gesellschaft" in der sie leben, ermöglicht werden, kann sich eine lebendige Stadt entwickeln.[30] Der öffentliche Raum muss so gestaltet werden, dass er von verschiedenen Nutzern be- und erlebbar ist,[31] wodurch zudem das Bedürfnis nach Wertschätzung erfüllt werden kann.

Überdenken der Mobilität

Eine Umgestaltung des öffentlichen Raums bedeutet auch ein Umdenken im Bereich städtischer Mobilität und Verkehrsinfrastruktur. Die städtische Mobilität stell eine wichtige Instanz dar, welche bis heute von dem Leitbild der autogerechten Stadt geprägt wird.[32] Die Automobilkultur war eine Begleiterscheinung der Industrialisierung und eine Folge des zunehmenden Wohlstandes. Der Vorrang des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wurde zu einem Epochenleitbild. Zudem diente als Modell zur Gestaltung der Städte, um eine möglichst stetig fließende Anbindung mit dem Auto zu generieren.[33] Es gilt, die bestehenden Infrastrukturen anzugleichen um eine gerechtere und sichere Verteilung von (Straßen-)Raum im Innenstadtbereich zu schaffen.

„Die »autogerechte Stadt« ist eine Untote – als Leitbild längst beerdigt, als gesellschaftliche Realität jedoch quicklebendig."[34] beschreibt der Stadt- und Umwelthistoriker Christoph Bernhardt die gegenwärtige Mobilitätssituation in Deutschland. Verglichen mit den anderen Verkehrsmitteln nimmt das Auto viel Platz ein, welcher als wertvoller öffentlicher Raum genutzt werden könnte.[35]

Anstatt die Innenhöfe nur als Parkraum für Autos zu nutzen könnten dort „Urbane Farmen" wachsen und als Baustein zur Weiterentwicklung der Innenstadt beitragen. Statt dem MIV weiterhin uneingeschränkt den Straßenraum zur Verfügung zu stellen, gilt es die Bedürfnisse des Menschen, speziell Fußgängern und Radfahrern, höher zu gewichten. Als weiterer Mobilitätsbaustein kann die Integration von Seilbahnen im urbanen Raum dienen. Durch die Verlagerung der Mobilität in eine höherliegende Ebene ergibt sich Freiraum auf Bodenniveau. Es entstehen Potenzialflächen auf denen städtisches Leben entstehen kann.

Was es braucht

Was zunächst als Herausforderung für die Innenstädte erscheint, kann als Chance gesehen werden, Innenstädte neu zu denken und zu reaktivieren. Zur Entwicklung einer resilienten, lebendigen, nachhaltigen und gesunden Stadt bedarf es der Analyse des aktuellen Zustands danach, in welchem Umfang die menschlichen Be-

25 Vgl. Zukunftsinstitut. 2022. ***Das neue Wert-Paradigma bei Lebensmitteln.***

26 Carolin Mees. 2011. *Nahrungsmittelproduktion in der Stadt.* S.136-137, ARCH+, *Post-Oil City - The History of the City's Future.*

27 NYC Parks. 2022. *History of the Community Garden Movement.* Zugriff 17.07.22, https://www.nycgovparks.org/about/history/community-gardens/movement

28 Vgl. Carolin Mees. 2011. *Nahrungsmittelproduktion in der Stadt.*

29 Vgl. Artmann, Martina; Sartison, Katharina. 2021. ***Umsetzung und Auswirkungen essbarer Städte.*** pnd. Letzter Zugriff am 18.07.2022, https://www.planung-neu-denken.de/1-2021-new-urban-quarters/umsetzung-und-auswirkungen-essbarer-staedte/

30 Vgl. Jan Gehl. 2010. *Städte für Menschen.* S. 80

31 Vgl. ebd.

32 Vgl. Bernhardt, Christoph. 2017. ***Zeithistorische Forschungen. Längst beerdigt und doch quicklebendig.*** Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht GmbH & Co. KG. S. 526

33 Vgl. Drewes, Sabine. 2019. ***Urbaner Raum: Von der autogerechten zur lebenswerten Stadt***. Heinrich Böll Stiftung. Die grüne politische Stiftung

34 Vgl. Bernhardt, Christoph. 2017.

35 Vgl. Drewes, Sabine. 2019.

dürfnisse erfüllt werden und wo „Lücken“ bestehen. Hierfür kann der vorliegende Text verwendet werden, der die menschlichen Bedürfnisse nach der Bedürfnistheorie von Abraham Maslow auf städtische Elemente übertragen hat.
Im Anschluss bedarf es einen kreativen Umgang mit der Bestandsinnenstadt und deren Schwächen. Oftmals liegt die Schwäche in der fehlenden Nutzungsdurchmischung. Das was urbanes Leben ausmacht, sprich „Handel, Wohnen, Arbeit, Kultur, Tourismus und das Aufeinandertreffen und Zusammenkommen von Menschen“[36], ist verloren gegangen. Der starke Fokus auf Konsum und „Shopping“ in Kombination mit einer starken, auf den motorisierten Individualverkehrs ausgerichteten Mobilitätsinfrastruktur in der Vergangenheit, bewirken heutzutage eine geringe Attraktivität der Innenstadt.

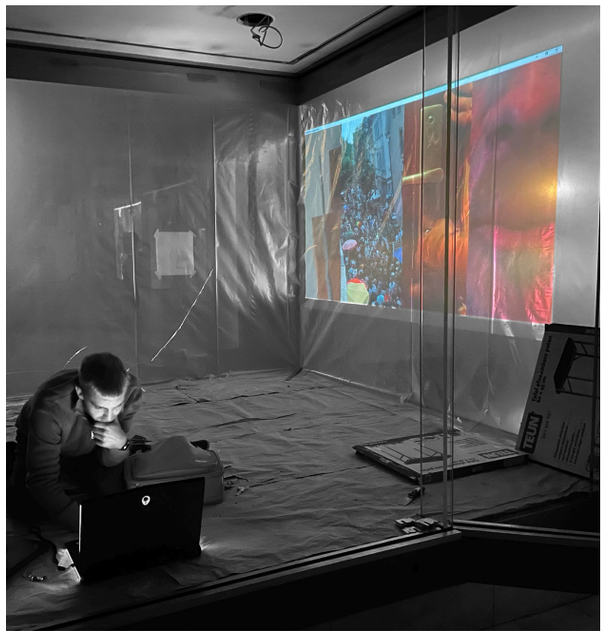
Es gilt nun den Menschen und seine Bedürfnisse wieder zu priorisieren. Denn der Mensch ist das was die Innenstadt braucht. Durch ihn wird sie lebendig. Er braucht ein gutes Angebot an Wohnraum, eine gesicherte Lebensmittelversorgung und das Gefühl, dass er sich in einer sicheren Umgebung befindet. Raum für individuelle Entfaltung oder attraktive Arbeitsmöglichkeiten im Kerngebiet zur besseren Verbindung von Leben und Arbeit. Orte der Gemeinschaft und des Austausches um den Bedürfnissen nach zwischenmenschlicher Interaktionen nachkommen zu können. Diese Interaktion und Kommunikation benötigt es, zur Entwicklung aller „Erscheinungsformen des individuellen und sozialen Lebens“[37] und dem Ergebnis welches daraus resultiert: Lebendigkeit.

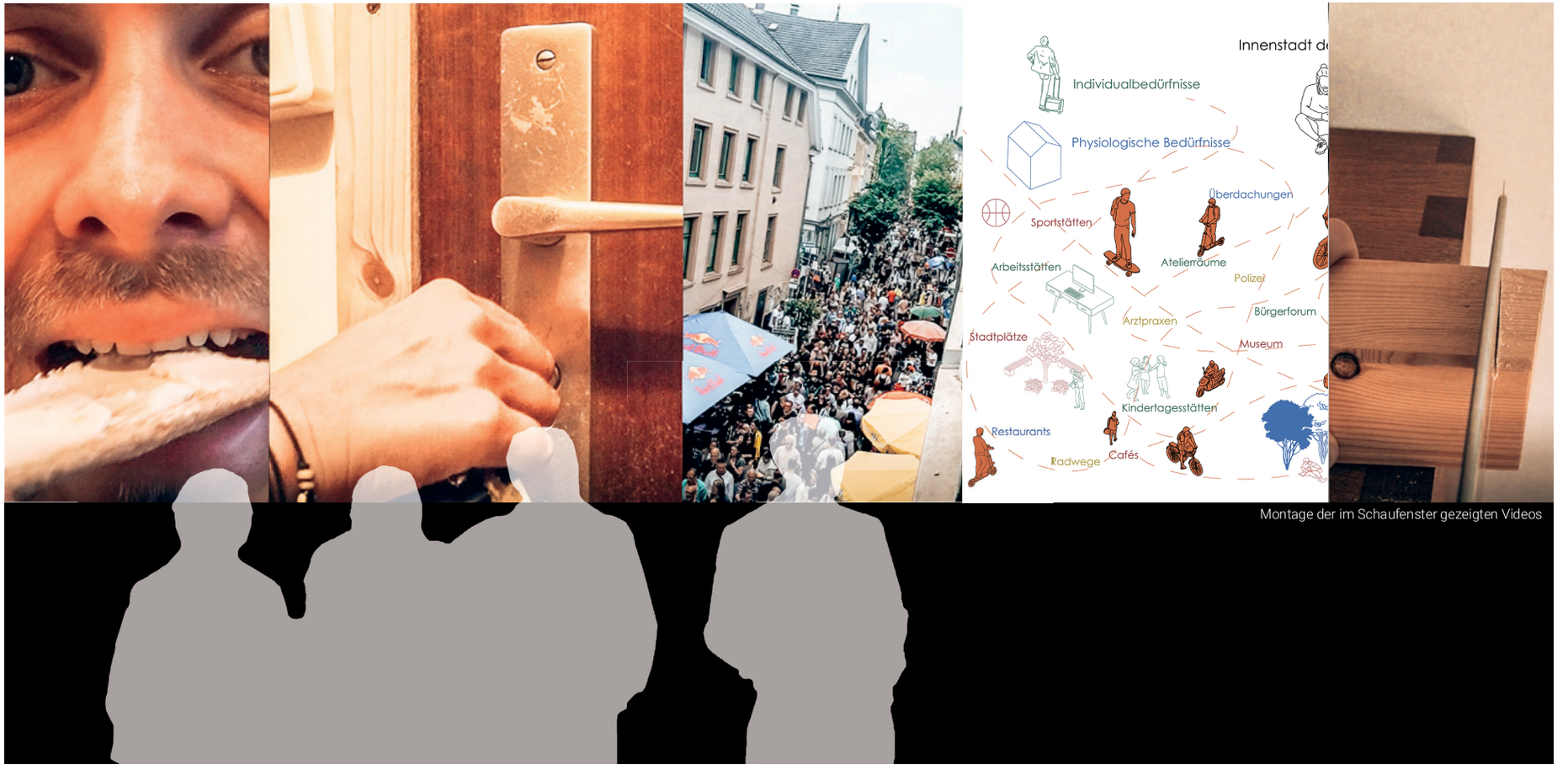
Quellenverzeichnis

Deutscher Städtetag. 2021. *Zukunft der Innenstadt - Entwurf eines Diskussionspapiers.*, Letzter Zugriff am 17.07.2022, https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Positionspapiere/2021/210224-diskussionspapier-zur-innenstadt.pdf
Stiftung Lebendige Stadt. *Wirkungsfelder, Leitthemen und Handlungsstrategien,* Letzter Zugriff am 28.08.2022,https://lebendige-stadt.de/pdf/Sitftungskonzept.pdf
Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg. 2017. *Die Maslowsche Bedürfnispyramide - Motivation und Bedürfnisse des Menschen.*Letzter Zugriff am 17.07.2022, https://www.lpb-bw.de/fileadmin/Abteilung_III/jugend/pdf/ws_beteiligung_dings/2017/ws6_17/maslowsche_beduerfnispyramide.pdf
Gehl, Jan. 2010. *Städte für Menschen.* jovis Verlag GmbH
Zukunftsinstitut. 2022. Das neue Wert-Paradigma bei Lebensmitteln. Letzter Zugriff am 17.07.2022, https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/food/das-neue-wert-paradigma-bei-lebensmitteln/
Statista. 2020. *Einzelhandel im Wandel.* Letzter Zugriff am 17.07.2022, https://de.statista.com/statistik/studie/id/78422/dokument/einzelhandel-im-wandel/
Zukunftsinstitut. 2022. *Megatrend Mobilität.* Letzter Zugriff am 17.07.2022, https://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrend-mobilitaet/
Zukunftsinstitut. 2022. *Megatrend New Work.* Letzter Zugriff am 17.07.2022, https://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrend-new-work/.
Carstens, Peter. 2021. *Klimaskeptiker widerlegt: Menschengemachter Klimawandel ist jetzt wissenschaftliches Faktum,* Letzter Zugriff am 17.07.2022, https://www.geo.de/natur/nachhaltigkeit/forschung-einig--menschengemachter-klimawandel-ist-ein-faktum-30847828.html
Lübke, Christiane. 2021. *Wahrnehmung des Klimawandels als gesellschaftliches Problem.* Letzter Zugriff am 17.07.2022, *https://www.bpb.de/kurz-knapp/zahlen-und-fakten/datenreport-2021/umwelt-energie-und-mobilitaet/330375/wahrnehmung-des-klimawandels-als-gesellschaftliches-problem/#:~:text=Der%20Klimawandel%20wird%20innerhalb%20der,den%20vergangenen%20Jahren%20jedoch%20zugenommen.*
Umwelt Bundesamt. 2021. *Weltweite Temperaturen und Extremwetterereignisse seit 2010.* Letzter Zugriff am 17.07.2022, https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimawandel/weltweite-temperaturen-extremwetterereignisse-seit#Chronik
Deutscher Wetterdienst 2022. *Stadtklima - die städtische Wärmeinsel.* Letzter Zugriff am 17.07.2022, https://www.dwd.de/DE/forschung/klima_umwelt/klimawirk/stadtpl/projekt_warmeinseln/projekt_waermeinseln_node.html
Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB). 2021 *Memorandum Urbane Resilienz.*, Letzter Zugriff am 29.08.2022,*https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Publikationen/DE/Publikationen/memorandum_urbane_resilienz.pdf?__blob=publicationFile&v=4#:~:text=Urbane%20Resilienz%20beschreibt%20dabei%20die,einer%20nachhaltigen%20Stadtentwicklung%20umzugestal%2D%20ten.*
Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat. 2021. *Memorandum Urbane Resilienz.*, Letzter Zugriff am 17.07.2022, *https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Publikationen/DE/Publikationen/memorandum_urbane_resilienz.pdf?__blob=publicationFile&v=4#:~:text=Urbane%20Resilienz%20beschreibt%20dabei%20die,einer%20nachhaltigen%20Stadtentwicklung%20umzugestal%2D%20ten.*
Mees, Carolin. 2011. *Nahrungsmittelproduktion in der Stadt.* S.136-137.ARCH+ Zeitschrift für Architektur und Urbanismus. *Post-Oil City - The History of the City's Future.* ISBN 978-3-931435-18-9
NYC Parks. 2022. *History of the Community Garden Movement.* Letzter Zugriff am 17.07.2022, https://www.nycgovparks.org/about/history/community-gardens/movement
Artmann, Martina; Sartison, Katharina. 2021. Umsetzung und Auswirkungen essbarer Städte. pnd. Letzter Zugriff am 18.07.2022, https://www.planung-neu-denken.de/1-2021-new-urban-quarters/umsetzung-und-auswirkungen-essbarer-staedte/
Bernhardt, Christoph. 2017. Zeithistorische Forschungen. Längst beerdigt und doch quicklebendig. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht GmbH & Co. KG.
Drewes, Sabine. 2019. Urbaner Raum: Von der autogerechten zur lebenswerten Stadt. Heinrich Böll Stiftung. Die grüne politische Stiftung

