

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (<http://www.ub.tuwien.ac.at>).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (<http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/>).

DIPLOMARBEIT

STADTRECYCLING

- Revitalisierung des Güterbahnhofes Nákladové nádraží in Prag -

ausgeführt zum Zwecke der Erhaltung
des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs
unter der Leitung von

Ao.Univ.Prof. Dr.phil. Gerhard Stadler

E251 - Institut für Kunstgeschichte, Bauforschung und Denkmalpflege

Fachgebiet Industriearchäologie

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Patrick Neudorfer

0326157

Wolfganggasse 34/5

1120 Wien

Wien, am 09.06.2011

A TRIBUTE TO MIRALO

Ich erkläre hiermit, dass ich die vorliegende Diplomarbeit selbständig angefertigt habe. Die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken sind als solche kenntlich gemacht. Die Arbeit wurde bisher weder in gleicher noch in ähnliche Form einer anderen Prüfungsbehörde vorgelegt und auch noch nicht veröffentlicht.

Vorname, Nachname: Patrick Neudorfer

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT	04
EINLEITUNG	05
A _ GRUNDLAGEN	07
A.A _ Die Werte in der Denkmalpflege	09
A.B _ Stadtreycling	19
A.C _ Prag	23
A.C.A _ Industriegeschichte	24
A.C.B _ Gegenwart	25
A.C.C _ Das industrielle Erbe	27
A.D _ Industriekultur	29
B _ NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV	31
B.A _ Der Beginn von <i>Nákladové nádraží Žižkov</i>	36
B.B _ Baustruktur	36
B.C _ Die Bedeutung von <i>Nákladové nádraží Žižkov</i>	40
B.D _ Heute - Abbruchsdebatte	42
C _ STÄDTEBAULICHE ANALYSE	45
C.A _ Analyse - Raumkörper	47
C.A.A _ Lage im Stadtgefüge	49
C.A.B _ Anbindung an die Stadt	51
C.A.C _ Mobilität	53
C.A.D _ Aufenthaltsqualität	55

C.B _ Analyse - Baukörper	57
C.B.A _ Urbane Infrastruktur	59
C.B.B _ Öffentlich / Halböffentlich / Privat	61
D _ NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV - NEU	63
D.A _ Motivation	65
D.B _ Konzept	67
D.C _ Ein neuer Stadtteil	71
D.C.A _ Nutzungen der Gebäude	71
D.C.B _ öffentlicher Raum	73
D.D _ Kulture nádraží Žižkov	75
D.D.A _ Nutzungen des Kulturbahnhofs	75
D.D.B _ Konzeptplan	77
D.D.C _ Grundrisse	81
D.D.C _ Schnitte / Ansichten	87
D.D.E _ Illustrationen	93
E _ SCHLUSSBEMERKUNG	98
BIBLIOGRAPHIE	99
Literaturverzeichnis	99
Internetquellen	102
Abbildungsverzeichnis	103
ANHANG	105

*„Die Baugeschichte ist voll von ...
Metamorphosen von Bauwerk und Stadt.
Übrig blieb immer das, was sich
gegenüber Veränderungen der Benutzung
als elastisch erwies, was sich im
städtebaulichen Kontext behauptete und
eine vom engen Zweck losgelöste baukünstlerische
Qualität besaß.“*

Max Bächer, 1981

VORWORT

In vielen europäischen Städten stehen heute ehemalige Militär-, Industrie- und Eisenbahnareale im Fokus der städtebaulichen Erneuerung. Der Wandel dieser Areale aus dem Industriezeitalter des 19. und 20. Jahrhunderts zu zentrumsnahen Stadtentwicklungsgebieten birgt zugleich große Risiken und Chancen. Gerade die ehemals von der Bahn betriebenen Flächen wie Güterbahnhöfe allesamt ihrer Verschubflächen und diverser Betriebswerke in zentraler städtischer Lage, bieten aussichtsreiche Perspektiven zur Stärkung und Aufwertung der kommunalen Strukturen. Nachhaltiger Städtebau wird somit auch zur Frage zukunftsfähiger Bodenpolitik. Dabei sollte die oberste Priorität die Reduzierung des Flächenverbrauches haben. Grund und Boden sind als Ressource begrenzt sind und müssen daher für künftige Generationen bestmöglich und sparsam verwendet werden. In diesem Sinne bietet die Verwendung von brachen Stadtflächen die vielversprechendsten Möglichkeiten. Jedoch stößt man dabei auf die Frage mit dem Umgang der vorhandenen, oftmals historisch wertvollen Baustrukturen. Viele Projekte negieren die vorhandenen Strukturen, anstatt sie aufzunehmen und damit zu arbeiten. Fast immer sind es auch ökonomische Zwänge die es nicht zulassen, sich mit den Potentialen des Bestandes tiefer auseinanderzusetzen.

In meiner Diplomarbeit möchte ich die Möglichkeiten, welche die Wiederverwertung von Stadtbrachen bieten, anhand eines konkreten Beispiels betrachten. Dazu habe ich mich auf der Suche nach einem Planungsgebiet in die Hauptstadt der Tschechischen Republik begeben. Prag schien mir aufgrund seiner Geschichte die perfekte Stadt meine Vorstellung, altes Industriegut in seine urbane Umgebung einzubinden.

Der 1936 eröffnete Güterbahnhof *Nákladové nádraží Žižkov*, samt dem umliegenden Betriebsareal hat bei einem meiner vielen Streifzüge durch Prag mein Interesse geweckt. Schnell erkannte ich das außerordentliche Potential dieser Anlage mit hervorragender städtischer Anbindung. Umso erstaunter war ich über die seit Jahren anhaltende Diskussion, was mit dem leerstehenden Bau in Zukunft geschehen soll.

Herausgekommen ist eine Arbeit, welche sich mit der Frage nach dem Umgang mit Baudenkmalern auseinandersetzt. Im Spannungsfeld zwischen Verödung, Konservierung und Abriss habe ich eine Möglichkeit einer zukunftsreichen Entwicklung gesucht. Das Projekt soll die Metamorphose vom Zweckbau zum Kulturgut, von der Brache zur Stadt, vom leeren Raum zu einem belebten Stadtquartier des 21. Jahrhunderts zeigen. Ziel ist es, unter der Erhaltung der denkmalschutzwürdigen Bausubstanz das Potential seiner Strukturen zu zeigen, zu stärken und somit die Wichtigkeit des historischen Baus zu unterstreichen.

Ich hoffe mit meiner Arbeit dem Ziel, welches im Erhalt des Bahnhofes *Nákladové nádraží Žižkov* liegt, einen entscheidenden Schritt näher gekommen zu sein.

GENDER-KLAUSEL

Aus Gründen der Textökonomie und der leichteren Lesbarkeit werden in der vorliegenden Arbeit weibliche Formen nicht explizit angeführt. An dieser Stelle wird jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sich alle personenbezogenen Formulierungen grundsätzlich gleichermaßen auf Frauen und Männer beziehen.

EINLEITUNG

Die Auseinandersetzung mit vorhandener Baustruktur wird in Zukunft eine immer wichtigere Rolle in der planerischen Tätigkeit von Architekten einnehmen. Eine Zerstörung der historischen Bausubstanz kann nicht nur aus volkswirtschaftlicher Sicht nicht hingenommen werden. Auf den Erhalt unserer gebauten Umwelt sollte, sofern es sich um qualitativ hochwertige Baustrukturen handelt, ein großes Augenmerk gelegt werden. Es handelt sich hierbei meist um Kulturgüter, architektonische Zeitzeugen, welche unseren täglichen Lebensraum bereichern. Somit ist die Umnutzung und Neugestaltung alter Gebäude nicht nur ein ökonomisch wichtiger Bestandteil, sondern bereichert das Habitat der Menschen und wertet es auf. Der bestehenden Bausubstanz sollte bei jedem hochwertigem Entwurf mit dem nötigen Respekt begegnet werden. Respekt, um die Qualitäten des Bestandes herauszustreichen und zu fördern. Aber auch Mut, um seine Schwächen zu erkennen und zu beseitigen. Somit soll es nicht nur gelingen Kosten zu sparen, ‚Bauen im Bestand‘ liefert auch einen wichtigen Beitrag zum Erhalt architektonischer Baukultur und steigert quasi nebenbei meist noch die Akzeptanz eines Projektes in der Bevölkerung. Die Angst, bzw. die Berührungsängste welche Architekten oft aufweisen, wenn sie das Gefühl haben sich in das Korsett ‚Bestand‘ zwängen zu müssen, ist unbegründet. Das beengende Korsett kann beim richtigen Umgang auch als ein stützendes Gerüst gesehen werden. Ein Gerüst, um das man sich auch frei entfalten kann. Somit wird der Bestand nicht zur beklemmenden Einschränkung, sondern ist die Stütze auf welcher der architektonische Entwurf ruht. Beim Thema ‚Bauen im Bestand‘ stellt sich immer wieder die Frage, in welcher Gestalt das ‚Neue‘ dem ‚Alten‘ gegenübertritt. Weder das plumpe Imitieren des ‚Alten‘, noch das bloße Anstöpseln von ‚modernen‘ Formen können die richtigen Antworten auf diese schwierige Frage sein. Viele bereits realisierte Projekte zeigen mit dem Versuch das ‚Alte‘ zu interpretieren und weiterzudenken den richtigen Weg vor. ‚Neues‘ sollte stets deutlich vom ‚Alten‘ ablesbar sein. Das verwenden von alten Formen für neue Bauteile ist verpönt und gilt als nicht aufrichtig, Plagiat oder Abklatsch. Architekten und Denkmalpfleger sprechen in dem Zusammenhang auch gerne von einer *Fügung der Bauteile, vom Aufeinandertreffen der Zeitschichten*⁰¹.

Es geht um die richtige Balance. Denn es ist auch zu beachten, den Raumeindruck als homogen erscheinen zu lassen. Es macht wenig Sinn, jedes noch so kleine Implantat in Szene zu setzen und somit Unruhe in einen Raum zu bringen. Die Ausgewogenheit, in welcher nicht jeder ausgetauschte Ziegelstein als ‚neu‘ ins Auge springt und der Ehrlichkeit der Veränderung ist mitunter schwierig. Dabei geht es natürlich auch um die Frage, welche Aussage ein Bauwerk treffen soll?

Viele Entwürfe, allem voran jene von Carlo Scarpa⁰², setzten auf maximalen Gegensatz zum Bestand. Durch die Kontrastwirkung können sich Alt und Neu gegenseitig aufwerten. Mit solch einer Inszenierung gelingt die Schärfung des Blickes auf wesentliche Details. Nicht architektur-affine Nutzer können oftmals Gebäude welche nur über sich selbst, also deren Bauweise, Konstruktion und Struktur, ‚sprechen‘, nicht verstehen und werden somit auch nicht gemocht. Es ist also die Aufgabe des Architekten ein einheitliches Erscheinungsbild zu schaffen. Ein homogenes Raumbild welches sich nicht aufzwingt und dezent im Hintergrund bleibt soll den Nutzer mehr überzeugen als die Betonung des Bruches und der Fuge zwischen Alt und Neu. Mit der Einfügung neuer Elemente als simple Kopie verkümmert jedoch jede Bausubstanz zur Nostalgie-Architektur. Dieser Abklatsch verhindert die Weiterentwicklung von Baukultur und bedeutet einen kulturellen Stillstand. Es ist also nötig, sich mit einer differenzierten, subtilen Neuinterpretation des Alten zu beschäftigen. Kontinuität statt Kontrast, Übergang statt Bruch lautet das neue Kredo.⁰³

Es stellt sich die Frage, wie es in Zukunft möglich sein wird, alte Baustrukturen qualitativ hochwertig zu revitalisieren. Wie geht man mit Gebäuden mit geringerer bauhistorischer Relevanz um? Inwieweit darf die vorhandene Bausubstanz verändert werden ohne den speziellen Charakter eines Gebäudes zu zerstören? Wo liegt die Grenze zwischen anbiedernder Mimikry und überheblicher Distanz, zwischen der plumpen Replikation und der weiten Kluft von Alt und Neu? Mit der Richtigen Antwort kann ein neuer Weg zwischen Kontrast und Kopie beschritten werden. Ein Weg des Respekts zur Geschichte und des Mutes zur Zukunft.

01 Schönwetter, 2009: S. 23

02 siehe FIG 01

03 vgl. Schönwetter, 2009: S. 23 f.



FIG 01 // Carlo Scarpa // Gipsoteca Canoviana, Possagno // 1955-1957 //

A _ GRUNDLAGEN

A.A _ DIE WERTE IN DER DENKMALPFLEGE

Jeder von uns kennt die vielzitierte Wegwerfgesellschaft in der ein Neukauf billiger ist als die Reparatur. Jedem ist es schon passiert, dass Handy, Fernseher oder Computer nicht mehr funktionieren. Reparieren lohnt sich oft nicht mehr. Meistens findet man auch niemanden der diese Dienstleistung überhaupt anbieten würde. Mit einer Neuanschaffung kann man darüber hinaus auch dem Wunsch nachkommen ‚modern‘ zu sein. Man ist mit einem Neukauf wieder am Puls der Zeit und kann sich über ihn im sozialen Geflecht neu profilieren. Den selben Umgang pflegt unsere Gesellschaft auch mit alter Bausubstanz. Nach und nach verfällt ein Gebäude. Die Leistungsfähigkeit, gemessen an Nutzung und Auslastung, lässt nach. Die Optik entspricht nicht mehr den Wünschen der Nutzer. Abnutzungsspuren lassen auch ein architektonisch anspruchsvolles Haus ‚alt‘ erscheinen. Dies führt schlussendlich dazu, dass Maßnahmen der Veränderung am Gebäude vorgenommen werden müssen. Eine der radikalsten Veränderungen ist der Abriss und anschließende Neubau. Die geburtenstarken Jahrgänge der 1960er Jahre sind u.a. mit den Begriffen wie Ölkrise, autofreier Sonntag und Ressource groß geworden. Die Rohstoffknappheit in den 1970er Jahren zwang, auch auf breiter Ebene, zu einem Nachdenken über ‚Bestand‘. Schlagwörter wie Ressourcen, Nachhaltigkeit und Effizienz waren plötzlich in aller Munde. Eigentlich im Bezug auf die Energieversorgung verwendet, wurden diese Begriffe bald auch in Bereich der Architektur angewandt. Man begann, auch abseits der repräsentativen und offensichtlich geschichtsträchtigen Bauten, sich zusehends auf Bestehendes zu besinnen. Abriss und Neubau soll es in der Architektur und im Städtebau auch weiterhin geben. Doch allein schon durch die breite Diskussion über den Bestand erhält das ‚Alte‘ eine positive Qualität. Das führt in der Bevölkerung zu einer neuen Wahrnehmung. Mit einem Mal hat das ‚Alte‘ wieder einen Wert. Bestehende Bausubstanz wird als eine Ressource betrachtet und vor deren Verlust gewahrt. Ist ein vorhandenes Gebäude erst einmal abgerissen, ist es für immer verloren. Diese Erkenntnis ist zwar einfach zu verstehen, bedurfte aber Zeit sich durchzusetzen. Bestehende Gebäude werden heute mit immer größerer Aufmerksamkeit behandelt. Es scheint Paradox das, je moderner wir sein wollen, die Sehnsucht nach unserer Geschichte größer wird. Unsere historischen Spuren zu wissen vermittelt uns Geborgenheit, Sicherheit und Vertrauen. Im Wandel der Zeit steht historisches für Kontinuität. Gewachsene Stadträume und historische Bausubstanz kompensieren die Schnelllebigkeit der Zeit und entschleunigen unseren Alltag.⁰⁴

Der Umgang mit historischen Spuren ist sprechend für eine Gesellschaft. Ob ihr eigenes kulturelles Erbe geschätzt und bewundert oder ignoriert und vergessen wird, zeigt die Werterhaltung einer Gesellschaft gegenüber ihrer Vergangenheit. Die Werte für diese Haltung haben aber einen prozesshaften Charakter und erfahren durch einen Wandel der Zeit auch immer wieder Veränderungen. Denkmale werden erst durch die spezielle Wahrnehmung und die Benennung als solche zu Objekten besonderer Bedeutung. Im Bezug auf die Denkmalpflege heißt das, dass auch sie sich ihrer Werte im klaren sein muss. Eine solche Definition und das Verhältnis gegenüber der historischen Bausubstanz ist unerlässlich für einen fundierten Umgang mit unserer gebauten Umwelt.

04 vgl. Weiß, 2000: S.18 ff.

VON RUSKIN ÜBER RIEGL BIS HEUTE

Sucht man nach dem Ursprung und der Erklärung unseres Denkmalverständnis im 21. Jahrhundert, so stößt man unweigerlich auf die Zeit um 1900 und die Schriften des Wiener Kunsthistoriker Alois Riegl⁰⁵ (* 1858; † 1905). Er begann seine Bemühungen um die Denkmalpflege im Jahr 1902 als Redakteur der *Mitteilungen der K. K. Zentral-Kommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale*. Als Nachfolger des verstorbenen Karl Lind, wurden Riegl und der Archäologe Wilhelm Kubitschek berufen, die Redaktion der periodisch erscheinenden Mitteilungen zu übernehmen. Unter der Leitung des Präsidenten der Zentral-Kommission, Josef Freiherr von Helfert, brachten sie zusammen die dritte Folge der Publikationsreihe heraus. Seit 1856 erschienen diese, der Archäologie, Kunstgeschichte und Denkmalpflege gewidmeten Schriften, in regelmäßiger Folge und waren somit die ältesten kunsthistorisch-denkmalflegerischen Lektüren des deutschen Sprachraumes. Obendrein oblag es den beiden wissenschaftlichen Redakteuren auch, das *Jahrbuch der K. K. Zentral-Kommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale* neu aufzulegen.⁰⁶

Gab es bis 1900 eine Vielzahl von mehr oder weniger kritischen Schriften der damaligen Situation in der Denkmalpflege, ihren Ursachen und Auswirkungen, war es Riegl dem es gelang ein modernes Denkmalverständnis zu interpretieren. Im Rahmen seiner Theorie von der Entwicklung der Kunst versuchte er die aktuellen Probleme in einem umfassenden Entwurf neuer Erhaltungsvorstellungen zu begreifen und darzustellen.⁰⁷

„Der Wiener Kunsthistoriker Alois Riegl steht [...] für die Vielfalt, aber auch für die Problematik der Kunstgeschichte der Jahrhundertwende, die zwischen Historismus und Moderne das Bemühen widerspiegelt, neben den exakten Naturwissenschaften als autonome Wissenschaft anerkannt zu werden. An diesem Prozess zwischen 1885 und 1905, den Sauerländer als „tiefe Zäsur in der Geschichte der Kunstgeschichte“ bezeichnet, hatten die Wiener Schule der Kunstgeschichte und Alois Riegl, als einer ihrer wichtigsten Theoretiker, wesentlichen Anteil.“⁰⁸

05 Seit 1883 war Riegl am Wiener Institut für österreichische Geschichtsforschung beschäftigt. Ab 1886 war Riegl, zuerst Mitarbeiter, später Leiter der Abteilung für Textile Kunst im österreichischen Museum für Kunst und Industrie (heute Museum für angewandte Kunst). 1895 bekam er eine Professur für Kunstgeschichte an der Universität Wien und war Vertreter der „Wiener Schule der Kunstgeschichte“. 1904 übernahm Riegl das Generalkonservatorium der *K. K. Zentral-Kommission für die Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale*, dem heutigen Bundesdenkmalamt, das er bis zu seinem Tode im Jahr 1905 innehatte. Seine besondere Bedeutung in kunsttheoretischer und methodologischer Hinsicht liegt in der von ihm betriebenen Überwindung einer ästhetisch wertenden Kunstbetrachtung und in seiner Vorstellung von einer kontinuierlichen Entwicklung des ‚Kunstwollens‘ als zentralen Faktor künstlerischer Produktion. Besondere Verdienste um die österreichische Denkmalpflege erwarb er sich u.a. mit dem Entwurf eines Denkmalschutzgesetzes 1905. (aus www.aeiou.at)

06 vgl. Bacher, 1995: S. 13

07 vgl. Wohlleben, 1988: S. 7 ff.

08 Wohlleben, 1988: S. 25

Mit ihm erhielt die österreichische Denkmalpflege einen anerkannten Gelehrten und in der Fachwelt respektierten Forscher der mit seinen Publikationen einen entscheidenden Beitrag zu unserem heute bekannten Denkmalschutzgesetz lieferte.

Schon lange vor Riegl hatte sich John Ruskin (* 1819; † 1900) — weder Architekt noch Historiker, sondern Schriftsteller, Maler, Kunstkritiker und Sozialphilosoph — für die Qualität der historischen Bauwerke und Orte eingesetzt. In der 1849 erschienenen Essaysammlung *The Seven Lamps of Architecture* erläutert Ruskin in nahezu poetischer Form die Grundpfeiler der Architektur.

„Denn der größte Ruhm eines Bauwerkes liegt tatsächlich nicht in seinen Steinen noch in seinem Golde, sondern in seinem Alter und in jenem tiefen Gefühl der Beredsamkeit, der strengen Wachsamkeit, des ahnungsvollen Miterlebens, ja selbst des Beifalls oder der Verwerfung, deren Zeugen die Mauern waren, welche lange von den Wogen der Menschheit umspült wurden.“⁰⁹

Die Vorstellung Ruskins, dass die Modifikationen und Alterungserscheinungen an einem Bauwerk als Spuren der Zeit zu verstehen sind, welche eine individuelle Geschichte erzählen, zeigt seinen Blick auf die gebaute Umwelt. Es waren aber nicht allein die Geschichten des Bauwerkes selbst und dessen Stilfragen die Ruskins Aufmerksamkeit auf sich zogen. Es waren jene der Menschen, welche es bauten, die Generationen die es bewohnt, abnutzt und verändert haben, für die er sich interessierte. Die Prozesshaftigkeit und das Bewusstsein um das Vergehen der Zeit zeigen die Endlichkeit der Dinge sowie die des eigenen Lebens.

Mit seinen Schriften legte Ruskin den Grundstein im Umgang mit historischer Baukunst und prägte die Theorie und Praxis der Denkmalpflege maßgeblich. Im Gegensatz zu Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc¹⁰ (* 1814; † 1879) und der im 19. Jahrhundert weit verbreiteten Restaurierungstätigkeit, steht Ruskin für eine Denkmalpflege, welche die historische und materielle Substanz ernst nimmt. Er setzte es sich nicht zum Ziel den Bestand zu ‚verbessern‘, sondern versuchte, diesen zu erhalten.

„Weder vom Publikum noch von denen, deren Obhut die öffentlichen Baudenkmäler anvertraut sind, wird die wahre Bedeutung des Wortes ‚Wiederherstellung‘ (Restaurierung) verstanden. Heute bedeutet sie die vollständigste Zerstörung: eine Zerstörung, aus der keine Bruchstücke gerettet werden können, von einer falschen Vorstellung des zerstörten Werkes begleitet. Täuschen wir uns doch nicht über diesen wichtigen Punkt: Es ist ganz ‚unmöglich‘, so unmöglich wie die Toten zu erwecken, irgendetwas wiederherzustellen, das jemals groß oder schön in der Baukunst gewesen ist. [...]“

Ein anderer Geist mag durch eine andere Zeit gegeben werden, und dann ist es ein neues Gebäude; aber der Geist des toten Handwerkers kann nicht zurückgerufen werden, um andere Hände und andere Gedanken zu bewegen. [...]

Lasst uns lieber gar nicht von Wiederherstellung reden. Die Sache ist eine Lüge von Anfang bis zum Ende. Ihr könnt das Modell von einem Gebäude machen, wie von einem Leichnam; das Abbild mag die Schale der alten Mauern umschließen, wie der Abguss das Skelett enthalten mag, zu welchem Nutzen ist mir unerfindlich und unwichtig; aber der alte Bau ist jedenfalls zerstört, vollständiger und erbarmungsloser, als ob er in Trümmer gesunken und in einen Staub- und Lehmhügel verwandelt wäre.“¹¹

Obwohl schon John Ruskin den denkmalpflegerischen Wert des Alters, der Spuren des Verfalls, der Patina und das Nagen der Zeit beschrieben hatte gelang es erst Riegl darauf eine geschlossene Theorie mit den relativen Qualitäten eines Denkmals zu formulieren. Er beschreibt in seinen 1903 veröffentlichten Schriften *Der moderne Denkmalkultus, sein Wesen und seine Entstehung* die unterschiedlichen, teilweise gegensätzlichen Denkmalwerte, welche einem Objekt zugeschrieben werden können, ebenso wie das Verhältnis der Denkmalpflege zu diesen Werten.

⁰⁹ Ruskin, 1849: S. 350. übersetzt von Wilhelm Schoellermann, 1900.

„For, indeed, the greatest glory of a building is not in its stones, or in its gold. Its glory is in its Age, and in that deep sense of voicefulness, of stern watching, of mysterious sympathy, nay, even of approval or condemnation, which we feel in walls that have long been washed by the passing waves of humanity.“

Ruskin, 1849: in: *The Seven Lamps of Architecture*. Hrsg. John Wiley, New York, 1857. S. 155.

¹⁰ Der in Paris geborene Architekt und Kunsthistoriker erlangte in den 1840er Jahren, durch seine zahlreichen Restaurierungen von mittelalterlichen Bauwerken, Berühmtheit. Er verfasste wissenschaftliche Arbeiten zur Architekturgeschichte und engagierte sich in der Denkmalpflege. Viollet-le-Ducs Engagement ist in der Forschung bis heute umstritten. Seine „restaurierten“ Bauten konnten einen Zustand erreichen, den diese zuvor nie hatten.

¹¹ Ruskin, 1849: S. 363 ff. übersetzt von Wilhelm Schoellermann, 1900.

„Neither by the public, nor by those who have the care of public monuments, is the true meaning of the word restoration understood. It means the most total destruction which a building can suffer : a destruction out of which no remnants can be gathered; a destruction accompanied with false description of the thing destroyed. Do not let us deceive ourselves in this important matter; it is impossible, as impossible as to raise the dead, to restore anything that has ever been great or beautiful in architecture. [...] Another spirit may be given by another time, and it is then a new building; but the spirit of the dead workman cannot be summoned up, and commanded to direct other hands, and other thoughts.[...]“

Do not let us talk then of restoration. The thing is a Lie from beginning to end. You may make a model of a building as you may of a corpse, and your model may have the shell of the old walls within it as your cast might have the skeleton, with what advantage I neither see nor care; but the old building is destroyed, and that more totally and mercilessly than if it had sunk into a heap of dust, or melted into a mass of clay...“

Ruskin, 1849: in: *The Seven Lamps of Architecture*. Hrsg. John Wiley, New York, 1857. S. 161 ff.

Mit dem Auftrag für eine Vorstudie zum österreichischen Denkmalschutzgesetz hat sich Riegl den Problemen der Denkmalpflege nicht von der bis dahin üblichen praktisch-kritischen, sondern von der theoretisch-systematischen Seite her genähert. Dem Anspruch nach ist seine Abhandlung über den Denkmalkultus der erste große Versuch die bis dahin vereinzelt artikulierten Ideen zur Denkmalpflege in ein geschichtstheoretisches Modell einzufügen. Mit diesem Modell sollte es gelingen, die einzelnen Aspekte der Denkmalpflege zu bewerten.¹²

Riegl schreibt:

„Unter Denkmal im ältesten und ursprünglichsten Sinne versteht man ein Werk von Menschenhand, errichtet zu dem bestimmten Zwecke, um einzelne menschliche Taten oder Geschicke [...] im Bewusstsein der nachlebenden Generation stets gegenwärtig und lebendig zu erhalten. Es kann entweder ein Kunstdenkmal oder ein Schriftdenkmal sein, [...].“

Nach der gemeinen üblichen Definition ist Kunstwerk jedes tast- und sichtbare oder hörbare Menschenwerk, das einen künstlerischen Wert aufweist, historisches Denkmal jedes ebensolche Werk, das historischen Wert besitzt. [...]

Der historische Wert ist offenbar der umfassendere und mag darum an erster Stelle seine Erörterung finden. Historisch nennen wir alles, was einmal gewesen ist und heute nicht mehr ist; nach modernsten Begriffen verbinden wir damit noch die weitere Anschauungen, dass das einmal gewesene nie wieder sein kann und jedes einmal Gewesene das unersetzliche und unverrückbare Glied einer Entwicklungskette bildet. [...]

Da ist es nun wichtig, sich klarzumachen, dass jedes Kunstwerk ohne Ausnahme zugleich ein historisches Denkmal ist, denn es repräsentiert eine bestimmte Stufe der Entwicklung der bildenden Kunst, wofür strenggenommen kein absolut gleichwertiger Ersatz gefunden werden kann. [...].“

[...] das Denkmal erscheint uns als ein unentbehrliches Glied in der Entwicklungskette der Kunstgeschichte. Das „Kunstdenkmal“ in diesem Sinne ist also eigentlich ein „kunsthistorisches Denkmal“, sein Wert ist von diesem Standpunkt kein „Kunstwerk“, sondern ein „historischer Wert“. Daraus würde sich ergeben, dass die Scheidung zwischen „Kunst- und historischen Denkmälern“ eine unzutreffende ist, da die ersteren in den letzteren enthalten sind und darin aufgehen.

Dementsprechend muss auch die Definition des Begriffes „Kunstwert“ verschieden lauten, je nachdem man die eine oder die andere Anschauung vertritt. [...] nach der neueren [Meinung] bemisst sich der Kunstwert eines Denkmals danach, wie weit es den Anforderungen des modernen Kunstwillens entgegenkommt, [...].