36 Vgl. Deutscher Städtetag. 2021. *Zukunft der Innenstadt - Entwurf eines Diskussionspapiers.* S.3

37 Vgl. Stiftung Lebendige Stadt. *Wirkungsfelder, Leitthemen und Handlungsstrategien,*





Montage der im Schaufenster gezeigten Videos

FILMOLUX
HELLO FRESH

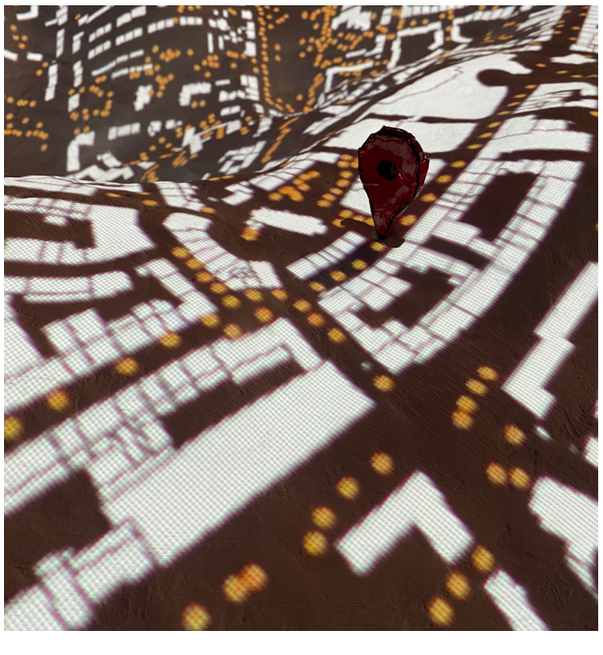
(4) BEYOND SHOPPING -

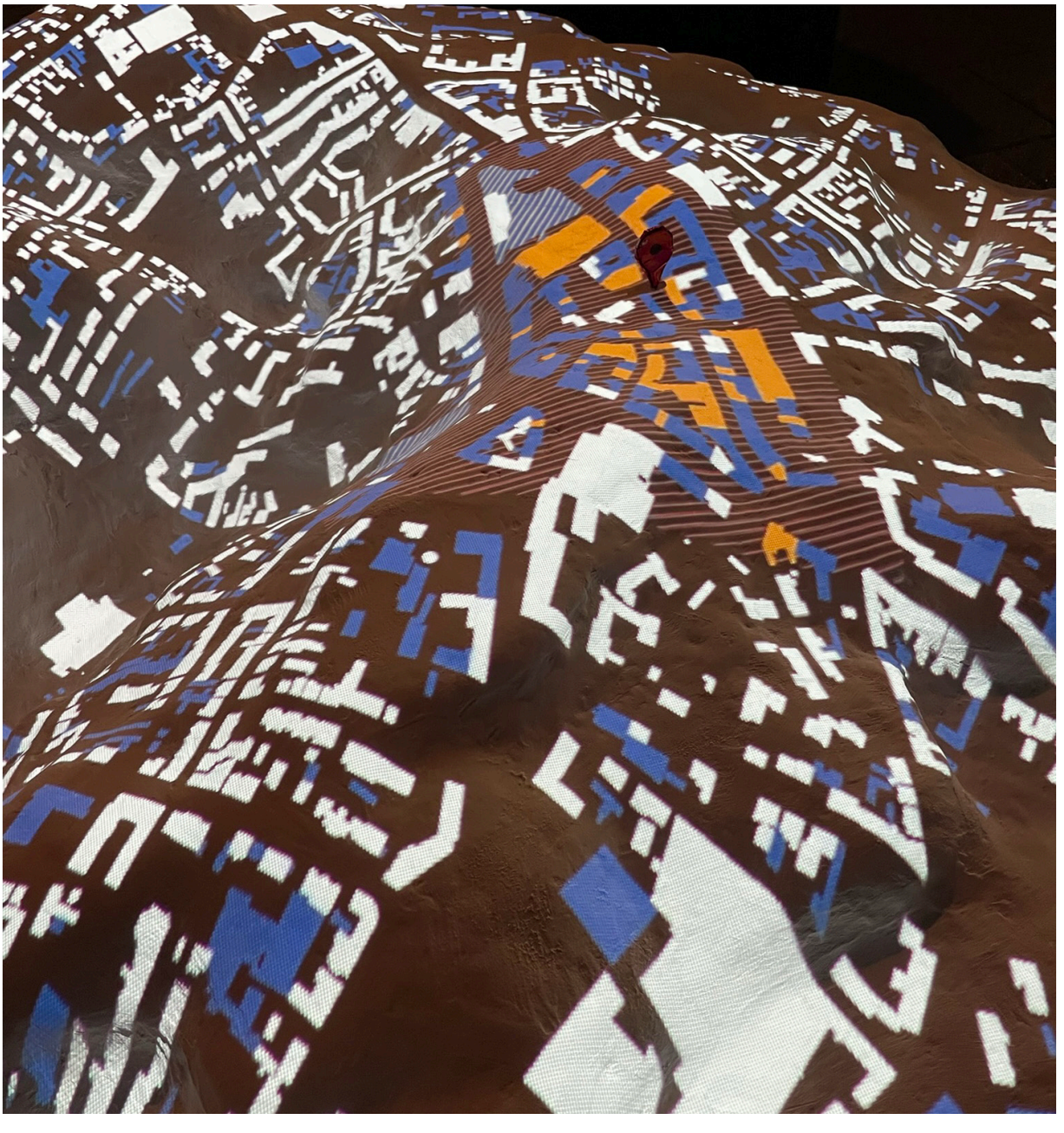
Installation in der Fußgängerzone/ Präsentation aller Inhalte

Ort der Installation: Hauptstraße Höhe Nr. 56

Die zu Stapeln aufgetürmten Versandkartons mit dem beleuchteten Topografiemodell der Solinger Innenstadt im Zentrum bilden das Herzstück und zentralen Informationsort der Ausstellung.
Drei Schaufenster-Installationen befinden sich oberhalb der Karton-Installation, drei im unterhalb liegenden Teil der Fußgängerzone. Ein Schaufenster ist in unmittelbarer Nähe zur Installation.

Der fast alltägliche Anblick von Versandkartons wird an diesem Ort hinterfragt und der unmittelbare Einfluss dieses recht neuen Phänomens auf die Innestädte sichtbar und spürbar.
Die Kartons dienen zugleich als Präsentationsflächen aller Inhalte. Aus dem Inneren der Kartons heraus beleuchtet, werden die Pläne, Visualisierungen und Texte auch im Dunklen lesbar und auf besondere Weise inszeniert.
Die als Beamerprojektion auf das Modell strahlenden, wechselnden Stadtpläne verwandeln die schlichte Topografie mit immer neuen Schwerpunkten -Grünraum, Erschließung, ruhender Verkehr, öffentliche Gebäude, Leerstände usw.





WARUM TU ICH MIR DAS EIGENTLICH AN? ZUERST DIESE SUPERKOMPLIZIERTE ANREISE. FLIEGER, BUS, TAXI... ZWEI TAGE ALLEIN DAFÜR WEG. UND DAS DAMIT ICH HIER MIT VIEL ZU VIEL GEPÄCK DEN BERG HOCHKRAXEL. MEINE BEINE SCHREIEN SCHON SEIT DREI TAGEN, DIE ARME KÖNNEN NICHT MEHR UND DIE LUNGE BESCHWERT SICH NUR NOCH NICHT, WEIL DIE LUFT HIER OBEN SO DÜNNER. WAS SAGEN DIE ANDEREN NOCH IMMER? „SOBALD ICH OBEN ANGEKOMMEN BIN, IST DER AUFSTIEG SOFORT VERGESSEN. EGAL WIE ANSTRENGEND ER WAR." „DAS GEHT MIR ZWAR IRGENDWIE AUCH SO, ABER DAFÜR QUÄLT MAN SICH JEDES MAL AUFS NEUE. AUßERDEM BIN ICH JA EHER TEAM AUFSTIEG STATT ABSTIEG. DAS ABSTEIGEN GEHT IMMER SO UNHEIMLICH IN DIE KNIE. ACH WAS SOLLS. IM GRUNDE WEIß ICH JA, WESHALB ICH'S MACHE. DIESE LANDSCHAFT HIER OBEN UND DIE AUSSICHT VOM GIPFEL AUS SIND SCHLICHTWEG UNSCHLAGBAR. KEIN HANDYEMPFANG. KEIN INTERNET UND SOWIESO NUR EIN PAAR VEREINZELTE ANDERE MENSCHEN DIE GENAU SO VERRÜCKT SIND WIE WIR. DAS ENTSPANNT SCHON UNHEIMLICH, WENN MAN SICH BEWUSST WIRD, DASS MAN EINFACH NICHT ERREICHBAR IST, SELBST WENN MAN WOLLTE. ES IST EINFACH EIN SAUGUTES GEFÜHL, AUF EINEM BERGKAMM ZU STEHEN, RUNTERZUSCHAUEN UND ZU SEHEN: DAS BIN ICH HEUTE ALLES HOCHGELAUFEN. DAS HABE ICH GESCHAFft. MAN FÜHLT SICH SO KLEIN BEIM ANBLICK DER UNENDLICHEN WEITE DIE SICH UM EINEN HERUM ERSTRECKT UND GLEICHZEITIG SO FREI. WEIL ES GANZ OBEN NICHTS MEHR GIBT, DAS EINEM DEN BLICK VERSPERRT. ALL DAS WÜRDE ICH NATÜRLICH LIEBEND GERN AUCH OHNE DIE WEITE FAHRT UND DAS GANZE HINAUFWANDERN NEHMEN. EIN BERG ZUHAUSE. AM BESTEN MITTEN IN DER STADT. WO JEDER EINFACH UND SCHNELL HINKOMMT. DAS WÄR WIRKLICH WAS!

(5) Naherholung Clemens-Berg

Ronja Trapp

Ort der Installation: Hauptstraße 56, Schaufenster eines leerstehenden Ladenlokals

Willkommen auf dem
ClemensBERG

(5) Naherholung Clemens-Berg >> textliche Erläuterung:

Der ClemensBERG

Revitalisierung der Solinger Innenstadt durch die Schaffung eines einzigartigen Attraktors: Die Clemens-Galerien werden zum „Berg in der Stadt“

Ronja Trapp

E i n l e i t u n g

Wie zahlreiche andere deutsche Mittel- und kleinere Großstädte ist die Klingenstadt Solingen von akutem Leerstand im Stadtkern betroffen.[1] Der wachsende Online-Handel sowie die Zentralitätsfunktion der benachbarten Metropolen Düsseldorf und Köln[2] führen zum Abzug von Einzelhandelsunternehmen und somit zu einem Attraktivitätsverlust.

Im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts für die Innenstadt von Solingen, City 2030, wurden Strategien und Maßnahmen für die kommenden Jahre entwickelt, welche die Innenstadt wieder zum „Lebensort“ machen sollen. So beinhalten die wichtigsten dort genannten Punkte attraktives Wohnen in der Stadt, die Konzentration des Einzelhandels, die Beseitigung von Leerständen und die Aufwertung von Innenhöfen.[3] Ziel der Arbeit im Studio Experimentelles Entwerfen ist in diesem Semester die Entwicklung von „konkreten Utopien“ zur Aufwertung der Innenstadt Solingens auf Basis des Konzepts City 2030.

Solingen mit seinen über 160.000 Einwohnern liegt als drittgrößte Stadt des Bergischen Landes mitten im Grünen, da etwa die Hälfte des gesamten Stadtgebietes aus Wäldern und Agrarfläche besteht.[4] Der eigentliche Stadtkern hingegen ist geprägt von starker Versiegelung und einem Mangel an Grünräumen. Innenhöfe werden häufig als Parkplätze oder Lieferzonen genutzt, sind schlecht einsehbar und nur mäßig beleuchtet.[5] Dies führt zu einem allgemein „trostlose[n] und sogar heruntergekommene[n]“[6] Eindruck sowie mangelndem Sicherheitsempfinden bei den Bürgern.[7] Dem Solinger Gebäudebestand wird außerdem ein „mäßiger Erhaltungszustand und eine geringe Ausstrahlung“ attestiert.[8]

Teil der ganzheitlichen Aufwertung der Innenstadt soll der Entwurf Clemensberg werden – ein Berg in der Stadt auf dem Dach der Clemens-Galerien. Als Wiedererkennungsmerkmal und einzigartiger Attraktor nicht nur für Solinger Bürger:innen, sondern auch für Menschen aus den umliegenden Regionen soll der Clemensberg vor allem durch seine Höhe und seinen monumentalen Charakter zur Revitalisierung des Stadtkerns beitragen. Der Attraktor Höhe wird in den Abschnitten Identität, Anziehungskraft und die Faszination Höhe und Der Berg in der Stadt weitergehend erläutert.

B e s t a n d s a n a l y s e

Der Großteil des Solinger Stadtkerns wurde während des zweiten Weltkriegs zerstört und in den Fünfziger- und Sechzigerjahren mehrheitlich als drei- bis viergeschossige Blockrandbebauung wiederaufgebaut.[9] Ergänzt wird diese Struktur durch großflächige Handelsimmobilien wie die Clemens-Galerien an der Nordspitze des Stadtkerns, den Hofgarten im Westen und das Bachtor Center im Südosten.[10]

Die Wohnimmobilien im Stadtkern haben mehrheitlich Sanierungsbedarf im Hinbick auf energetische und gestalterische Mängel der Gebäudehülle, Gebäudetechnik und Barrierefreiheit.[11] Letzteres hindert vor allem ältere Menschen, welche von der Infrastrukturdichte der Innenstadt profitieren könnten, daran, sich dort einzumieten. Hinzu kommt die mangelhafte Gestaltung und starke Versiegelung der Innenhöfe, welche sommerliche Überhitzung befördert.[12] Wie eingangs beschrieben, herrscht in der Innenstadt ein Mangel an Grünflächen (siehe Abb. 4) vor. Dieser wird durch einzelne Elemente wie Bäume und Straßenbegleitgrün nur wenig ausgeglichen und durch die Bürger entsprechend häufig kritisiert.[13] Auch kleinmaßstäbliche Begrünungsmaßnahmen in Form von in der Fußgängerzone platzierten Hochbeeten sorgen nur bedingt für Abhilfe und können die gewünschte Wirkung nicht entfalten (siehe Abb. 7).