Gibt es keinen eigenen Kunstwert, sondern bloß einen relativen, modernen, so ist der Kunstwert eines Denkmals kein Erinnerungswert mehr, sondern ein Gegenwartswert. [...]

12 Wohlleben, 1988: S. 26

Mit dem „historischen Wert“ ist jedoch das Interesse, das uns Modernen die von vergangenen Menschengeschlechtern hinterlassenen Werke einflößen keineswegs erschöpft. Eine Burgruine z.B., deren verfallene Mauerreste zu wenig mehr von Form, Technik, Disposition der Räume usw. verraten, um ein kunst- oder kulturhistorisches Interesse zu befriedigen, und an die sich andererseits auch keine chronischen Erinnerungen knüpfen, kann somit das offenkundige Interesse, das wir Modernen ihr gleichwohl unbedingt entgegenbringen, unmöglich ihrem historischen Werte verdanken. [...]

Das Interesse wurzelt nun auch in diesen Fällen zweifellos in einem Erinnerungswerte, das heißt wir betrachten auch von diesem Standpunkt das Werk als ein Denkmal, und zwar als ein ungewolltes; aber der Erinnerungswert haftet da nicht an dem Werke in seinem ursprünglichen Entstehungszustande, sondern an der Vorstellung der seit seiner Entstehung verflossenen Zeit, die sich in den Spuren des Alters sinnfällig verrät. [...] das Denkmal bleibt nur mehr ein unvermeidliches sinnfälliges Substrat, um in seinem Besucher jene Stimmungswirkung hervorzubringen, die in modernen Menschen die Vorstellung des gesetzlichen Kreislaufes von Werden und Vergehen, des Auftauchen des Einzelnen aus dem allgemeinen und seines naturnotwendigen allmählichen Wiederaufgehens im Allgemeinen erzeugt. Indem diese Stimmungswirkung keine wissenschaftlichen Erfahrungen voraussetzt, insbesondere zu ihrer Befreiung keiner durch historische Bildung erworbener Kenntnisse zu bedürfen scheint, sondern durch die bloße sinnliche Wahrnehmung hervorgerufen wird und sich darauf sofort das Gefühl äußert, glaubt sie den Anspruch erheben zu können, sich nicht allein auf die Gebildeten, auf die historische Denkmalpflege notgedrungen beschränkt bleiben muss, sondern auch auf die Massen, auf alle Menschen ohne Unterschied der Verstandsbildung zu erstrecken. In diesem Anspruche auf Allgemeingültigkeit, den er mit den religiösen Gefühlswerten gemein hat, beruht die tiefe und in ihren Folge vorläufig noch nicht übersehbare Bedeutung dieses neuen Erinnerungswertes, der im folgenden als „Alterswert“ bezeichnet werden soll. [...]

In der Klasse der gewollten Denkmale gelten nun diejenigen Werke, die mit Willen ihrer Urheber an einem bestimmten Moment der Vergangenheit [...] erinnern sollen; in der Klasse der historischen Denkmale erweitert sich der Kreis auf solche, die zwar auch noch auf einen bestimmten Moment hinweisen, dessen Wahl aber in unser subjektives Belieben gelegt ist; in der Klasse der Altersdenkmale zählt endlich jedes Werk von Menschenhand, ohne Rücksicht auf seine ursprüngliche Bedeutung und Zweckbestimmung, sofern es nur äußerlich hinreichend sinnfällig verrät, dass es bereits geraume Zeit vor der Gegenwart existiert und „durchlebt“ hat. [...].“¹³

13 Bacher, 1995: S. 55 ff. zitiert nach Riegl, 1903.

RIEGLS DENKMALWERTE

(historische)	(aktuelle)
ERINNERUNGSWERTE	GEGENWARTSWERTE
<i>a. Alterswert</i>	<i>a. Gebrauchswert</i>
<i>b. historischer Wert</i>	<i>b. Kunstwert</i>
<i>c. gewollter Erinnerungswert</i>	- Neuheitswert - relativer Kunstwert

Zu den von Riegl formulierten Wertekategorien schreibt Bacher¹⁴ (* 1935; † 2005), dass der Gruppierung und Abfolge eine sachbezogene innere Logik zugrunde liegt, ihr aber kein Systemstellenwert zukommt. Laut Bacher ist es auch ein Irrtum Riegls Wertekatalog als *Katalog von Eigenschaften* zu verstehen, welche dem Denkmal zugeschrieben werden. Demzufolge blieben die Beschreibungen der Wertekategorien nur an der Oberfläche. Dies wird am deutlichsten beim *Alterswert*. Heute, als Bestandteil des denkmalpflegerischen und kunstgeschichtlichen Diskurses, wird der Begriff kaum mehr in dem Sinne verwendet, wie ihn der Wiener Kunsthistoriker einst eingeführt hatte. Gegenwärtig werden damit die Altersspuren eines Denkmals beschrieben so wie die Patina, welche an seiner Oberfläche haftet und Ausdruck seiner Vergangenheit ist. Riegl verbindet mit diesem Begriff hingegen mehr als eine bloße äußerliche Veränderung, „*nämlich die Geschichtlichkeit als die zentrale geistige Dimension des Denkmals und trägt so dem Anspruch der modernen Geschichtswissenschaft auf einem universellen Charakter der Historie Rechnung.*“¹⁵ Wie Riegl ausführt, sind der *historische Wert* und der *gewollte Erinnerungswert* quasi als Vorstufen zum *Alterswert* anzusehen. Er gibt dem Denkmal eine menschliche Komponente und somit eine weitere, geschichtliche, Dimension. Indem er das *Werden und Vergehen* veranschaulicht, entkoppelt er zugleich den Absolutionsanspruch der historischen Disziplin von der Denkmalpflege und gibt ihm eine religiöse und soziale Komponente.¹⁶

„*Vom Standpunkt des Alterswertes muss eben nicht für ewige Erhaltung der Denkmale einstigen Werdens durch menschliche Tätigkeit gesorgt sein, sondern bleibt auch dann garantiert, wenn an Stelle der heute existierten Denkmale künftig andere getreten sein werden.*“¹⁷

Der „*historische Wert*“ ist nicht nur im Bezug auf die Geschichte zu verstehen, sondern umfasst auch alle Facetten der Kunst- und Kulturgeschichte, bei denen es sich ja auch um Werke der Vergangenheit handelt. In diesem Sinne ist die Kunst in erster Linie vom historischen Standpunkt aus zu betrachten, denn ein Kunstdenkmal ist laut Riegl eigentlich ein kunsthistorisches Denkmal, dessen Wert in diesem Bezug ein historischer- und eben kein Kunstwert ist.¹⁸

Unter dem *gewolltem Erinnerungswert* versteht Riegl ein Denkmal, dessen Zweck schon von Anbeginn darin bestand, ein Monument niemals zur Vergangenheit werden zu lassen. Dafür ist aber eine stetige Restaurierung von Nöten, ohne welche die Denkmaler aufhören würden welche zu sein. Diese Kategorie stellt auch den Übergang zu den Gegenwartswerten dar.¹⁹

Die Gegenwartswerte unterteilt Riegl einerseits in den *Gebrauchswert*, welcher die Fähigkeit eines Gebäudes zur praktischen Verwendbarkeit widerspiegelt. Andererseits in den *Kunstwert*, welcher dem *historischen Wert* gegenüber steht. Dieser wird von ihm nochmals in den *elementaren Kunstwert (Neuheitswert)* und den *relativen Kunstwert* unterteilt. Beide sind ausschließlich in der Gegenwart existent. Der *Neuheitswert* manifestiert sich als Gegenpol zum *Alterswert* und fordert die Vollkommenheit von *Form und Farbe*. Durch die Entledigung von den Spuren des Alters wird dem Denkmal ein Neuheitscharakter verliehen und kann somit wieder dem modernen Kunstwillen entsprechen. Beim *relativen Kunstwert* geht Riegl davon aus, dass unsere Betrachtungs- und Beurteilungsweise von Kunstwerken der Vergangenheit vor allem durch das Kunstverständnis unserer Zeit geprägt ist. Somit ist eine objektive Betrachtung der Vergangenheit eigentlich nicht möglich, da jedes Individuum, geprägt durch das Leben in seiner eigenen Zeit, auch nur eine relative Wahrnehmung der Historie hat.²⁰

Die Definition der Denkmalwerte ist keine Checkliste an Werten welche man Punkt für Punkt je nach Fall abhakt. Vielmehr ist es ein Wertesystem das immer wieder mit sich selbst im Widerspruch steht. Im Kanpf der Werte gegeneinander kann jede Wertekategorisierung durch eine andere Position wieder in Frage gestellt werden. In Riegls Denkmodell werden Argumente immer wieder relativiert und aufgewogen. Das einschließen aller Betrachtungsweisen und Fragestellungen bietet das Potential zur Diskussion über die Möglichkeiten und Grenzen der Denkmalpflege.²¹

14 Ernst Bacher war Kunsthistoriker und Denkmalpfleger und trat 1960 in das Bundesdenkmalamt ein. Von 1982 bis 2000 übernahm er die Funktion des Generalkonservators und war für die fachliche Leitung des Bundesdenkmalamts verantwortlich. Er setzte sich intensiv mit den Schriften von Alois Riegl auseinander und versah diese mit substantiellen Kommentaren.

15 Bacher, 1995: S. 23

16 vgl. Bacher, 1995: S. 21 ff.

17 Bacher, 1995: S. 72. zitiert nach Riegl, 1903.

18 vgl. Bacher, 1995: S. 21 ff.

19 vgl. Bacher, 1995: S. 80

20 vgl. Bacher, 1995: S. 21 ff.

21 vgl. Bacher, 1995: S. 24

CHARTA VON VENEDIG

Es stellt sich die Frage, wie Riegls Theorie der Denkmalwerte auch heute noch Gültigkeit besitzen kann? Was ist das Geheimnis seiner stetigen Aktualität?

Betrachtet man den Begriff vom Denkmal genauer, so lässt sich feststellen, dass ihn Riegl wertneutral formuliert hat. Mit seinem Wertesystem definiert er lediglich die theoretischen Grundlagen zur Interpretation einer historischen Bausubstanz. In der Offenheit der Begriffsbestimmungen liegt auch das Geheimnis des Erfolgs der Riegl'schen Denkmalwerte. Durch die inhaltliche Neutralität wird der Denkmalbegriff in sich haltbar, da er nicht wertet, sondern jedem Individuum selbst den Prozess der Wertung neu überlässt.

Das führt dazu, dass sich unser Denkmalbegriff nicht materiell an kulturhistorische Denkmale bindet, sondern er erweist sich als eine Angelegenheit des Betrachters.

Die neutrale Terminologie des Denkmalbegriffs manifestiert sich auch in der Charta von Venedig aus dem Jahr 1964. Die *Internationale Charta über die Konservierung und Restaurierung von Denkmälern und Ensembles (Denkmalbereiche)* hat das Ziel, eine international einheitliche Position zur Denkmalpflege zu bilden. Es besteht zwar in allen Europäischen Ländern ein Grundkonsens über die Notwendigkeit der Denkmalpflege, die Herangehensweise der einzelnen Nationen, die Prioritäten und Standards variieren jedoch von Land zu Land. Mit der gemeinsam verabschiedeten Richtlinie soll sowohl die Definition, was als Denkmal zu betrachten sei, als auch Vorgaben für die Erhaltung und Restaurierung dieser formuliert werden. Die Charta stellt zugleich aber auch fest, dass *jedes Land für die Anwendung im Rahmen seiner Kultur und seiner Traditionen verantwortlich ist.*

Artikel 1 der Charta definiert den Denkmalbegriff wie folgend:

„Der Denkmalbegriff umfasst sowohl das einzelne Denkmal als auch das städtische oder ländliche Ensemble (Denkmalbereich), das von einer ihm eigentümlichen Kultur, einer bezeichnenden Entwicklung oder einem historischen Ereignis Zeugnis ablegt. Er bezieht sich nicht nur auf große künstlerische Schöpfungen, sondern auch auf bescheidene Werke, die im Lauf der Zeit eine kulturelle Bedeutung bekommen haben.“²²

Im Abschnitt zu den Restaurierungen fällt im Artikel 9 der Begriff des *Ausnahmecharakters* auf. Wie es schon John Ruskin und später Alois Riegl formulierten, will man auch in der Charta festhalten, dass die Restaurierung eine denkmalpflegerische Maßnahme ist, welche man nur im Ausnahmefall anwenden sollte.

„Ihr Ziel ist es, die ästhetischen und historischen Werte des Denkmals zu bewahren und zu erschließen. Sie gründet sich auf die Respektierung des überlieferten Bestandes und auf authentische Dokumente. Sie findet dort ihre Grenze, wo die Hypothese beginnt. Wenn es aus ästhetischen oder technischen Gründen notwendig ist, etwas wiederherzustellen, von dem man nicht weiß, wie es ausgesehen hat, wird sich das ergänzende Werk von der bestehenden Komposition abheben und den Stempel unserer Zeit tragen. Zu einer Restaurierung gehören vorbereitende und begleitende archäologische, kunst- und geschichtswissenschaftliche Untersuchungen.“²³

Weiters lautet es in Artikel 11:

„Die Beiträge aller Epochen zu einem Denkmal müssen respektiert werden: Stileinheit ist kein Restaurierungsziel. Wenn ein Werk verschiedene sich überlagernde Zustände aufweist, ist eine Aufdeckung verdeckter Zustände nur dann gerechtfertigt, wenn das zu Entfernende von geringer Bedeutung ist, wenn der aufzudeckende Bestand von hervorragendem historischem, wissenschaftlichem oder ästhetischem Wert ist und wenn sein Erhaltungszustand die Maßnahme rechtfertigt. Das Urteil über den Wert der zur Diskussion stehenden Zustände und die Entscheidung darüber, was beseitigt werden kann, dürfen nicht allein von dem für das Projekt Verantwortlichen abhängen.“²⁴

Dieser Absatz deutet auf eine sehr progressive Herangehensweise zur Denkmalpflege hin. Sie versucht weitreichende Ziele als neue Standards zu setzen. Dennoch stößt man in der Charta auch immer wieder auf zurückhaltende Formulierungen, welche eher einer konservativen Sichtweise entsprechen. Diese Divergenz rührt aus einem schwierigen politischen Prozess und dem Kompromiss, welcher für eine breite internationale Zustimmung nötig war. Die Einigung erlaubt zwar unterschiedliche Sicht- und Interpretationsweisen, doch ist es somit gelungen, dass die Charta von Venedig *„fast nach einem halben Jahrhundert nach ihrer Entstehung, bereits als Monument der Geschichte der Denkmalpflege anzusehen“* ist.²⁵

Für die Denkmalpflege bedeutet das Regelwerk einen wichtigen Schritt die Vergangenheit und ihre bedeutenden Hinterlassenschaften über die Grenzen der Nationalstaaten hinaus in allen Gesellschaften wahrnehmbar zu machen.

Auch in der staatlichen Denkmalpflege zeigt sich die Offenheit des Denkmalbegriffes. Die Begriffsbestimmung wird durchaus kreativ und mit viel Interpretationsspielraum genutzt. Die freie Formulierung hat praktische Gründe und bietet zugleich den Vorteil einer großen Flexibilität führt aber auch immer wieder zu Konflikten

²² Charta von Venedig, 1964: Artikel 1

²³ Charta von Venedig, 1964: Artikel 9

²⁴ Charta von Venedig, 1964: Artikel 11

²⁵ vgl. Schmidt, 2008: S. 77 f.

HEUTE - Das österreichische Denkmalschutzgesetz (DSG)

In vielen Diskursen wird Denkmalpflege oft so verstanden, als ginge es dabei rein um den materiellen Wert von Objekten und Gegenständen und die Frage nach deren Erhalt im technischen Sinn. Doch es darf nicht vergessen werden, dass es sich bei den materiellen Erzeugnissen um Träger vergangener Betrachtungsweisen handelt. Das Erinnerungspotential, welches an den historischen Objekten haftet, zeugt von den Realität und den Träumen der Menschen sowie den Ansichten, Wertvorstellungen und Lebensbedingungen vergangener Zeiten. Sie sind ein Abbild der Geschichte und Ausdruck menschlicher Leistungen.

Denkmalpflege ermöglicht es uns heute schon die Erinnerung von morgen zu schaffen:

„Als Architekten lesen wir im Bestand auch wie in einem Fotoalbum der Zeitgeister, Lebensgefühle und Stilrichtungen vergangener Epochen und interpretieren historische Bausubstanz als einen Teil unseres heutigen Lebens mit unseren heutigen Lebensgefühlen: Wenn wir an Denkmalpflege denken, dann eben nicht nur als Erhalten und Bewahren der großen, repräsentativen Bauten und Zeichen der Geschichte, sondern auch als eine Archäologie der Alltages. Es obliegt auch weiterhin der Denkmalpflege, darüber zu befinden, was erhaltenswert ist und damit besonderen Schutz erhält, und was nicht. In den Details aber sind die Planungsverantwortlichen gefragt, auch ihre Phantasie und Entdeckungsfreude walten zu lassen. [...]“ Oft ist – vor allem bei Gebäuden, welche einem stetigen Wandel unterlagen – das Erreichen von „,historischer Korrektheit‘ als Hauptkriterium beim Bauen im Bestand ebenso wenig zu Erreichen, wie der in der Nachkriegszeit oft gewagte Versuch, ‚Geschichte nachzubauen.‘“²⁶

Im österreichischen DSG, dessen Grundstein von Alois Riegl gelegt wurde, versucht man ausdrücklich auf den Bedeutungscharakter historischer Objekte hinzuweisen. Laut Begriffsbestimmungen des österreichischen DSG aus dem Jahr 2000 können nach § 1 von Menschen geschaffene unbewegliche und bewegliche Gegenstände (...), welche von geschichtlicher, künstlerischer und sonstiger kultureller Bedeutung (hier vor allem technischer, wissenschaftlicher und städtebaulicher Bedeutung) sind, zum öffentlichen Erhaltungsinteresse führen. *„Diese Bedeutung kann den Gegenständen für sich allein zukommen, aber auch aus der Beziehung oder Lage zu anderen Gegenständen entstehen. ‚Erhaltung‘ bedeutet Bewahrung vor Zerstörung, Veränderung oder Verbringung ins Ausland.“*²⁷

G. Weiß definiert die einzelnen Begriffe wie folgend:²⁸

- Die *geschichtliche Bedeutung* bezieht sich auf den Zeugniswert für die Kultur- und Geistesgeschichte, insbesondere die Bau- und Kulturgeschichte und die Geschichte der materiellen Kultur sowie die politische und soziale Geschichte. Der Zeugniswert kann auf die Personen-, Orts-, Landes- oder Nationalgeschichte – ohne zeitliche Begrenzung bezogen sein.

²⁶ Crep° D - Architekten bda, 2000: S.73 f.

²⁷ österreichisches Denkmalschutzgesetz, 2000: 1. Abschnitt § 1 Absatz 1

²⁸ vgl. Weiß, 2000: S. 19 f.

- Die *künstlerische Bedeutung* bezieht sich auf die Qualität und die Gestaltung vor dem Hintergrund der Bau- und Kunstgeschichte und auf den gegenwärtigen künstlerischen Erlebniswert. Die Differenzierung der Erscheinung, ihre künstlerische Durchbildung oder auch ihre überdurchschnittliche handwerkliche Gestaltung sind dabei maßgebend.
- Die *wissenschaftliche Bedeutung* erfasst das Kulturdenkmal als Grundlage der Forschung. Sie bezieht sich auf die Kriterien des jeweils angesprochenen Wissenschaftszweiges. Dabei werden beispielsweise Seltenheiten, ungestörte Überlieferungen, Veranschaulichungen technischer Vorgänge oder der Zeugniswert für religiöse Vorstellungen berücksichtigt.
- Die *technische Bedeutung* ist im wesentlichen durch die geschichtlichen und wissenschaftlichen Gründe abgedeckt, betont allerdings nochmal die Wichtigkeit der technikgeschichtlichen Primärquellen.
- Die *städtebauliche Bedeutung* bezieht sich auf den gegenwärtig prägenden Einfluss auf die Umgebung, das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild bzw. nach dem Identifikations- und Symbolwert.

Weiters lautet es im § 1 Absatz 2 des österreichischen DSG:

*„Die Erhaltung liegt dann im öffentlichen Interesse, wenn es sich bei dem Denkmal aus überregionaler oder vorerst auch nur regionaler (lokaler) Sicht um Kulturgut handelt, dessen Verlust eine Beeinträchtigung des österreichischen Kulturgutbestandes in seiner Gesamtsicht hinsichtlich Qualität sowie ausreichender Vielzahl, Vielfalt und Verteilung bedeuten würde. Wesentlich ist auch, ob und in welchem Umfang durch die Erhaltung des Denkmals eine geschichtliche Dokumentation erreicht werden kann.“*²⁹

Die Begriffe detailliert zu bestimmen ist wichtig, um sie auch in jedem individuellen Fall korrekt anwenden zu können. Sie dienen der Definition was ein Denkmal sein kann und was nicht. Sie erlauben es, alte Bausubstanz im Sinn des Denkmalschutzgesetzes zu Denkmäler zu konvertieren. Dementsprechend wird das Gebäude vor Veränderung oder gar Zerstörung geschützt. Es kann Anweisungen im technischen Bereich geben, beispielsweise wie ein denkmalgeschütztes Objekt adaptiert werden darf. Es kann definieren, welche Teile des Objektes grundlegend für dessen kulturellen Wert sind und welche weniger. Vom DSG kann aber nicht abgeleitet werden, wie wir - als Gesellschaft - mit Denkmälern umgehen sollen. Die Wertschätzung sowie das Verständnis für unsere gebaute Umgebung obliegt weiterhin der Geisteshaltung der Allgemeinheit gegenüber ihrem kulturellem Erbe.

G

²⁹ österreichisches Denkmalschutzgesetz, 2000: 1. Abschnitt § 1 Absatz 2



FIG 02 // Lebenszyklus eines Gebäudes //

NEUE CHANCE

Der Vorstellung der Moderne, man müsse erst *tabula rasa* schaffen, bevor man etwas Neues schaffen kann hat sich zwar als Irrweg erwiesen, hält sich aber vielerorts noch heute. Wer fordert, jeder Generation gebühre ihr eigenes Haus, hat wohl vergessen, dass das Umnutzen, Umgestalten und Weiterentwickeln von Baubestand eine jahrhundertlange Selbstverständlichkeit war. Aus Sicht der Denkmalpflege birgt das Bauen im Bestand zwar ein großes Konfliktpotential. Doch an dieser Selbstverständlichkeit des stetigen Wandels gilt es für eine moderne Auffassung der Denkmalpflege anzusetzen.

Sich vom herkömmlichen Denkmalbegriff zu lösen und das Blickfeld auf die Gesamtheit des Altbestandes zu richten, verbreitert die Sichtweise. Solch ein anderer Blickwinkel eröffnet neue Perspektiven und steuert überdies noch weitere Aspekte im Umgang mit Altbestand bei. Natürlich gibt es beim Baubestand, durch die Unterscheidung in denkmal- und nicht-denkmalgeschützte Bausubstanz weitere Gesichtspunkte, welche bezüglich der Sanierung zu beachten sind. Die Kernfrage um den Wert eines einzelnen Objektes bzw. eines Objekt-Ensembles sollte jedoch immer die selbe sein, und zwar welcher Vorteil aus der Erhaltung, Sanierung oder Restaurierung gezogen werden kann.

Um diese Frage eingehend beantworten zu können ist es natürlich wichtig zu sehen, wie unsere Gesellschaft heute zu historischer Bausubstanz, welche es zu konservieren gilt, steht. Das erste, prompt aufkommende Argument, im Umgang mit alter Bausubstanz sind immer die ökonomischen Werte. Abgewogen werden die materiellen Vorteile, welche ein Erhalt bieten kann sowie mögliche zukünftige Nutzungen gegenüber der Variante von Abriss und Neubau.³⁰

Für Altbau als wirtschaftliches Produkt werden von G. Weiß in seinem Artikel *Der Umgang mit Werten beim Bauen im Bestand* u.a. folgende Vorteile angeführt:³¹

- Das Vorhandensein einer (Roh-)Bausubstanz, die keinen eigenen Herstellungsprozess erfordert,
- ein Gebrauchswert, der sich aus Nutzungs- bzw. Umnutzungsmöglichkeiten für eine neue Funktion ergibt,
- ein Marktwert, der wesentlich abhängig ist vom Standort der Immobilie und dem Ausnutzungsgrad des Grundstücks.

Das Thema, bezüglich dem Umgang mit dem Baubestand, ist bestimmt breiter zu betrachten und nicht nur auf die ökonomische Relevanz zu reduzieren.

Da es, wie vorhin erwähnt, immer wieder ‚nur‘ um die Unterscheidung zwischen denkmal- und nicht-denkmalgeschützte Bausubstanz geht, stellt sich die Frage, worin sich eigentlich ‚normaler‘ Altbau von einem Baudenkmal unterscheidet?

In einer vom Denkmalschutzamt der Stadt Hamburg herausgegebenen *Studie zu gewerblich genutzten und gesetzlich geschützten Denkmälern in Hamburg* in Kooperation mit der international tätigen Immobilienberatungsfirma Jones Lang Wootton GmbH wurde die Frage ausgearbeitet, welchen Nutzen denkmalgeschützte Bauten haben. Wichtig in dieser Studie ist die Unterscheidung der Vorteile, welche die Nutzer eines denkmalgeschützten Bau haben gegenüber denen, welche die Eigentümer positiv herausstreichen. Dabei kamen die Autoren zu folgendem Ergebnis:³²

Nutzermerkmale:

- Denkmale besitzen aufgrund ihres Standortes Vorteile gegenüber anderen Gebäuden.
- Die historische Architektur besticht durch ihre Vielfalt und ist ein Qualitätsgarant.
- Ein Denkmal ist ein Corporate Identity Instrument und hilft einem Unternehmen sich nach außen hin darzustellen. Architektonische Wirkung und Image des Unternehmens werden verknüpft.
- Der Ausstattungsgrad denkmalgeschützter Objekte entspricht nach der Adaptierung wieder den modernsten technologischen Anforderungen.

Eigentümermerkmale:

- Denkmale lassen sich besser vermieten und haben in Summe niedrigere Leerstandsdaten als Neubauten.
- Aufgrund einer guten Lage und des einzigartigen Images der denkmalgeschützten Objekte erzielt der Vermieter durchschnittlich höhere Mietpreise als in vergleichbaren Neubauten.
- Da sich die Mieter mit ihrem Objekt identifizieren ist eine längere Verweildauer der Nutzer in denkmalgeschützten Gebäuden festzustellen.
- Baudenkmale haben zwar ein größeres Investitionsrisiko, sind aber bei guter Planungsqualität gewinnbringende wirtschaftliche Investitionsanlagen.

Innerstädtische Altbausubstanz wird mittlerweile oft als eine ‚Aktie in der Stadt‘ verstanden. Eine lange Lebensdauer, bei guter Wartung, verringert die Nutzungskosten im Lebenszyklus eines Objektes.³³ Damit wird das Interesse von Investoren geweckt, welche wiederum investieren und somit auch die Lebensdauer noch weiter verlängern. Es entsteht die Sichtweise von Altbausubstanz als langlebiges Konsumgut. Ein Kreislauf, welcher sich zu lohnen scheint.

30 vgl. Weiß, 2000: S. 18 ff.

31 vgl. Weiß, 2000: S. 18

32 vgl. Haß, 1996: S. 45 ff.

33 siehe FIG 02

Weiß vermittelt folgendes Bild des Denkmalpflegers:

„Der Denkmalpfleger wird gleichsam zum Produzenten eines, Veredelungsprozesses‘: Das Rohprodukt Altbau wird durch seine Bewertung, die Beurteilung seiner kulturgeschichtlichen Bedeutung, die Aufdeckung seiner immanenten Bedeutungsgeschichten, durch seine Reparatur oder Restaurierung zu einem qualitativ hochwertigem Produkt, das dem Verfall entrissen und zu einem gesellschaftlich geschätztem Kulturgut wird, mit dem sich Begriffe wie kulturelles Erbe, soziales Prestige des Eigentümers, identitätsstiftende Eigenschaften u.v.a. verbinden.“³⁴

Das ist eine Sichtweise, welche dem Denkmalpfleger schmeichelt und dem Altbau nützlich ist. Jedoch ist die Frage mit dem Umgang von denkmalgeschützten Gebäuden in der Peripherie, also an Orten mit weniger Interesse von Investoren, nicht geklärt. Was passiert mit historischer Bausubstanz, welche sich, durch welche Gründe auch immer, schwer vermarkten lässt? Oder umgekehrt, wie kann verhindert werden, dass durch eine plötzliche Aufwertung einer Immobilie ein Prozess der Gentrifizierung eintritt, welcher in weiterer Konsequenz bestimmte Bevölkerungsschichten ausschließt? Antworten auf diese Fragen sind bis heute noch nicht in der Literatur behandelt worden und bleiben damit vorerst unbeantwortet.

Mit den obenstehenden Aussagen soll gezeigt werden, wie schwierig sich der Umgang mit alter Bausubstanz darstellt, wenn nicht die richtige Herangehensweise gefunden wird. Denkmalpflege im heutigen Sinn liefert keine vorgefertigten Formeln die man im Umgang mit historischer Bausubstanz auf jede konkrete Situation anwenden kann. So hat sie, wie es Riegl schon mit Denkmalwerten formulierte, viele Fassetten, von denen keine einzelne den Anspruch auf die alleinige Gültigkeit erhebt. Jedoch erkennt man aus der Geschichte der Denkmalpflege eine Reihe von Mustern, an denen man in Zukunft anknüpfen kann. Somit wird klar, dass Denkmalpflege eine lebendige Disziplin ist, in der Entscheidungen individuell getroffen werden. Entscheidungen, welche in Reflexion mit der Vergangenheit und der Betrachtungsweise des Menschen getroffen werden. Das Denkmalschutzgesetz ist also als eine Art Werte-Rahmen zu verstehen mit dessen jeweils die singulären Entscheidungen gestützt werden. Die allgemeine Akzeptanz solch einer Entscheidung in der Bevölkerung kann aber nur durch die Gesellschaft selbst getroffen werden. Genau das zeigt auch die Komplexität dieses Themas:

Das DSG gibt vor, dass ein einzelnes Objekt oder gar ein ganzes Ensemble schützenswert ist. Dafür werden Gutachten erstellt und Experten beurteilen die Situation nach ihrem Standpunkt. Die Faktenlage wird analysiert, begutachtet und schlussendlich eine Entscheidung gefällt. Die gesellschaftliche Akzeptanz ist damit einhergehend allerdings noch nicht unbedingt gegeben. Neben der unbestrittenen kulturhistorischen Legitimation ist die gesellschaftliche Legitimation vielerorts noch nicht vorhanden.

Es ist von großer Bedeutung, dass die Praxis der Denkmalpflege auch gesellschaftlich anerkannt wird. Nur so ist es möglich eine breite Unterstützung für Projekte zu bekommen, welche nach Ansicht von Ökonomen aus rein wirtschaftlichen Gründen nicht erhaltenswert ist. Zu der ökonomischen Herangehensweise als erste Kategorie und der kulturgeschichtlichen Betrachtungsweise als zweite, gibt es laut G. Weiß noch eine wesentliche, dritte Kategorie zur Erhaltungswürdigkeit von alter Bausubstanz, welche einen gesamtgesellschaftlichen Blick auf den Baubestand richtet. Diese Blickweise bindet auch den, für die Denkmalpflege so wichtigen, ressourcenschonenden Umgang mit der Bausubstanz ein und kombiniert diesen mit den allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Zielen.³⁵

Bei der UN-Konferenz in Rio de Janeiro 1992 wurde die wegweisende AGENDA 21 beschlossen. Dabei handelt es sich um ein Leitpapier zur nachhaltigen Entwicklung, welches den Weg künftiger wirtschaftlicher und politischer Entwicklungen formuliert und das entscheidende Umwelt- und Entwicklungsprogramm des 21. Jahrhunderts sein sollte. Im Kern geht es dabei um die Werterhaltung im Umgang unserer Umwelt, wobei vor allem ein Umdenken in der Verwendung von endlichen Ressourcen gefordert wird.³⁶

Wie G. Weiß von der Agenda ableitet, eröffnet die Erweiterung des denkmalpflegerischen Blickes auf die gesamtgesellschaftliche Bedeutung auch in der Denkmalpflege neue Chancen. Durch einen werterhaltenderen Umgang mit alter Bausubstanz kann sie sich neu positionieren. Was in der Denkmalpflege schon immer galt, nämlich ‚reparieren statt neu zu bauen‘, bekommt nun aufgrund der in der AGENDA 21 formulierten Forderung nach *sustainable development* eine neue Dimension. Sie weist über das bloße Beachten einzelner Objekte hinaus und stellt alles unter den Schirm einer gesellschaftlich wertvollen, nachhaltigen und umweltgerechten Entwicklung. Die Frage ob Abriss und Neubau oder doch Erhalt kann sich somit von den zuvor genannten Werten lösen. Durch den nachhaltigen Umgang mit der Bausubstanz und dessen ressourcenschonenden Ansatz bekommt der ‚Erhalt‘ eine neue Legitimation.

³⁴ Weiß, 2000: S. 19

³⁵ vgl. Weiß, 2000: S. 18 ff.

³⁶ AGENDA 21, 1992.

Auszug aus der AGENDA 21:³⁷

Präambel

1.3 Die Agenda 21 nimmt sich der drängendsten Probleme der heutigen Zeit an und ist zur gleichen Zeit bemüht, die Welt auf die Herausforderungen des nächsten Jahrhunderts vorzubereiten. Sie ist Ausdruck eines globalen Konsenses und einer auf höchster Ebene eingegangenen politischen Verpflichtung zur Zusammenarbeit im Bereich von Entwicklung und Umwelt. Ihre erfolgreiche Umsetzung ist in erster Linie Aufgabe der Regierungen. Eine entscheidende Voraussetzung dafür sind einzelstaatliche Strategien, Pläne, Maßnahmen und Prozesse. Die auf nationaler Ebene unternommenen Anstrengungen sollten durch internationale Zusammenarbeit unterstützt und ergänzt werden. [...]

Kapitel 7: Förderung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung

A. Bereitstellung von angemessenen Wohnraum für alle

7.6 Zugang zu sicherem und gesundem Wohnraum ist für das körperliche, seelische, soziale und wirtschaftliche Wohl eines Menschen von unerlässlicher Bedeutung und sollte grundlegender Bestandteil nationaler und internationaler Maßnahmen sein. Das Recht auf angemessenen Wohnraum als Grundrecht des Menschen ist in der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte und dem Internationalen Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte verankert. [...]

C Förderung einer nachhaltigen Flächennutzungsplanung und Flächenbewirtschaftung

7.27 Zugang zu Flächenressourcen ist ein wesentlicher Bestandteil einer zukunftsfähigen, umweltschonenden Lebensweise. Die Flächenressourcen bilden die Grundlage für (menschliche) Lebenssysteme und liefern Anbaufläche, Energie, Wasser und die Ausgangsbasis für alles menschliche Handeln. In den rapide wachsenden Städten wird der Zugang zu Grund und Boden durch die divergierenden Ansprüche der Industrie, des Wohnungsbaus, des Gewerbes, der Landwirtschaft, von Pacht- und Nutzungsregelungen und den Bedarf an Freiflächen zunehmend erschwert. Darüber hinaus hindern die steigenden Grundstückspreise in den Städten die arme Stadtbevölkerung daran, sich Zugang zu geeignetem Land zu verschaffen. [...]

7.28 Ziel ist die Deckung des für die Siedlungsentwicklung benötigten Flächenbedarfs durch eine umweltverträgliche Raumplanung und Flächennutzung, um so allen Haushalten Zugang zu Grund und Boden zu verschaffen, sowie gegebenenfalls die Förderung in gemeinsamem oder kollektivem Eigentum stehender und bewirtschafteter Flächen. Besondere Beachtung gebührt aus ökonomischen und kulturellen Gründen den Bedürfnissen der Frau und der indigenen Bevölkerung.

Maßnahmen

7.29 Alle Länder sollten erwägen, nach Bedarf eine umfassende Bestandsaufnahme der im eigenen Land vorhandenen Flächenressourcen durchzuführen, um ein Flächeninformationssystem zu schaffen, in dem diese Ressourcen der optimalen Nutzungseignung entsprechend klassifiziert und ökologisch sensible oder katastrophenbedrohte Gebiete für besondere Schutzmaßnahmen ausgewiesen werden.

7.30 Anschließend sollten alle Länder als Leitlinie für die Erschließung und Nutzung ihrer Flächenressourcen die Aufstellung eines nationalen Flächennutzungsplans in Betracht ziehen und zu diesem Zweck

a) gegebenenfalls einzelstaatliche Rechtsvorschriften erlassen, als Leitlinie zur Umsetzung einer Politik, die auf eine umweltgerechte Stadtentwicklung, Flächennutzung, Wohnung und eine verbesserte Steuerung des Wachstums der Städte abzielt; [...]

c) fiskalische Anreize und Verfahren zur Kontrolle der Flächennutzung schaffen, einschließlich Lösungen im Rahmen der Flächennutzungsplanung, die eine rationellere und umweltgerechtere Nutzung begrenzter Flächenressourcen ermöglichen;

d) Partnerschaften zwischen dem öffentlichen, dem privaten und dem kommunalen Sektor bei der Bewirtschaftung von Flächenressourcen für die Siedlungsentwicklung fördern;

e) auf Gemeinschaftsebene ansetzende Maßnahmen zum Schutz der Flächenressourcen in bestehenden städtischen und ländlichen Siedlungen stärken; [...]

h) eine bessere Flächenwirtschaftspraxis entwickeln, die einen umfassenden Lösungsansatz für den möglicherweise konkurrierenden Bedarf an Land für die Landwirtschaft, die Industrie, den Verkehr, die Stadtentwicklung, Grünflächen, Schutzgebiete und sonstige Lebensnotwendigkeiten enthält, und deren Umsetzung unterstützen;

i) das Verständnis der politischen Entscheidungsträger für die negativen Folgen planlos errichteter Siedlungen in ökologisch sensiblen Gebieten und für die demzufolge notwendige geeignete staatliche und kommunale Flächen- und Siedlungspolitik schärfen. [...]

37 AGENDA 21, 1992.



PLAN 01 // Stadtreycling // Logo //

A.B _ STADTRECycling

Fläche ist die zentrale Ressource der Stadtentwicklung, aber eine endliche. Grund und Boden kann nicht einfach nachproduziert werden. Er ist innerhalb der Stadt nur begrenzt vorhanden und mit solchen hochwertigen Standortbedingungen auch nicht beliebig verfügbar. Deshalb ist es wichtig neue Strategien zu entwickeln, mit dem Ziel eines Wachstums, welches den wertvollen ‚Rohstoff‘ Fläche in der Peripherie schützt und im Zentrum so effektiv wie möglich nutzt. Schon 1972 hatte der *Club of Rome*³⁸ in seiner Studie *Die Grenzen des Wachstums*³⁹ auf die enden wollende Verfügbarkeit der vorhandenen Ressourcen hingewiesen und zu einem Umdenken hin zu einem vermehrtem Recyclingprinzip angemahnt.

Einer der wichtigsten Beiträge zur intelligenten Stadtentwicklung im 21. Jahrhundert ist nicht ausschließlich die Generierung neuer Flächen am Stadtrand, sondern die Wiederverwertung schon zuvor genutzten Stadterrains, welches heute keiner Nutzung mehr unterliegt. Die Neugestaltung von Brachflächen und Gebäuden die ihrer ehemaligen Nutzung nicht mehr gerecht werden, ist kein neues Thema. Im Laufe der Geschichte wurden Siedlungen, Bezirke oder gar ganze Städte immer wieder den aktuellen Anforderungen neuer Industrie- und Gesellschaftsstrukturen angepasst. Aufgrund einer anhaltenden Urbanisierung der Weltbevölkerung mit dem ungebremsten Zuzug in die Städte und der damit verbundenen Suburbanisierung bekommt diese Aufgabenstellung jedoch neue Impulse. Im Wandel der Zeit, welcher heute mit einem Wandel der Technologie einhergeht, entstehen inmitten der Stadt sowohl neue Herausforderungen als auch Chancen. Betriebsumstrukturierungen, Schließungen von Firmen und Kasernen oder technologische Veränderungen reißen immer wieder Lücken in die Stadt. Sie hinterlassen teils tiefe Furchen, welche sich negativ auf die Umgebung auswirken können. Für dynamische Stadtgebiete sind solche Entwicklungen meist ein wahrer Glücksfall. Doch für schwächer strukturierte Regionen bedeutet die Verringerung des Gewerbeaufkommens und der Wegfall von Grund- und Gewerbesteuer, dass die kommunalen Haushalte teils schwer belastet werden. Dies könnte zu einer Spirale führen, welche sich in einem Rückgang der Bevölkerung abzeichnet. So kann es zu einer weiteren Flächenfreisetzung unter anderem im Wohnbau, jedoch auch bei sozialer und technischer Infrastruktur kommen. Ein Teufelskreis. Darum sind die Politik, Stadtplaner und Architekten einerseits gefordert eine geeignete Nachnutzung für die brach liegenden Areale und Gebäude zu finden. Andererseits geht es aber auch darum, entstandene Lücken im Budget wieder zu schließen zu. Vielerorts ist eine Neupositionierung der Gemeinden und Städte in ihrer Stadtentwicklungspolitik von Nöten. In ihr soll die Konzentration auf eine innerstädtische Qualitätssicherung liegen. So soll es gelingen in den kommenden Jahren der schon im Gang befindenden Suburbanisierung entgegenzuwirken. Dafür ist es wichtig die Potentiale der einzelnen Flächen zu erkennen, um sie zu stärken. In weiterer Folge entsteht auch einen positiver Einfluss für das ganze Umfeld.⁴⁰

38 Der „Club of Rome“ ist eine gemeinnützige Organisation und bezeichnet sich selbst als globaler Think-Tank. Als ein Forum für globalen Gedankenaustausch setzt er sich mit den unterschiedlichsten internationalen politischen Agenden auseinander.

39 Im Original von Donella H. Meadows & Dennis L. Meadows, „Limits to Growth“: 1972.

40 vgl. Städtebauförderung in Bayern - Themenheft 17 2006.
<http://www.verwaltung.bayern.de/>

Einst am Siedlungsrand gebaut sind heute viele der aufgelassenen Areale längst von der Stadt umringt. Meist gut erschlossen, bieten sie heute viel Potential für eine dauerhafte Aufwertung.

Schafft man es einen Kreislauf zu generieren, welcher vorsieht, dass Grundstücke verwendet werden, die in ihrer ursprünglichen Zweckbestimmung nicht mehr benötigt werden, spricht man von *Flächenrecycling*. Vom österreichischen Umweltbundesamt wird der Begriff *Flächenrecycling* folgendermaßen definiert:

„*Flächenrecycling ist die nutzungsbezogene Wiedereingliederung vormals industriell/gewerblich genutzter Grundstücke in den Wirtschafts- und Naturkreislauf, die ihre bisherige Funktion und Nutzung verloren haben mittels planerischer, umwelttechnischer und wirtschaftspolitischer Maßnahmen.*“⁴¹

Für das Recycling von Flächen sprechen wiederum handfeste ökonomische Gründe als auch Aspekte der Nachhaltigkeit.

Durch Stadtbrachen bietet sich die Chance das schon bestehende innerstädtische Nutzungsangebot zu ergänzen bzw. zu erweitern. Somit können vorhandene Strukturen gestärkt und neue Besucher, Kunden und Bewohner in die Zentren geholt werden. Mittelfristig wird eine solche Zentralisierung auch zu geringeren Energie- und Infrastrukturkosten führen. So werden auch ältere und weniger mobile Menschen die innerstädtischen Standorte bevorzugen. Doch ist bei einer Zentrumsfokussierung nicht ausschließlich von einer weiteren Verdichtung auszugehen. Auch Möglichkeiten hin zu stadtteilbezogenen Grünflächen müssen überlegt werden, um den Wohn- und Lebensbedürfnissen neuer Generationen gerecht zu werden. Durch hochwertige temporäre Zwischennutzungen können Optionen für spätere Bebauungen offen gehalten werden. Zwischenzeitlich kann aber schon die Umgebung von dieser Teillösung profitieren.

In der Fachliteratur ist der Begriff *Stadtrecycling* bis dato noch ein unbeschriebenes Blatt. Zuweilen wird der Terminus eigentlich nur als Schlagwort verwendet ohne eine konkrete Definition damit zu verbinden. Im deutschen und im englischen findet man *Stadtrecycling* bzw. *Urban Recycling* hauptsächlich in zwei Bereichen. Einerseits wird er von der Müllrecycling-Industrie verwendet, welche sich für urbane Lösungen des Müll-Problems einsetzen. Andererseits findet der Begriff immer wieder im Zusammenhang mit ‚Flächenrecycling‘ Verwendung, wobei aber zwischen den beiden Begriffen nicht unterschieden wird. Einzig das gleichnamige Buch *Urban Recycling* von Erol Yildiz liefert eine veritable Definition des Ausdrucks indem Migration als essentielle Ressource der europäischen Großstadt angeführt wird.

Da sich diese Arbeit weder mit Müllwirtschaft noch mit Migration beschäftigt, der Leitgedanke *Stadtrecycling* für diese aber von prägender Bedeutung ist, soll der Ausdruck im folgenden genauer definiert werden.

41 Begriffsbestimmung des österreichischen Umweltbundesamts.
<http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/altlasten/flaechenrecycling/> (04.2011)

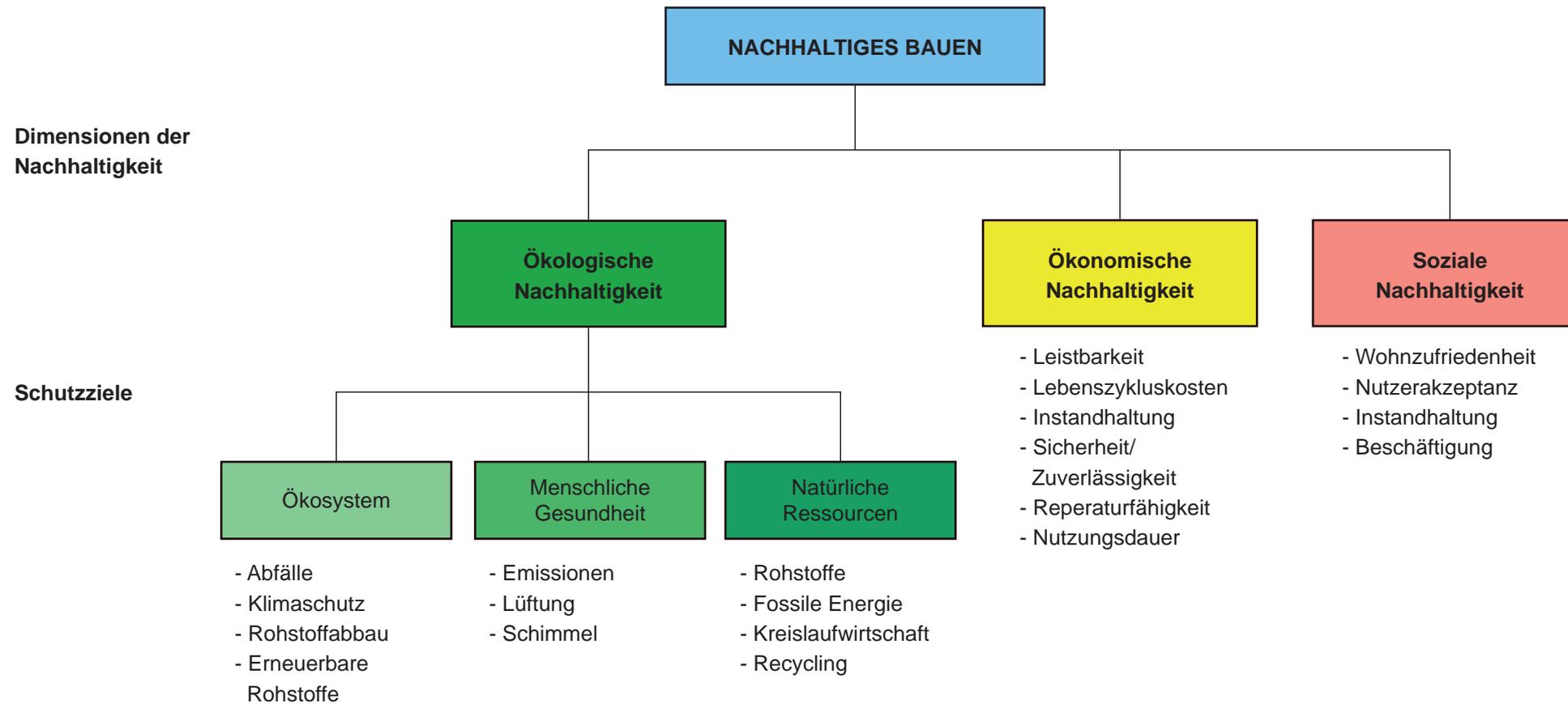


FIG 03 // Die 3 Dimensionen der Nachhaltigkeit // nach IMBT 2005 //

Unter *Stadtrecycling* versteht man eine spezielle, auf den urbanen Raum bezogene Form des *Flächenrecycling* unter der Voraussetzung zweier Bedingungen:

1. Wiedereingliederung von Brachflächen für hochwertige städtebauliche Nutzungen, wobei städtebauliche Monostrukturen unbedingt zu vermeiden sind. Vielmehr sollte auf den revitalisierten Brachflächen eine ausgewogene urbane Struktur entstehen. Mit dem Nutzungsmix aus Wohnen, Arbeiten, Lernen sowie Kultur und Freizeitangeboten soll eine Lebensqualität geschaffen werden, in welcher sich die physischen, psychischen und sozialen Befindlichkeiten der einzelnen dort lebenden Individuen auf ein bestmögliches Maß steigern lassen.
2. Wiederverwertung von zurückgebliebenen Gebäuden um deren Lebenszyklus zu verlängern und den Ressourcenverbrauch zu minimieren. Die bestehende Bausubstanz birgt dabei ein erhebliches Entwicklungspotential und sollte nicht als Restriktion Verstanden werden. Sie ist Übermittler der Vergangenheit und liefert ein ganz besonderes Ambiente, welches es zu nutzen gilt.

Ungleich zum *Flächenrecycling* bezieht sich *Stadtrecycling* konkret auf den großstädtischen Bereich unter der Berücksichtigung des Baubestandes und der Zielsetzung der größtmöglichen Rückgewinnung aller vorhandenen Ressourcen in den urbanen Kreislauf. Unter dem Gesichtspunkt der nachhaltigen Stadtentwicklung nimmt das *Stadtrecycling* eine wichtige Rolle ein. Ein polymorphes Stadtgefüge, Ressourcenschutz und die Wahrung von Zeitzeugen vergangener Epochen gewährleisten städtebaulichen Fortschritt im Sinne des *Sustainable Development*⁴².

Grundstücke, die für das Konzept des *Stadtrecycling* infrage kommen, fungieren als potentielle Flächen städtebaulicher Ziele. Sie sind das zentrale Mittel für eine neue Art der Urbanisierung, die eben nicht nach weiterem Flächenkonsum strebt. Doch wie wird ein städtebaulicher Prozess, welcher Brachflächen wieder in den Nutzungszyklus rückführt, ins Rollen gebracht?

Die Lösung kann mittels einer intelligent gesteuerten Städtebauförderung erreicht werden. Es gilt die Revitalisierung innerörtlicher Brachflächen, bei denen oftmals erhebliche Aufarbeitungskosten durch Altlasten entstehen, auch finanziell zu fördern. Durch die Verringerung der unrentablen Kosten vonseiten der Stadt, die Investition in Infrastruktur, gute urbane Bauungs- und Nutzungskonzepte können weitere Impulse gesetzt werden, um Investoren im privaten und unternehmerischen Bereichen anzulocken.

Zersiedelung ist nicht nur ökonomisch schlecht, die langen Wege zwischen Wohnort und Arbeit, Supermarkt und Bank, Schule und Freizeiteinrichtungen sind anstrengend, zeit- und nervenraubend. Das hat nicht nur negative Auswirkungen auf das persönliche Zeitmanagement, sondern ist auch eine gesellschaftliche Barriere, welche gewisse Bevölkerungsgruppen vom sozialen Leben ausschließt. Weite Wege sind zum Beispiel für ältere Menschen oft unbezwingbar. Sie ziehen sich in ihre Wohnungen zurück und können nicht mehr am gesellschaftlichen Leben teilnehmen. Ähnliches wiederfährt Menschen, welche auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind, der aber aufgrund der Zersiedelung nicht mehr die benötigte Qualität bieten kann. Mit der Stärkung innerstädtischer Bezirke durch die Wiederbelebung bracher Flächen, mit einer dazu angepassten Stadtplanung, stellt nicht nur für die unmittelbare Umgebung rund um das betroffene Areal einen positiven Einfluss dar. Aus diesem kann, wenn *Stadtrecycling* zur *Maxime* wird, eine Aufwertung erreicht werden. Daraus ergibt sich ein Mehrwert, bei dem nicht nur die direkt Betroffenen profitieren werden. Es ist vielmehr die ganze Stadt, gesehen als gesellschaftliches Konglomerat, welche aufgewertet wird. Von dieser ‚Umweg-Rentabilität‘, generiert durch eine gezielte Einbindung der Stadtbrachen in das städtische Gefüge, lässt sich oft erst Jahre später profitieren. Die Stadt, obwohl der hohen Geschwindigkeit unseres heutigen Lebens, ist aus baulicher Sicht eine träge Masse. Nur langsam passen sich die Bausubstanz den Lebensumständen neuer Generationen an. Diese Trägheit gibt uns einerseits Sicherheit und ist ein Spiegelbild der Geschichte. Andererseits war und ist Veränderung Teil unserer Biografie. Doch um den Werdegang einer Stadt auch vorteilhaft zu gestalten, ist es umso wichtiger frühzeitig Zukunftsstrategien zu entwickeln, welche Perspektiven für die weitere Entwicklung skizzieren.

42 siehe FIG 03

Sustainable Development (dt. *nachhaltige Entwicklung*) war eine der Hauptforderungen bei der Weltkonferenz für Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro, 1992. Nachhaltigkeit bezieht sich auf das Drei-Säulen-Modell aus Ökonomie, Ökologie und Sozialem in Verbindung mit einer Zukunftsdimension. Auch zukünftige Generationen sollen dadurch die gleichen Lebensbedingungen vorfinden wie gegenwärtige Gesellschaften. Der Ressourcenverbrauch soll auf ein Niveau herabgesenkt werden, das die Regenerationsfähigkeit der Ressourcen nicht übersteigt.

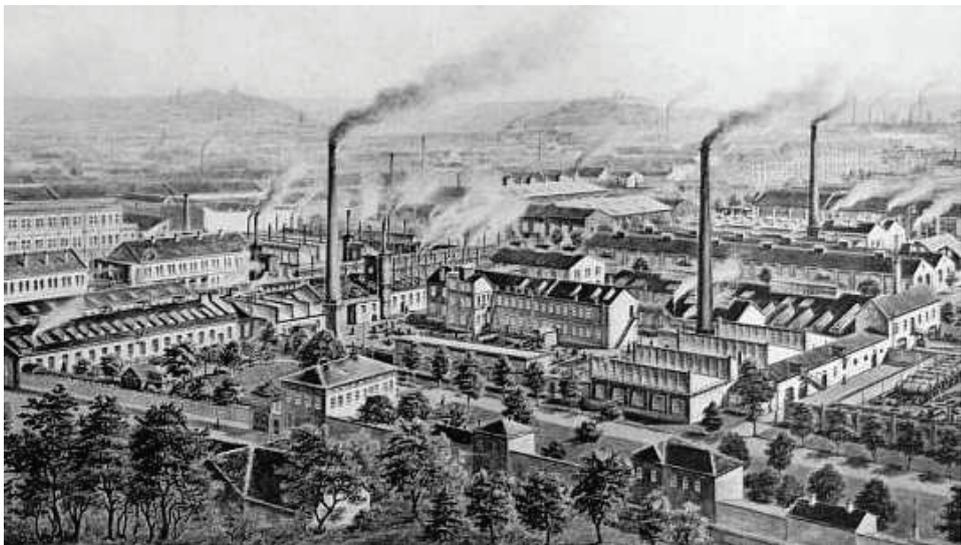


FIG 04 // Prag-Smíchov // Ringhoffer-Werke A.G. // 1904 //

A.C _ PRAG

A.C.A _ INDUSTRIEGESCHICHTE

Inmitten Zentralböhmens gelegen, das Herz der Tschechischen Republik, blickt die Stadt Prag auf eine lange Geschichte zurück. Eingebettet zwischen Hügeln erstreckt sich Prag entlang des Flusses Moldau [Vltava]. Erst durch den Bau der Karlsbrücke [Karlův most] 1357-1402 war der Grundstein für die Stadt, wie wir sie heute kennen, gelegt. Mit dieser Brücke gab es nicht nur eine feste Verbindung der zwei Moldau Ufer, viel wichtiger war damals die Zusammenführung der fünf historischen Stadtteile. Durch die Verbindung des königlichen [Hradčany] und des adeligen [Malá Strana] Stadtteils am Westufer mit der Altstadt [Staré Mesto], der neuen Stadt [Nové Mesto] und der Festung [Vyšehrad] östlich der Moldau konnten die beiden getrennten Seiten zu einer gemeinsamen Stadt zusammenwachsen.⁴³ Seit der Industriellen Revolution wurde Prag immer wieder durch wichtige Industriegebiete erweitert bis es schlussendlich im Jahr 1922 die heutige Ausdehnung erreichte.

Die frühe Industrialisierung der Stadt war zu Beginn eng mit dem Fluss Moldau verbunden. Um 1700 errichtete man ein System aus Stauwehren und Getreidemühlen. Mit dem entstehen von kleinen Werk- und Produktionsstätten wurde auch der Grundstein für den Wandel vom feudalen Agrarstaat zur Industrienation gelegt. Lagen die Betriebe anfangs noch in der Altstadt breiteten sich diese bald auch auf die umliegenden Bezirke aus. 1749 eröffnete in Prag die erste Barchentfabrik. Darauf folgten Gerbereien, Seilereien und ähnliche textilnahe Industrien. Die Stadtteile Karlín und Smíchov waren bekannt für ihre unzähligen Textildruckereien.

Auch später noch war die Moldau prägend für die Ansiedelung unterschiedlicher Industrien. Als zweite Verbindungsglied über den Fluss wurde die Hängebrücke *Kaiser Franz I.* [Most císaře Františka I.] 1839-41 vom Großindustriellen Karl Adalbert Lanna (* 1805; † 1866) errichtet. Er erhoffte sich dadurch einen Vorteil für seine Industriestandorte im Stadtteil Smíchov.