Aufgrund der dichten Bebauung des Stadtkerns sind die Potenziale für die großflächige Erweiterung von Grünflächen begrenzt, was in Anbetracht der Höhenlage Solingens und des Faktors Hitzeinsel Innenstadt problematisch ist.[13]

Auch die massiven Leerstände in der Fußgängerzone sind eine Herausforderung für die Stadt. Von 82 Ladenlokalen an der Hauptstraße in dem in Abbildung 6 dargestellten Abschnitt stehen aktuell 25 leer.[14] Vor vier Jahren seien es noch 17 Leerstände und 65

1 vgl. Stadt Solingen. ***City 2030: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für die Innenstadt von Solingen***. Dortmund, April 2019. S. 36-37

2 vgl. Ahrens, Sandra. ***Einzelhandelszentralität der größten Städte in Deutschland im Jahr 2021***. Statista, 24.09.202.
https://de.statista.com/statistik/daten/studie/308193/umfrage/einzelhandelszentralitaet-der-groessten-staedte-in-deutschland/, Zugriff 11.07.2022

3 Klingenstadt Solingen. ***Flyer City 2030.*** Solingen, Januar 2020.

4 vgl. Stadt Solingen Wirtschaftsförderung. ***Wirtschaftsstandort Klingenstadt Solingen***. S. 6

5 vgl. ***City 2030***, S. 35-36

6 ebd. S. 35-36

7 vgl. ebd. S. 36

8 ebd. S. 36

9 vgl. ebd. S. 35

10 vgl. ebd. S. 35

11 vgl. ebd. S. 50

12 vgl. ebd. S. 51

13 vgl. ebd. S. 40

14 vgl. Theyßen-Speich, Simone. ***So steht es um die Leerstände auf der Hauptstraße***. Solinger Tageblatt, 04.03.2022. https://www.solinger-tageblatt.de/solingen/hauptstrasse-in-solingen-die-belebung-fordert-von-allen-grosse-flexibilitaet-bei-der-vermietung-91386045.html, Zugriff 17.07.2022

Abb.: Grünflächen in Solingen. Quelle: Studio Experimentelles Entwerfen, WS 21/22

Abb.: Gewerbe (blau) und Leerstand (gelb, nur im Bearbeitungsgebiet markiert) in Solingen. Quelle: Studio Experimentelles Entwerfen

vermietete Geschäfte gewesen – das bedeutet einen Anstieg der Leerstände um ca. 50%.[15] Die genannten Faktoren belegen den aktuellen Abwärtstrend Solingens, welchem die Stadt mit dem Programm City 2030 entgegenwirken möchte.
Im Folgenden wird erläutert, wie der Entwurf Clemensberg auf solche Herausforderungen reagiert und damit einen Teil zu der Aufwertung der Solinger Innenstadt beitragen kann.

Identität, Anziehungskraft und die Faszination Höhe

Eine Stadt besteht nicht nur aus dem Stadtzentrum, sondern auch aus mehreren umliegenden Zonen wie Übergangs- und peripheren Bereichen.[16] Dieses Umland ist durch Pendlerverflechtungen wie zum Beispiel Arbeits-, Bildungs-, oder Konsumpendeln mit dem Stadtzentrum verbunden.[17] Um zu funktionieren und wettbewerbsfähig zu sein, muss eine Stadt sowohl einen attraktiven Stadtkern als auch einen „gewichtigen Umlandfaktor"[18] bieten. Neben Infrastruktur, medizinischer Versorgung, Kultur-, Freizeit- und Sportangeboten sowie Kulinarik und Nachtleben in der Innenstadt benötigt das Umland eine ausgewogene Mischung aus „Spannung und Entspannung"[19], damit die Bewohner sich erholen und ihre Arbeitskraft erhalten können. So wird unnötiger Pendelverkehr und Verlust von Lebensqualität vermieden.[20] Damit Solingen einerseits als Umland für die nahegelegenen Metropolen und andererseits als eigenständige Stadt attraktiv und lebenswert sein kann, muss der ausgediente Attraktor Einzelhandel beziehungsweise Shopping durch neue Attraktoren ergänzt werden. Solingen braucht einen Ort, der genug Anziehungskraft ausübt, um dadurch auf den Rest des Stadtkerns und die ganze Stadt positiv abzustrahlen. Dieser sollte außerdem multifunktional, vielfältig, einfach zugänglich und öffentlich sein, um dauerhaft als Anziehungspunkt und identitätsstiftender Ort für die Bürger:innen und Besucher:innen Solingens zu werden.

Wie eine solche Intervention aussehen kann, zeigen zwei Fallbeispiele: der Rotterdam Rooftop Walk von MVRDV[21] und das Projekt Amager Bakke in Kopenhagen von BIG.[22] Der Rooftop Walk war eine temporäre (26.05.-24.06.2022) Installation auf den Dächern Rotterdams, welche von MVRDV in Zusammenarbeit mit den Rotterdam Rooftop Days konzipiert wurde und Besuchern in 30 m Höhe einen „fantastischen Blick"[23] auf die Stadt bot.
Auf insgesamt 600 m Länge zeigten Künstler, Designer und Architekten die Potenziale von Dächern (in Rotterdam sind etwa 18,5 km² Dachfläche ungenutzt) und deren möglichen Beitrag zu einer nachhaltigen, gesunden und lebenswerten Stadt.[24] Höhepunkt des orangenen Teppichs war eine Brücke, die zwei „ikonische Gebäude der Coolsingel"[25], einer der Hauptstraßen Rotterdams, miteinander verbindet. Während der einmonatigen Öffnungszeit wurde der Rooftop Walk von über 200.000 Menschen besucht.[26] Es ist gut vorstellbar, dass eine solche Attraktion bei fester Integration in das Stadtbild Aufenthaltsqualität bieten und dauerhaft Besucher anziehen kann.

Bei dem Projekt CopenHill, auch Amager Bakke genannt[27], handelt es sich um ein von BIG entworfenes und 2017 in Betrieb genommenes Müllheizkraftwerk, dessen Dach und Fassade, einem Berg nachempfunden, für verschiedene Freizeitnutzungen vorgesehen sind. So können Sportler unter anderem auf 9000 m² Skipisten verschiedener Schwierigkeitsgrade nutzen (kostenpflichtig), die (bisher nicht eröffnete) Kletterwand erklimmen oder einen 490

15 vgl. ebd.
16 vgl. Milbert, Antonia. ***Stadt-Umland-Definitionen in der Raumbeobachtung***. Stadtforschung u. Statistik: Zeitschrift des Verbandes Dt. Städtestatistiker, Nr. 33, 2020. S. 8
17 vgl. ebd. S. 3
18 Ambs, Torsten und Pipahl, Kathrin. ***erlebnisRAUM Stadt***. In: Urbane Mobilität als Schlüssel für eine neue Gesellschaft. Springer Gabler, Wiesbaden 2020. S. 242
19 vgl. ebd. S. 242
20 vgl. ebd. S. 242
21 Architekturbüro mit Hauptsitz in Rotterdam, Niederlande
22 Bjarke Ingels Group: Architekturbüro mit Hauptsitz in Kopenhagen, Dänemark
23 Internetpräsenz MVRDV. ***Rotterdam Rooftop Walk has opened: An orange carpet at a height of 30 metres allows the public a different experience of the city***. 26.05.2022. https://www.mvrdv.nl/news/4146/rotterdam-rooftop-walk-opens, Zugriff 16.07.2022
24 vgl. ebd.
25 Thaler, Luise. ***Über den Dächern: Rotterdam Rooftop Walk von MVRDV.*** BauNetz, 16.06.2022. https://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Rotterdam_Rooftop_Walk_von_MVRDV_7956165.html, Zugriff 16.07.2022
26 Internetpräsenz MVRDV. ***Rotterdam Rooftop Walk.***https://www.mvrdv.nl/projects/857/rotterdam-rooftop-walk, Zugriff 16.07.2022
27 vgl. Internetpräsenz BIG. ***Copenhill/ Amager Bakke.*** https://big.dk/#projects-arc, Zugriff 16.07.2022

m langen Wander- und Trekkingpfad genießen.[28] Für die weniger Sportfreudigen bieten sich beispielweise ein Besuch der Rooftop-Bar oder der höchsten Aussichtsplattform der Stadt an.[29] Die fußläufige Erschließung der Dachfläche ist in einen Park eingebettet, welcher mit für Bergregionen typischer Vegetation gestaltet ist und den Stadtbewohnern eine „authentische Begegnung mit der Natur"[30] ermöglichen soll.
Beide Projekte sind durch einen innovativen Umgang mit ungenutzten Flächen der Stadt sowie einer großen Offenheit gegenüber der Verschmelzung von verschiedenen Typologien und Nutzungen und der Integration von Grünräumen in bauliche Strukturen gekennzeichnet. Durch ihre Höhe bieten die Projekte die Möglichkeit, die Stadt aus einer neuen, spannenden Perspektive zu betrachten und zu erleben. Gerade im Hinblick auf die notwendige Nachverdichtung von Städten und dem Wunsch nach resilienter, ökologischer Stadtgestaltung sind dies wichtige Faktoren – auch für die Aufwertung der Innenstadt Solingens.

Viele weltbekannte Wahrzeichen oder Erkennungsmerkmale von Städten bestechen durch ihre Höhe. So ist der Eiffelturm, der aus dem Pariser Stadtbild nicht wegzudenken ist, 330 m hoch[31], die New Yorker Freiheitsstatue hat eine Höhe von insgesamt etwa 93 m[32] und das mit 828 m aktuell höchste Gebäude der Welt, der Burj Khalifa[33], wird eng mit Dubai verknüpft. Auch der Berliner Fernsehturm, prägend für die Silhouette der Bundeshauptstadt, ist über 200m hoch.[34]

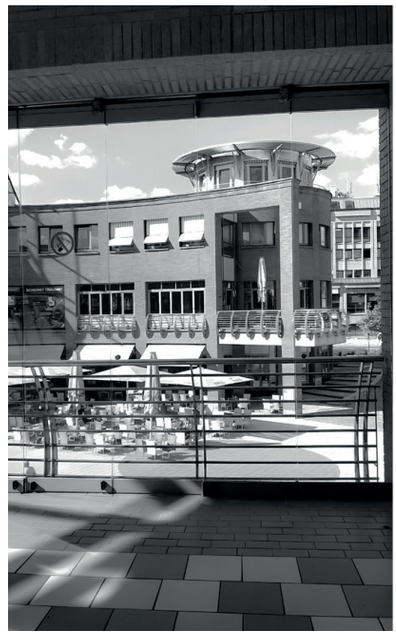
Dem Autor Werner Bischoff zufolge ist Höhe jedoch nicht nur eine quantitative, messbare Dimension, denn sie übt auch eine gewisse Faszination auf den Menschen aus.[35] Nicht selten ist das Thema Höhe im Architekturkontext – vornehmlich in Bezug auf Hochhäuser – allerdings auch aufgeladen mit Symboliken von Wirtschaftspotenz oder dem Streben gen Himmel.[36] Gleich dem alttestamentarischen Turmbau zu Babel ist „das Symbol der in den Himmel ragenden Vertikalen eindeutig als Machtgestus besetzt".[37]
Bischoff verweist allerdings nicht nur auf die göttliche Metapher, sondern auch auf eine sich „räumlich ausdrückende Hierarchisierung der unterschiedlichen Funktionsebenen"[38] (beispielweise der Sitz der Geschäftsleitung im obersten Stockwerk eines Büroturmes) und ein damit einhergehendes soziales Gefälle von oben nach unten. So werde dem Hochhaus häufig eine symbolische Entrücktheit zugedacht, als „läge den Betrachtern von oben die Stadt ‚zu Füßen', als transportiere die Dimension Höhe einmal mehr den Machtgestus einer von den profanen Problemen der ‚am Boden Gebliebenen' entrückten Kapitalmacht".[39]

Eine zu starke Konzentration von hohen Gebäuden ruft mitunter bei eben jenen ein Gefühl von Beengtheit und Unwirtlichkeit hervor.[40] Durch ihre enorme Höhe wirken Hochhäuser erdrückend und scheinen dem menschlichen Maßstab unangepasst. Um solch negative Assoziationen und Auswirkungen zu vermeiden und die Faszination von Höhe zu erhalten beziehungsweise erlebbar zu machen, wird der städtischen Höhe die natürliche Höhe gegenübergestellt und symbolisch auf den Entwurf für die Clemens-Galerien übertragen.

28 vgl.Thein, Florian. ***Bergsport auf brennendem Müll***. Bauwelt 25/2019. https://www.bauwelt.de/rubriken/bauten/Bergsport-auf-brennendem-Muell-3473302.html, Zugriff 16.07.2022
29 vgl. Internetpräsenz BIG. ***Copenhill/ Amager Bakke.***
30 Thein, 2019
31 vgl. Tourismus und Kongressbüro Paris. ***Entdecken Sie den Eiffelturm.*** https://de.parisinfo.com/wo-ausgehen-in-paris/info/fuhrer/entdecken-sie-den-eiffelturm, Zugriff 15.07.2022
32 vgl. USA Info. ***Lady Liberty: Eine Wächterin Amerikanischer Werte***. 05.04.2020. https://www.usa-info.net/usa-sehenswuerdigkeiten/freiheitsstatue/, Zugriff 15.07.2022
33 vgl. Visit Dubai. ***Burj Khalifa: Das höchste Gebäude der Welt und eine von Dubais Top-Attraktionen***. https://www.visitdubai.com/de/places-to-visit/burj-khalifa, Zugriff 15.07.2022
34 vgl. TV-Turm. ***Geschichte & Zeitreise: Ein technisches Meisterwerk.*** https://tv-turm.de/geschichte/, Zugriff 15.07.2022
35 vgl. Bischoff, Werner. ***„Das ist ja wohl die Höhe" – Höhe als Dimension in der Geographie und Architektur.*** In: Hasse, Hürgen (Hrsg.). Subjektivität in der Stadtforschung, Natur – Raum – Gesellschaft 3, Selbstverlag Institut für Didaktik der Geographie, Frankfurt am Main 2002. S. 116
36 vgl. ebd. S. 118-119
37 ebd. S. 119-120
38 ebd. S. 120
39 ebd. S. 121

Abb.: Clemens-Galerien Solingen: Blick auf den nordwestlichen Rand des Mühlenplatzes,
Blick entlang der Mummstraße nach Süden in Richtung Kölner Str.,
Blick aus der Laubengangebene im 1. OG Richtung Nordosten über den Mühlenplatz. Quelle: eigene Aufnahmen, 28.06.2022

40 vgl. ebd. S. 122



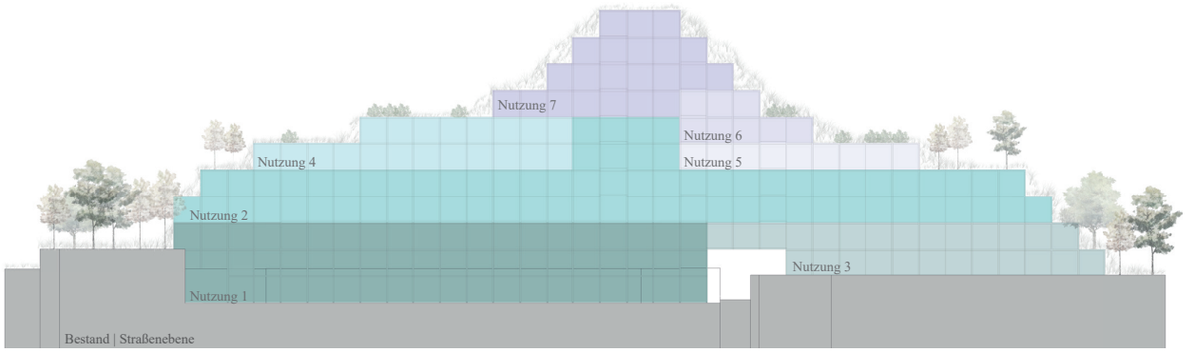


Abb.: Schnitt Clemensberg, Bepflanzung und beispielhafte Nutzungsverteilung/ -mischung. Quelle: eigene Darstellung

Der Berg in der Stadt

Gleichermaßen hoch hinaus, wie ein Hochhaus über die Stadt, ragt der Berg über die ihn umgebende Landschaft. Formell eine durch tektonische Kollision von Kontinenten[41] entstandene Erhebung, werden dem Berg neben seinen faktischen Qualitäten seit Jahrhunderten zahlreiche mythische, kulturelle, religiöse und psychologische Eigenschaften zugesprochen.
Viele Berge „haben eine Geschichte, haben eine Persönlichkeit, die unverwechselbar ist. […] [Sie] stehen oft auch im Zentrum der religiösen Vorstellungen, sind Landmarken, Orientierungspunkte oder Wetteranzeiger. Viele von ihnen sind auch Wohnorte der Götter und Dämonen, sind Sitz numinoser Kräfte oder werden zur Mitte der sichtbaren Welt. Sie können auch Symbol der Einheit eines Volkes sein, oder sie sind der Ort der Offenbarung Gottes."[42] Der Olymp beispielsweise ist tatsächlich ein an der griechisch-makedonischen Grenze gelegener Gebirgszug, mythologisch aber der Sitz und Wohnort der Götter.[43] Er ist ein „exklusiver göttlicher Ort, den Menschen nicht zugänglich – Götter und Menschen treffen nur auf der Erde aufeinander"[44] und wird im übertragenen Sinne dem Himmel gleichgesetzt.[45]
Obwohl von ähnlicher Symbolik, steht das städtische Hochhaus für das eher negativ konnotierte menschlich-selbstüberschätzende Streben gen Himmel und somit nach Macht, während die mythologisch-religiöse Gleichstellung des Berges Olymp und des Himmels eine Akzeptanz desselben als eines für den Menschen unerreichbaren Ortes impliziert.