Mitte des 19. Jahrhunderts war die Entwicklung Prags vor allem durch die aufstrebende Eisenbahn geprägt, denn außer technischen Erfindungen war die Zeit auch vom Ausbau des Verkehrsnetzes und des Gütertransport geprägt. Das Eisenbahnzeitalter hatte Prag im Jahr 1845 erreicht, als die Strecke Wien-Prag-Dresden eröffnet wurde. In weiterer Folge entstanden 1850 das *Negrelli-Viaduk* als erste Eisenbahnbrücke über die Moldau und im Jahr 1901-1909 der Jugendstil-Hauptbahnhof [Praha hlavní nádraží]. Nachdem 1866 begonnen wurde die Stadtmauern abzutragen entstanden neue Möglichkeiten für den Bau von Straßen und Schienen. Entlang des Verlaufes der alten Stadtmauern wurden neue Boulevards gebaut. Ein Netz aus Schienen durchquerte die Stadt. Die Errichtung zusätzlicher Brücken war ausschlaggebend für die industrielle Weiterentwicklung, vor allem der Vorstadtbereiche. Das Industriewachstum lockte viele Menschen vom Land in die Stadt. Allmählich verschwanden die kleinen Manufakturen aus dem Stadtzentrum, wo in den 1850er bis 1860er Jahren billige Arbeiterwohnungen zur Mangelware wurden.

Zwischen 1873 und 1914 war Prag von einer intensiven Phase der Industrialisierung geprägt. Während sich vor allem flussabwärts, um den Hafen in Holešovice, die Schwerindustrie ansiedelte, eröffneten auch flussaufwärts, in den Vorstadtbezirken Smíchov, Karlín und Vyšehrad, immer größere Fabriken. Teilweise etablierten sich Fabrikstrukturen, in denen die Fabrikanlagen, die Arbeiterbehausungen und die Residenzen der Besitzer kombiniert waren. 1854 errichtete C. Danek in Smíchov eine Zugwagon-Manufaktur, in welcher die Arbeiter und er selbst von ihren Unterkünften direkt auf den Hof der Werkstätte schauten.

Mit dem Beginn der Industriellen Revolution veränderte sich die Stadt merklich. Es gab weitreichende Verbesserungen im Sanitäts- und Infrastrukturbereich. Ganze Straßenzüge wurden erneuert und ein Straßenbahnsystem eingeführt. Bis 1896, als die erste elektrische Straßenbahn zum Einsatz kam, wurden die Granituren noch mittels Pferdefuhrwerken betrieben.

Prag war ein wichtiges Zentrum der Eisenindustrie, des Maschinenbaus und der wissenschafts-basierten Industrie. Unter anderem produzierten die Werke der österreichischen Industrielendynastie Ringhoffer⁴⁴ in Prag. Sie fertigten neben Stahlprodukten für die Bauindustrie auch Maschinen für Bierbrauereien, Spirituosenbrennereien und Zuckerfabriken sowie Turbinen und Kühlanlagen für Kühlhäuser. Ab dem Ende des 19. Jahrhunderts erweiterte sich ihr Repertoire durch die Produktion von Dampflokomotiven, Straßenbahnen und Automobilen. Während die meisten dieser Güter für den Export produziert wurden, entstanden weitere Industriezweige, welche vor allem die steigende Nachfrage in der Stadt decken sollten. Die neuen Bedürfnisse manifestierten sich vor allem im erhöhten Energieverbrauch und den modernen Standards im Wohnbau. Prag war schnell elektrifiziert. 1881 wurde mit dem Aufstellen von Laternen an den wichtigsten Straßen begonnen, ein Jahr später mit der Installation einer Telefon-Infrastruktur. Gas- und Wasserwerke, Elektrizitätskraftwerke, Investitionen im Transport- und Bauwesen, Lagerhäuser, Getreidemühlen, Brauereien und sogar eine Eisfabrik garantierten die Versorgung der Stadt.

Nach dem Ersten Weltkrieg hatten sich die Industrieanlagen bereits etabliert und entwickelten sich immer weiter. Die manuelle Arbeit wurde fast zur Gänze durch Maschinenproduktion und neue Technologien ersetzt. Mitunter war die Textil-, Schuh- und Glasindustrie eine der weltweit höchstentwickelten. Auch im Maschinenbau gehörte die Tschechoslowakei in der Zwischenkriegszeit zu den zehn bedeutendsten Ländern weltweit. Die guten Produktionsbedingungen konnten sie auch nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs für weitere Jahrzehnte halten.⁴⁵

43 siehe PLAN 03

44 siehe FIG 04

45 vgl. Trinder, 1992: S. 591 ff.

A.C.B _ GEGENWART

Auf einem der zahlreichen Hügel, die *Goldene Stadt*⁴⁶ überblickend, erfüllt Prag alle Klischees, die man sich von der Stadt an der Moldau nur erwarten kann. Rückt dann noch die Sonne das Ambiente ins rechte Licht, legt der Fluss ein goldenes Band durch die Stadt und die farbenfrohen Fassaden der mit Liebe und viel Detailreichtum restaurierten Wohnhäuser strahlen um die Wette. Eine Postkartenidylle, die aber der Wirklichkeit sehr nahe steht und ihrem Beinamen alle Ehre macht.

*„Der Blick von der Karlsbrücke auf die Adelpalais der Kleinseite und die über der Stadt thronende Burg wird auch beim x-ten Mal nicht langweilig. Eine Stadt, die Sehnsüchte weckt und Emotionen schürt.“*⁴⁷

Bei meinen zahlreichen Reisen nach Prag und durch die Kontakte zu ‚echten‘ Pragern ist mir aufgefallen, dass sich diese mittlerweile immer mehr vom historischen Zentrum abwenden. Der Grund scheint darin zu liegen, dass Prag nach der Öffnung 1989 einen Boom, vor allem im Bereich der Immobilien erfahren hat. Auswärtige Investoren kauften die unsanierten, alten Liegenschaften in bester Lage auf. Durch die Renovierung und die Vermietung an betuchte Interessenten erzielten sie hohe Renditen. Die ursprünglichen Bewohner, welche sich die hohen Mieten nicht mehr leisten können, mussten sich neue Unterkünfte außerhalb der Altstadt suchen. Heute stehen viele, der teils zu Tode sanierten Luxuswohnungen die meiste Zeit des Jahres leer.

Zusehends sind den Pragern auch zu viele Touristen in der Stadt. Sie flüchten und bevorzugen es lieber weiter außerhalb ihre Freizeit zu genießen, wo sich nicht ein Souvenirshop an den nächsten schmiegt. Außerhalb der UNESCO-geschützte Altstadt, die wie unter einem Glassturz unverändert bleibt, finden die Bürger der Stadt noch den Prager Alltag. Wesentlich günstiger ist es abseits der Touristenströme auch noch.

46 Dieser Begriff wurde zur Mitte des 14. Jahrhunderts vom damaligen Kaiser Karl IV. geprägt.

47 Zöch, 2010: S. 38

In der Tageszeitung „Die Presse“ war in der Reihe „Mitteleuropa-Atlas Zehn Städte im Porträt“ ein treffende Beschreibung zu lesen:

*„Miloš Urban liebt das alte Prag. Mit der Stadt ist er auf nostalgische Weise verbunden, das ist aus seinen Romanen herauszulesen. Seine Figuren durchstreifen den Veitsdom, sind Morden in den schaurig-schönen gotischen Kirchen auf der Spur und kämpfen auf verlorenem Posten gegen die Modernisierung der alten Straßenzüge. Seine Figuren scheitern an Prag, können aber auch nicht ohne sein. Ein Treffen am Schauplatz seines jüngsten Romans, in Josefov – der Josefstadt –, schlägt der Bestsellerautor aber aus. Zu viel Trubel sei im jüdischen Viertel. Lieber ist ihm ein Lokal im Arbeiterbezirk Žižkov. Dort findet noch das echte Leben statt, dort arbeitet Urban. ‚Ich bin sentimental. Es macht mich traurig, wenn das alte Prag verschwindet‘, sagt Urban. ‚Ich möchte die Welt nachbilden, wie sie einmal war, bevor das alte jüdische Prag demoliert wurde. Ich will das alte Leben zeigen, das die Leute nicht mehr sehen können.“*⁴⁸

Auch Korruptionsvorwürfe begleiten die Prager Stadtregierung immer wieder. Ein Umstand, den auch viele andere Prager so nicht akzeptieren wollen. Sie haben es satt, beim Ausverkauf ihrer Stadt zusehen zu müssen. Wenig ansehnliche Bürogebäude aus den 1990er Jahren, errichtet um schnelles Geld zu lukrieren, sind heute ein optischer Dorn im Auge. ‚Hypermarkets‘ die am Prager Stadtrand seit dem Fall des eisernen Vorhangs aus dem Boden gestampft wurden haben mitunter das Freizeitverhalten vieler Menschen geändert. Heute fahren Leute am Wochenende, anstatt aufs Landhaus ins Einkaufszentrum. Eine Entwicklung, welche sich in Prag schneller als in anderen europäischen Hauptstädten vollzogen hat.

Doch trotz dieser Umstände lieben die Prager ihre Stadt. Sie pflegen eine gewisse Hassliebe zu ihr, denn schön ist sie allemal. Am schönsten oben, auf einem der zahlreichen Hügel mit Sonnenschein und dem Blick über die Stadt.

48 Zöch, 2010: S. 38



FIG 05 // Prag // Panorama // Oktober 2010 //



PLAN 02 // Landkarte // Lage von Prag in der Tschechischen Republik //

A.C.C _ DAS INDUSTRIELLE ERBE

Die *Goldene Stadt* trägt auch noch einen zweiten Beinamen. Einen, der seinen Ursprung in der stark katholischen Prägung Prags findet. Die *Stadt der hundert Türme*⁴⁹ verdankt diesen Namen den unzähligen Sakralbauten, welche ihre Türme in den Himmel strecken. Schaut man heute über Prag, fällt auf, dass neben den Kirchtürmen noch weitere Riesen über die Häuserdächer ragen. Zuerst stechen einem die wenig beeindruckenden Bürobauten ins Auge, welche seit dem Ende der 1980er Jahre das Stadtbild mitprägen. Und inmitten dieser, erscheinen immer wieder schlanke Schornsteine. Das wirkt überraschend und faszinierend zugleich.

Im Buch *Wien, Prag. Metropolenforschung* der Autorin E. Lichtenberger erläutert sie die den postindustrialen Wandel der beiden Hauptstädte und erklärt somit auch das heutige Erscheinungsbild der *Stadt der hundert Türme*. Sind nach der intensiven Industrialisierung europäischer Städte Anfang des 20. Jahrhunderts die Industrieanlagen mittlerweile in billigere, periphere Gebiete oder gar andere Länder gezogen, scheint in Prag das Gegenteil geschehen zu sein. Tatsächlich zeigt ein Blick auf die Statistik, dass während in Wien in den 1970er Jahren, ausgelöst durch die Energiekrise, eine Entindustrialisierung einsetzte, in Prag die Industrialisierung stetig weiter ging. Zwischen 1980 und 1990 stieg dort sogar noch die absolute Anzahl der Industrie-Beschäftigten über jene in Wien kurz vor der Entindustrialisierung. Der Ursprung für diese Differenz liegt laut Lichtenberger in den unterschiedlichen Industriekulturen. Während Wien als Produktionsstandort immer unattraktiver wurde, forcierte man als Ausgleich den Ausbau des tertiären und quartären Beschäftigungssektors. In Prag hingegen stand die Industrie auf anderen Beinen und konnte somit bis Mitte der 1990er Jahre konkurrenzfähig bleiben. Vorallem der Maschinenbau nahm in der tschechischen Hauptstadt eine führende Rolle ein.⁵⁰

49 siehe FIG 06.

50 vgl. Lichtenberger, 1993: S. 115 ff.



FIG 06 // Prag // ‚Stadt der hundert Türme‘ // Februar 2011 //

Mittlerweile durchläuft Prag also das gleiche Szenario, welches Wien fast drei Jahrzehnte zuvor erlebte. Die Industrie wandert ab und das Wirtschaftsleben verlagert sich auf neue Beschäftigungsfelder. Die Reduktion der Schwerindustrie nach 1990, Privatisierungen, Änderungen in den Eigentumsverhältnissen von Großunternehmen und der Aufstieg des globalisierten Marktes brachten wesentliche ökonomische, aber auch soziale Veränderungen mit sich. Zurück blieben Industriebrachen die heute auf neue Nutzungen warten. Stillgelegten Fabriken, Brauereien, Textilmanufakturen, Fördertürme, Zucker-Raffinerien, Lager- und Montagehallen, Bahnhofsgebäude, Druckereien, Gießereien, Getreidemühlen, Kesselhäuser oder Kraftwerke sind die Spuren industriellen Vergangenheit und evozieren ein Gefühl der Trostlosigkeit, aber ebenso der romantischen Begeisterung oder Nostalgie. Gekennzeichnet durch die kontinuierliche Arbeit der Zeit und der ausgebliebenen Wartungsarbeiten verfallen die Gebäude allmählich und Schmutz legte sich wie eine Kruste über sie. Unsensible, teils zerstörerische Modifikationen an der Baustruktur hinterließen irreparable Narben. Ebenso schwierig zu behandeln sind die oft ungeklärten Folgen für die Umwelt, welche von vielen brachen Industriearealen ausgeht.

Das erklärt auch den Wunsch vieler, die alten Industrieanlagen schnell vergessen, zerstören oder radikal verändern zu wollen. Aus diesem Grund sind sie auch tendenziell viel eher zum Ziel von Ausbeutungen durch geworden. Nur selten überwiegt das Interesse an ihrem Schutz für ihr Zeugnis als einzigartige architektonische und wirtschaftliche Errungenschaften ihrer Zeit. Die Umnutzung für verlassene Industriebrachen die ihrer ursprünglichen Funktionen nicht mehr gerecht werden, entstand bisweilen nur, sobald sie ein unausweichliches wirtschaftliches, kulturelles und in gewissem Maße auch politisches Problem geworden sind.⁵¹

RESSENTIMENTS

Eigentlich wäre die Entwicklung und Auseinandersetzung mit dem industriellen Erbe nicht überraschend gekommen. Inspiriert durch Informationen und Gespräche im europäischen Ausland, begann die Aufzeichnung der industriellen Architektur und ihre mögliche Wiederverwendung in Prag schon in der Mitte der 1980er Jahre.

Ein bemerkenswerter Unterschied zum westlichen Europa war der politische Zusammenhang. Die tschechische Version der industriellen Archäologie war in ihrem Wesen eine Form von Widerstand gegen die offizielle Atmosphäre des späten Kommunismus. Mit dem Aufzeigen von Nostalgie betonte man die Bedeutung der Kontinuität in den technologischen und wirtschaftlichen Entwicklungen und ihre unsensible Störungen durch die Verstaatlichung und Enteignung der tschechoslowakischen Industrie nach dem kommunistischen Putsch von 1948. Industrieareale waren vom Standpunkt der Ortsverbundenheit auch ein Beispiele für die technische und architektonische Leistung. Sie repräsentierten den Namen einer Firma, deren Qualität und Beständigkeit in der oft unpersönlichen und stilistisch verwirren Architektur der späten 1980er Jahre. Doch die Aufarbeitung der vielen Industriebauten war zunächst ‚nur‘ eine theoretische Vision anstatt das Ergebnis tatsächlicher Leistungen.

51 vgl. Fagner, 2005: S. 7 ff.

Erst mit der Veröffentlichung des Buches *An Open-Air Museum of Industry* [Industriální skanzen Čechy a Morava] im Jahr 1997 gelang es erstmals das industrielle Erbe in einem Werk zusammenzutragen. Das Buch warf aber auch die Frage auf, was mit den Gebäuden in Zukunft geschehen soll?

Die Argumente, welche aufgelistet werden, warum alte Industriebauten unsere Aufmerksamkeit verdienen und was sie für so besonders werden lässt, scheinen vom heutigen Stadtpunkt mehr als selbstverständlich. Behandelt werden ihre ästhetischen und historischen Werte, ihre eigentliche Geschichte, die Atmosphäre und der lokale Kontext in dem sie stehen.

Was heute, in den frühen Jahren der Aufarbeitung des tschechischen Industrie-Erbes, auffällt, ist die Gruppe der ausgewählte Industrie-Wahrzeichen. Die große Masse der in dem Buch beschriebenen industriellen Gebäude und Komplexe waren zum Zeitpunkt der Veröffentlichung noch in vollem Betrieb. Das mag aber daran liegen, dass man eine größere Chance bei der Erhaltung sah, indem man Industriebauten auflistete welche noch in ihrer Funktion als Produktionsstandort dienten. Dem Verfall, welcher bei anderen Industriebranchen schon eingesetzt hatte, würde man durch eine vorzeitige Planung von Beginn an entgegenwirken. Es könnte aber auch einen politischen Zusammenhang gegeben haben, da man glaubte, dass die Aufmerksamkeit für Gebäude, an welchen noch Arbeitsplätze hängen größer sei, als am kulturellen Erbe an sich.

Doch was nach so vielen Jahren am meisten überrascht ist, dass heute Jahre nach dem Erscheinen des Buches nicht wesentlich mehr Beispiele zum industriellen Erbe im Gespräch sind. Hingegen kann beobachtet werden, dass es im krassen Gegensatz dazu von Jahr zu Jahr sogar eine deutliche Verringerung der Motivation zur Erhaltung der Industriebauten gab. Schien die Erhaltung in der Euphorie der frühen 1990er Jahre noch unbestritten, gibt es heute nur ein paar wenige Gebäude, die wirklich einer kultivierten Transformation unterzogen wurden und eine geeignete neue Funktion fanden. Eine noch geringere Anzahl an industrieller Bausubstanz wurde als wertvoll anerkannt und vor weiterem Verfall geschützt. Diese Bauten warten aber bis dato auf eine weitere Verwendung. Die meisten sind schon verwahrlost oder wurden wegen der wertvollen Fläche auf der sie standen geradezu zerstört.⁵² Erstaunlicherweise hat die Situation in den 1990er Jahren die Kommunen völlig überrascht. Aber nicht nur sie waren mit der geänderten Situation überfordert, als sich das Wirtschaftssystem vom Industriellen Zeitalter hin zur postindustriellen Gesellschaft entwickelte. Das gleiche gilt auch für Investoren und Architekten welche den Wert des Industriellen Erbes lange Zeit nicht erkannten. Erst ab dem Jahr 2002 durch die intensive Auseinandersetzung der interdisziplinär orientierten Plattform *The Research Centre for Industrial Heritage*⁵³ [Výzkumné centrum průmyslového dědictví] (VCPD) in Verbindung mit der Technischen Universität Prag (CTU) [České vysoké učení technické v Praze] fand eine systematische Auseinandersetzung mit den technischen Denkmälern, industriellen Strukturen und deren Standorten statt. Im Jahr 2010 wurde VCPD in die Fakultät für Architektur an der CTU übernommen und ist nunmehr Teil vom Institut für die Theorie und Geschichte der Architektur.

52 vgl. Fagner, 2005: S. 7 ff.

53 siehe <http://vcpd.cvut.cz/>

Holešovice, ein Prager Stadtteil unweit des Zentrums war ein Industrieort, bekannt für seine vielen Fabriken und Arbeitsplätze. Vor gerade einmal zehn Jahren waren die Straßen dort noch mit Schwerarbeiter des Metallwerks, Maschinentechner und Fabrikanten gefüllt. Ein Ort, an dem man eigentlich nicht leben wollte, der aber für viele das tägliche Brot bedeutete.

Heute hat sich das Bild gewandelt. Aus dem grauen Holešovice wurde ein lebenswerter Stadtteil. Wohnungen und Büros entstanden, aus einem der Metallwerke wurde DOX ein Zentrum für zeitgenössische Kunst und in dem 1895 gegründeten Brauhaus hat nun ein renommierter Verlag seinen Bürositz. Holešovice gilt heute für viele als überzeugendes Beispiel wie revitalisierte Industriebauten eine *neue urbane Entwicklung*⁵⁴ in ihrer unmittelbaren Umgebung generieren können.

Hier und da existieren noch kleine Betriebe und Werkstätten zwischen leerstehenden Hallen und Fabriksarealen und dann stößt man einen Block weiter auf eine zeitgenössische Galerie oder ein chices Café. Die Industrie hingegen ist für immer verschwunden.

So wie es sich in Holešovice verhält, ergeht es nicht jedem Prager Bezirk. Die relative Nähe zum Stadtzentrum macht ihn natürlich attraktiv und zu einem Boombezirk der jungen Generationen. Inwieweit sich Holešovice in Zukunft als aufstrebender Stadtteil etabliert, wird sich aber noch zeigen müssen.

Ob Prag nach der vollzogenen Entindustrialisierung auch in Zukunft die *Stadt der hundert Türme* bleibt, hängt vor allem vom Erhaltungswillen und den Plänen der Stadtregierung ab. Ein nicht unwesentlicher Teil der *hundert Türme* stammt auch von den Bauten der Industriellen Revolution ab. Würden diese zur Gänze verschwinden, wäre es nur zum Vorteil für die Stadt, meinen die Einen. Die Anderen fürchten um das gewohnte Stadtbild und setzen alles an den Erhalt der Industriedenkmäler. Einen konstruktiven Beitrag dazu liefert die VCPD, welche sich nicht nur theoretisch im Rahmen der universitären Ausbildung mit dem industriellen Erbe auseinandersetzt, sondern auch die *International Biennial Vestiges of Industry*⁵⁵ [Bienále Industriální stopy] organisiert und somit auch öffentliches Interesse weckt.

Verständlich ist, dass eine Stadt nicht restlos konserviert werden kann. Eine so immense Veränderung, wie in dem Fall vom Zeitalter der Industrie zur Post-Industrialzeit, muss auch das Bild der Stadt nachhaltig verändern. In einer lebendigen Stadt dürfen, können und müssen sogar Spuren der Erneuerung zu finden sein. Kompromisslos zu konservieren auf Kosten der zukünftigen Entwicklungen ist der falsche Weg. Doch zu glauben, dass sei ein Argument alle Bauten der Vergangenheit abzutragen liegt entsprechend einer nachhaltigen Entwicklung auch nicht richtig.

Wie der schmale Grad zwischen dem Bewahren der historischen Bausubstanz und der zukünftigen Nutzbarkeit schlussendlich aussieht, ist eine Frage, der man nicht nur mit einer Antwort begegnen kann. Es gibt verschiedene sehr gute Szenarien, aber auch genauso viele schlechte. Im Kapitel D dieser Arbeit wird versucht der Frage nach dem bewussten Umgang mit bestehender Bausubstanz am konkreten Beispiel des Güterbahnhofes *Nákladové nádraží Žižkov* zu begegnen.

54 vgl. Fagner, 2005: S. 11

55 siehe <http://www.industrialnistopy.cz/>

A.D _ INDUSTRIEKULTUR

Leerstehende Industriebauten werfen seit dem Ende des Industriezeitalters immer wieder die Frage auf, was mit ihnen geschehen soll. Der Wandel von einer Produktions- zu einer Dienstleistungsgesellschaft macht die einstigen *Werke des neuen Geistes* zu Relikten früherer Zeiten, schreibt C. Schönwetter in einem Artikel des Magazins *Metamorphose*.⁵⁶ Die historischen Relikte werden oft stiefmütterlich behandelt. Die monumentale Wirkung, welche die verlassenen Industrieanlagen besitzen, scheint gute Projektideen oft schon im Keim zu ersticken. Industrieareale mit städtebaulich prägender Größe wurden Jahrzehnte lang als hässliche Fremdkörper wahrgenommen. In den 1970er Jahren setzte im westlichem Europa, ausgelöst durch die Rohstoffkrise, ein Umdenken ein. Platz, als knappe Ressource, ökonomische Zwänge und ein Wertewandel machten die einst unliebsamen Bauplätze zu begehrten Objekten. Laut Schönwetter war plötzlich nicht mehr nur der Denkmalschutz der Einzige, welcher sich für den Erhalt der Industriedenkmäler einsetzte. Die identitätsstiftende Funktion für einen ganzen Bezirk rückte in den Vordergrund und somit auch die größere Akzeptanz in der Bevölkerung. Es regte sich immer breiterer Widerstand gegen den Abriss, oftmals verbunden mit der Ablehnung von Verkehrs- und Großbauten, die an ihrer Stelle vorgesehen waren. Eine öffentliche Nutzung wurde gefordert, welche ihrer vormals großen Bedeutung angemessen schien. Diese fand sich schnell in der Kultur. Die brachgefallenen Bauwerke wurden durch die Forderungen zur Öffnung und allgemeinen Nutzung zu Horten einer Protestkultur, welche die imposanten Denkmäler als ein Sprachrohr benutzen konnten. Damit wurde unbewusst eine ‚Tradition‘ begründet, Industrie- in Kulturbauten umzuwidmen. Auch in der Tschechischen Republik hat sich der Trend zum professionellen Umgang mit Industriekultur bestätigt. Vor allem die Beiträge per Plattform VCPD und der Technischen Universität Prag leisteten im letzten Jahrzehnt wohl den wichtigsten Arbeiten zur Aufarbeitung des industriellen Zeitalters.

„Industriekultur als wissenschaftliche Disziplin befasst sich mit allen materiellen und immateriellen Zeugnissen der Geschichte, Gegenwart und Zukunft des Industriezeitalters.

[...] Industriekultur ist vor allem eine interdisziplinäre Auseinandersetzung mit diesem Abschnitt der Kulturgeschichte der Neuzeit. Technik-, Sozial-, Kultur-, Kunst- und Gesellschaftsgeschichte sind in ihre Praxis ebenso involviert wie der Denkmal- und Landschaftsschutz.

Industriekultur ist auch ein geografisches Thema, die Auseinandersetzung mit den komplexen Beziehungen in der »Industriellen Kulturlandschaft« ist der Schlüssel zu ihrem Verständnis. Industriekultur wird in erster Linie durch sie erfahrbar. Es ergibt sich zwingend das Ziel, Industrielandschaft nicht nur lokal sondern überregional in ihren Zusammenhängen zu interpretieren.“⁵⁷

⁵⁶ vgl. Schönwetter, 2007: S. 16-17

⁵⁷ Begriffsbestimmung: siehe <http://www.industriekultur.de/>

Ziel der Auseinandersetzung mit Industriekultur ist es, *die Kenntnisse der Vergangenheit zu bewahren, die heutige Zeit zu verstehen und zukünftigen Generationen Wissen über deren Wurzeln und damit die Basis für einen Handlungsrahmen zu vermitteln.*⁵⁸

Um jedoch konkrete Beispiele umzusetzen, stellt sich die Frage, wie das ‚Bewahren der Vergangenheit‘ in der Praxis umzusetzen ist. Da der Fokus einer Architekturausbildung fast ausschließlich auf Neubauten liegt und sich in diesem Kreislauf die Experten für Altbau und Bestand dezimierten, geht das Know-How für Bauen im Bestand schrittweise verloren. Auch private Bauherren wagen sich bisweilen nicht an die unkalkulierbaren Risiken heran. Die Unerlässlichkeit zur Umnutzung industrieller Bauten blieb somit in öffentlicher Hand. Die wiederum implementierte eher eine kulturelle Umnutzung als etwa eine Wohn- oder Büronutzung. Das zeigt sich heutzutage darin, dass in vielen der ehemaligen Produktionsstätten eher Museen, Galerien, Musikzentren und Theater anstatt private Nutzungen zu finden sind. Die staatlichen Maßnahmen und das wachsende Know-How im Umgang mit alten Industrieanlagen haben die Lage inzwischen verändert. Prestige und das Wissen um die Risiken sorgen dafür, dass sich nun auch immer mehr private Investoren engagieren. Eine Entwicklung, die beim sensiblen Umgang mit der Bausubstanz begrüßenswert ist. Bei historisch bedeutungsvollen Industrieanlagen, welche häufig schon eine Erinnerungsstätte an sich selbst darstellen, ist der Ruf sie als Denkmal zu erhalten groß und von der Öffentlichkeit meist akzeptiert. Schon allein der Unterschutzstellungsbescheid macht aus den imposanten Industriestätten einen Ort kultureller Nutzung. Ohne jegliche bauliche Veränderung steht das Objekt für sich und es reicht die bloße Aufmerksamkeit ihm gegenüber. Denkmäler dieser Art dienen zum Beispiel als Kulisse und Austragungsort temporärer Veranstaltungen, übernehmen jedoch seltener die Aufgabe neuer Nutzungen. Da kein Eingriff in die Bausubstanz nötig ist, scheint solch eine Haltung im Sinne des Denkmalschutzes zunächst am optimalsten.

Kompliziert wird es, wenn bauliche Veränderungen vorgesehen sind. Neue Bestimmungen im Brand- und Wärmeschutz, Umbauarbeiten im Sinne der Barrierefreiheit und moderne Technik stehen oft im Konflikt mit dem Denkmalschutz. Oftmals lassen sich Projekte nicht realisieren ohne auch die Originalsubstanz zu verändern. Die Erfüllung all dieser Kriterien erfordert das Wissen und die Sensibilität im Umgang mit historischer Bausubstanz. Weniger bedeutende Industriebrachen erfahren naturgemäß weniger Aufmerksamkeit und eine Umnutzung erfolgt oft spontan. Sie locken durch niedrige Kosten häufig die alternative Szene an und stehen weniger im Fokus der Öffentlichkeit. Manchmal okkupieren diese Gruppen, die sich andere Räumlichkeiten nicht leisten könnten, Bauten, welche im Sinne der Denkmalpflege als nicht wichtig erscheinen, jedoch später eine Relevanz durch ihre neue Nutzung erhalten. Viele Bauten würden heute vermutlich nicht mehr existieren, da sie einem Neubau gewichen wären oder gar einem unbemerkten Verfall erlegen sein. Für den Charme, den sie versprühen scheint es nicht wichtig zu sein, wie ‚historisch-wertvoll‘ solch eine Anlage ist. Vielmehr ist es die Nutzung, welche mit der Bedeutung des Baus einhergehen.⁵⁹

⁵⁸ Begriffsbestimmung: siehe <http://www.industriekultur.de/>

⁵⁹ vgl. Schönwetter, 2007: S. 16-17

FINGERSPITZENGEFÜHL

Neue Nutzungen für alte Industriehallen und ehemaligen Gewerbebauten zu finden gestaltet sich oft als eine schwierige Herausforderung. Sind die alten Gemäuer der Textilindustrie oder von Lagerhallen wegen ihrer flexiblen Bauweise noch vergleichsweise leicht umzuwandeln, gelingt das bei den hochspezialisierten, funktionalistisch geplanten Industriegebäuden oftmals nur mit großem Aufwand. Deshalb ist ein gut durchdachtes Konzept unabdingbar, in welchem die neuen Anforderungen den vorhandenen Gegebenheiten angepasst werden. Manchmal alte Gebäude verwehren sich bestimmten neuen Nutzungen oder sie sind nur mit einem unverhältnismäßig großen Eingriff in den Bestand möglich, sodass Projekte unwirtschaftlich werden. Wohn- oder Büronutzungen lassen sich am schwierigsten realisieren. Nicht nur, dass Probleme bezüglich der Belichtung und Erschließung auftreten, durch die Kleingliedrigkeit der Wohn- und Büroeinheiten ist es für die Gebäude in der Regel schädlich, da mit Eingriffen dieser Art der spezielle Charakter verloren geht. Hingegen eignen sich Industriegebäude eben genau wegen diesen speziellen Charakteristika sehr gut für Ausstellungen, Theater oder Konzerte. Es gibt kein Patentrezept mit welchem man nach einem vorgegebenen Schema alte Industriebauten umnützt. Jede Situation erfordert eine differenzierte Herangehenseise. Belohnt wird die Arbeit einer maßgeschneiderten Lösung durch eine einzigartige Symbiose der neuen Bausubstanz mit den industriellen Gemäuern.

Wenn ‚Alt‘ und ‚Neu‘ aufeinandertreffen stellt sich auch immer die Frage, in welcher Art dies geschieht. Dabei gibt es unzählige stilistische Mittel mit unterschiedlichen Graden der Sensibilität. Verschiedene Stufen von Kontrast, die Schaffung eines Dialogs bzw. Monologs, die Ausgewogenheit vom Ursprünglichen und dem Hinzugefügtem werden durch Unterschiede in der Form, Material, Verarbeitung und der Verflechtung modernster Technologien mit neuen Funktionen, zum Ausdruck gebracht. Um eine Ausgewogenheit im Bau zu erreichen ist im besonderen auf Verhältnisse zwischen dem Modernen und dem Veralteten, dem Massiven und dem Fragilen, der Verzierten und dem Kahlen, dem Bunten und dem Monochromen oder dem Transparenten und dem Opaken zu achten.⁶⁰

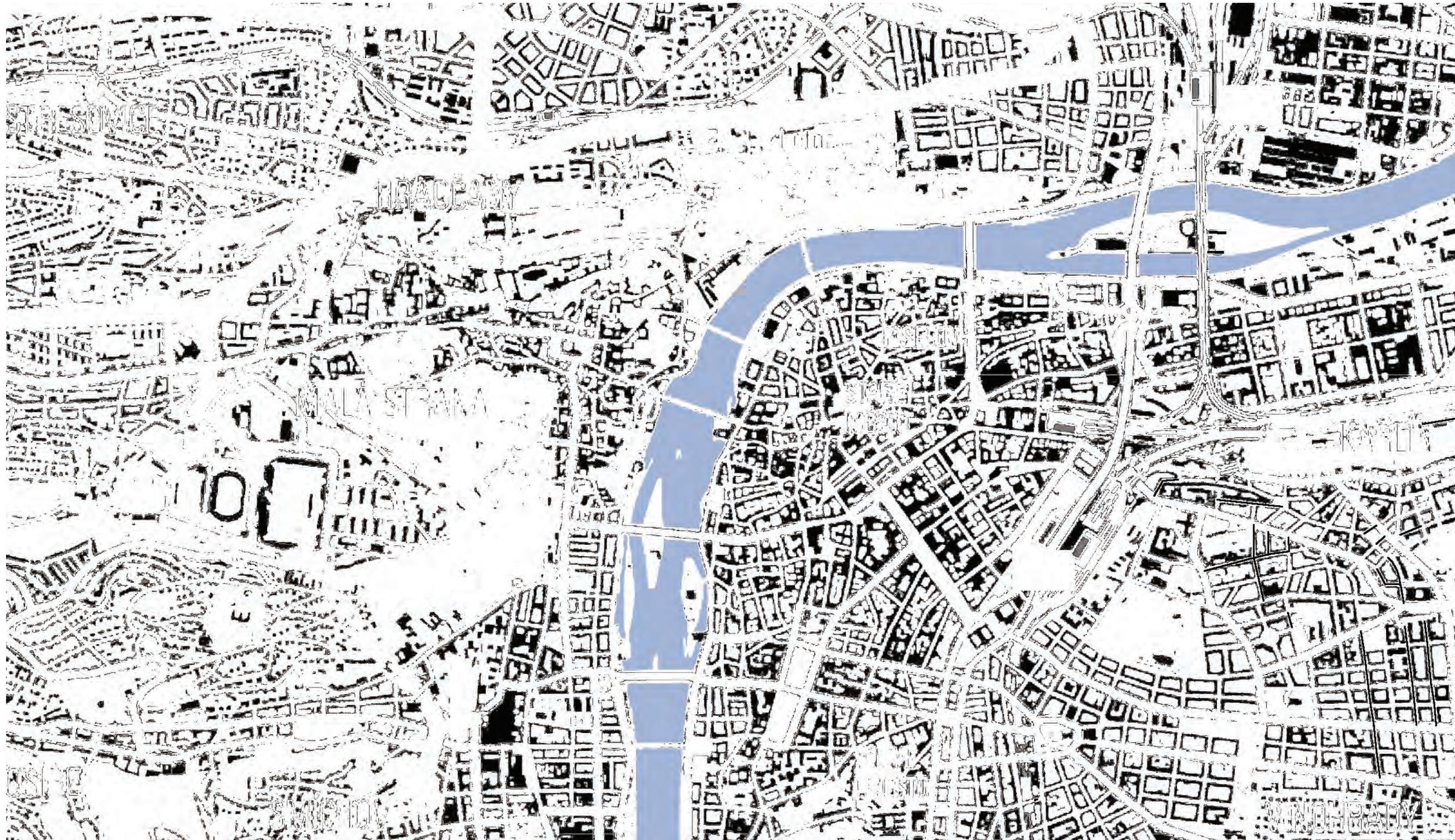
Wo Umnutzungen viel Zeit in Anspruch nehmen und es zwischenzeitlich nicht gelingt etwas entsprechendes zu etablieren, besteht die Herausforderung darin jemanden zu finden, der bereit ist zu investieren. Ein Bau ohne Nutzung ist auf lange Sicht dem Verfall preisgegeben. Ein Bau mit einer ihm nicht angemessenen Nutzung kann schwere Schäden davontragen. Möglichkeiten scheint es viele zu geben, aber der Erfolg einer Umnutzung hängt in erster Linie vom Fingerspitzengefühl des Bauherrn und Architekten ab. Ihnen muss es gelingen, dass Industriebauten, nach Jahrzehnten der rauen Benutzung und Jahren des kümmerlichen Leerstands, auch die ihnen neu zugewiesene Aufgabe überleben.

60 vgl. Fagner, 2005: S. 12 f.



FIG 07 // Industriebau // Klinkerfassade // 2009 //

B _ NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV



PLAN 03 // Stadtplan Prag // Lage von Nákladové nádraží Žižkov in Prag //





FIG 08 // Nákladové nádraží Žižkov // Originalzustand, Außenansicht - Verwaltungsgebäude // 1937 //

B.A _ DER BEGINN VON NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

Der Grund zum Bauen des Güterbahnhofes war die Entlastung des Prager Eisenbahnknotenpunktes im Stadtzentrum durch die Umleitung des Güterzugverkehrs zur neuen Endstation auf dem Gebiet des ehemaligen Kommunistischen Gerichtshofes. Der neue Bahnhof war errichtet worden, um die Lebensmittelversorgung der Stadt zu garantieren. Er sollte nicht nur als ein schneller Umschlagsplatz von Waren dienen, sondern ermöglichte auch die kurzfristige Lagerung verderblicher Waren in den dafür vorgesehenen Kühlhallen. Der rationale Entwurf des Bahnhofes war bis ins letzte Detail auf die rapide Verladung von der Schiene auf den LKW ausgelegt. In dem Konzept lag auch die Einzigartigkeit dieses Baus. Als Vater des Bahnhofprojekts gilt Miroslav Chlumecký (* 1890 - † 1951), Verantwortlicher für die Planung und Änderung damaliger Bahnprojekte in Prag.

Im Jahr 1927 genehmigte eine Kommission der Stadtregierung das Projekt und schon im selben Jahr wurde mit der Planung des Bahnhofes begonnen. Beauftragt wurden die beiden Architekten Karl Caivas (* 1897; † 1976) und Architekt Vladimír Weiss (* 1897; † 1989). Caivas war Professor der Technischen Hochschule und unter anderem auch Planer moderner, landwirtschaftlicher Gebäude, Pflegeheime und zeitgenössischer Geschäfte in der Prager Innenstadt. Weiss war als Maler und visionärer Architekt angesehen. Gemeinsam haben die beiden schon vor dem Bahnhofprojekt mehrere kleinere Häuser in der bekannten Lucemburská-Straße sowie Villen und Mietshäuser entworfen. Für *Nákladové nádraží Žižkov* hatten sie die Vision, die Warenabfertigung zu revolutionieren. Mit kurzen Wegen und einer schnellen Warenabfertigung sollte der Bahnhofsbau allen anderen überlegen sein. Im Jahr 1930 waren die Planungen von der Architektenvereinigung soweit abgeschlossen, dass sie in den Jahren 1931-1936 von der Firma Karla Skorkovského, welche spezialisiert auf Betonkonstruktionen war, umgesetzt werden konnten. Es entstand eine einzigartige Skelettstruktur, die eine der größten seiner Art weltweit darstellt und zu diesem Zeitpunkt das Grundgerüst für den mächtigsten Güterbahnhof Europas war.⁶¹

B.B _ BAUSTRUKTUR

Der Bahnhof besteht aus zwei einige hundert Meter langen, geschlossenen Depot-Flügel entlang einer Zeile, welche am Kopf von einem Verwaltungsgebäude abgeschlossen werden.⁶² Dieses mit einprägsamer Klinker-Fassade versehene Bürogebäude⁶³, geplant von John Želivského, stammt aus dem Jahr 1934. Der Bahnhofskopf ist jedoch nur ein kleiner Teil des gesamten U-förmigen Gebäudekomplexes. Die seitlichen Depot-Flügel⁶⁴ sind zwei Lagerhallen mit jeweils vier Etagen. Einfache, funktionale, rechteckige Kubaturen, auf beiden Seiten mit erhöhten, freitragenden Laderampen versehen. Dazwischen verlaufen die Gleise.

61 vgl. Beran, 2008: S. 25

62 siehe FIG 10

63 siehe FIG 11-13

64 siehe FIG 15-16

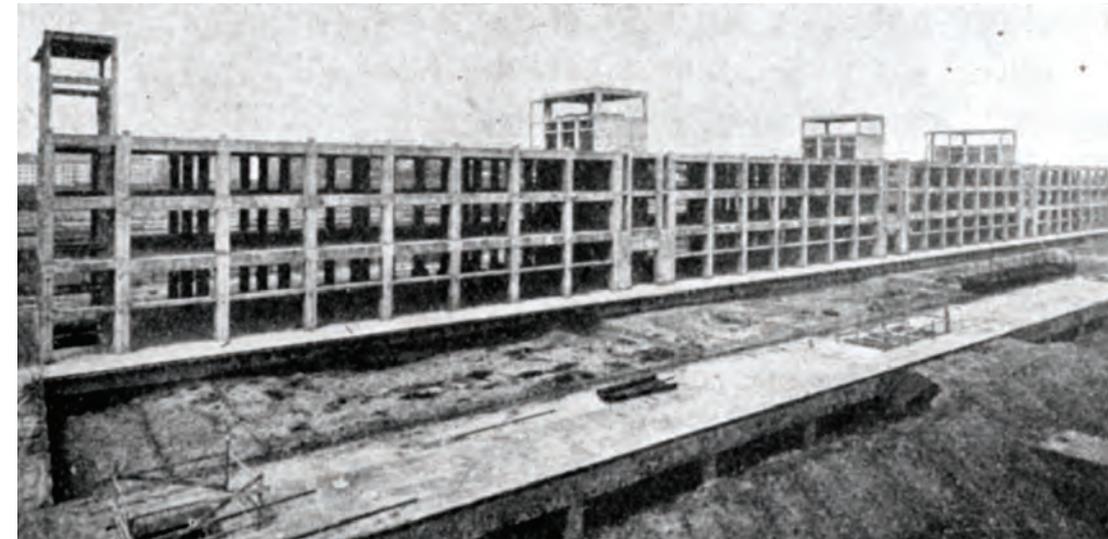


FIG 09 // Nákladové nádraží Žižkov // Betonkonstruktion // 1933 //

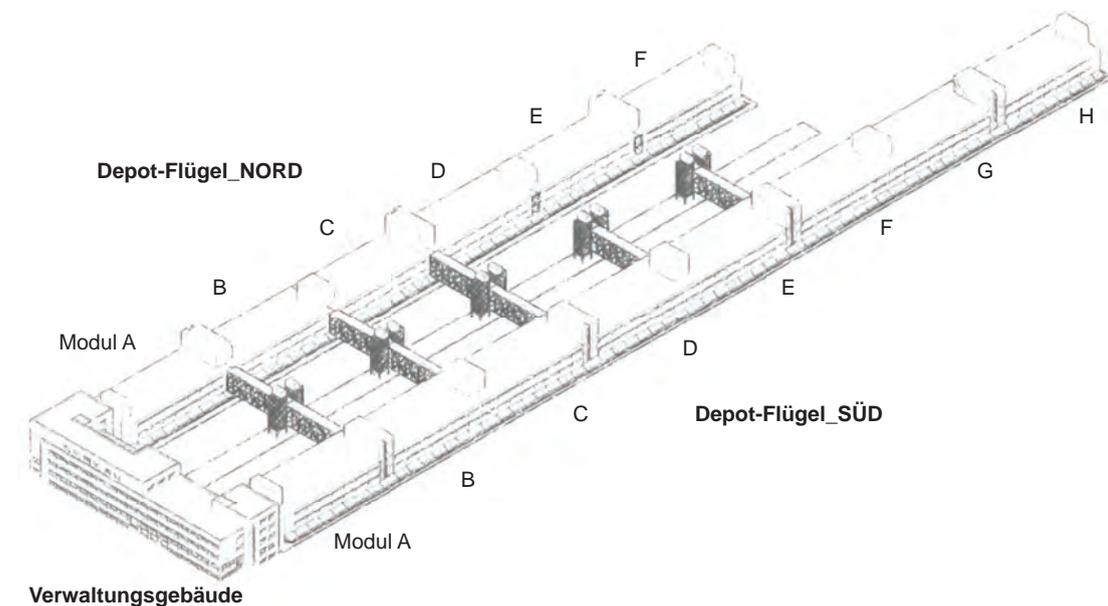


FIG 10 // Nákladové nádraží Žižkov // Skizze //

Jeder der Flügel setzt sich in Längsrichtung aus mehreren Modulen zusammen. Die einzelnen Komponenten bestehen aus einem Feldskeletts von Pilzstützen und Zwischendecken. Inmitten der Module eingebettet befinden sich zur Erschließung überhöhte Treppen- und Lifttürme. Die Glasfassade der Stiegenhäuser öffnet diese zu den Außenseiten, wo sich auch die Eingänge befinden. Der Nordflügel besitzt sechs Module mit fünf Erschließungstürmen, der südliche besteht aus acht Einheiten und sieben Kernen zur Erschließung. Somit kommt das Gebäude auf eine Gesamtlänge von 350 Meter und ist damit auch das längste Gebäude Prags. Die Fassade der Depot-Flügel gestalten sich einfach und rational. Schon der äußere Blick auf die langgezogenen Trakte verrät deren funktionalistische Bauweise. Die schlanken Oberlichten in gleichmäßigen Abständen, schier endlos fortlaufend, werden einzig durch die Erschließungstürme unterbrochen. Die Systematik von der Aneinanderreihung immer gleicher Elemente, lässt den ohnehin schon langen Bau noch länger wirken, als dieser gewiss ist.

Wie schon erwähnt sitzt im Kopf des Bahnhofes, die Verwaltung, was auch einen symbolischen Hintergrund hat. Das Verwaltungsgebäude zeichnet sich vor allen durch eine äußerst flexible Decken-Stütz-Konstruktion aus. Somit lässt sich die Innenstruktur, im Bezug auf den Stützenraster, beliebig gestalten. In der Freizügigkeit zur Grundrissentwicklung liegt auch die Ursache, warum kein Geschoß dem Anderen ähnlich ist. Einzig die beiden Lichthöfe und seitlichen Treppenhäuser ziehen sich als verbindende Elemente durch jedes Stockwerk. Was besonders auffällt, ist die nicht repräsentative Gestaltung des Eingangs. Während bei anderen Bahnhöfen der Kopf der bedeutsamste Bereich ist, ist *Nákladové nádraží Žižkov* auf die Funktionalität der Warenabwicklung konzipiert und verzichtet auf eine markante Eingangshalle. Vielmehr spiegelt die nüchterne Ausdrucksweise dieser Architektur die Rationalität solch einer zentralen Verwaltung wieder. Die Qualitäten des gesamten Bahnhofes sind vielmehr an anderen Stellen zu finden, jedoch ist der Bahnhofskopf für das Ensemble trotzdem ein wichtiges Element, um auch den historischen Zusammenhang erkennen zu können.

Die wohl prägendsten Elemente des gesamten Areals erheben sich zwischen den beiden Lagerflügeln. Zur Überquerung von Nord- und Südflügel sind sie mit fünf Fachwerksbrücken aus Stahl verbunden. Hergestellt von der Maschinenbaufirma CKD und ausgestattet mit zehn Lastaufzügen des Unternehmens Jana Prokopec, dienen die Brücken zur schnellen Beförderung von Waren zwischen der zentralen Plattform und den Lagerflügeln. Von außerhalb nicht unmittelbar wahrnehmbar, verbinden die Ladestege beide Depots und formen aus zwei einzelnen Baukörpern eine Einheit. Sie füllen den Freibereich zwischen den Flügeln und strukturieren ihn räumlich, lassen aber, durch ihre schlanke Konstruktionsweise, genügend Durch- bzw. Einblicke bestehen. Die Brücken waren zentrale Elemente um die Funktionsweise des Güterbahnhofes zu garantieren. Heute tragen sie wesentlich zu dem individuellen Charakter der Anlage bei und geben ihr, ob der kargen, industriell-funktionalen Gestaltung, einen unverwechselbaren Charme.⁶⁵

Eröffnet wurde der Bau mit einer feierlichen Zeremonie am ersten März 1936.

65 vgl. Beran, 2008: S. 25 f.

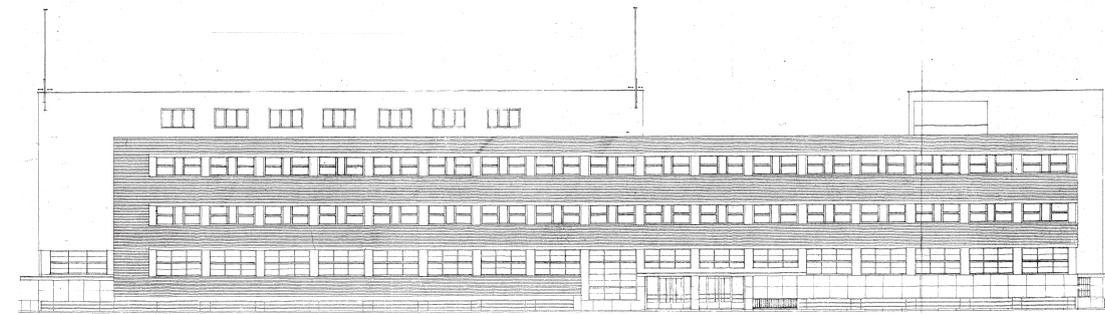


FIG 11 // Nákladové nádraží Žižkov // Verwaltungsgebäude, Original Ansicht-West //

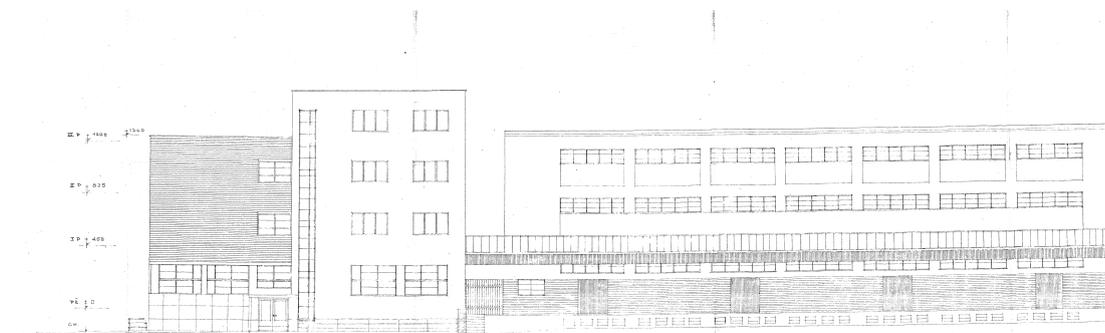


FIG 12 // Nákladové nádraží Žižkov // Verwaltungsgebäude, Original Ansicht-Süd //

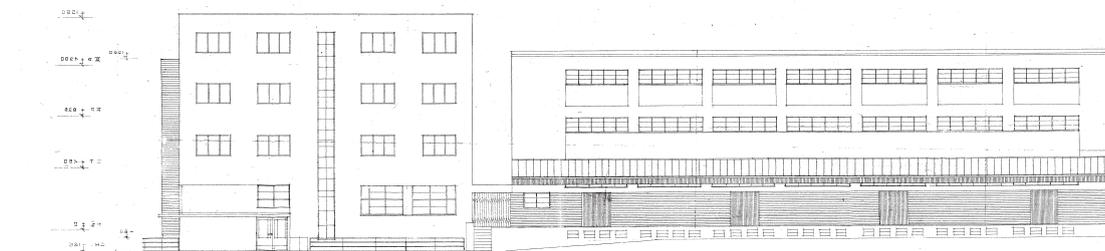


FIG 13 // Nákladové nádraží Žižkov // Verwaltungsgebäude, Original Ansicht-Nord //



FIG 14 // Nákladové nádraží Žižkov // Aussenansicht - Verwaltungsgebäude // 1937 //



FIG 15 // Nákladové nádraží Žižkov // Aussenansicht - Depot-Flügel // 1937 //

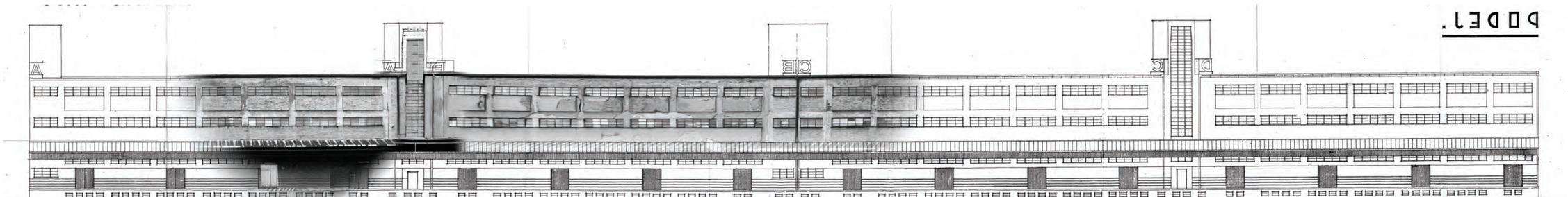


FIG 16 // Nákladové nádraží Žižkov // Depot-Flügel_Nord, Original Ansicht-Nord //

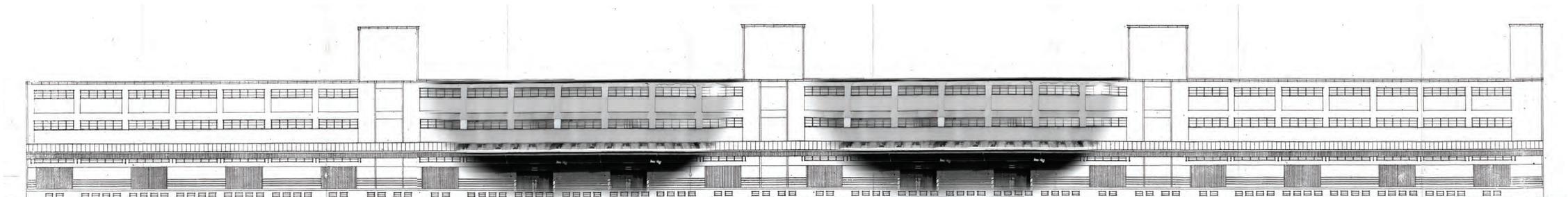


FIG 17 // Nákladové nádraží Žižkov // Depot-Flügel_Nord, Original Ansicht-Süd //



FIG 18 // Nákladové nádraží Žižkov // Verladearbeiten I // 1937 //



FIG 19 // Nákladové nádraží Žižkov // Verladearbeiten II // 1937 //



FIG 20 // Nákladové nádraží Žižkov // Innenraum // 1937 //



FIG 21 // Nákladové nádraží Žižkov // Fachwerksbrücke // 1937 //

B.C _ DIE BEDEUTUNG VON NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

Žižkovs Güterbahnhof ist in seiner Konzeption und Ausführung einzigartig in der Tschechischen Republik. Sogar im Vergleich mit anderen Projekten im breiteren Kontext ist eine Analogie mit dieser Anlage nur schwer auszumachen. Die übliche Art eines Güterbahnhofes war bis dahin mit einer Durchfahrts Halle versehen, in welcher die angelieferten Waren gehandelt wurden.

Das im Jahr 1896 von Robert Moser vorgeschlagene Konzept eines langen U-Förmigen Baus mit einem Büro- und Verwaltungsgebäude an der Spitze, war auch in ein Überregionales Transportkonzept eingebettet und diente einer beschleunigten Abfertigung an der Station. Die beidseitigen Laderampen ermöglichten ein schnelles und präzises zu- und abfahren der Lieferwagen. Somit konnte der Verladeprozess gegenüber anderen Bahnhöfen deutlich verkürzt werden.

Bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts wurden für die Lagerung von Lebensmitteln an Bahnhöfen charakteristische Geschosslagerhallen gebaut. Meist wurden sie von Bauerngenossenschaften finanziert und errichtet. Solche Speicher oder Kornkammer ähnliche Gebäude waren jedoch nicht nur schlecht ausgestattet, sondern oft von mangelhafter technischer Qualität. *Nákladové nádraží Žižkov* hingegen hatte interne Beförderungsanlagen und ein Ventilatorensystem zur Belüftung. Das beschleunigte nicht nur die Abfertigung, es ermöglichte auch eine weitaus längere Lagerung der meist leicht verderblichen Lebensmitteln.

Typologisch ist der Güterbahnhof als perfekter ‚Link‘ zwischen der Schiene und dem Straßenverkehr konzipiert. Geprägt wird dieses Design durch sehr gute Anfahrtswege und möglichst kurze Distanzen zur Verladung. Scheint heute solch eine Idee der Beschleunigung als selbstverständlich, war die Umsetzung dieses Konzeptes zu jener Zeit revolutionär. Der Güterbahnhof übertraf andere Bahnhöfe bezüglich der Verladezeit beträchtlich. Doch der Erfolg ruhte nicht ausschließlich auf dem richtungweisendem Konzept, sondern auch auf dem Einsatz der damals modernen Technik.

Wie auf Plakaten⁶⁶ von damals ist erkennbar, dass sogar noch eineinhalb Jahre nach der Eröffnung des Bahnhofes zur Besichtigung des revolutionären Baus eingeladen wurde. So entwickelte er sich bald zum Symbol für ein modernes tschechoslowakisches Eisenbahnunternehmen. Obwohl evidente Beweise für die Intention der Architekten fehlen, könnte *Nákladové nádraží Žižkov* trotzdem als perfekte Verkörperung der funktionalistischen Idee vom Haus als Maschine gewertet werden.⁶⁷

66 vgl. FIG 21

67 vgl. Beran, 2008: S. 26



FIG 22 // Nákladové nádraží Žižkov // Plakat // 1938 //



FIG 23 // Nákladové nádraží Žižkov // Außenansicht, Verwaltungsgebäude // 2010 //



FIG 24 // Nákladové nádraží Žižkov // Fachwerksbrücke // 2010 //



FIG 25 // Nákladové nádraží Žižkov // Depot-Flügel, Innenraum // 2010 //



FIG 26 // Nákladové nádraží Žižkov // Depot-Flügel, Außenansicht // 2010 //

B.D _ HEUTE - ABBRUCHSDEBATTE

Die verkehrszentrale Bedeutung von *Nákladové nádraží Žižkov* ist mit den Jahren immer geringer geworden, vor allem durch die Eröffnung eines neuen Lebensmittellagers im Stadtteil Strašnice, 1966.