Heutzutage erfährt der Berg häufig profanere Assoziationen. Der Bergsteiger und Psychologe Ulrich Aufmuth beschreibt den verbreiteten Wunsch, Berge zu besteigen, als Produkt „unserer hochtechnisierten, leistungsorientierten Industriegesellschaft sowie ihres geschichtlichen Werdeganges"[46], denn „[d]en ‚Ruf der Berge' hören nur wir Kinder der modernen Industriegesellschaft".[47] In der Tatsache, dass das Alltagsleben in einer modernen Leistungsgesellschaft „Mangelerscheinungen seelischer Natur"[48] hervorruft, liegt für Aufmuth die Begründung für das Bedürfnis, auszusteigen und sich auf ein ursprünglicheres Dasein zurückzubesinnen.[49]
War das Bergsteigen bis zum Beginn der modernen Sportkletterbewegung im späten 20. Jahrhundert noch geprägt durch ein „Alles-oder-Nichts-Prinzip"[50], die Akzeptanz von Lebensgefahr und einen „heroisierenden Idealismus der Kameradschaft und Treue bis zum Tod"[51], geht es heute vornehmlich um ein positives Körpererleben, das „Gefühl intensivster Lebendigkeit"[52] bei einem anstrengenden Aufstieg oder das Freiheitsgefühl, das sich, oben angekommen, aufgrund von uneingeschränkter räumlicher Weite einstellt.[53] Nicht umsonst beschreibt die Redewendung Berge versetzen das positive Gefühl, nahezu Unmögliches oder Unerreichbares schaffen beziehungsweise Großes leisten zu können.[54]

Der Berg in der Stadt soll den Bürger:innen Solingens durch die (symbolische) Übertragung des natürlichen Berges in eine sichere und regulierte Umgebung, nämlich die bauliche, Raum für Erholung und Rückzug aus der städtischen Enge sowie Berührung mit der Natur und zwanglose soziale Interaktion ermöglichen. Er soll ein Erlebnis sein, das die Faszination Höhe in all ihren Facetten transportiert.

Konkrete Utopie: Der Clemensberg

An der nördlichen Spitze des Stadtkerns befinden sich die Clemens-Galerien – ein Shoppingcenter, welches ab den späten 1990er Jahren im Zusammenhang mit umfassenden Änderungen der Verkehrsführung in diesem Bereich realisiert wurde.[55] Die neuen Galerien sollten der Abwanderung von Kaufkraft in das Umland, welche das Ende der 1980er Jahre gebaute Bachtor-Center nicht abmindern konnte, entgegenwirken und die Solinger an ihre eigene Stadt binden[56], was langfristig, wie die gegenwärtige Situation verdeutlicht, nicht gelang. Der in die Clemens-Galerien integrierte Mühlenplatz, in seiner heutigen Form oval und hauptsächlich mit Außengastronomie bespielt, war an diesem Standort schon früher von Bedeutung für die Stadt Solingen. Von den 1970er Jahren

41 vgl. Frisch, Wolfgang und Löschke, Jörg. ***Plattentektonik***. Erträge der Forschung Bd. 236, Wissenschaftliche Buchgesellschaft Darmstadt, 1993. S. 155-158
42 Gratzl, Karl. ***Mythos Berg: Lexikon der bedeutenden Berge aus Mythologie, Kulturgeschichte und Religion***. Brüder Hollinek, Purkersdorf 2000, S. V
43 vgl. Lichtenberger, Achim. ***Der Olymp: Sitz der Götter zwischen Himmel und Erde***. W. Kohlhammer GmbH, Stuttgart 2021. S. 7-8
44 ebd. S. 8
45 vgl. ebd. S. 25
46 Aufmuth, Ulrich. ***Die Lust am Aufstieg: Was den Bergsteiger in die Höhe treibt***. Drumlin Verlag GmbH, Weingarten 1984, S. 19
47 ebd. S. 13
48 ebd. S. 20
49 vgl. ebd. S. 20
50 Amstädter, Rainer. ***Der Alpinismus: Kultur – Organisation – Politik***. WUV Universitätsverlag, Wien 1996. S. 6
51 ebd. S. 5
52 Aufmuth, S. 23
53 vgl. ebd. S. 48
54 vgl. Geolino. ***Berge versetzen.*** https://www.geo.de/geolino/redewendungen/700-rtkl-redewendung-berge-versetzen, Zugriff 17.07.2022
55 vgl. Walther, Christian. ***Eine Stadt verändert ihr Gesicht***. Bergische Blätter 08/2000. S. 7
56 vgl. ebd. S. 7

bis in die 1990er Jahre diente er als Grünfläche, Veranstaltungsort und Marktplatz.[57] Heute ist er trotz „aufwändiger Gestaltung kein Aushängeschild und wenig frequentiert".[58] Auch wegen der geringen Höhe und der damit einhergehenden anonymen Eingliederung der Clemens-Galerien in die umliegende Bebauung sowie der Einkesselung durch die westlich (Mummstraße) und nordöstlich (Goerdelerstraße) verlaufenden Verkehrsadern fällt dem Standort momentan kein besonderes städtebauliches Gewicht zu.

Um dem historisch bedeutsamen Platz die einstige Lebendigkeit zurückzugeben, ist der an der nördlichen Spitze des Stadtkerns auch räumlich prägnante Ort passend für einen markanten, hohen und daher weithin sichtbaren „Willkommensgruß", eine Überspitzung der tatsächlichen Höhenlage Solingens, oder ein im Zusammenspiel mit der gegenüberliegenden Kirche St. Clemens entstehendes Tor zur Innenstadt.
Im Zuge der nachhaltigen und resilienten Stadtgestaltung zielt der Clemensberg auf verschiedene ökologische, gesellschaftlich-soziale sowie kulturelle Aspekte ab.
Wichtiger Bestandteil ressourcenschonenden Bauens ist die (Weiter-)Nutzung vorhandener Gebäude. Daher bilden die bestehenden Clemens-Galerien die Basis für den Entwurf Clemensberg. Die Flächen für Einzelhandelsnutzungen darin sollen reduziert werden, jedoch gleich dem Kino weiter vertreten bleiben, Volkshochschule und Bürgerbüro durch weitere städtische Funktionen ergänzt, und das vorhandene Gastronomieangebot erweitert werden. So bilden die Galerien das multifunktionale ökonomische und administrative Fundament für die geplanten Freizeitnutzungen auf dem Dach.

Ähnlich dem von MVRDV in ihrem Rooftop Catalogue vorgeschlagenen Vertical Park (siehe Abbildung 17) ist der Clemensberg als modulare, leichte Gerüstkonstruktion, die großen Gestaltungsfreiraum bietet, auf dem Dach der bestehenden Clemens-Galerien angedacht. So können die dadurch entstehenden Ebenen im Innern des Berges als Analogie zu Gesteinsschichten gesehen und mit verschiedenen Funktionen bespielt werden. Der Zugang erfolgt zunächst über bestehende Treppen und Rolltreppen aus der Fußgängerzone und vom Mühlenplatz in das erste Obergeschoss der Clemens-Galerien. Der Bestand wird im Bereich der halboffenen Laubengangebene aufgebrochen und so eine Verbindung hinauf auf das Dach geschaffen. Von dort führen mehrere Treppen innerhalb der Bergstruktur bis auf den Gipfel. Zusätzlich kann der Berg über außenliegende Rampen bestiegen werden. Am südwestlichen Rand des Mühlenplatzes sorgt ein Aufzug für die barrierefreie Erreichbarkeit der einzelnen Ebenen.

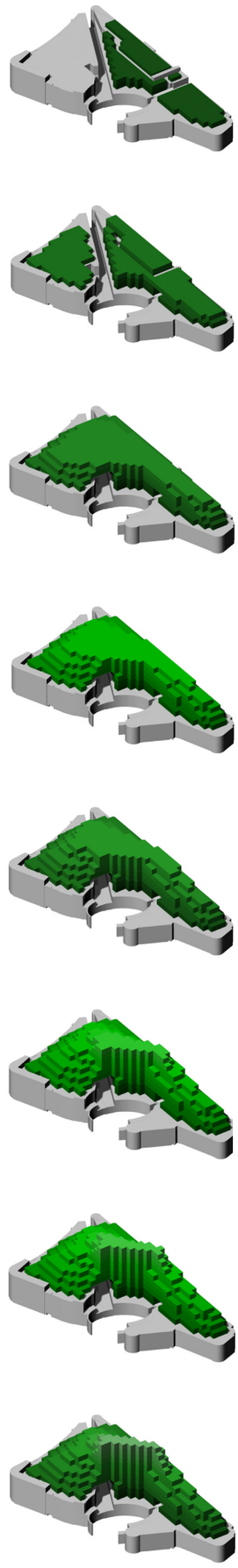
In der Natur verändert sich die Vegetation auf Bergen mit steigender Höhe: Sind Täler und untere Berghänge oft dicht bewachsen, zeichnen sich die Bereiche oberhalb der Waldgrenze durch kargen Bewuchs wie Zwergsträucher und Rasenmatten bis hin zu unbewachsenem Felsen aus.[59] Die Übertragung dieser alpinen Vegetationsschichten auf die Bepflanzung des städtischen Berges sowie die Lenkung des Blicks von einschränkendem Bewuchs bis hin zu einer freien Sicht über die Stadt sollen ein Nachempfinden des „natürlichen" Aufstiegs ermöglichen.
Ist die Faszination für die Höhe beim Anblick des Clemensbergs einmal entfacht, muss sich der Besucher wie der Bergsteiger entscheiden: nehme ich die Anstrengung des Aufstiegs in Kauf? So ist die Entscheidung Treppe oder Aufzug gleich der zwischen Wanderweg und Gondel.

Fazit und Ausblick
Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Clemensberg drei zentrale Funktionen erfüllt:

1. Belebung der Innenstadt durch die Schaffung eines öffentlichen, für alle Gesellschaftsschichten zugänglichen Raumes
2. Förderung der Stadtidentität Solingens aufgrund seines wahrzeichenartigen Charakters
3. Verbesserung der ökologischen Bilanz des Stadtkerns durch die Integration großflächiger Grünräume

57 vgl. ebd. S. 7
58 vgl. ***City 2030***, S. 40
59 vgl. Riess, Wulff. ***Pflanzen- und Tierwelt/ Lebensräume, Naturschutz***. Alpin-Lehrplan 12. BLV Verlagsgesellschaft, Wien, Zürich, München 1982, S. 126-127

Abb.: schematischer Schichtaufbau Clemensberg, Repräsentation der Gerüststruktur durch Ebenen. Quelle: eigene Darstellung



Er ist Treffpunkt, Ort für soziale Interaktion, für Bewegung, sportliche Aktivität und Kultur. Gleichzeitig gibt er Raum für Entspannung, Rückzug und Selbstbesinnung. Der Clemensberg leistet so einen Beitrag zur Reduktion stadttypischer Stressoren wie etwa sozialer Isolation und Einsamkeit oder dem Kampf um öffentliche Räume und beeinflusst mit seinen großzügigen Grünflächen nicht nur die körperliche, sondern auch die psychische Gesundheit der Stadtbewohner:innen in positiver Weise.[60] Ein weiterer Vorteil ist die Retentionswirkung des großen grünen Daches, welche zum Beispiel zu der Abmilderung von Überschwemmungsereignissen sowie der Kühlung der Stadt beitragen kann. Die Bepflanzung des Clemensberges bietet außerdem Lebensraum für verschiedene Tierarten wie Vögel und Insekten.

Quellenverzeichnis
Adli, Mazda und Schöndorf, Jonas. Macht uns die Stadt krank? Wirkung von Stadtstress auf Emotionen, Verhalten und psychische Gesundheit. In: Bundesgesundheitsblatt 63, 2020. S. 984, https://doi.org/10.1007/s00103-020-03185-w, Zugriff 19.05.2022
Ahrens, Sandra. Einzelhandelszentralität der größten Städte in Deutschland im Jahr 2021. Statista, 24.09.2021 https://de.statista.com/statistik/daten/studie/308193/umfrage/einzelhandelszentralitaet-der-groessten-staedte-in-deutschland/, Zugriff 11.07.2022
Ambs, Torsten und Pipahl, Kathrin. erlebnisRAUM Stadt. In: Urbane Mobilität als Schlüssel für eine neue Gesellschaft. Springer Gabler, Wiesbaden 2020. S. 242; https://doi.org/10.1007/978-3-658-30729-5_3, Zugriff am 15.07.2022
Amstädter, Rainer. Der Alpinismus: Kultur – Organisation – Politik. WUV Universitätsverlag, Wien 1996. S. 5-6
Aufmuth, Ulrich. Die Lust am Aufstieg: Was den Bergsteiger in die Höhe treibt. Drumlin Verlag GmbH, Weingarten 1984, S. 13-48
Bischoff, Werner. „Das ist ja wohl die Höhe" – Höhe als Dimension in der Geographie und Architektur. In: Hasse, Hürgen (Hrsg.). Subjektivität in der Stadtforschung, Natur – Raum – Gesellschaft 3, Selbstverlag Institut für Didaktik der Geographie, Frankfurt am Main 2002. S. 116-122
Frisch, Wolfgang und Löschke, Jörg. Plattentektonik. Erträge der Forschung Bd. 236, Wissenschaftliche Buchgesellschaft Darmstadt, 1993. S. 155-158
Gratzl, Karl. Mythos Berg: Lexikon der bedeutenden Berge aus Mythologie, Kulturgeschichte und Religion. Brüder Hollinek, Purkersdorf 2000, S. V
Lichtenberger, Achim. Der Olymp: Sitz der Götter zwischen Himmel und Erde. W. Kohlhammer GmbH, Stuttgart 2021. S. 7-25; https://www.academia.edu/44999841/Der_Olymp_Sitz_der_G%C3%B6tter_zwischen_Himmel_und_Erde, Zugriff 14.07.2022
Milbert, Antonia. Stadt-Umland-Definitionen in der Raumbeobachtung. In: Stadtforschung und Statistik: Zeitschrift des Verbandes Deutscher Städtestatistiker, Nr. 33, 2020. S. 3-8 https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-67129-4, Zugriff 15.07.2022
Stadt Solingen. City 2030: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für die Innenstadt von Solingen. Dortmund, April 2019. S. 35-51 https://www.solingen.de/C1257EBD00357318/files/broschuere-integriertes-entwicklungskonzept-city-2013_urheber-klingenstadt-solingen.pdf/$file/broschuere-integriertes-entwicklungskonzept-city-2013_urheber-klingenstadt-solingen.pdf?OpenElement, Zugriff 10.07.2022
Stadt Solingen. Flyer City 2030. Solingen, Januar 2020. https://www.solingen.de/C1257EBD00357318/files/flyer_city_2030_x4-end.pdf/$file/flyer_city_2030_x4-end.pdf?OpenElement, Zugriff 10.07.2022
Stadt Solingen Wirtschaftsförderung. Wirtschaftsstandort Klingenstadt Solingen. S. 6 https://www.solingen.de/C1257EBD00357318/files/broschuere_wirtschaftsstandort_urheber-wirtschaftsfoerderung-solingen.pdf/$file/broschuere_wirtschaftsstandort_urheber-wirtschaftsfoerderung-solingen.pdf?OpenElement, Zugriff 10.07.2022
Walther, Christian. Eine Stadt verändert ihr Gesicht. Bergische Blätter 08/2000. S. 7 https://web.archive.org/web/20160827134223/http://www.c-walther.de/downloads/bb_08-2000.pdf (Memento vom 27.08.2016 im web archive) Zugriff 15.07.2022
Riess, Wulff. Pflanzen- und Tierwelt/ Lebensräume, Naturschutz. Alpin-Lehrplan 12. BLV Verlagsgesellschaft, Wien, Zürich, München 1982, S. 126-127