Gerade weil die Funktion des Kolosses allmählich nachließ, ist der Bahnhof bis heute in ausgezeichnetem Zustand erhalten. Viele originale Details sind geblieben und machen ihn so zu einem Zeitzeugen der tschechoslowakischen Zwischenkriegszeit. Jedoch verschwinden mittlerweile die originalen Details zusehends. Besonders schade ist es um die alten Formteilbuchstaben auf dem Gebäude, welche die einzelnen Abschnitte der Lager kennzeichneten.

Offiziell ging der Betrieb des Bahnhofes erst 2002 zu ende. Am 13. August 2003 leitete Herr Jan Jakub Outrata, Raumplanungsexperte und Mitarbeiter im Ministerium für Kultur, ein Verfahren zum Denkmalschutz ein. Erst im Dezember 2010 gab es einen Beschluss des Ministeriums. Das Hinauszögern der Entscheidung schien umso schwerer verständlich, da es in der Nähe des Bahnhofes noch zwei weitere denkmalgeschützte Gebäude mit den selben Charakteristika gibt. Das öffentliche Zolllager im Hafen von Holešovice vom Architekten Františka Bartoše aus dem Jahr 1928 und das Post Depot aus den Jahren 1931-1932 vom Holländischen Architekten Josefa Kalouse. Beide haben die typisch pilz-förmigen Stützen und sind in Prags Industriegeschichte dem Bahnhof äquivalent. Beide Bauten sind seit dem Jahr 2002, nach einem kurzen Verfahren, denkmalgeschützt.⁶⁸

Im November 2005 beauftragte die Bezirksverwaltung von Prag 3 das Architekturstudio von Jana Sedláka zur Durchführung einer umfangreichen städtebaulichen Machbarkeitsstudie.⁶⁹

Die erste Version ging aber nicht von einem Erhalt der Bahnhofsgebäude aus. Das ist nach heutiger Sicht umso gravierender, weil viele Verantwortliche noch immer an dem ursprünglichem Projektvorschlag festhalten. Dieser beinhaltete unter anderem auch die Idee die Struktur der Plattenbausiedlungen zu überwinden. Angelehnt an die gründerzeitlichen Bebauungsblocks von 1900 wollte man versuchen, die Achse von Žižkov zu erweitern und die Stadt als solches zu expandieren.

Doch nach der Studie kam es zur Verlängerung der Olšanské Strasse und das Bahnhofsareal wurde an eine weitere wichtige Verkehrsachse Prags angeschlossen. Die neuen Gegebenheiten führten zu einer positiven Entwicklung der gesamten Umgebung rund um das Bahnhofsgelände. Doch änderten die aktuellen Umstände nichts an der Tatsache, dass in den Plänen der verantwortlichen Stadtentwickler der *Nákladové nádraží Žižkov* schon längst nicht mehr existierte. Erst das Konzept von den Architekten Jaroslav Šafer und Idřich Hájek aus dem Jahr 2006, welches die Erhaltung des Bahnhofsgebäudes als das Grundelement ihres Entwurfes⁷⁰ in Betracht zog, brachte frischen Wind in die Diskussionen und eine neue Sichtweise auf das ganze Entwicklungsareal.

68 vgl. Beran, 2008: S. 26

69 siehe Anhang 01. Jana Sedláka

70 vgl. Šafer Hájek Architekten. Studie zu *Nákladové nádraží Žižkov*: <http://www.sha.cz/index.php?pid=96&img=01.jpg>

Mittlerweile hat sich auch schon die Technische Universität Prag (CTU) mit diesem Thema beschäftigt und die Fakultät für Architektur eine Entwurfsübung zur Umnutzung des *Nákladové nádraží Žižkov* abgehalten.⁷¹

Zur gleichen Zeit haben aber konservative Stadtplaner der Prager Stadtregierung das Konzept des ersten Masterplans schon zur Gänze verinnerlicht und sich immer mehr mit der Idee eines neuen Žižkov-Boulevards ohne Altbestand angefreundet. Auch die tschechische Bahngesellschaft, die noch immer Besitzer des Areals ist, sahen die im Abriss eine größere Chance zur Verwertbarkeit ihres Grundstückes. Doch während sich die einen immer mehr auf die Variante ohne Bahnhof versteiften, hat sich das Architektenbüro Jana Sedláka von ihrem ursprünglich geplanten Projekt distanziert. Durch die veränderte Situation sehen sie den alten Entwurf nicht mehr angebracht. Nur schwer verständlich ist es daher, dass nachdem die planenden Architekten zurückgetreten sind und mittlerweile unterschiedliche neue Konzepte erarbeitet wurden, die Stadtverwaltung Prag 3 trotzdem einen neuen Bebauungsplan für das Bahnhofsgelände beschlossen hat. Die ‚urbane‘ Lösung, welche noch immer an der ersten Variante, ohne die Rücksichtnahme auf die bestehende Bausubstanz, festhält, wurde diesmal von den *A.D.N.S. production architecture* gezeichnet.⁷²

Vor dem Hintergrund, dass sich das gesamte Gebäude in sehr gutem Bauzustand befindet, scheint es paradox, dass immer wieder von einer Ruine die Rede ist. Aus welchen Gründen auch immer wird die Qualität dieser Anlage verkannt bzw. negiert. Hiermit entsteht nicht nur der Eindruck, als scheue man die Auseinandersetzung mit der Baustruktur, vielmehr lässt das vermuten, dass die Verantwortlichen den Weg des geringsten Widerstands und größten Profits gehen wollen. Der Vorwurf ist natürlich nur eine Hypothese, doch Gespräche mit Verantwortlichen der Prager Stadtregierung ließen die restriktive Haltung eher bestätigen als von der Hand weisen. Eine klare Aussage, wohin die Reise gehen wird tätigte der Stadtrat von Žižkov Pavel Hurda als er meinte: „*Das Gelände des alten Bahnhofes stelle ich mir so modern vor wie den Pariser Stadtteil La Défense, mit all den innovativen High-Tech-Gebäuden*“. Ob solch eine Darstellung dem Erhalt des alten Bahnhofes dienlich ist kann bezweifelt werden.

Das Thema um die Nachnutzung von *Nákladové nádraží Žižkov* ist mittlerweile ein Politikum geworden. Nicht nur renommierte Kunsthistoriker und Architekten, auch lokale Bürgerinitiativen wie der *Verein für das alte Prag* setzen sich seit einiger Zeit für den Erhalt des Güterbahnhofes ein. Unter ihrem Druck ist der Bahnhof zwar im Dezember 2010 vom Kulturministerium zum Kulturdenkmal erklärt worden, der Erhalt ist aber weiterhin ungewiss. Vorallem die tschechische Bahngesellschaft ist mit der Entscheidung des Ministeriums überhaupt nicht einverstanden. Sie haben mit dem 32 Hektar-Areal schon andere Pläne.

71 vgl. „Industrial Architecture Gets its Second Wind“ [Druhý dech průmyslové architektury] Eine Sammlung von Studentenprojekten, welche bei einer Ausstellung der 4. Industrie Biennale *Vestiges of Industry* im September 2007 präsentiert wurden. Der Fokus bei den Arbeiten lag auf der Implementierung neuer Nutzungen von Industriellem Erbe und deren Auswirkungen auf die regionale Entwicklung. <http://vcpd.cvut.cz/UserFiles/File/druhy.dech.prumyslove.architektury-web.pdf> (04.2011)

72 siehe Anhang 02. *A.D.N.S. production architecture*



FIG 27 // Nákladové nádraží Žižkov // Impression I // 2010 //



FIG 28 // Nákladové nádraží Žižkov // Impression II // 2010 //

C _ STÄDTEBAULICHE ANALYSE

1938

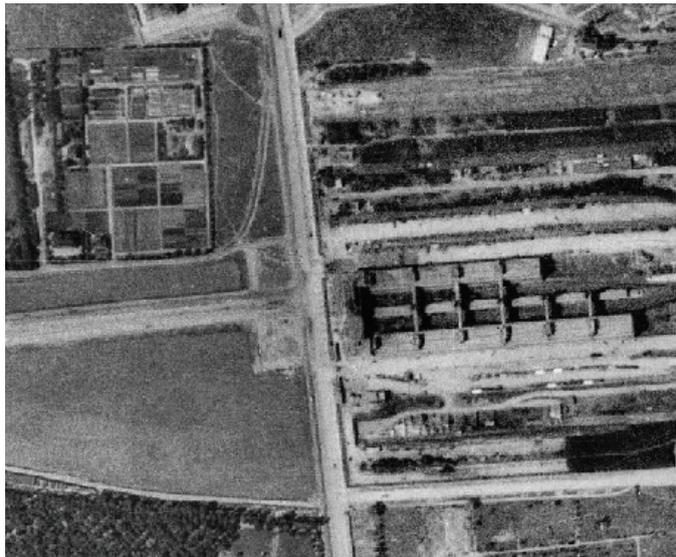


FIG 29 // Luftbild // Nákladové nádraží Žižkov // 1938 //

1953



FIG 30 // Luftbild // Nákladové nádraží Žižkov // 1953 //

1975



FIG 31 // Luftbild // Nákladové nádraží Žižkov // 1975 //



PLAN 04 // Schwarzplan // Raumkörper //

C.A.A _ LAGE IM STADTGEFÜGE

Das Areal von *Nákladové nádraží Žižkov* befindet sich, wie der Name schon vermuten lässt, im Prager Stadtteil Žižkov und gehört verwaltungstechnisch größtenteils zum Bezirk Prag 3 bzw. ein kleinerer Bereich zum Bezirk Prag 8. In Prag entsprechen heute die administrativ verwalteten Bezirke, mit den Grenzen der historisch gewachsenen Stadtteile nicht mehr überein. 1947 änderte man die traditionelle Verwaltungsgliederung zugunsten einer einfacheren Neustrukturierung. Deshalb kommt es vor, dass ein Stadtteil manchmal zwei oder auch mehr unterschiedlichen Bezirksverwaltungen zugehörig ist.

Žižkov, ursprünglich ein Arbeiterbezirk, auch bekannt als der *Rote Bezirk*, wurde erst 1922 in der letzten Erweiterungsstufe an Prag angeschlossen. Bis dahin galt er für eine städtische Expansion wegen seines hügeligen Terrains als unattraktiv. Heute ist Žižkov bestens in die Stadt integriert und sozioökonomisch gesehen durchmisch. Im Jahr 2010 lebten dort rund 73.500 Menschen. Noch immer ist die Dichte an Arbeitern sehr hoch, jedoch der gesellschaftliche Wandel, sowie die Investitionen in die Renovierung und den Bau neuer Wohnanlagen, verändert auch diesen Stadtteil zusehends. Aus einer billigen Bar wurde ein neues Café, aus einem Nachtclub ein hochwertiges Restaurant und der Nahversorger ums Eck ist heute ein Hypermarkt. Folglich steigen auch die Preise und somit die Lebenshaltungskosten der einzelnen Haushalte. Nichtsdestotrotz ist Žižkov noch immer ein relativ günstiger Bezirk und der originale Flair ist weitgehend erhalten geblieben. Abseits der neuen Apartments und Einkaufszentren ist es noch immer ein Treffpunkt der kulturell-alternativen Szene. Doch das Ansiedeln von Subkulturen in Žižkov ist nicht neu. Schon Anfang des 20. Jahrhunderts bewohnten die ‚Bohèmes‘ den Stadtteil und gaben ihm ihre besondere Prägung. Glücklicherweise wurde nichts aus den Plänen der kommunistischen Stadtregierung in den 1970er Jahren, welche den gesamten Bezirk neu zu gestalten versuchte. Mit einer radikalen Unstrukturierung überlegte man die engen Straßen zu verbreitern und die alten Wohnhäuser durch Fertigteil-Beton-Wohnblocks zu ersetzen.⁷³

73 vgl. Homepage der Stadtverwaltung Prag 3: <http://www.praha3.cz/>



FIG 32 // Blick über Prag // Rechts der Prager Fernsehturm im Hintergrund // 2009 //

Abgesehen von der Prager Wirtschaftsuniversität [Vysoká škola ekonomická v Praze] mit etwa 15.000 Studenten fehlen in Žižkov weitere größere Bildungseinrichtungen. Das spiegelt sich auch im Bild der Gesellschaftszusammensetzung wieder.

Zwei der auffälligsten ‚Landmarks‘ von Prag sind in Žižkov zu finden.⁷⁴ Das erste, historisch wertvolle, ist eine Statue am Vítkov-Hügel. Das National Monument erinnert an den bedeutenden Herresführer Jan-Žižka und ist mit neun Metern Höhe zugleich der größte Bronze-Reiter der Welt. Auffälliger und unter Touristen wohl auch bekannter ist der Prager Fernsehturm. Auf der Anhöhe von Žižkov gelegen und 216 Meter hoch strahlt dieser Turm in einem ungewöhnlichem Design im wahrsten Sinne über Prag hinweg.

Prägend für den Stadtteil sind auch die zahlreichen schönen Parks und Friedhöfe, welche immer wieder zwischen den engen Gassen auftauchen. Am meisten frequentiert ist der Vítkov-Park. Angezogen durch das Jan-Žižka-Denkmal und der herausragenden Lage am Vítkov-Hügel bietet der Park seinen Besuchern ein einzigartiges Panorama.

Nákladové nádraží Žižkov liegt am Rande Žižkows. Als der Bau 1936 eröffnet wurde, war das Gebiet um das Areal noch weitgehend unbewohnt.⁷⁵ Erst im Laufe der 1950er Jahre entstanden großflächig Gewerbebauten und erste Siedlungsstrukturen.⁷⁶ Ab den 1970er Jahren wurde im Zuge einer Stadterweiterung die Umgebung schrittweise urbanisiert.⁷⁷ Vormals im unbesiedelten Gebiet gelegen, liegt der Bahnhof heute nicht nur am Rande Žižkows, sondern auch an der Grenze zwischen Stadt und Peripherie. Bei einem Streifzug durch den Bezirk stellt man auch das Spannungsfeld zwischen historisch gewachsenen Beständen und neuen Siedlungsstrukturen fest. Das Aufeinandertreffen von Vergangenheit und Gegenwart erstreckt sich über ganz Žižkov und ist heute die prägende Komponente des Stadtteils.

74 siehe FIG. 32

75 siehe FIG. 28

76 siehe FIG. 29

77 siehe FIG. 30

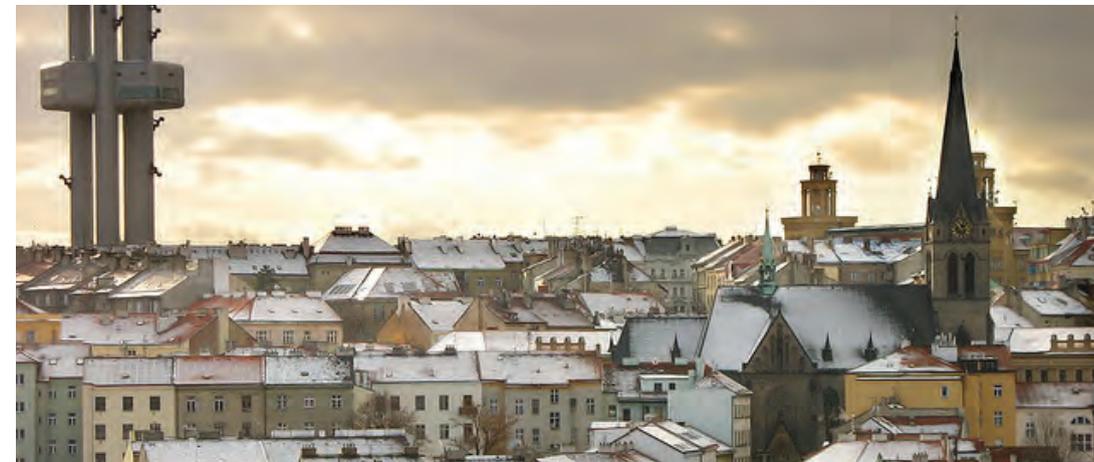


FIG 33 // Blick über Žižkov // Arbeiterbezirk // 2007 //



PLAN 05 // Stadtpaln Prag // historische Stadtteile //

C.A.B _ ANBINDUNG AN DIE STADT

ALLGEMEINES

Die verkehrstechnische Anbindung eines Planungsgebietes an die städtische Infrastruktur ist mitunter ausschlaggebend für dessen weitere Entwicklung.

Einhergehend mit der infrastrukturellen Anbindung der Stadt an das Planungsgebiet passiert im umgekehrten Sinne auch die Anbindung des Planungsgebietes an die Stadt. Besonders im Bereich des Verkehrs ist es wichtig, schnell und effizient in bzw. durch die Stadt und wieder zurück zu kommen. Um den motorisierten Individualverkehr einer Stadt zu reduzieren müssen öffentliche Verkehrsmittel den Personentransport übernehmen. Das gelingt aber nur, wenn diese auch bequem gestaltet sind. Dabei sind die Dichte des Verkehrsnetzes, die Taktfrequenz, der Preis, die Zuverlässigkeit und vor allem die Benutzerfreundlichkeit ausschlaggebend.

Prag hat ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz⁷⁸, mit dem man vor allem in zentrumsnähe schnell von A nach B kommt. Das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs bildet die Prager U-Bahn. Sie besteht aus 3 Linien mit insgesamt über 50 Stationen, welche täglich von 05:00 bis 24:00 Uhr operieren.

- Linie A (Grün) - von Südosten (Skalka) nach Nordwesten (Dejvická) 10,9 km
- Linie B (Gelb) - von Nordosten (Černý most) nach Südwesten (Zličín) 25,5 km
- Linie C (Rot) - von Norden (Ládví) nach Süden (Háje) 22,4 km

Bei der Streckenführung gibt es insgesamt 3 Transferstationen zwischen jeweils zwei Linien: Můstek (Linien A und B), Muzeum (Linien A und C), Florenc (Linien B und C)

Prag ist außerdem mit einem dichten Straßenbahnnetz durchzogen. Es umfasst rund 25 Linien, die tagsüber verkehren und teilweise bis in die Außenbezirke der Stadt fahren. An zahlreichen Umsteigestationen gibt es Verknüpfungen untereinander und mit den U-Bahn-Linien.

Sowohl die Metro als auch die Straßenbahn sind bequem und der Preis für einen Einzelfahrschein mit 26 Kč (ca. 1€) im angemessenen Bereich. Jedoch sind die Garnituren nicht immer am neuesten Stand der Technik und viele Stationen, vor allem jene der Straßenbahnen, veraltet und noch immer nicht durchgehend behindertengerecht gestaltet. Das Prager Busse-Netz bedienen in erster Linie die Außenbezirke.

Weiters existiert auch ein Netz von regelmäßig verkehrenden Schnellbahnen, welche aber für die Fortbewegung innerhalb der Stadt von geringer Bedeutung sind. Hauptsächlich fahren diese ins Prager Umland und tragen so zur Verringerung des Pendlerverkehrs bei.

Fährt die U-Bahn noch mit einer Großstadt zulänglichen Intervallen, lassen die Frequenzen der Straßenbahn und vor allem der Busse zu Wünschen übrig. Abstände von 8-10 Minuten in der Stoßzeit und 15-30 Minuten an Wochenenden sind für eine Stadt wie Prag nicht angemessen.⁷⁹

⁷⁸ siehe PLAN 04

⁷⁹ vgl. Prager Transport System: <http://www.myczechrepublic.com/de/prag/transport.html>

DAS PLANUNGSGEBIET

Durch die nahegelegene Straßenbahn ist das Areal des *Nákladové nádraží Žižkov* sehr gut mit den anderen Stadtteilen Prags verbunden.

Rund um den ehemalige Bahnhof verkehren fünf Straßenbahnlinien und einige Buslinien. Mit den schnelleren Straßenbahnen erreicht man zwei Metrostationen unterschiedlicher Linien innerhalb von 4 Minuten (Linie A) bzw. 7 Minuten (Linie B).

Im Prager Stadtzentrum befindet man sich innerhalb von 15 Fahrminuten und die beiden wichtigsten Bahnhöfe, Praha hlavní nádraží (Hauptbahnhof) und Nádraží Holešovice erreicht man in nur 8 bzw. 25 Minuten.

Die Voraussetzungen für eine gute öffentlichen Infrastruktur im Planungsbereich sind auf jeden Fall gegeben. Durch die nahe U-Bahn-Station *Želivského* und der ebenfalls relativ schnell zu erreichenden Station *Palmovka* ist es möglich sich vom *Nákladové nádraží Žižkov* aus auch rasch in weiter entfernte Stadtteile zu begeben.

Zwar gibt es mittelfristig das Vorhaben das Planungsgebiet an eine neue U-Bahn-Linie D anzuschließen, mit einem Zeitrahmen von 15 Jahren ist aber davon auszugehen, dass es noch viele Planungs- und Zeitänderungen geben wird. Somit ist aus heutiger Sicht ein verstärkter Einsatz von Straßenbahnen, ergänzt durch ein verbessertes Netz aus Buslinien förderlicher.



FIG 34 // Prag // Straßenbahn // 2007 //



PLAN 06 // Stadtpaln Prag // öffentlicher Verkehr; Metro, Bus //

C.A.C _ MOBILITÄT

In dem Kapitel Mobilität möchte soll ein detaillierter Überblick auf die Anbindung des Güterbahnhofes *Nákladové nádraží Žižkov* an das Verkehrsnetz gegeben werden.

INDIVIDUALVERKEHR

Rund um das ganze Areal des ehemaligen Güterbahnhofes verläuft eine durchgängige Straße. Im aktuellen Zustand ist der Güterbahnhof an der westlichen Seite mehrfach und im Süden teilweise an das öffentliche Straßennetz angebunden. Im Norden und Osten besteht aufgrund des Terrains keine Zufahrtmöglichkeit zu dem Gelände. Im Westen verläuft in Nord-Süd-Richtung die stark-frequentierte, mehrspurige *Želivského-Straße*. Sie ist auch die wichtigste Verkehrsachse entlang des *Nákladové nádraží Žižkov* und führt jeweils im Norden und Süden zu übergeordneten Einfahrtsstraßen ins Prager Zentrum. Eine weitere zentrale Anbindung bietet die *Olšanská-Straße*. Sie verläuft in Ost-West Richtung und endet beim Planungsgebiet wo sie in die *Želivského-Straße* mündet. Viele Verkehrsplaner wollen die *Olšanská-Straße* verlängern um eine durchgehende Achse zu schaffen, stehen dabei aber im Konflikt mit dem Baubestand des Güterbahnhofes.

Mit der bestehenden Anbindung ans Straßennetz wäre es schon jetzt möglich sehr rasch das Prager Zentrum bzw. das Umland der Stadt zu erreichen. Allerdings hat Prag ein ausgeprägtes und bis dato ungelöstes Verkehrsproblem im motorisierten Individualverkehr.

ÖFFENTLICHER VERKEHR

An der für *Nákladové nádraží Žižkov* essentiellen *Želivského-Straße* liegen auch die wichtigsten öffentlichen Verkehrsmittel. Fünf unterschiedliche Straßenbahnlinien halten vor dem Areal an drei verschiedenen Haltestellen. Straßenbahnlinie 10 und 19 fahren zur nächstgelegenen Metro-Station der Linie B [Palmovka]. Linie 16, 19 und 26 zur nahegelegenen Haltestelle der Metro-Linie A [Želivského]. Linie 9 fährt vom ehemaligen Güterbahnhof über den Hauptbahnhof direkt ins Stadtzentrum. Die Haltestellen der Straßenbahn im Bereich von *Nákladové nádraží Žižkov* sind keineswegs benutzerfreundlich gestaltet. Sie sind äußerst schmal und liegen inmitten der hoch frequentierten *Želivského-Straße*. Es erscheint nicht nur mühsam, sondern auch gefährlich, jedes mal die stark befahrene Straße überqueren zu müssen.

Norden, Süden und Osten des alten Güterbahnhofes sind mit drei Buslinien erschlossen. Zwar steuern diese auch unterschiedliche, übergeordnete, öffentlichen Transportmitteln an, doch dauert das relativ lange. Die Intervalle der Buslinien entsprechen keinesfalls dem gewünschtem Komfort eines urbanen Verkehrssystems. Ungenügend ist auch die Qualität der einzelnen Haltestellen. Der Zugang zu ihnen und deren Kennzeichnungen ist weitestgehend mangelhaft und bedarf einer grundlegenden Optimierung.

INTERVALLE

Metro 	5.00 bis 24.00 Uhr	
	02' - 03' HVZ ⁸⁰	04' - 10' NVZ ⁸¹
Tram 	04.30 bis 24.00 Uhr	
		04' - 06' HVZ 06' - 10' NVZ
		08' - 10' HVZ 10' - 20' NVZ
		08' - 20' HVZ 10' - 20' NVZ
		08' - 20' HVZ 10' - 20' NVZ
		08' - 20' HVZ 10' - 20' NVZ
Bus 	4.30 bis 24.00 Uhr	
		15' - 20' HVZ 20' - 30' NVZ
		06' - 10' HVZ 10' - 15' NVZ
		30' HVZ 30' NVZ

Nacht-Straßenbahn/Bus verkehren von 0:30 bis 4:30 Uhr in 40' Intervallen.

RADFAHRER

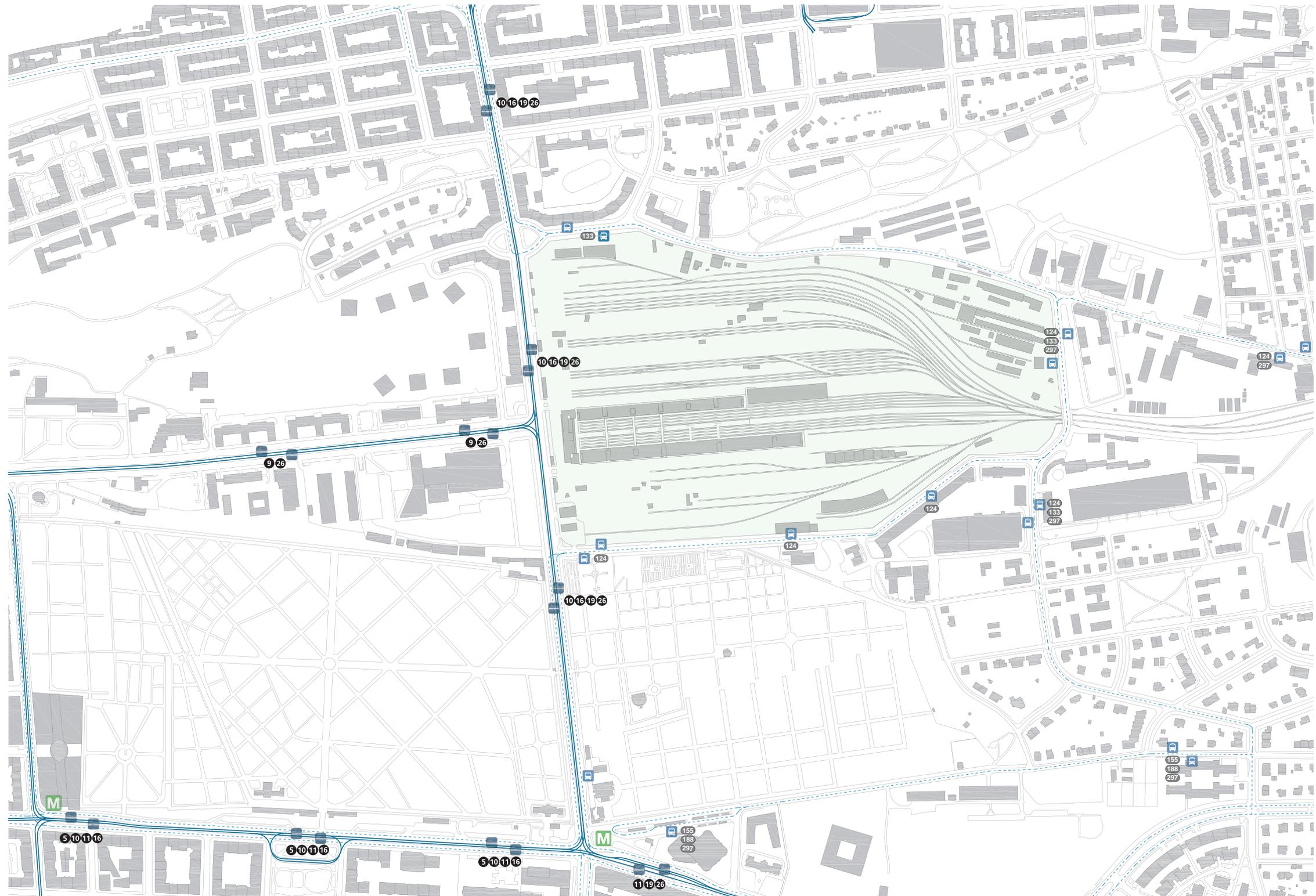
Da es im Planungsbereich im Moment keine eigene Infrastruktur für Radfahrer gibt, wird dieser Teil in der Analyse nicht näher betrachtet.

FUSSGÄNGER

Passanten haben es rund um *Nákladové nádraží Žižkov* nicht unbedingt leicht. Es gibt zwar rund um das Planungsgebiet Gehwege, die Qualität derer ist jedoch meist mangelhaft. Einzig die südliche Straße an der Seite des Friedhofes bietet einen technischen einwandfreien und verkehrssicheren Zustand der Fußgängerwege. Entlang der *Želivského-Achse* sind aufgrund des großen Verkehrsaufkommens vor allem die Sicherungsmaßnahmen für Fußgänger nicht ausreichend. Zahlreiche Ein- und Zufahrten, unzulänglich gesicherte Schutzwege und die schlechte Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg bergen ein erhöhtes Gefahrenpotential für alle Verkehrsteilnehmer.