Internetquellen (in Reihenfolge der Erwähnung):
Theyßen-Speich, Simone. So steht es um die Leerstände auf der Hauptstraße. Solinger Tageblatt, 04.03.2022. https://www.solinger-tageblatt.de/solingen/hauptstrasse-in-solingen-die-belebung-fordert-von-allen-grosse-flexibilitaet-bei-der-vermietung-91386045.html, Zugriff 17.07.2022
Internetpräsenz MVRDV. Rotterdam Rooftop Walk has opened: An orange carpet at a height of 30 metres allows the public a different experience of the city. 26.05.2022. https://www.mvrdv.nl/news/4146/rotterdam-rooftop-walk-opens, Zugriff 16.07.2022
Thaler, Luise. Über den Dächern: Rotterdam Rooftop Walk von MVRDV. BauNetz, 16.06.2022. https://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Rotterdam_Rooftop_Walk_von_MVRDV_7956165.html, Zugriff 16.07.2022
Internetpräsenz MVRDV. Rotterdam Rooftop Walk. https://www.mvrdv.nl/projects/857/rotterdam-rooftop-walk, Zugriff 16.07.2022
Internetpräsenz BIG. Copenhill/ Amager Bakke. https://big.dk/#projects-arc, Zugriff 16.07.2022
Thein, Florian. Bergsport auf brennendem Müll. Bauwelt 25/2019. https://www.bauwelt.de/rubriken/bauten/Bergsport-auf-brennendem-Muell-3473302.html, Zugriff 16.07.2022
Tourismus und Kongressbüro Paris. Entdecken Sie den Eiffelturm. https://de.parisinfo.com/wo-ausgehen-in-paris/info/fuhrer/entdecken-sie-den-eiffelturm, Zugriff 15.07.2022
USA Info. Lady Liberty: Eine Wächterin Amerikanischer Werte. 05.04.2020. https://www.usa-info.net/usa-sehenswuerdigkeiten/freiheitsstatue/, Zugriff 15.07.2022
Visit Dubai. Burj Khalifa: Das höchste Gebäude der Welt und eine von Dubais Top-Attraktionen. https://www.visitdubai.com/de/places-to-visit/burj-khalifa, Zugriff 15.07.2022
TV-Turm. Geschichte & Zeitreise: Ein technisches Meisterwerk. https://tv-turm.de/geschichte/, Zugriff 15.07.2022
Geolino. Berge versetzen. https://www.geo.de/geolino/redewendungen/700-rtkl-redewendung-berge-versetzen, Zugriff 17.07.2022

60 vgl. Adli, Mazda und Schöndorf, Jonas. ***Macht uns die Stadt krank? Wirkung von Stadtstress auf Emotionen, Verhalten und psychische Gesundheit***. In: Bundesgesundheitsblatt 63, 2020. S. 984

Montage der im Schaufenster gezeigten Videos

So-
lingen
wird zur Stadt
am See. Durch den Ausbau
erneuerbarer Energien benötigten die
Stromnetze Speichermöglichkeiten.
Anstatt Batteriefarmen zu errichten, be-
schließt Solingen sich neu zu erfinden und einen
Speichersee inmitten der Stadt zu errichten. Wo vorher
ein Tal war, entsteht nun ein neues Naherholungsgebiet. Touristen und Anwohner
verbringen ihre Freizeit an den Ufern. Die teilweise Gastronomisch. Teilweise für Sport und
Erholungsaktivitäten genutzt werden. Im Sommer kühlt der See die Stadt und trägt so dazu bei
den zunehmend in Städten entstehenden Hitzestau zu bekämpfen.
In dem See werden außerdem verschiedene Tiere angesiedelt und die Artenvielfalt in der Stadt
steigt. Fischzüchten versorgen teile Solingens mit frischen Nahrungsmitteln und bieten ein Attraktionspunkt durch seine
Gastronomie an den neu entstandenen Uferpromenaden. Das entstandene Seebad ermöglicht
Jung und Alt Erfrischung in heißen Sommern und wird ein an den sonnigen
Open-Air-Events. Durch an den Ufern angebrachte Wassermarken kann der Wasserstand des
Sees beobachtet werden. Denn täglich verändert sich die Tide des Gewässers. An den sonnigen
und windreichen Tagen wird der auf den Dächern erzeugte Solarstrom und die Windenergie
des Umlandes durch das Pumpspeicherkraftwerk dazu genutzt, das Wasser im tiefer gelegenen
Talbecken in den Speichersee zurückzupumpen. Von dort wird es bei Bedarf wieder abgelassen und
generiert Strom in den Zeiten, in denen die erneuerbaren Energien nicht ausreichen generiert
werden können. Durch den diese Batterie kann sich Solingen teilweise autark und ohne Trans-
portverluste selbst mit grünem Strom versorgen. Auch das Regenwassersystem der hoher
liegenden Stadt speist den See und kann auf diese Weise Strom generieren.
Die Seestadt Solingen ist eine lebenswerte, umweltbewusste und
autarke Stadt, die sich durch die Schaffung eines neuen
Themas an vielen Fronten den Herausforderungen
der Zeit gestellt hat.

(6) Energieautarke Stadt

Moritz Griebel

Ort der Installation: Linkgasse 12, Schaufenster des coworkit - Coworking Space Solingen

(6) Energieautarke Stadt >> textliche Erläuterung:

Energieautarke Stadt

Verknüpfung von Stromspeicheranlagen mit öffentlichen Flächen

Moritz Griebel

Beyond Shopping, was nun?
Das moderne Stadtzentrum dient als Ort des Konsums. Vor allen anderen Angeboten der Stadt, hat sich das Shopping über das letzte halbe Jahrhundert zu einem identifikationsstiftendenden Merkmal ausgebildet. Dadurch wurden mehrere Funktionen, die vorher in den Stadtzentren beheimatet waren, beispielsweise das Handwerk, nahezu vollständig verdrängt. Seit der Onlinehandel an Popularität gewinnt, konkurriert er jedoch in nie zuvor dagewesenem Maße mit diesem Stadtprogramm. Da der Onlinehandel jedoch keine nennenswerten Flächen innerhalb der Stadtzentren benötigt, kommt es in hohem Maße zum Aussterben der Ladenlokale und der sie beherbergenden Einkaufsstraßen und Stadtzentren. Der Attraktor des Stadtzentrums fällt weg und wird nicht ersetzt. Gerade in Mittelstädten in Deutschland, so zum Beispiel in der exemplarisch beforschten Stadt Solingen, ist dieses Phänomen in besonderem Maße zu beobachten, da sie im Gegenteil zu Großstädten, selten über weitere Attraktoren verfügen, die den oben beschriebenen Prozess verlangsamen oder aufhalten können.
Diese immensen Probleme müssen als Chance genutzt werden eine Stadt zukunftsfest umzustrukturieren und neue Attraktoren zu schaffen und sich durch eine neue Identität zu profilieren. Das Stadtzentrum kann wieder mit anderen Funktionen bespielt und auf diese Weise verdichtet werden. So entstehen überall in der Stadt Flächen und Räume, die neu definiert werden können und müssen.

Es stellt sich also die Frage, wie sich die Stadt, hier exemplarisch Solingen, zukunftsgerecht aufstellen möchte, um für Besucher*innen und Bewohner*innen attraktiv zu werden. Dieser Fragestellung geht das Studio „Beyond Shopping" am Lehrstuhl Konstruieren und Entwerfen der Bergischen Universität Wuppertal nach. Gesucht werden utopische Lösungsansätze, die den Stadtraum neu definieren und mit der oben aufgeführten Problematik umgehen. Da jede Stadt aus einem hochkomplexen Geflecht verschiedenster Aspekte und Facetten besteht, stellt diese Arbeit keinen Anspruch an einen vollständigen Lösungsansatz. Sie beschäftigt sich ausschließlich mit dem Aspekt der umweltverträglichen Energieautarkie bei gleichzeitiger Lebensqualitätssteigerung.

Energieautarke Stadt
Aufgrund des Angriffskrieges Russlands gegen die Ukraine gewinnt die Thematik der Energieknappheit und der Klimakrise eine nie dagewesene Wichtigkeit und wird gesellschaftlich breit diskutiert. Wie kann der zukünftige Umgang mit Energie aussehen? Der Bedarf nach erneuerbaren Energiequellen und Speichermethoden ist enorm und scheint als einzige zukunftsgerechte und zukunftssichere Möglichkeit die oben genannten Probleme zu lösen. Dies bedeutet in Deutschland den Ausbau von Solarenergie, Wind- und Wasserkraft, sowie die Lösung des Energiespeicherproblems.
Für die Stadt Solingen ist es aus diesen Gründen von hohem Interesse sich in diesem Feld zu engagieren und über die eigenen Stadtgrenzen zu profilieren.
Strom kann als Energieform in diversen Anwendungsgebieten eingesetzt werden. Solingen verfügt bereits über ein öffentliches Busnetz, dass durch Oberleitungen elektrisch betrieben wird. Auch der elektrische individualisierte Nahverkehr baut sich immer weiter aus. Ebenso wird die Wärmeversorgung vermehrt von fossilen Energieträgern auf stromgetriebene Luftwärmepumpen umgestellt. Es ist aus diesen Gründen davon auszugehen, dass sich der Strombedarf in Zukunft steigern wird. Um diesen zukünftigen Strombedarf zu decken, empfiehlt es sich den Ausbau der Infrastruktur dahingehend zu planen und voranzutreiben. Zusätzlich muss dieser Ausbau durch Co2 neutrale Energieformen abgedeckt werden.

Einen möglichst großen Anteil des Strombedarfes innerhalb der eigenen Stadtgrenzen und des Umlandes zu erzeugen, ist hier insbesondere von Vorteil, da der Transport von Strom über weite Strecken mit Verlusten behaftet ist. Außerdem kann die Bevölkerung sich finanziell in diesen Vorhaben engagieren und den Umbau des Stromnetztes mittragen. Auf diese Weise findet eine Identifikation mit der eigenen Stadt und der eigenen Infrastruktur statt. Eine möglichst energieautarke Stadt könnte durch reduzierte Preise die Lebensqualität ihrer Bewohner*innen zusätzlich fördern und somit einen Attraktor ausbilden.

Die Möglichkeit der CO2 neutralen, dezentralen Stromerzeugung, beispielsweise durch Photovoltaikanlagen innerhalb der Stadtfläche, wird bereits gefördert. Ein großes Problem der erneuerbaren Energien besteht jedoch darin, dass diese nicht nach Bedarf gesteuert werden können, sondern von Umweltfaktoren abhängig sind. Ebenso ist Windkraft nicht in der Lage nach Bedarf gesteuert zu werden. Somit ist die benötigte Verlässlichkeit des Stromnetztes nicht gegeben, die von den Endverbrauchern gefordert wird.

Um ein stabiles Netzt aus erneuerbaren Energien aufzubauen sind also entweder Speichermöglichkeiten oder Vernetzung mit weit entfernten Energieerzeugern notwendig, die in anderen klimatischen Umständen operieren, um die Schwankungen der lokalen Erzeuger ausgleichen zu können.
Um möglichst wenig Verluste in Kauf nehmen zu können und möglichst unabhängig von externen Einflüssen zu sein, muss sich die Stadt Solingen also weitestgehend autark aufstellen und benötigt Möglichkeiten die vor Ort produzierte Energie zwischenzuspeichern. Dies kann beispielsweise über Akkumulatoren wie Lithium-Ionen-Akkus oder physikalische Speichermethoden, wie Pumpspeicherkraftwerke erreicht werden.
Da Speichermöglichkeiten durch Batterien ebenfalls als äußerst Umweltbelastend gelten und durch ihre Ladezyklen über eine beschränkte Lebensdauer verfügen, wird im Folgenden die Möglichkeit einer alternativen Speichermöglichkeit untersucht. Dieses Problem kann jedoch nicht durch ein einziges System gelöst werden und wird der Verknüpfung verschiedener Lösungsansetzte bedürfen.Neue Attraktoren der Stadt

Durch die Reduzierung des Shoppingangebotes in der Stadt, verliert diese dringend benötigte Attraktoren, die sie für Be-

225
220
230
215
335
210
205
230
225
220
205
200
215
210
205
195
230
225.0
200
195
200
200
200
200

wohner*innen und Besucher*innen attraktiv machen. Um diesen Verlust auszugleichen, sollte die Stadt Solingen in Zukunft auf ein diversifiziertes Angebot von Attraktoren setzten um sich nicht wieder in die Anhängigkeit von einem, die Stadt allein prägenden, Charakteristikum zu begeben. Diese neuen Attraktoren sollten sich im besten Fall durch eine mehrschichtige Nutzung auszeichnen, die es der Stadt ermöglicht gleichzeitig die oben beschriebenen Aufgaben zu bewältigen und trotzdem ein für die Bewohner*innen und Besucher*innen der Stadt interessantes Angebot zu kreieren. Da großflächige infrastrukturelle Anlagen, die weder bewohnt werden noch der Öffentlichkeit frei zur Verfügung stehen, im Stadtkern schwierig zu rechtfertigen sind, müssen diese in möglichst viele Aspekte des Stadtlebens eingeflochten werden. Sie können beispielsweise, wie der von der Birke Ingels Group entworfene CopenHill , gleichzeitig als Touristenattraktion und Müllverbrennungsanlage dienen. Je mehr Attraktoren für verschiedenste Interessengruppen geschaffen werden, umso wertvoller wird die neugeschaffene Anlage für die Stadt. Thematiken, die sich zu diesem Zweck verknüpfen ließen, könnten beispielsweise Sportanlagen mit Alleinstellungsmerkmalen oder Touristenattraktionen sein. Gleichermaßen scheint es sinnvoll in der Stadt für Naturräume zu sorgen, die das Stadtklima positiv beeinflussen können oder als Naherholungsräume dienen.