80 Hauptverkehrszeit

81 Nebenverkehrszeit



PLAN 07 // Lageplan Nákladové nádraží Žižkov // Anbindung an den öffentlichen Verkehr // M 1:7500 // ↑ N //

C.A.D _ AUFENTHALTSQUALITÄT

Die Analyse der Aufenthaltsqualität spiegelt die Beschaffenheit des städtischen Freiraumes in der näheren Umgebung von *Nákladové nádraží Žižkov* wieder. Absichtlich wird die positive Aufenthaltsqualität nicht ausschließlich mit dem Vorhandensein von Grünflächen gleichgestellt. Vielmehr ist wichtig zu definieren, an welchen Plätzen eine längere Verweildauer angestrebt wird. Der Grund für eine ausgedehnte Verweildauer mag neben dem Grünraum unter anderem auch an den gebotenen Aktivitäten liegen. Umgekehrt führen starkes Verkehrsaufkommen⁸², unattraktive Gewerbebauten, fehlende Gehwege aber auch die Ausdünnung der öffentlichen Flächen durch privates Eigentum⁸³ zu einem Qualitätsverlust des Stadtraumes.

Mit dem Plan 08 sollen die Potentiale, aber auch die Schwächen, rund um *Nákladové nádraží Žižkov* verdeutlicht werden. Für eine weitere Entwicklung des Geländes ist es von unabdingbarer Wichtigkeit die städtischen Problembereiche zu erkennen. In weiterer Folge müssen aus den neuen Erkenntnissen Rückschlüsse gezogen werden. Die Analyse der Aufenthaltsqualität soll helfen, eine mögliche neue Bebauungsstruktur zu finden. Auf die Frage, wohin sich das Areal gegenüber den äußeren Einflüssen öffnet oder auch distanziert, soll hier eine Antwort gegeben werden.

Großes Potential bietet der nord-östlich gelegene Park Parukářka⁸⁴, welcher durch seine Natürlichkeit und Einfachheit überzeugt. Die Möglichkeit für sportliche Aktivitäten, ein Spielplatz für Kinder oder die Chance einfach nur den Blick über Prag zu genießen zeichnen den Park aus. Hingegen bietet der im Süden gelegene Židovské Friedhof⁸⁵ zwar ein einzigartiges Ambiente, als Naherholungsgebiet wird er hingegen kaum dienen können.

Bedingt durch die Verkehrssituation ergibt sich eine verminderte Aufenthaltsqualität westlich des Planungsgebietes, hauptsächlich im Bereich der Želivského-Straße⁸⁶.

- Zone Grün** - Qualitativ hochwertige öffentliche Freiflächen
- Zone Gelb** - Genügende Qualität der öffentliche Freiflächen
- Zone Rot** - Ungenügender Qualität der öffentliche Freiflächen
- Zone Weiß** - Private bzw. unzugängliche Flächen

Die Bilder rechts stellen Referenzen dar, um einen Eindruck der gegebenen Situation zu bekommen.

82 siehe FIG 40
 83 siehe FIG 38
 84 siehe FIG 36
 85 siehe FIG 35
 86 siehe FIG 39



FIG 35 // Zone grün // Židovské Friedhof //



FIG 39 // Zone rot // Zoneliivského-Straße //



FIG 36 // Zone grün // Park //



FIG 40 // Zone rot // Olšanská-Straße //



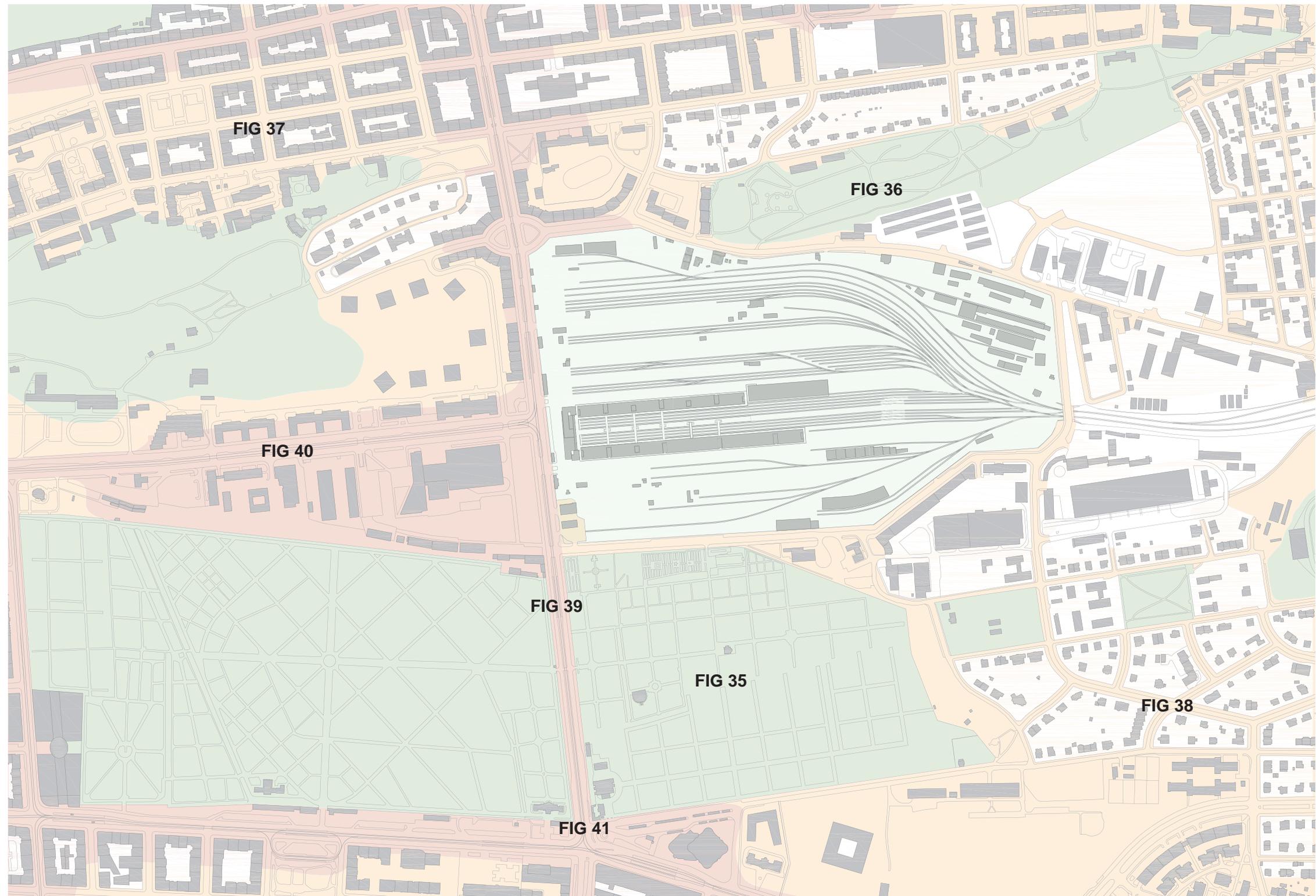
FIG 37 // Zone gelb // Blockrandbebauung //



FIG 38 // Zone gelb // Wohngebiet //



FIG 41 // Zone rot // Zoneliivského-Metro //



PLAN 08 // Lageplan Nákladové nádraží Žižkov // Aufenthaltsqualität // M 1:7500 // ↑ N //

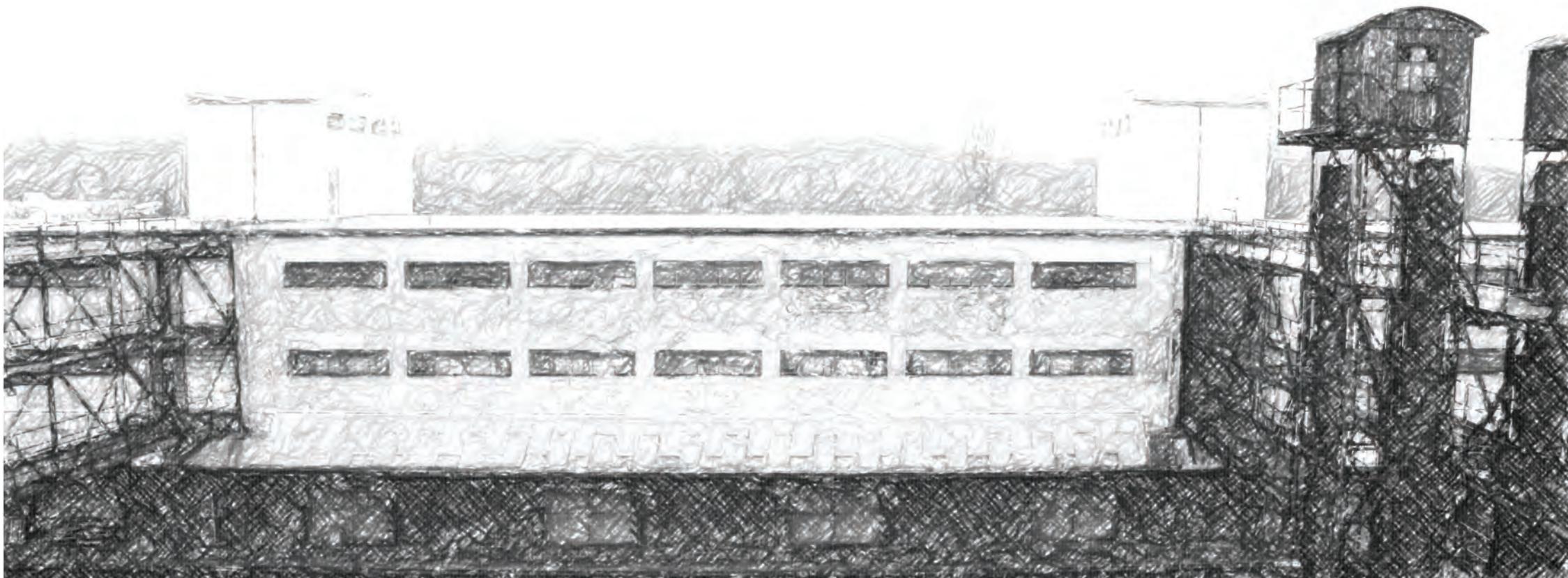


FIG 42 // Nákladové nádraží Žižkov // Baukörper // Skizze //



PLAN 09 // Schwarzplan // Baukörper //

C.B.A _ URBANE INFRASTRUKTUR

Als Infrastruktur bezeichnet man den Unterbau einer Stadt. Solch ein Fundament ist Grundvoraussetzung für das Funktionieren einer modernen Volkswirtschaft. Darunter versteht man, die Anbindung an das Straßen- bzw. öffentliche Verkehrsnetz, sondern auch die Bereitstellung weiterer wesentlicher technischer und sozialer Einrichtungen.

Technische-Infrastruktur beinhaltet neben dem schon erwähntem Verkehrswesen auch die Wasser- und Energieversorgung sowie die Entsorgung von Müll aber auch die Verfügbarkeit von Kommunikationstechnologien wie Telefonie, Internet und Fernsehen. Da beim städtebaulich hervorragend integriertem Güterbahnhof *Nákladové nádraží Žižkov* alle Voraussetzungen der technischen Infrastruktur im vollen Umfang gegeben sind, wird sich dieser Teil der Analyse die soziale Infrastruktur konzentrieren.

Die soziale Infrastruktur ist für die reibungslose Entwicklung einer Stadt ebenso wichtig wie die technische. Dazu zählen unter anderem Bildungseinrichtungen, das Gesundheitssystem, öffentliche Sicherheit, kulturelle Einrichtungen, die staatliche Verwaltung aber auch Dienstleistungen im öffentlichem Interesse. Meist werden sie vom Staat errichtet, subventioniert und auch verwaltet.

Betrachtet man das Gebiet um *Nákladové nádraží Žižkov*, bestätigt sich, was die Bebauungsstruktur am ersten Blick schon vermuten lässt. Mit der Abnahme der Bebauungsdichte von West nach Ost nimmt auch das Angebot an sozialer Infrastruktur ab. Gibt es im dicht bebautem Stadtteil noch ein annehmbares Maß an Einkaufsmöglichkeiten, Einrichtungen zur Gesundheitsversorgung, Banken oder Restaurants, nehmen diese gen Osten stark ab. Bei den Einfamilienhäusern, wo die Dichte der Wohnbevölkerung nachlässt und der Flächenverbrauch pro Kopf steigt, nimmt naturgemäß auch die quantitative Versorgung der sozialen Infrastruktur ab. Das kann insofern zum Problem werden, da sich einerseits in peripheren Gebieten auch die Versorgung durch öffentliche Verkehrsmittel ausdünn und die Bewohner somit immer mehr auf die Verwendung des PKW angewiesen sind. Andererseits verlängern sich auch die Wege zwischen den einzelnen Einrichtungen und damit erhöht sich die in Anspruch genommene Zeit.

In der Umgebung von *Nákladové nádraží Žižkov* ist vor allem die Versorgung von Bildungseinrichtungen ungenügend. Es befinden sich nur zwei Kindergärten in unmittelbarer Nähe. Gar nur eine Schule ist vom ehemaligen Bahnhofsgelände aus fußläufig erreichbar und eine Bibliothek sucht man in der Gegend vergebens. Auch die kulturellen Einrichtungen sind mit zwei Kinos rar gesät, wobei eines der beiden Kinos ein ‚Zehn-Saal-Mega-Plex‘ ist und daher als kulturelle Einrichtung fraglich zu bewerten ist. Zwar befindet sich in Žižkov der Veranstaltungsort *Palác Akropolis*, ein Zentrum für kulturelle Aktivitäten der Stadt, jedoch liegt dieser nicht in unmittelbarer Nähe zum Planungsgebiet und ist daher nur von geringer Bedeutung in der Analysearbeit.

Um nicht nur das Areal des Bahnhofes für neue Nutzungen attraktiv zu machen, sondern gleich die ganze Region aufzuwerten ist es von Nöten, Investitionen in die Infrastruktur, vor allem im östlichen Bereich des Bahnhofsgeländes, zu tätigen.

Verkehr

öffentlich

-  Metro
-  Straßenbahn
-  Bus

privat

-  PKW-Parkplatz
-  Tankstelle

Grundversorgung

-  Restaurant
-  Supermarkt
-  Bank
-  Krankenhaus/Apotheke
-  Post

Bildungseinrichtung

-  Schule
-  Kindergarten

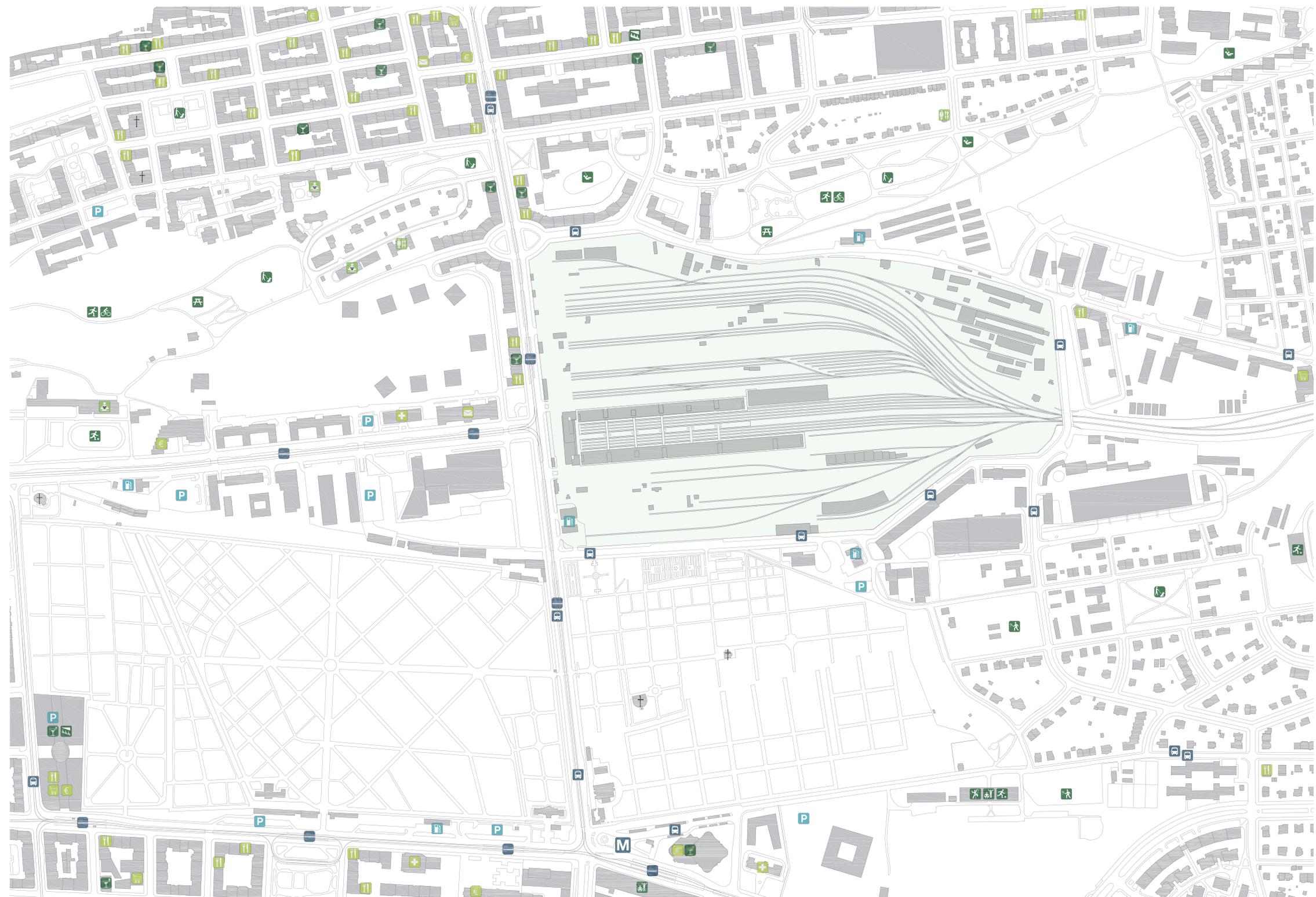
Freizeitaktivitäten

Sport

-  Fußballplatz
-  Tennisplatz
-  Fitnessstudio
-  Kletterwand
-  Radweg
-  Inlineskaten

Allgemeines

-  Spaziergang
-  Kinderspielplatz
-  Bar
-  Kino
-  Picknik



PLAN 10 // Lageplan Nákladové nádraží Žižkov // urbane Infrastruktur // M 1:7500 // ↑ N //

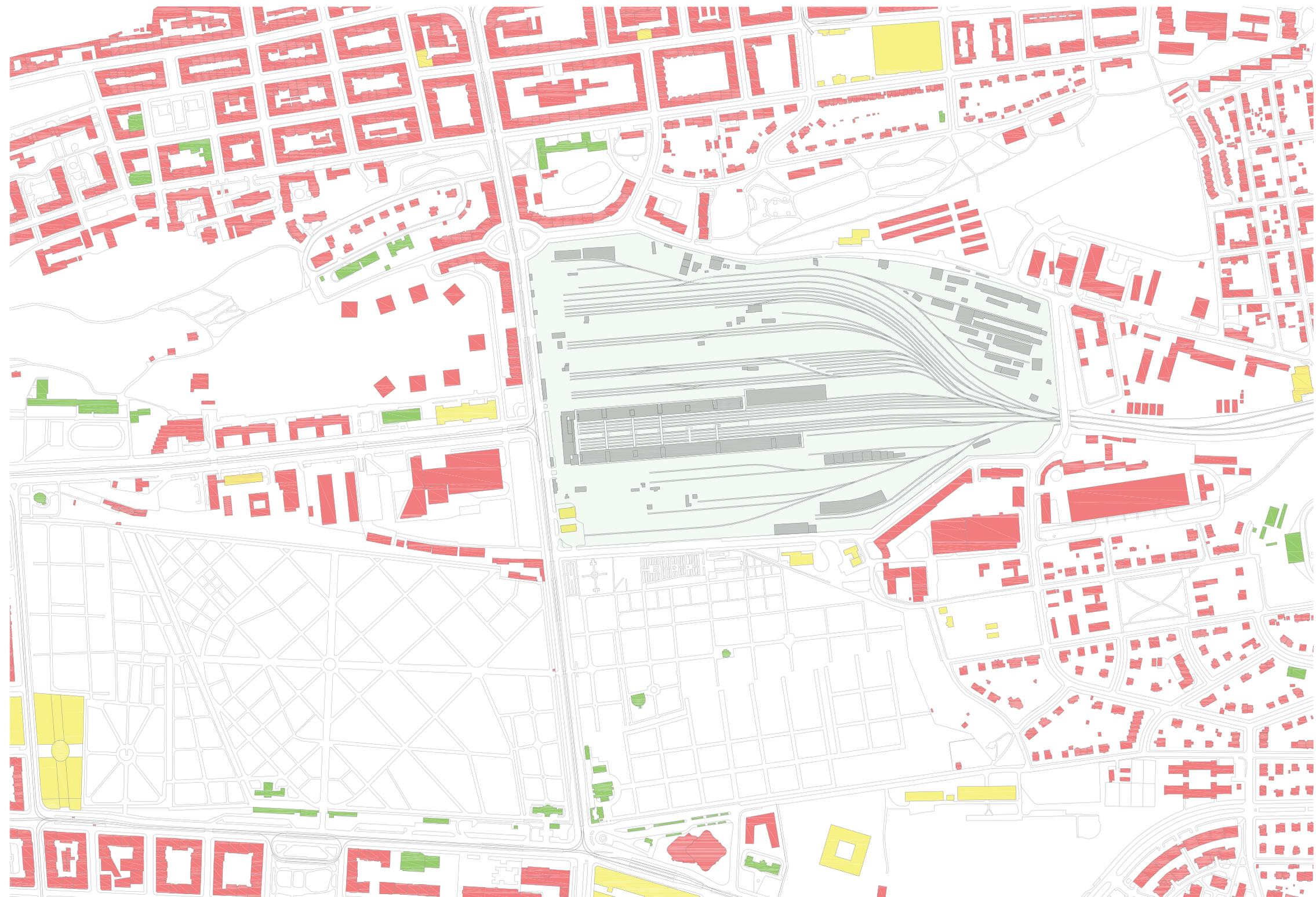
C.B.B _ ÖFFENTLICH / HALBÖFFENTLICH / PRIVAT

Die Darstellung der öffentlichem, halböffentlichen und privaten Baustruktur soll nochmals die Dichte der sozialen infrastrukturellen Einrichtungen in der näheren Umgebung von *Nákladové nádraží Žižkov* verdeutlichen. Die Illustration zeigt die infrastrukturellen Schwächen der Region. Während die Verkehrsinfrastruktur, wie zuvor beschrieben, eine gute Ausgangslage schafft, ist die Situation in der Versorgung mit öffentlichen und halböffentlichen Einrichtungen nicht zufriedenstellend. Rund um das unmittelbare Bahnhofsgelände gibt es neben Restaurants und Tankstellen keine Geschäfte, Kindergärten, Kultureinrichtungen oder Ähnliches, welche bequem fußläufig zu erreichen wären.

Dieses Defizit macht eine Investition in solche gemeinnützigen Einrichtungen von Nöten. Es braucht, um dieses Gelände für eine weitere Nutzung attraktiv zu machen, ein gut durchdachtes Konzept, welches alle Aspekte städtebaulicher Relevanz miteinbindet. Die gute Qualität solch eines Konzeptes ist ausschlaggebend, um sicherstellen zu können, dass in weiterer Folge auch die gesamte Umgebung profitiert. Mit diesem ‚Profit‘ steigt auch die Akzeptanz eines Projektes in der Gesellschaft und wird so für weitere Nutzungen attraktiv.

Im folgendem Teil D der Arbeit wird solch ein Entwicklungskonzept erörtert. Es soll gelingen einen neuen Stadtteil unter der besonderen Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Umstände zu schaffen und dadurch eine qualitätssteigernde Symbiose von Alt und Neu zu schaffen.

-  **Öffentlich** - Staatlich verwaltete Einrichtungen (Schule, Kindergarten, Krankenhaus, Polizei, Verwaltungsgebäude, staatlich geförderte Kultureinrichtungen etc.)
-  **Halb-Öffentlich** - öffentlich zugängliche, aber privat verwaltete Einrichtungen (Einkaufszentrum, Kino, Sportstätten, etc.)
-  **Privat** - Privates, nicht öffentlich zugängliche Gebäude



PLAN 11 // Lageplan Nákladové nádraží Žižkov // öffentliche-, halböffentliche-, private Bebauung // M 1:7500 // ↑ N //

D _ NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV - NEU

D.A _ MOTIVATION

1936 - EINE DARSTELLUNG

Hektisches Treiben. Der Pfiff eines Triebwagens ertönt und eine weitere Zuggarnitur rollt in den Bahnhof ein. Vollbeladen mit frischen Lebensmitteln wartet sie entladen zu werden um gleich darauf wieder die nächste Reise antreten zu können. Die neuen Waren werden von emsigen Arbeitern auf die mittlere Plattform verladen. Hoch auf die eiserne Brücke, welche die beiden Depot-Flügeln verbindet, werden die Güter zügig abtransportiert. In der angrenzenden modernen Lagerhalle werden sie erst einmal zwischengelagert. Auf der anderen Seite, bei der Laderampe vor dem Depot die gleiche Hektik. Eine Reihe von LKWs wartet. In einer Schlange stehend harren sie aus, bis sie endlich beladen werden. Duzende Arbeiter bewegen sich am Verladesteg Zwischen der Lagerhalle und dem Lastwagen. Es geht schnell voran. Schon nach 20 Minuten kann der Lenker des LKW, voll mit Nahrungsmittel für die Stadt, das nächste Ziel ansteuern. Er lässt den Bahnhof hinter sich, froh, nicht zu viel Zeit liegen gelassen zu haben. Er wird bestimmt bald wiederkommen zum *Nákladové nádraží Žižkov*.

2011

Heute kommen nur mehr wenige Menschen auf das ehemals florierende Bahnhofsgelände. Es ähnelt eher einem verwahrlosten Lagerplatz als einer urbanen Umgebung. Zwischen Gestrüpp, wahllos abgestellten Autos, Containern einer Frachtfirma und Müll schlängeln sich noch die alten Gleisanlagen durch die Landschaft. Hie und da eine Zuggarnitur neben den verfallenen Baracken der Betriebsanlagen. Mit Glück trifft man sogar auf Menschen. Meist ein Angestellter der Bahngesellschaft beim verrichten von Verschubstätigkeiten. Dennoch, inmitten dieser Brache ragt ein Bau empor. *Nákladové nádraží Žižkov* präsentiert sich heute anders als noch vor wenigen Jahren. Es ist ruhig geworden um den einst emsig bewirtschafteten Bahnhof. Die langen Riegel ziehen sich durch eine verlassene Landschaft. Von den Außenseiten wie ein Monolith anmutend, wirken die Depot-Flügel der Anlage unüberwindbar. Das über 350 Meter lange Gebäude scheint undurchdringlich. Man streift an der Fassade des Baus entlang und entdeckt dabei immer wieder schöne Baudetails an dem sonst so funktionalistisch durchdachten Güterbahnhof. Am Ende eines Flügels angekommen öffnet sich einem der Bereich zwischen den beiden langgestreckten Depots. Hier, inmitten des Lager-Monoliths tut sich eine andere Welt auf. Die Transportstege zwischen den Flügeln gliedern den Freiraum. Darunter liegen die Gleisanlagen. Vorne am Bahnhofskopf brechen die schier endlosen Linien der Schienen ab. Am anderen Ende öffnet sich der Bau und die Gleise verflüchtigen sich in Richtung der Bahntrasse gen Westen.

Strahlt der Bau von den außenliegenden Anlieferungsstraßen noch eine nüchterne kühle aus, fühlt man sich zwischen den beiden Flügeln geborgen. Diese Diskrepanz war ausschlaggebend für die Wahl als Planungsobjekt und macht mitunter den besonderen Flair von *Nákladové nádraží Žižkov* aus. Die Herausforderung besteht nun darin, die besondere Stimmung auf eine neue Nutzung zu übertragen.



FIG 42 // Planungsgelände Nákladové nádraží Žižkov // Gleisanlagen // 2010 //



FIG 43 // Planungsgelände Nákladové nádraží Žižkov // Blick von Osten // 2010 //



FIG 44 // Planungsgelände Nákladové nádraží Žižkov // Blick von Westen // 2010 //



PLAN 12 // Luftbild Nákladové nádraží Žižkov // Planungsgebiet // M 1:5000 // ▲ N //

D.B _ KONZEPT

Das Gelände, auf dem sich der Güterbahnhof befindet, ist für eine weitere Entwicklung des Bezirkes von ausschlaggebender Bedeutung. Doch was sollte dort überhaupt stattfinden, um eine positive Entwicklung zu garantieren?

Um hier den entscheidenden Impuls zu geben, wird zuallererst versucht, auf die bestehenden Strukturen zurückzugreifen. Sie sollen einen Anhaltspunkt liefern, an welchen sich die neue Bebauung orientiert. *Nákladové nádraží Žižkov* wird somit zu dem zentralen Element einer städtebaulichen Neuorientierung werden. Die einzigartige Charakteristika des langen Bahnhofbaus mit seinen Ladebrücken dienen als identitätsstiftende Merkmale. Damit hebt sich die Baustruktur von seiner Umgebung ab und hat für seine Benutzer einen Wiedererkennungswert, welcher für die breite Akzeptanz in der Bevölkerung von großer Bedeutung ist. Mit der Implementierung einer neuen Nutzung soll aus dem heute verlassenen Gebäude der Motor für ein lebendiges Stadtquartier werden. Der Bahnhof als die treibende Kraft soll zum Symbol des gesamten Areals werden. Um das zu gewährleisten ist die neue Funktion von ausschlaggebender Bedeutung. Sie muss dem Flair des alten Güterbahnhofes entsprechen und darf seiner Baustruktur nicht schädlich sein.