Pumpspeicherkraftwerk Solingen

Diesen Ansprüchen könnte ein Pumpspeicherkraftwerk in einem der Täler der Stadt gerecht werden.
Hierfür würde ein Staudamm zwei der Talseiten verbinden, das dahinterliegende Tal geflutet und unterhalb der Staumauer ein zweites, flacheres Wasserbecken errichtet werden. Das aufgestaute Wasser dient hierbei als Speicher für elektrische Energie, welches bei Bedarf abgelassen und über Turbinen wieder in Strom umgewandelt werden kann. In dem niedrigeren Becken sammelt sich das abgelassene Wasser und wird durch Stromüberschüsse der auf den Dächern der Stadt erzeugten Photovoltaik-Anlagen wieder in das obenliegende Staubecken eingespeist. Gleichzeitig kann die Stadt durch anfallendes Regenwasser Strom gewinnen, indem es dieses durch die Regenwasserkanalisation in den Stausee einleitet. So entsteht ein Akku und ein Generator der Stadt, der durch kurze Transportwege einen minimalen Transportverlust des Stroms garantiert und zusätzlich nicht nutzbare Energieformen erschließt. Hierbei bietet sich das Gebiet in Abbildung 1 an, da es dünn besiedelt ist und die entsprechend benötigte Topografie aufweist. Der Höhenunterschied zwischen dem niedrigsten und dem höchsten Punkt des Stausees betrüge hier ca. 50 m [1]. Auf diese Weise würde ein Gebiet von ca. 500.000m² geflutet und damit ein Wasservolumen von überschlägig 15.000.000m³ geschaffen.

Als potenzielle Höhe zur Energiegewinnung ergibt sich ein Höhenunterschied von 60 m zum unteren Wasserbecken, das weiter Talauswärts liegt. Zur Berechnung der zu gewinnenden Energie, wird die Formel für die potenzielle Energie [E=m*g*h] um den Wirkungsgrad von Pumpspeicherwerken von ca. 85%[2] und dem zur Energieumwandlung bereitstehenden Volumen ergänzt. Bei einem variablen Wasserspiegel von einem Meter ergibt sich so eine Speichermasse von etwa 142.000 m³. Der variable Wasserspiegel bietet hier die Möglichkeit mehr Energie aus dem System des Pumpspeicherkraftwerkes zu ziehen, dies könnte aber dazu führen, dass eine mehrschichtige Nutzung nicht länger praktikabel ist. Es ergibt sich also für die Energiemenge des beschriebenen Systems die Formel:

E[kWh]= η [%] * m [kg/m³] * h [m] * g [m/s²] * V [m³] / 3.600.000
E = Energie in kWh

η = Wirkungsgrad Pumpspeicherwerk	ca. 85% [3]
m = Masse in Kg/m³	Wasser = 1000l pro m³ = 1000 kg/m³
h = Höhe in Metern Höhendifferenz	hier 60 m
g = Gravitationskonstante Erde in m/s²	9.81 m/s²
V = Volumen der Speichermenge in m³	hier h = 1m * 500.000m² Wasseroberfläche
3.600.000 = Umrechnung von Ws in kWh	

Daraus ergibt sich eine Energiemenge von ca. 70.000 kWh.

Der Pro-Kopf-Verbrauch eines*r Deutschen beträgt im Durchschnitt 6.500 kWh im Jahr[4] dies entspricht einem Tagesverbrauch von 17 kWh. Bei einer Einwohnerzahl von 160.000[5] kann ein Sechstel der Stadt durch das tägliche Ablassen um 1 Meter 4 Stunden lang mit Strom versorgt werden.

Bei einer kompletten Leerung des Staubeckens würden 2.000.000 kWh Strom erzeugt. Der Tagesbedarf der Stadt liegt bei 2,7 Mio. kWh. Bei einem durchschnittlichen Ertrag von 142 kWh pro m² im Jahr durch eine Photovoltaikanlage[6] würde eine Photovoltaikfläche von 175.000 m² den Speicher täglich wieder auffüllen können. Zusätzliche Windenergieanlagen oder andere Stromerzeuger sind hier nicht berücksichtigt. Darüberhinaus fallen im Durchschnitt etwa 1000 l/m² an Niederschlagswasser an[7]. Der im Stadtkern über der Wasseroberfläche liegende Stadtteil von ca. 1.250.000 m² würde durch das Einleiten dieses Regenwassers jährlich zusätzliche 175.000 kWh Energie generieren.

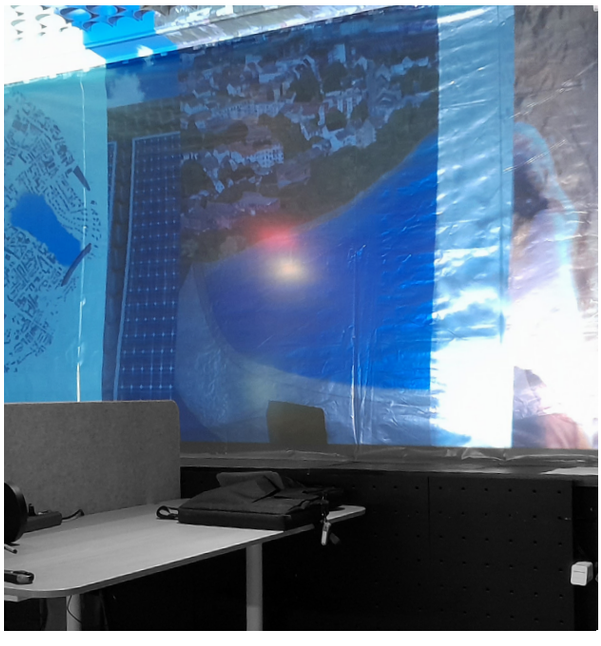
Dieses Infrastrukturprojekt bildet gleichzeitig einen Naherholungsraum nahe des Stadtkerns aus, an dem sich Gastronomie, Kultur und Sport ansiedeln kann. Dies bildet sowohl einen Attraktor für Tourismus als auch für die Bewohner*innen der Stadt. Ebenso steigern Gewässer die Qualität des Stadtklimas[8] durch Verdunstungskühle. Gerade im Hinblick auf die durch die Klimakrise steigenden Temperaturen die insbesondere Städte[9] in besonderem Maße treffen, wird dieser Punkt in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Gleichzeitig entsteht durch die Schaffung eines neuen Biotops die Chance die Artenvielfalt in der Stadt positiv zu beeinflussen. Diese könnten zur Schaffung eines Naturraumes oder zur Nutzung kulinarischer Güter genutzt werden. Beispielsweise könnten die entstehenden Wasserkörper unter anderem zur Fischzucht verwendet werden. Durch diverse Sportangebote wird ebenso ein Attraktor mit überregionalem Charakter geschaffen. Verschiedene Wassersportangebote könnten Ruder- und Segelsport, Schwimm- und Tauchsport beinhalten. Durch die Verbindung der zwei Talseiten durch einen Staudamm würde ebenfalls eine Brücke entstehen, die der direkten Erschließung verschiedener Stadtteile dienen kann. Durch elektrisch betriebene Fußgänger- oder Fahrradfähren kann der öffentliche Nahverkehr in Verbindung mit Co2 neutralen Fortbewegungsmitteln ausgebaut werden. Gleichzeitig kann die Staumauer auf der wasserabgewandten Seite für Freizeitaktivitäten genutzt werden. Es bestünde beispielsweise die Möglichkeit Klettersteige oder Open Air Kinoanlagen einzurichten. Durch die entstehenden Uferanlagen könnten sich Identifikationspunkte für verschiedene Stadtviertel herausbilden und Kulturorte entstehen. All diese Aspekte könnten die Stadt und ihr Stadtzentrum neu definieren und aufwerten, überregionale Attraktoren schaffen und den Lebensraum für die Bewohner positiv prägen.

Fazit

Diese Ausarbeitung beschäftigt sich bewusst mit der Beschreibung und Beforschung einer utopischen Idee, um aufzuzeigen welche Möglichkeiten durch eine extreme Veränderung in der Stadt bestehen. Es ist dabei augenscheinlich, dass die Realisie-

1 https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/
2 Sigg, R.; Schaffner, C. (2008): Bestimmung von Wirkungsgraden bei Pumpspeicherung in Wasserkraftanlagen. In: Bundesamt für Energie BFE (Hrsg.). S.1ff.
3 Sigg, R.; Schaffner, C. (2008): Bestimmung von Wirkungsgraden bei Pumpspeicherung in Wasserkraftanlagen. In: Bundesamt für Energie BFE (Hrsg.). S.1ff.
4 https://webvpn.uni-wuppertal.de/statistik/daten/studie/240696/umfrage/pro-kopf-stromverbrauch-in-deutschland/,DanaInfo=de.statista.com,SSL,SSO=U+
5 https://de.statista.com/statistik/daten/studie/605453/umfrage/entwicklung-der-gesamtbevoelkerung-in-solingen/
6 https://www.eon.de/de/pk/solar/kwp-bedeutung-umrechnung.html#Ertr%C3%A4ge
7 https://de.climate-data.org/europa/deutschland/nordrhein-westfalen/solingen-2127/
8 https://www.br.de/nachrichten/wissen/hitze-in-der-stadt-mit-mehr-weiss-gruen-und-blau-verringern,RXKYznH
9 https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/364/publikationen/kompass_themenblatt_hitze_stadt_2015_net.pdf

rung eines solchen Projektes in der Stadtpolitik und Eigentumsstruktur der Stadt als nicht möglich erscheint. Außerdem wird anschaulich, dass selbst ein Volumen von 500.000 m³ Wasser nicht für die vollständige energetische Versorgung der Stadt ausreicht. Eine vollständige Leerung des Beckens würde einen Großteil des Tagesbedarfes decken, aber dem Sinn einer in der Stadt angesiedelten Wasseranlage widersprechen. Zu diesem Zweck sollte eine solche Anlage außerhalb der Stadtgrenzen angedacht werden.
Somit dient die Beschäftigung mit diesem Thema der Veranschaulichung eines Gedankenexperimentes, um Stadträume neu zu denken. Der energetische Aspekt dieses Infrastrukturprojektes kann nur ein Teil einer wesentlich größeren Kraftanstrengung sein, um eine Mittelstadt durch erneuerbare Energien zu Versorgen. Die Lebensqualitätssteigerung durch attraktive neue und Orte und Nutzungen nahe dem Stadtzentrum bietet jedoch schon einen Reiz für sich und könnte eine weiter Untersuchung mit einem Schwerpunkt auf die Thematik des Nutzens von künstlich geschaffenen Biotopen rechtfertigen, indem der energetische Ansatz eine untergeordnete Rolle spielt.



Montage der im Schaufenster gezeigten Videos

Ist dir bewusst, was das Auto aus der Stadt, unserem Lebensraum gemacht hat? Bis Anfang des 20. Jahrhunderts haben wir Städte für Menschen gebaut. Seit dem sind bei ihrer Entstehung, wie Jahresringe bei einem Baum gewachsen. Um den Mittelpunkt, die Kirche oder den Markt, sind radial immer mehr Gebäude errichtet worden. Der Verkehrsraum entstand dabei einfach über den Abstand zwischen den Gebäuden.

Das Auto beansprucht wesentlich mehr Platz. Es ist offenkundig gröber als und bei weitem nicht so wendig wie der Mensch. Zudem beansprucht es weiteren zusätzlichen Raum auch dann, wenn es gerade nicht benutzt wird. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, musste sich der Stadtraum aufweiten. Eine Mindestbreite von circa neun Metern, welche sich über Mehrspurigkeit, Mittelstreifen und Parkbuchten nahezu unbegrenzt steigern lässt, ist notwendig und völlig normal geworden. Der Charakter der Stadt, welcher durch das organische Wachstum entstand und die Geborgenheit der engen Gassen, wie wir sie aus beliebten Altstädten kennen, gingen verloren. Vergleicht man das Stadtbild von Solingen aus dem Jahre 1929 mit dem heutigen Stadtbild ist genau dieser Wandel zu erkennen.

Wir müssen zwei Schritte zurück und einen nach vorne machen. Wir müssen das Ausmaß und die Breite der Straßen verringern. Der motorisierte Verkehr müsste somit in andere Räume zurückweichen. Diesen könnten wir als Folge dessen beispielsweise unterirdisch verlaufen lassen. Lockern wir zusätzlich die grobkörnige Bebauung der Stadtblöcke wieder auf, haben wir die Möglichkeit den zurückgewonnen Raum wieder neu zu nutzen. Die Stadt nachzuverdichten und neu zu beleben.

(7) Mobilität und städtische Dichte

Luke Paulsen

Ort der Installation: Hauptstraße 20-22, leeres Schaufenster - kurz vor dem Einzug eines neuen Mieters

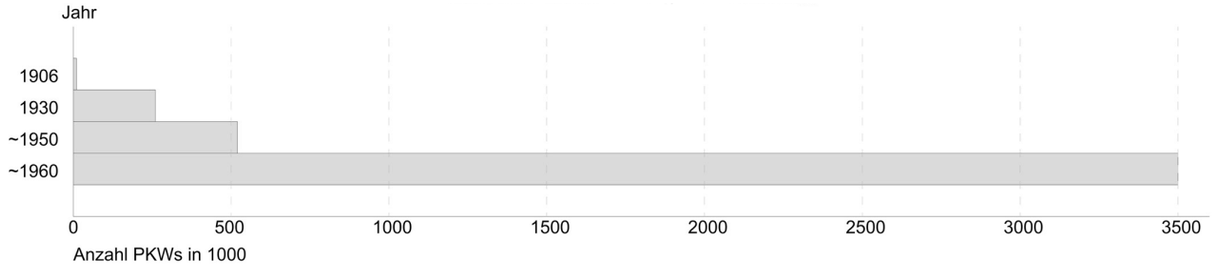


Abb.: Anzahl der PKW´s in Deutschland, eigene Darstellung; Quelle: statista.com

(7) Mobilität und städtische Dichte >> textliche Erläuterung:

Einfluss der Mobilität auf das Stadtbild

Zurück zum menschlichen Maßstab!

Luke Paulsen

Die Innovation des aufkommenden motorisierten Individualverkehrs hat in den letzten 100 Jahren, die Qualität und das Leben in der Stadt, sowie den Städtebau stark beeinflusst.
Das heutige Stadtbild deutscher Städte, welche durch die Nachkriegszeit beeinflusst sind, ist in jeder Stadt gleich. Breite lineare, mehrspurige Straßen mit einem Mittelstreifen, Parkbuchten und Bürgersteigen bilden die Haupterschließung. Diese führen, über schmalere Straßen, welche jedoch mindestens 9 Meter in Anspruch nehmen, bis vor ein Haus, auf einen Parkplatz, in ein Parkhaus oder in eine Tiefgarage.
In dieser Arbeit wird der Nachweis erbracht, dass sich durch die fortlaufende Entwicklung und stetig steigende Relevanz der Mobilität der Städtebau verändert hat. Städte werden nicht mehr im menschlichen Maßstab gebaut, sondern in dem des Autos. Im letzten Jahrhundert wurde der Straße und der damit zusammenhängenden Infrastruktur eine sehr hohe Priorität im Städtebau eingeräumt. Die Straße hat an vielen Stellen den Fußgängerverkehr verdrängt und so entstanden Fußgängerüberwege, Straßenunterführungen und -überführungen, Fußgängerbrücken oder als prägnantestes Beispiel Fußgängerzonen, um die Menschen im Alltag um den neuen Verkehr herum zu führen und sie vor ihm zu schützen.
Diese Infrastruktur des motorisierten Individualverkehrs nimmt einen Großteil des Stadtraumes ein, welcher nicht mehr für das städtische Leben, das Zusammenleben vieler Menschen auf einem engen Raum, in welchem sie ihrem Alltag möglichst effizient und problemlos nachgehen können, genutzt werden kann und über längere Fußwege, Abgase und Lärm die Lebensqualität in der Stadt verschlechtert.
Im Folgenden, wird am Beispiel von Solingen dieser Einfluss verdeutlicht und eine Möglichkeit aufgezeigt mit dieser Situation künftig umgehen zu können.

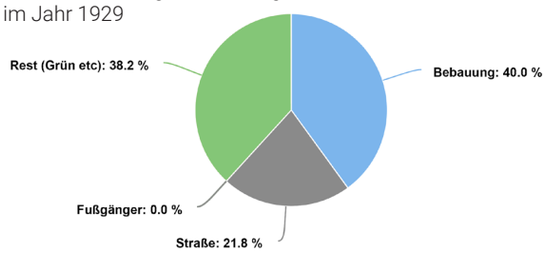
Solingen ist eine kreisfreie Großstadt in Nordrhein-Westfalen und liegt östlich von Düsseldorf.[1]
Die Stadt Solingen ist bekannt für ihre Schneidwarenindustrie, seit 1938 ist Solingen ein geschütztes Markenzeichen für Qualitätsmesser.[2] Aufgrund dessen trägt sie seit März 2012 den amtlichen Namenszusatz Klingenstadt.[3]

Die mehrmalige Zerstörung und der daraus resultierende Wiederaufbau der Stadt, vor allem der Innenstadt von Solingen haben, neben der sich stätig entwickelnden Mobilität, das Stadtbild und Organisation der Stadt oft verändert. Die prägnanteste Veränderung ist dabei auf die völlige Zerstörung im Zweiten Weltkrieg zurück zu führen.
Die Entwicklung der Mobilität äußert ihren Einfluss auf das Stadtbild und die Stadtplanung über die für den Verkehr deutlich größere in Anspruch genommene Fläche der verschiedenen Funktionen. Neben dem Hauptaspekt der Straße, welche für das vorherrschende Verkehrsmittel der aktuellen Zeit, dem Auto gebraucht wird, werden weitere Flächen und die Einteilung dieser notwendig. Es ist nichtmehr nur noch der Abstand zwischen zwei Gebäuden, welcher als Verkehrsfläche genutzt wird, sondern wie z.B. bei der Kölner Straße eine neue breite Straße durch einen Mittelstreifen getrennt, mit Fußgängerweg, Parkbuchten für den ruhenden Verkehr und einem Fahrradstreifen. Dieser Mittelstreifen wurde erst mit der Weiterentwicklung der Mobilität notwendig, um ein sicheres Überqueren der Straße zu gewährleisten, da der Fußgänger nicht mehr den primären Verkehr in der Stadt ausmacht.

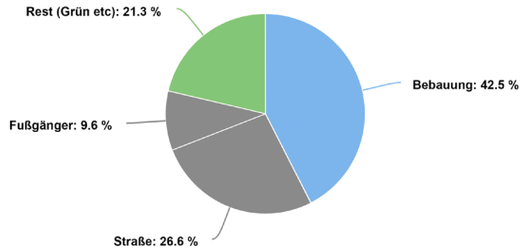
Zusätzlich zu den Parkbuchten wurden weitere Flächen nötig, um den ansteigenden Individualverkehr und den damit Ansteigenden Bedarf an Parkmöglichkeiten zu decken. Es wurden immer mehr Parkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen geplant und gebaut, welche den begrenzt vorhanden Stadtraum weiter reduzierten.
Die Entwicklung der Mobilität äußert ihren Einfluss auf das Stadtbild und die Stadtplanung über die für den Verkehr deutlich größere in Anspruch genommene Fläche der verschiedenen Funktionen. Neben dem Hauptaspekt der Straße, welche für das vorherrschende Verkehrsmittel der aktuellen Zeit, dem Auto gebraucht wird, werden weitere Flächen und die Einteilung dieser notwendig.
Im Jahr 1906 gab es nur etwa 10.000 Autos in Deutschland. Die Anzahl stieg bis 1930 auf 279.000 Autos an. Durch das Wirtschaftswunder stieg diese Zahl weiter an, am Anfang der 1950er Jahre waren es etwa 518.000 und zum Ende des Jahrzehnts bereits 3,5 Millionen Personenkraftwagen in Deutschland.[4]
Der allgemeine Einfluss des motorisierten Individualverkehrs auf das Stadtbild, vor allem auf die Dichte der Stadt, spiegelt sich auch im weltweiten Vergleich wider. Die am dichtesten besiedelte Stadt Deutschlands, ist München mit ca. 4.800 Einwohnern pro km² und die Indiens ist Morādābād mit ca. 34.150 Einwohnern pro km².[5]

1 vgl. Stadt Solingen, 2020, Die Solinger Stadtbezirke, in: solingen.de, https://www.solingen.de/de/inhalt/stadtbezirke/, letzter Zugriff: 18.07. 2022
2 vgl. Preuss, 2018, Solingen ist geschützte Marke seit 1938, in: Solinger Tageblatt, https://www.solinger-tageblatt.de/solingen/solingen-geschuetzte-marke-seit-1938-10053957.html, letzter Zugriff: 18.07.2022
3 vgl. RP ONLINE, 2012, Erste Namenzusätze für NRW-Städte genehmigt, in: rp-online.de, https://rp-online.de/nrw/panorama/erste-namenszusaetze-fuer-nrw-staedte-genehmigt_aid-13760231, letzter Zugriff: 18.07.2022
4 vgl. Statista Research Forum, 2000, Entwicklung der Anzahl der Kraftfahrzeuge in Deutschland 1906-59, in: Historische Anzahl an Kraftfahrzeugen und Personenkilometer nach Kfz-Typ in Deutschland in den Jahren 1906 bis 1959 , https://de.statista.com/statistik/daten/studie/249900/umfrage/historische-entwicklung-von-kraftfahrzeugen-in-deutschland/, letzter Zugriff: 18.07.2022
5 vgl. ATANANGO, 2022, Die 50 Länder mit dem meisten PKW der Erde, in: atanango.com, https://www.atanango.com/laendervergleich/meiste-pkws, letzter Zugriff: 18.07. 2022

Flächenverteilung in der Solinger Innenstadt im Jahr 1929



Flächenverteilung in der Solinger Innenstadt im Jahr 2022



		Flächenverteilung im Jahr **1929**	Flächenverteilung im Jahr **2022**
Betrachtete Gesamtfläche (m²)		62141	
Versiegelte Flächen zur Erschließung	Fußgängerzone (m²)	0	5940
	Straße (m²)	13.544	16.550
Bebaut (m²)		24.856	26.397
Rest - Grün etc (m²)		23.741	13.254

Die Anzahl der Personenkraftwagen in Deutschland liegt bei ca. 47,2 Millionen und in Indien bei ca. 10,8 Millionen.[6] Der Vergleich dieser Zahlen verdeutlicht, dass sich Städte in einem Land in dem jeder 2. Einwohner ein Auto hat anders entwickeln, als Städte in einem Land in dem nur jeder 130. Einwohner ein Auto hat, der Stadtraum ohne breite Straßen auskommt und dieser von mehr Menschen genutzt werden kann.

Solingen durchlebte den Neuaufbau, nach der völligen Zerstörung der Innenstadt im Zweiten Weltkrieg, genau zu der Zeit, als das Automobil während des Wirtschaftswunders exponentiell an Relevanz gewann.[7] Daher konnte und wollten die Planer der neuen Innenstadt den aufkommenden Anforderungen an die neue verkehrliche Infrastruktur entsprechen. Es wurden breitere Straßen mit Parkbuchten angelegt und ehemalige Plätze zwar gleich oder ähnlich verortet jedoch zum Teil zu Parkflächen umfunktioniert (vgl. Abb. 7 und 8).
Mit der Zeit wurden Parkhäuser errichtet und auch die neu entstandenen Kaufhäuser wurden mit zahlreichen Parkflächen versehen. Außerdem wurden zusätzliche Erschließungsflächen, ausschließlich für Fußgänger, umgesetzt. Die Gesamtheit dieser Flächen reduziert, auf Grund ihres hohen Platzbedarfs, den dem Menschen zur Verfügung stehende Raum der Innenstadt.
Der genauere Vergleich der Schwarzpläne der Innenstadt Solingens von 1929 und heute zeigt auf den ersten Blick eine komplette Veränderung des Stadtbilds und der Hierarchie in diesem.
Die grobe Verortung der Kirchen und Plätze sowie der Hauptverkehrsachsen sind bestehen geblieben. Das Stadtbild von 1929 weist eine feine Körnung der Bebauung auf, welches von vielen dünnen Straßen und Wegen durchzogen ist. Eine radiale Anordnung ist deutlich zu erkennen und auf die mit der Zeit, um die Kirche gewachsene Stadt zurückzuführen. Angefangen mit der Kirche haben sich immer wieder neue Ringe um den vorherigen gebildet und so eine dichte, nahezu organische Struktur, ähnlich wie die Jahresringe bei einem Baum, gebildet. Dies geschah um möglichst nah am Mittelpunkt, der Kirche und dem Markt zu leben und so kurze Wege für den Alltag zu schaffen.
Das nach der Zerstörung begründete und heute bestehende Stadtbild besitzt immer noch diesen Mittelpunkt, jedoch ist die umliegende Struktur gänzlich anders. Es herrscht eine viel grobkörnigere und geschlossener Bebauung vor. Die Gebäude stehen weiter auseinander und weisen einen wesentlich introvertierteren Charakter auf. Die Menschen benötigen, aufgrund des Autos, wesentlich mehr Platz bei der Fortbewegung zwischen den Häusern in der Stadt. Auch die fehlende Wendigkeit macht sich aufgrund der geradlinigen und kaum verwinkelten Straßen bemerkbar.
Der Tabelle ist zu entnehmen, dass sich die Flächen zur Erschließung nahezu verdoppelt hat, obwohl sich die Anzahl der Straßen verringert hat. Die bebaute Fläche ist Nahezu gleichgeblieben, was bedeutet, dass die Menschen nur mehr Platz für den Verkehr, auf Kosten des Freiraums benötigten, ohne einen Vorteil von mehr Wohnraum oder Arbeitsplätzen in der Stadt zu generieren. Deutlicher wird dies noch einmal, unter Berücksichtigung der Tatsache, dass ein Großteil dieses Freiraums aus Parkplätzen und Garagenhöfen im inneren der Wohnblöcke besteht.

Die Betrachtung beider Stadtbilder könnte vermuten lassen, dass es Städte für zwei verschiedene Lebewesen sind. Ganz abwegig ist dies nicht, die Stadt von 1929 ist vom Menschen für den Menschen gebaut worden und die Stadt von 1972 vom Menschen für das Auto.

Literaturverzeichnis

- Stadt Solingen, 2020, Die Solinger Stadtbezirke, in: solingen.de, https://www.solingen. de/de/inhalt/stadtbezirke/, letzter Zugriff: 18.07. 2022
- Preuss, 2018, Solingen ist geschützte Marke seit 1938, in: Solinger Tageblatt,

6 vgl. Laenderdaten, 2022, Ländervergleich Indien-Deutschland, in: Laenderdaten.info, https://www.laenderdaten.info/laendervergleich.php?country1=IND&country2=DEU, letzter Zugriff: 18.07. 2022
7 vgl. Stiftung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, 2014, Motorisierung, https://www.hdg.de/lemo/kapitel/geteiltes-deutschland-gruenderjahre/wirtschaft-und-gesellschaft-im-westen/motorisierung.html, letzter Zugriff: 20.09. 2022

https://www.solinger-tageblatt.de/solingen/solingen-geschuetzte-marke-seit-1938-10053957.html, letzter Zugriff: 18.07.2022
- RP ONLINE, 2012, Erste Namenzusätze für NRW-Städte genehmigt, in: rp-online.de, https://rp-online.de/nrw/panorama/erste-namenszusaetze-fuer-nrw-staedte-genehmigt_aid-13760231, letzter Zugriff: 18.07.2022
- Klingenstadt Solingen, 2022, Fotos Gestern und Heute - Mitte, Alter Markt, in: geoportal.solingen.de, https://geoportal.solingen.de/buergerservice1/ol3/sg_layout.html?gui=histo, letzter Zugriff: 18.07.2022
- Statista Research Forum, 2000, Entwicklung der Anzahl der Kraftfahrzeuge in Deutschland 1906-59, in: Historische Anzahl an Kraftfahrzeugen und Personenkilometer nach Kfz-Typ in Deutschland in den Jahren 1906 bis 1959 https://de.statista.com/statistik/daten/studie/249900/umfrage/historische-entwicklung-von-kraftfahrzeugen-in-deutschland/, letzter Zugriff: 18.07.2022
- ATANANGO, 2022, Die 50 Länder mit dem meisten PKW der Erde, in: atanango.com, https://www.atanango.com/laendervergleich/meiste-pkws, letzter Zugriff: 18.07. 2022
- Laenderdaten, 2022, Ländervergleich Indien-Deutschland, in: Laenderdaten.info, https://www.laenderdaten.info/laendervergleich.php?country1=IND&country2=DEU, letzter Zugriff: 18.07. 2022
- Stiftung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, 2014, Motorisierung, https://www.hdg.de/lemo/kapitel/geteiltes-deutschland-gruenderjahre/wirtschaft-und-gesellschaft-im-westen/motorisierung.html, letzter Zugriff: 20.09. 2022

Montage der im Schaufenster gezeigten Videos

Die Innen-Stadt braucht Veränderung. Solingen braucht Veränderung. Doch welche Veränderung ist nötig, um die Innenstadt wieder mit Leben zu füllen? Bürger und Touristen anziehen und Solingen wieder zu einer lebenswerten Stadt formen.

Wir sind zu einer Zeit geboren, in der es normal war, sich draußen zum Spielen und Essen zu verabreden. Doch zu jetzigen Zeitpunkt trifft man nur vereinzelt auf Menschen in der Solinger Innenstadt. Ziel ist es, die Stadt mit Aktivitäten zu füllen.

Die Überdimensionierung der Einkaufsstraßen bieten nicht nur reichlich Raum, sondern Sport ist hier Merkmal Nummer 1.

Sie eignen sich mit ihrer Steigung perfekt, um Skateboard- oder Parcoursanlagen anzulegen. Fitnessgeräte werden installiert. Freie Wände sowie Leerstände werden für Ballsportarten genutzt. Durch den Aufbau von verschiedenen Sportstattonen bekommt die Einkaufsstraße eine komplett neue Topografie und Atmosphäre. Jung und alt sollen Spaß an Solingen haben.

Durch Kletterwände und Verweilstandorte auch einige Meter über der Innenstadt wird eine Bewegung ist etwas, was in unserer Natur liegt.

Aufregende neue Perspektive geboten. Das Überraschende und Neue bildet einen Gegenraum zum Alltäglichen und die Absurdität wird zur Attraktion. Man fordert die Menschen mit dem besonderen Angebot auf, aktiv zu erleben und Neues auszuprobieren. Der Stadtkern bekommt einen wiedererkennungswert und eine neue Identität, wodurch er die Aufmerksamkeit auch von außerhalb auf sich zieht. Welche Familie verbringt hier nicht gerne einen schönen Tag? In der Erlebnisstadt Solingen!

(6) Active Public Space

Eileen Genel

Ort der Installation: Hauptstraße 17, leeres Schaufenster eines ehemaligen Sportwarengeschäfts

(8) Mobilität und städtische Dichte >> textliche Erläuterung:

Active Public Space

Sportstadt Solingen

Eileen Genel

Einleitung

Die Auswirkung sterbender Innenstädte in den letzten Jahren trifft auch besonders auf Solingen zu. Das Ziel ist Solingen ein Zukunftsvision zu bieten, die ihre Innenstadt eine andere Struktur bietet und sie wieder mit Leben zu füllen. Das Thema „Beyond Shopping" hat uns das letzte Semester in unseren Analysen und Diskussionen begleitet. Unter verschiedenen Aspekten haben wir analysiert, was eine Innenstadt kennzeichnet, wie man sie verbessern kann und welche Erlebnisse und Ereignisse sie prägen. In dieser Arbeit wird der Entwurf „active public space" beschrieben in Hinsicht auf die Veränderung der Innenstadt, um herauszufinden, ob Solingen als Sportplatz, den Einzelhandel ersetzen kann.

Zielsetzung

In dieser Arbeit wird eine mögliche Intervention behandelt, die Solingen zu einem Sportpark erklärt und die aktive Bewegung in der Innenstadt fördert. Der Einstieg in diese Idee entstand durch die Erkenntnis, dass Solingen zunächst auf ihren öffentlichen Raum analysiert werden muss. Durch die Analyse wird festgestellt, welche Aspekte den Platz und die Möglichkeiten bieten, um Veränderungen statt finden zu lassen. Gibt es bereits Standorte, Straßen und Wege, die wieder in den Fokus gesetzt werden können. Auch historische Elemente bieten Anziehungsorte, die durch Zusätze reaktiviert werden können. In anderen Ländern wird das Thema „Sport" bereits genutzt, um Bürger und Touristen zu Aktivität aufzufordern. Lyon, Frankreich hat eine App entwickelt „enform@Lyon", die dafür da ist, ihre BürgerInnen zu sportlichen Aktivitäten zu motivieren. Sie arbeitet verschiedene Stationen in der Innenstadt ab, an welchen Sportgeräte und Challenges aufgebaut sind, die man bearbeiten kann. Auch Touristen hat diese Attraktion mittlerweile angezogen.[1] Der Publikumsmagnet entsteht durch den Kontrast zur 1 umliegenden Stadtlandschaft. Das Überraschende und Neue bildet einen Gegenraum zum Alltäglichen und die Absurdität wird zur Attraktion. Man fordert die Menschen mit dem besonderen Angebot auf, aktiv zu erleben und Neues auszuprobieren. Der Stadtkern bekommt Wiedererkennungswert und eine neue Identität, wodurch sie die Aufmerksamkeit auch von naheliegenden Städten auf sich zieht. Um Solingen eine neue utopische Perspektive zu bieten, ist es zunächst erforderlich, die Angebotsstruktur zu untersuchen. Darüber hinaus müssen Erkenntnisse über die Topografie, sowie die Eingangssituationen der Innenstadt erfasst werden.

Solingens Standorte und ihre Möglichkeiten

Solingens Innenstadt bietet bereits viele Standorte, die sich für einen lohnenswerten Aufenthalt eignen. Der alte Markt, der Frohnhof und die Stadtkirche stehen im Mittelpunkt der Stadt. Trotz ihrer Geschichte bekommen die Plätze zu wenig Aufmerksamkeit. Erst im Rahmen von „City 2013" wurde eine Neugestaltung mit

1 **Lyon.fr**: enform@Lyon

neuen Bodenbelag des Alten Markts in Angriff genommen.[2] Zusammen mit dem Fronhof bildet der Alte Markt einen der ältesten Punkte in der Solinger Innenstadt.[3] Mit ihren Cafés und Eisdielen bietet der Platz eine idyllische Atmosphäre zu verweilen. Der Fronhof, der zeitlang auch als Parkplatz diente, stellt die Verbindung zwischen dem alten Markplatz und der evangelischen Stadtkirche und somit dem Kirchplatz da. 1954 wurde die Kirche fertiggestellt, nachdem sie im zweiten Weltkrieg vollständig zerstört wurde.[4] Auf dem davor liegenden Kirchplatz hat man schon immer Erlebnisse gesammelt. Viele Bürger erinnern sich an den Kirchplatz, welcher als Spielplatz fungierte. Dort haben schon immer Kinder gespielt. Es wurde Völkerball gespielt und Rollschuh gefahren.[4] Mit Hinsicht auf die Topografie ist festzustellen, dass sich die wichtigen Aufenthaltsflächen auf unterschiedlichen Ebenen, jedoch nebeneinander in der Innenstadt befinden. Ziel ist ihre historischen Aspekte durch neue aufregende Situationen zu reaktivieren, um ihnen in Zukunft eine neue Perspektive zu bieten.

Intervention

Die Intervention beruht auf dem Thema „active public space" und handelt davon, die historisch geprägten Standorte auf der Karte spielerisch miteinander zu verbinden und die Überdimensionierung der Straßen und Wege für die Reaktivierung der Stadt zu nutzen. Die vorhandenen Räume der Innenstadt sollen bewahrt und ausgebaut werden. Die Plätze können neu gestaltet werden und somit wieder in ihrem alten Zweck als „Spielplatz" fungieren. Außerdem stehen sie in Verbindung mit kulturellen historischen Ereignissen, die an die Geschichte Solingens erinnern und ziehen das Leben wieder in die Innenstadt. Die öffentlichen Plätze werden mit ihrer Wichtigkeit erneut in den Vordergrund gestellt und ziehen durch die extreme Umwelt Bebauung ihre Bewohner und neue Touristen an. Durch die Corona Pandemie betreibt die Gesellschaft wenig bis gar keinen Sport mehr. Die Lebensqualität der Menschen verschlechtert sich und ihre Zeit wird meist für den Konsum digitaler und sozialer Medien genutzt.[4] Um den entgegen zu wirken und die Aktivität zu fördern, könnte Solingen in eine utopisch aktive Stadt umgewandelt werden, indem die Wege und Plätze die Aktivität spielerisch fördern. Es sollen möglichst viele Sportarten und Freizeitaktivitäten angeboten werden, um möglichst verschiedene Altersgruppen anzuziehen, sodass auch die jüngeren Generationen die Beziehung zu ihrer Heimatstadt nicht verlieren. Das Ziel ist die ehemalige Fußgängerzone in einen Sportpark zu verwandeln. Vor der Planung einer Outdoor- Fitnessanlage muss zunächst ermittelt werden, an welcher Ausstattung es benötigt, welcher Bedarf besteht und welche Zielgruppen aktiviert werden können bzw. sollen.[4]

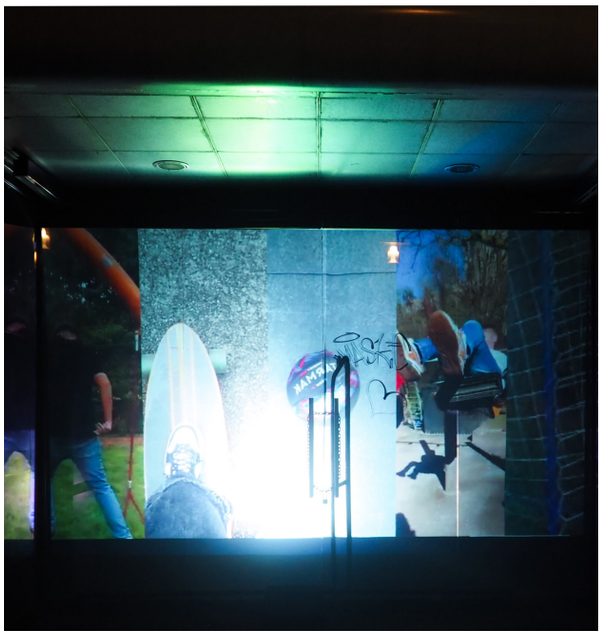
Zeiht man nun möglichen Standorten für Outdoor anlagen in Betracht, bezieht sich die erste Planung auf die Haupt- bzw. ehemalige Einkaufsstraße. Diese Straße bietet nicht nur reichlich an Raum, sondern eignet sich mit ihrer Steigung perfekt um Skateboard-, sowie Parcouranlagen anzulegen. Bewegungsparcours werden größtenteils in urbanen Gebieten errichtet. Dafür werden Fitnessgeräte installiert. Sie dienen nicht nur zum Kraftaufbau, sondern fördern auch die Ausdauer und Motorik.[4] Bodenbelege müssen dementsprechend Fallorientiert gewählt werden. Unter den jeweiligen Stationen befinden sich abwechselt zur bestehenden Pflasterung Gummiböden. Um die von Hauptstraße zum Kirchplatz sowie altem Markt herzustellen, müssen vor allem diese Verbindungsstellen betont und mit Attraktion gefüllt werden. Dadurch, dass beide dieser Plätze Parallel jedoch auf einem anderen Höhenniveau liegen, eignen sich die hochführenden bestehenden Treppen bereits als Anhaltspunkt. Jung und alt soll Spaß an Solingen haben. Bewegung ist etwas, was in unserer Natur liegt. Durch Kletterwände und Verweilstandorte auch einige Meter über der Innenstadt wird eine aufregende neue Perspektive geboten.

Fazit

Das vorliegende Konzept ist eine utopische Umgestaltung der Solinger Innenstadt. Diverse Freizeitangebote werden geschaffen, physische Aktivität wird zum Attraktor, die Bürgerinnen anzieht, um die Stadt in Zukunft zu erleben und zu genießen. Wichtige Standorte werden reaktiviert und fordern damit auch die Auseinandersetzung der kulturellen und geschichtlichen Aspekte. Physische Aktivität liegt in der Natur des Menschen, welche durch den vereinfachten Konsum von zu Hause leidet. Sollte dieses Konzept umgesetzt werden, wird Bewegung und soziale Interaktion neu gefördert.

---

2 **Solinger Tageblatt:** Solingen früher und heute: Der „Alter Markt"
3 **Uwe Vetter (2013):** Alter Markt wird ein „Platz mit Flair"
4 **Thomas Kraft (2015):** Am Fronhof haben Solinger mit den Pastoren-Kindern gespielt.



Literaturverzeichnis

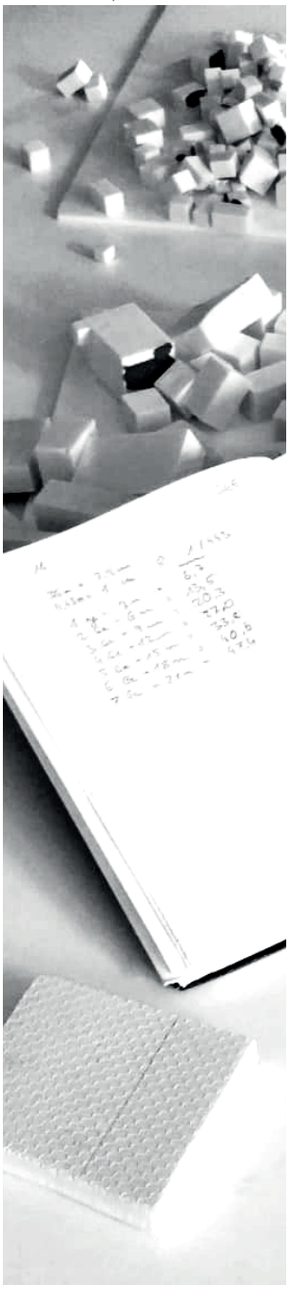
Spiegel (2021): Jedes siebte Innenstadtgeschäft könnte auf Dauer leer stehen. In: Spiegel.de Verfügbar unter: < https://www.spiegel.de/wirtschaft/einzelhandel-jedes-siebte-innenstadtgeschaeft-koennte-auf-dauer-leer-stehen-a-645fdacd-dd14-44c2-b1f6-900e95cd1c95. >. Abgerufen am 17.07.2022
Lyon.fr: enform@Lyon. Verfügbar unter: < https://www.lyon.fr/sport/la-pratique-du-sport-auquotidien/enformlyon. >. Abgerufen am 17.07.2022
Solinger Tageblatt: Solingen früher und heute: Der „Alter Markt". In: Solinger Tageblatt Verfügbar unter: < https://www.solinger-tageblatt.de/solingen/solingen-frueher-heute-altermarkt-3922773.html >. Abgerufen am 17.07.2022
Uwe Vetter (2013): Alter Markt wird ein „Platz mit Flair". In: RP-Online Verfügbar unter: < https://rp-online.de/nrw/staedte/solingen/alter-markt-wird-ein-platz-mit-flair_aid-14990163 Abgerufen am 17.07.2022
Thomas Kraft (2015): Am Fronhof haben Solinger mit den Pastoren-Kindern gespielt. In: Solinger Tageblatt Verfügbar unter: < https://www.solinger-tageblatt.de/solingen/fronhof-pastoren-kinderngespielt-5492489html. >. Abgerufen am 17.07.2022
Jochen Rabe (2021): CORONA-PANDEMIE: EFFEKTE UND FOLGEN FÜR SPORT UND BEWEGUNG. In: Rennrad: Das Magazin Verfügbar unter: < https://www.radsport-rennrad.de/allgemein/corona-pandemie-effekte-leitartikel/ >. Abgerufen am 17.07.2022
Sportplatzwelt: Das Sportplatzwelt-ABC: Urban Sports. Verfügbar unter: < https://www.sport-platzwelt.de/fachwissen/38804/das-sport-platzwelt-abc-urban-sports >. Abgerufen am 17.07.2022

Montage der im Schaufenster gezeigten Videos

Innenstadt BEYOND SHOPPING - Konkrete Utopien für Solingen //

>> Bestandsaufnahme

>> Workshop Innenstadt



>> Kunst <> Stadt

>> Konsumverhalten

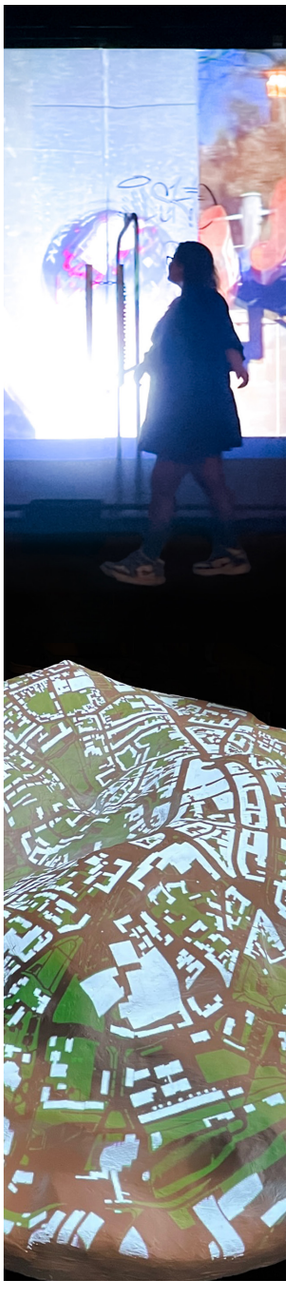
Wintersemester 2021/22 und Sommersemester 2022

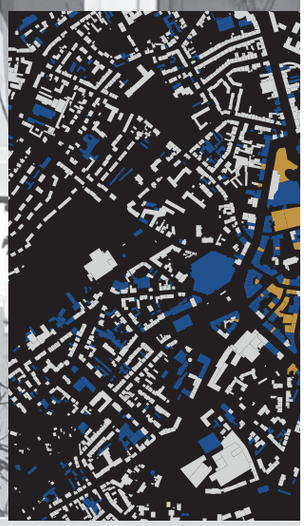
>> Kommunikationsformen

>> Topografiemodell

>> Aufbau in Solingen

>> Ausstellung





Innenstadt BEYOND SHOPPING -
Konkrete Utopien für Solingen

Studio Experimentelles Entwerfen im WS 2021/22 + SoSe 2022
Lehrstuhl Konstruieren und Entwerfen - Ariane Dehghan
Labor für Virtual und Mixed Reality - Thomas Klemmer

Eileen Genel, Finn Gundermann, Kenya Magdziak,
Luke Paulsen, Elisabeth Schmitz, Ronja Trapp
Ausstellung realisiert mit freundlicher Unterstützung der
Stadtentwicklungsplanung der Stadt Solingen

Bergische Universität Wuppertal
Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen
Lehrstuhl für Konstruieren und Entwerfen, Prof. Ulrich Königs
Ariane Dehghan I Ela Dippel I Frauke Nitsche
Pauluskirchstr. 7, 42285 Wuppertal / Deutschland