Da es sich für Prag um ein historisch bedeutendes Objekt handelt müssen auch die geänderten Aufgaben den Anforderungen dieser Relevanz gerecht werden. Als *Nákladové nádraží Žižkov* noch in Betrieb war, stand der Güterbahnhof im öffentlichen Interesse. Auch wenn er nicht im täglichen Leben aller Personen in Erscheinung trat, war er doch ein wichtiges Glied in der Nahrungsmittelversorgung der Stadt. In den Jahren des Brachliegens hat das gesamte Areal an Bedeutung verloren, welche aber durch die richtigen Interventionen wiederkehren soll.

DIE ZWEITE CHANCE

Die Beschaffenheit des Bahnhofes schließt eine reine Büro- und vor allem eine Wohnnutzung aus zweierlei Gründen aus. Einerseits zerstört die Kleingliedrigkeit solcher Strukturen den offenen Innenraum der Depotflügel, wodurch es kaum mehr möglich ist die Volumina mit den raumgliedernden Pilz-Stützen als Ganzes zu erfassen. Andererseits entspricht eine private Büro- oder Wohnnutzung nicht dem öffentlichen Interesse in welchem der Bahnhof ehemals stand.

Mit einem Konzept zur kulturellen Nutzung, welche sich durch eine flexible Raumaufteilung auszeichnet, soll es gelingen die Raumvolumina weiterhin erlebbar zu gestalten. Das öffentliche Interesse einer kulturellen Nutzung entspricht obendrein noch dem gesellschaftlichen Wert, welchen *Nákladové nádraží Žižkov* einst inne hatte. Ein Museum für moderne Kunst sowie eine Galerie für individuelle Ausstellungen sollen als Zugpferde für den neu gestalteten Bahnhof und seine Umgebung dienen. Damit einhergehende Einrichtungen wie jene der Gastronomie, eins Museumshops sowie offene und individuell gestaltbare Räume und Bereiche für die kreative Selbstverwirklichung runden das Angebot ab. Weiters ist darauf zu achten, dass es sich bei den Räumlichkeiten nicht um privates Eigentum, sondern um öffentlich vergebene Plätze handelt, welche nur temporär besetzt werden können.

STADTPLANUG

Eingebettet in ein überregionales Konzept soll sich der neue 32 ha große Stadtteil in die bestehende urbane Struktur integrieren. Ausgehend von dem Impuls des aufgewerteten Güterbahnhofes als Schlüsselbereich, entwickelt sich die Brache zu einem durchmischten Stadtquartier. Die in der Analyse beschriebenen Defizite hinsichtlich der sozialen Infrastruktur⁸⁷ und die nicht ausreichende öffentliche Verkehrsanbindung⁸⁸ im Osten des Planungsgebietes werden durch neue Interventionen ausgeglichen. Entstehen soll ein urbanes Gefüge aus Wohnen und Arbeiten sowie Bildung, Kultur und Freizeit. Unterschiedliche Bebauungstypologien liefern die Grundlage für solch eine differenzierte Aufgabe.

Ziel des Masterplanes ist es nicht eine detaillierte Aussage zur konkreten Gestaltung einzelner Objekte zu liefern. Vielmehr wird hierbei die Situierung der Bebauung des Entwicklungsgebietes im städtischen Kontext betrachtet. Die Beziehung zur Umgebung hängt eng mit dem zukünftigen Erfolg des neu geplanten Areals zusammen. Dabei ist zu klären, wohin sich die neue Baustruktur öffnet bzw. verschließt, welche Funktion sie übernimmt und wie sich neu gebildete städtischen Freiräume ausformulieren.

Im Planungsgebiet des *Nákladové nádraží Žižkov* orientiert sich die neue Bebauung an drei Gegebenheiten. Die eine ist die von Bahnhof ausgehende Rasterung⁸⁹, welche über das neu zu gestaltende Grundstück gelegt wird. Dieser strenge Raster wird aber durch die vorhandenen Schienenstränge durchbrochen. Damit wird eine Lockerung der Baustruktur erzwungen und die Freiräume werden großzügiger gestaltet. Um den Einfluss des Bestandes auch später noch nachvollziehbar zu machen bleiben Teile der alten Schienenanlage erhalten und dienen damit auch als Referenz zur ehemaligen Nutzung⁹⁰. Der dritte Anhaltspunkt wird der städtebaulichen Analyse entnommen. Die Öffnung des Areals gen Norden zu dem schon vorhandenen Park, die Abschottung Richtung Westen zur stark-frequentierte Želivského-Straße sowie die benötigten Erschließungswege leiten sich vom Kapitel C dieser Arbeit ab.

Da die restlichen Gebäude am Planungsgelände abseits des Bahnhofes von geringer Bedeutung und Qualität sind müssen diese zugunsten neuer Bauwerke weichen. Dabei handelt es sich um Betriebsanlagen, verfallene Baracken oder Lagerplätze, welchen keinen kulturhistorischen Wert aufweisen und nur unwesentlich zum urbanen Gefüge des Areals beitragen.

Mit dem entstandenen Masterplan⁹¹ soll sich der Bezirk Prag 3 um einen wesentlichen Schritt erweitern. Investitionen in die urbane Infrastruktur dienen als zukunftsreiche Wertanlage. Mit dem kulturellen Erbe des Güterbahnhofes, als künstlerisches Zentrum neu interpretiert, wird obendrein auch eine Aufwertung der Umgebung erwartet.

87 siehe Kapitel C.B.A _ Urbane Infrastruktur

88 siehe Kapitel C.A.C _ Mobilität

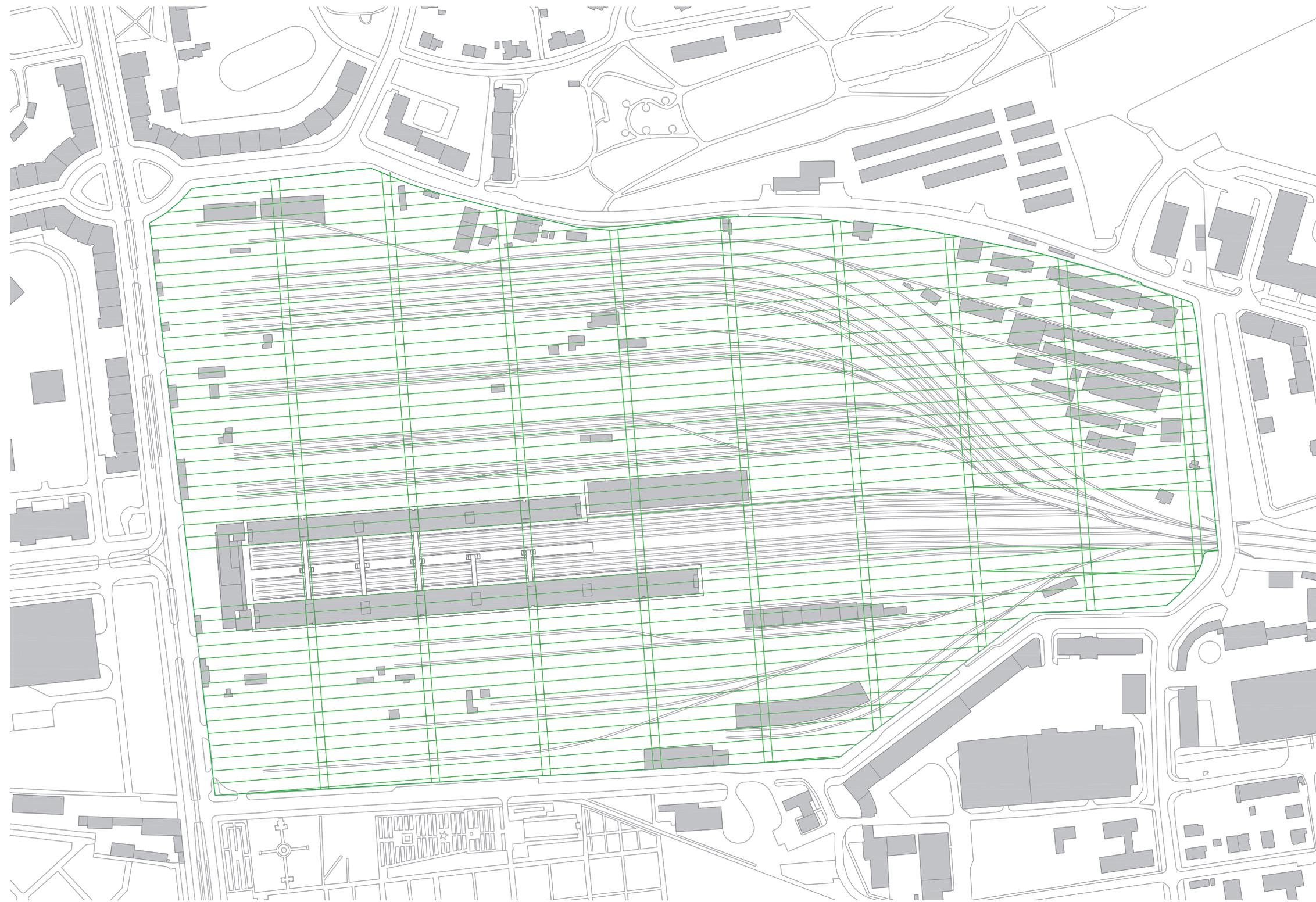
89 siehe PLAN 14

90 siehe PLAN 15

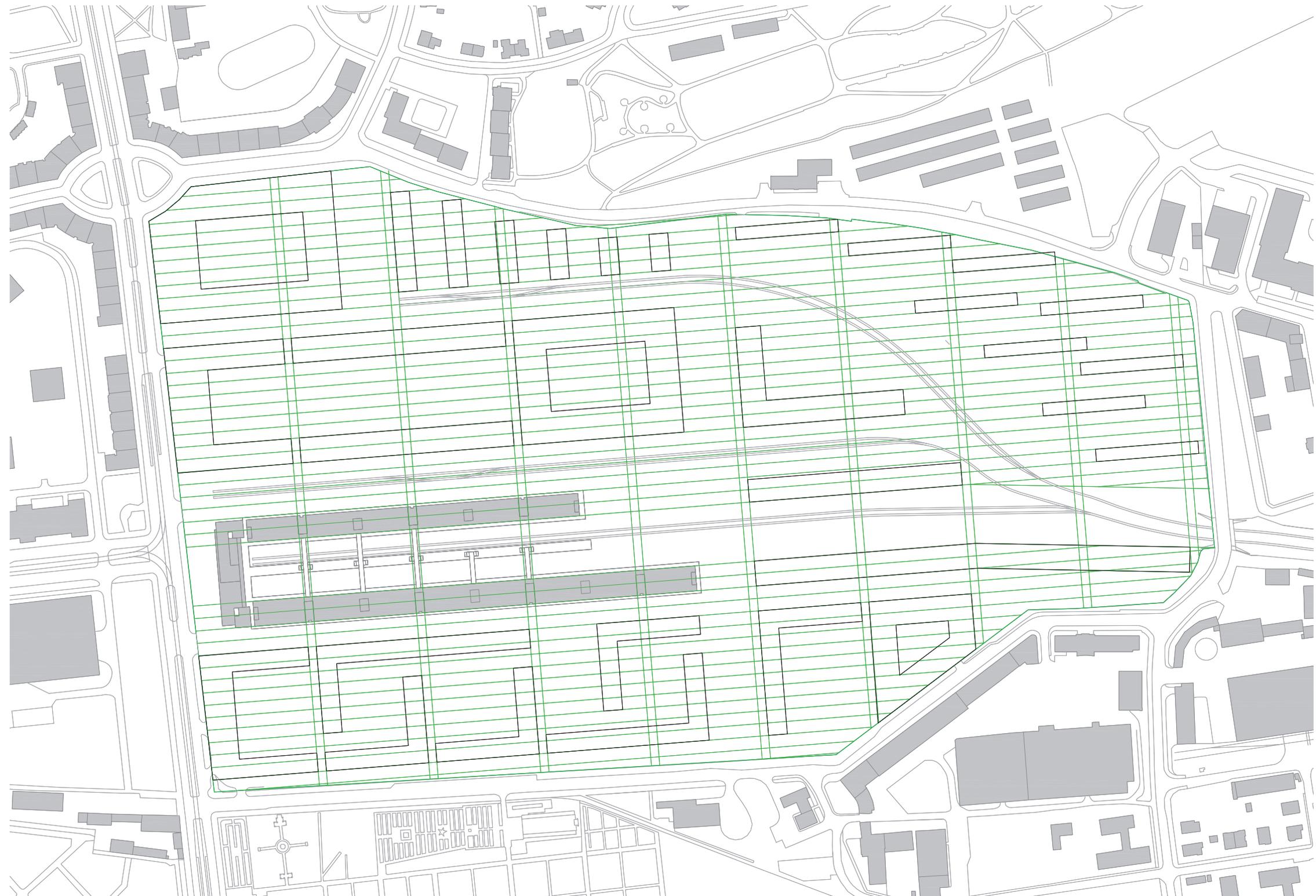
91 siehe PLAN 13



PLAN 13 // Masterplan Nákladové nádraží Žižkov - Neu // Neues Stadtquartier // M 1:7500 // ↑ N //



PLAN 14 // Konzeptplan Nákladové nádraží Žižkov - Neu // Bebauungsraster mit originaler Bausubstanz // M 1:4000 // ↑ N //



PLAN 15 // Konzeptplan Nákladové nádraží Žižkov - Neu // Ableitung der neuen Bebauung // M 1:4000 // ↑ N //

D.C _ EIN NEUER STADTTEIL

D.C.A _ NUTZUNGEN DER GEBÄUDE

Die städtebauliche Planung für *Nákladové nádraží Žižkov* ist die einmalige Gelegenheit Žižkovs einer großflächigen Weiterentwicklung mit der Kombination von Altbestand und Neubebauung. Die Entwicklung des neuen Stadtteiles soll durch ein vielfältiges Angebot an Kultur, sozialer Infrastruktur, Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie attraktiven Wohn- und Büroräumen gekennzeichnet sein. Dafür müssen die neu entstandenen Strukturen all den unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht werden. Darüber hinaus soll das neue Gefüge aber auch flexibel genug sein um mögliche Veränderungen in seiner Anforderung ausgleichen zu können.

Der neue Stadtteil rund um den alten Bahnhof soll vor allem ein Quartier der kurzen Wege werden. Dabei hat die Durchmischung der Nutzungen oberste Priorität. Kein Gebäude besitzt eine rein singuläre Funktion. Auch wenn im Masterplan⁹² ein Baukomplex mit nur einer Funktion ausgewiesen ist, so bedeutet das lediglich, dass zwischen 80% und 90% der Brutto-Geschossfläche dieser Funktion zugeschrieben sind. Der Rest entfällt auf Flächen für Gemeinbedarfseinrichtungen.

1 - KULTURELLE EINRICHTUNG

Das kulturell-kreative Angebot ist vor allem in den alten Depotflügeln des *Nákladové nádraží Žižkov* zu finden. Der alte Güterbahnhof gilt als der Mittelpunkt des Entwicklungsgebiets und fungiert als Motor des gesamten Areals. Eine detaillierte Ausführung des Projektplanes ist in dem Kapitel D.D. dieser Arbeit zu finden.

2 - WOHNEN

Im Norden, Nord-Osten und Süden des Planungsgebietes gibt es drei Bereiche, welche als Wohnquartiere bezeichnet sind. Sie liegen an den Rändern des Planungsgebietes und haben somit einen straken Bezug zur Umgebung als auch zum Planungsgebiet an sich. Mit dieser Wechselbeziehung soll eine Abkapselung zur Nachbarschaft verhindert werden. Die Versorgung der Wohngebiete mit den Waren für den täglichen Bedarf, kleinen Dienstleistungs- und Gemeinschaftseinrichtungen finden vor allem über definierte Zonen in den Erdgeschossen statt.

Zudem ist es ein Ziel des Masterplans auch in Gebäuden mit anderen Funktionen einen Teil an Wohnnutzung zu integrieren. Damit soll eine dauerhafte Lebendigkeit aller Gebäude erreicht werden. Insgesamt sind auf dem Areal 800 Wohneinheiten für rund 2000 Menschen geplant

3 - BILDUNGSEINRICHTUNGEN

3.1 Kindergarten und Kindertagesstätte

3.2 Schule, Bibliothek

92

siehe PLAN 15

4 - MARKT

Zwar soll ein Großteil des Handels für die tägliche Versorgung in die Erdgeschosszonen der einzelnen Gebäude integriert werden, doch um ein breiteres Angebot an Gütern bereitzustellen, ist im Nord-Osten an der gut erschlossenen Želivského-Straße ein Handelszentrum inklusive Gastronomie und breiterer Unterhaltung vorgesehen. Dieser ‚Markt‘ dient der lokalen ebenso wie der überregionalen Versorgung und soll als zusätzlicher Anziehungspunkt, neben dem Kulturbahnhof, die kommerziellen Bedürfnisse befriedigen.

5 - BÜRO UND DIENSTLEISTUNG

Ursprünglich siedelten sich in der Gegend um das Planungsgebiet vor allem Unternehmen im produzierenden und verarbeitenden Gewerbe an. Um in Žižkov ein breiteres Arbeitsplatzangebot auch abseits der bewährten Beschäftigungsfelder zu erhalten sind im Masterplan Gebäude für Büros und Dienstleistungen vorgesehen. Da solch der Erwerbstätigkeit wenig lärmproduzierend ist, eignet sie sich besonders gut für eine Durchmischung mit Bereichen anderer Nutzungen im gleichen Gebäude. Somit besteht die Möglichkeit direkt im neuen Stadtquartier Leben und Arbeit zu kombinieren.

6 - MISCHNUTZUNG

Die Gebäude zeichnen sich durch eine besonders große Durchdringung an unterschiedlichen Nutzungen aus. Während solche Nutzungsmischungen punktuell auch in anderen Baustrukturen forciert werden, ist bei diesen Komplexen darauf zu achten, dass keine einzelne Nutzungsart mehr als 50% der Brutto-Geschossfläche einnimmt.

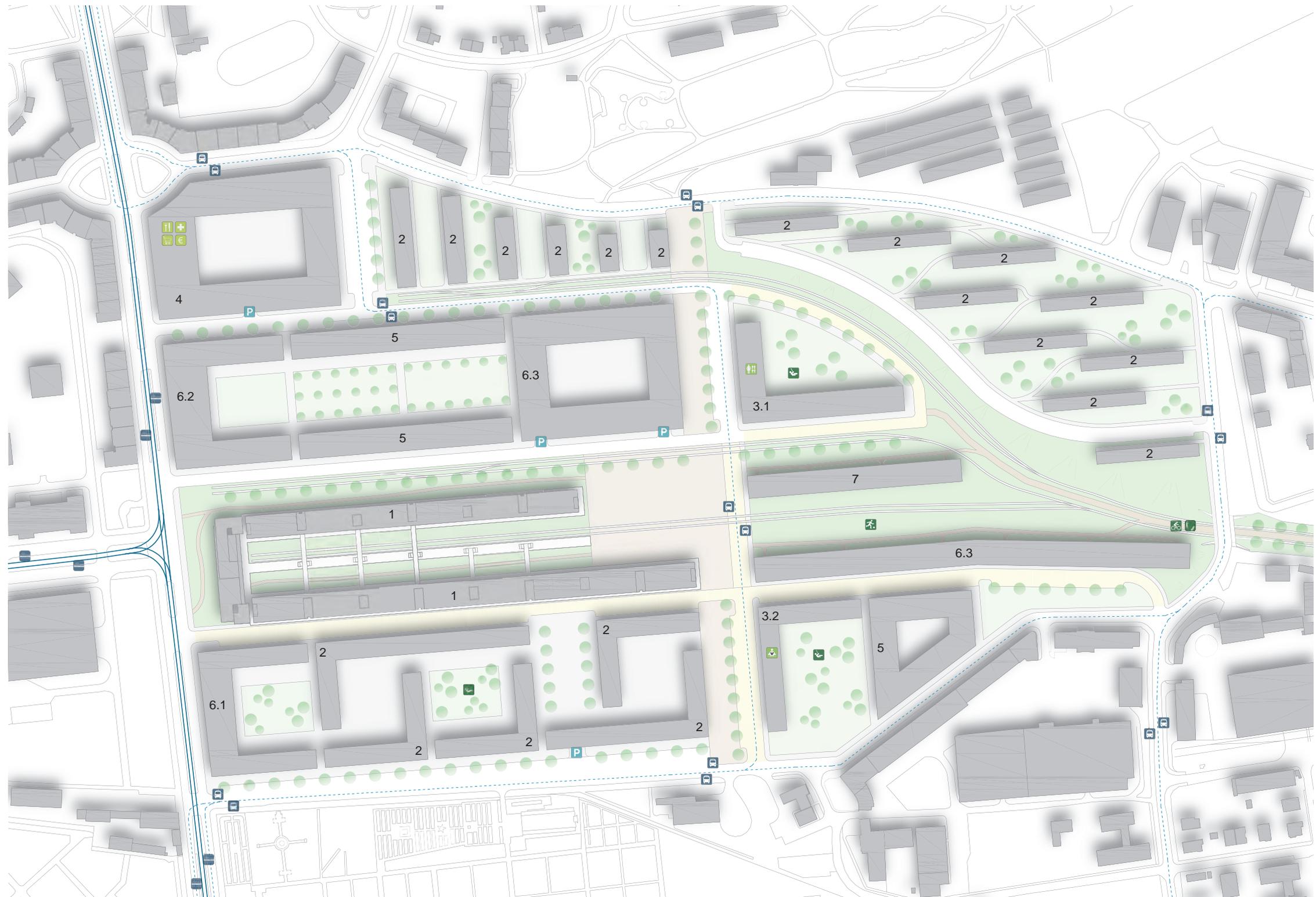
6.1 Büro und Dienstleistung, Wohnen, Handel

6.2 Büro und Dienstleistung, Handel, Gastronomie

6.3 Büro und Dienstleistung, Wohnen, Handel, Gastronomie

7 - FLEXIBLE NUTZUNG

Um auf veränderte Anforderungen auch in Zukunft reagieren zu können, soll im Zentrum des Entwicklungsgebietes eine äußerst flexible Baustruktur entstehen. Die Wandelbarkeit soll es möglich machen kurzfristig aufkommende Bedürfnisse zu decken, welche zu Planungsbeginn nicht absehbar waren. Temporäre Nutzungen im Sinne des öffentlichen Interesses machen das Objekt zu einem fixen Bestandteil des Quartiers mit variabler Verwendung.



PLAN 16 // Masterplan Nákladové nádraží Žižkov - Neu // Nutzungen // M 1:4000 // ↑ N //

D.C.B _ ÖFFENTLICHER RAUM

Die Vielfalt an Nutzungen sollte aber nicht nur anhand der einzelnen Gebäude ablesbar sein, urbane Diversität steht ebenso in einer engen Beziehung mit dem öffentlichen Raum. Ein solcher darf nicht als bloßer Leer-Raum zwischen einzelnen Bauobjekten verstanden werden. Öffentlicher Raum ist öffentliches Gut und ist gleichwertig mit der Baustruktur zu betrachten. Gerade an einem Ort wie auf dem Gelände des *Nákladové nádraží Žižkov*, geprägt durch ein einzigartiges Bauwerk, ist der Aufbau von Spannungen im städtischen Gefüge besonders wichtig. Ein abwechslungsreiches Erscheinungsbild erhöht die Attraktivität des Freiraumes. Mit dem Schaffen von Ein-, Aus- und Durchblicken soll eine visuelle Dynamik erzeugt werden, welche sich auch im Leben des Quartiers widerspiegelt. Darüber hinaus soll damit das Sicherheitsgefühl gesteigert und die Umgebung als angenehm empfunden werden.

Durch unterschiedliche Anforderungen des öffentlichen Raumes entstehen im neuen Stadtquartier auch differenzierte Zonen für verschiedene Nutzungen. Es gibt klar definierte urbane Strukturen, intime Hofsituationen, individuell gestaltbare Freiräume bis hin zu strukturierten und offenen Grünflächen.

NEUE MITTE

Lebendige Stadträume kann man nicht erzwingen, sie entstehen aber auch nicht aus dem Nichts. Es benötigt die geeignete Plattform, wo mit gezielten Interventionen Impulse gesetzt werden, um attraktive öffentliche Räume zu gestalten. Urbaner Mittelpunkt des neuen Stadtquartiers ist die Fläche, welche sich am Ende des neu gestalteten Bahnhofes ausformuliert. Mit den Verbindungen zum Kulturbahnhof einerseits und den neuen Baustrukturen andererseits bildet die ‚neue Mitte‘ den Puffer zwischen Alt und Neu. Sie soll dabei eine tragende Rolle im öffentliche Leben des neuen Quartiers spielen. Als belebter Stadtraum und Knotenpunkt trägt die ‚neue Mitte‘ maßgeblich zur Prägung und Identität des Viertels bei.

GRÜNRAUM

Dem Grünraum im neuen Stadtquartier kommt eine tragende Rolle zu. Auf der einen Seite gibt es strukturierte Grünflächen, welche als parkähnliche Bereiche im städtischen Konglomerat eine naturnahe Insel bilden. Auf der anderen Seite öffnen sich diese hin zur Umgebung und ziehen ein natürliches Band durch das Gelände. Vorallem der Parukářka Park im Norden des Planungsgebietes soll als großzügiges Naherholungsgebiet genutzt werden. Spielplätze und andere Gelegenheiten für Sport und Spiel runden das Angebot für eine aktive Erholung im neuem Stadtquartier ab.

Ein wichtiger Faktor in der Freizeitgestaltung ist auch das ‚Grüne Band‘, welches sich Richtung Osten auf der Trasse der Schienen ausbreitet. Entlang einer prächtigen Allee soll es den Bewohnern des neuen Quartiers möglich sein, sich ungeachtet der Gewerbegebiete ringsum hinaus in naturnahe Gebiete zu begeben. An dieser linearen Verbindung besteht auch die Chance Radtouren und kleine Wanderungen zu unternehmen.

VERKEHR

Die in der Analyse⁹³ beschriebenen Defizite bezüglich des öffentlichen Transportwesens werden durch ein überarbeitetes Verkehrskonzept behoben. Taktverkürzungen bei Bussen und Straßenbahnen sowie die Führung zweier Buslinien durch das Planungsgebiet sind Maßnahmen, welche auch kurzfristig durchgeführt werden können.

Im neuen Stadtquartier entsteht auch ein neues Erschließungsnetz. Mit drei horizontalen Einfahrtsstraßen werden großzügige Anbindungen an die Želivského-Straße entstehen. Die vertikale Erschließung in Nord-Süd Richtung ist unterbrochen um schnellen Durchzugsverkehr zu unterbinden. Die Verbindung über die ‚neue Mitte‘ ist nur dem öffentlichem Verkehr und Fahrzeugen mit besonderem Bedarf gestattet um diese Fläche verkehrsmäßig zu entlasten.

Teile des zur Erschließung notwendigen Straßennetzes gelten als *shared space*⁹⁴ wobei Fußgänger und Radfahrer den Fahrzeugen nicht benachteiligt sind. Zu jedem Gebäude besteht eine Zufahrtsmöglichkeit. Mit drei Tiefgaragen und weiteren Stellplätzen im und um das Planungsgebiet besteht die Möglichkeit auch eine größere Menge an privaten PKW aufzunehmen. Das neue Stadtquartier versteht sich zwar nicht als autofreie Zone, jedoch sollten die Bewohner grundsätzlich auf ihr Auto verzichten können. Schnelle öffentliche Verkehrsanbindungen und die kurzen Wege innerhalb des Quartiers machen es erst gar nicht notwendig ein solches zu benützen.

DRAISINENTRASPOT

Für den Transport von Personen und kleinen Waren gibt es im Gelände die besondere Gelegenheit sich mit handbetriebenen Draisinen auf Teilen der alten Gleisanlagen zu bewegen. Sie sollen als Leihobjekte allen Bewohnern gleichermaßen zur Verfügung stehen und für eine schnelle Beförderung sorgen. Dies hat nicht nur einen Identitätsstiftenden Charakter für das gesamte Areal, es verkürzt auch die Zeit um zur Straßenbahnhaltestelle zu gelangen, das Kind in den Kindergarten zu bringen oder den Einkauf nach Hause zu fahren.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit mit den Draisinen das eigentliche Planungsgelände zu verlassen und mit ihnen Richtung Osten, entlang des ‚Grüne Bands‘ in die Natur zu fahren.

93 siehe Kapitel C.A.C _ *Möbilität*

94 *Shared Space ist ein neues Konzept zur umfassenden Gestaltung des öffentlichen Raumes. Straßen, Wege und Plätze werden als Lebensraum aufgefasst, der von allen Mitgliedern der Gesellschaft geteilt und gemeinsam genutzt wird. Dieser Lebensraum soll so eingerichtet und gestaltet sein, dass er zu einem Ort der menschlichen Begegnung, der Kommunikation und des sozialen Umgangs wird. Dieser Raum wird nicht durch Ampeln, Verkehrsschilder, Fußgängerinseln und andere Barrieren organisiert, sondern durch die Möglichkeit der Verständigung aller VerkehrsteilnehmerInnen.*

Definition aus www.sharedspace.at

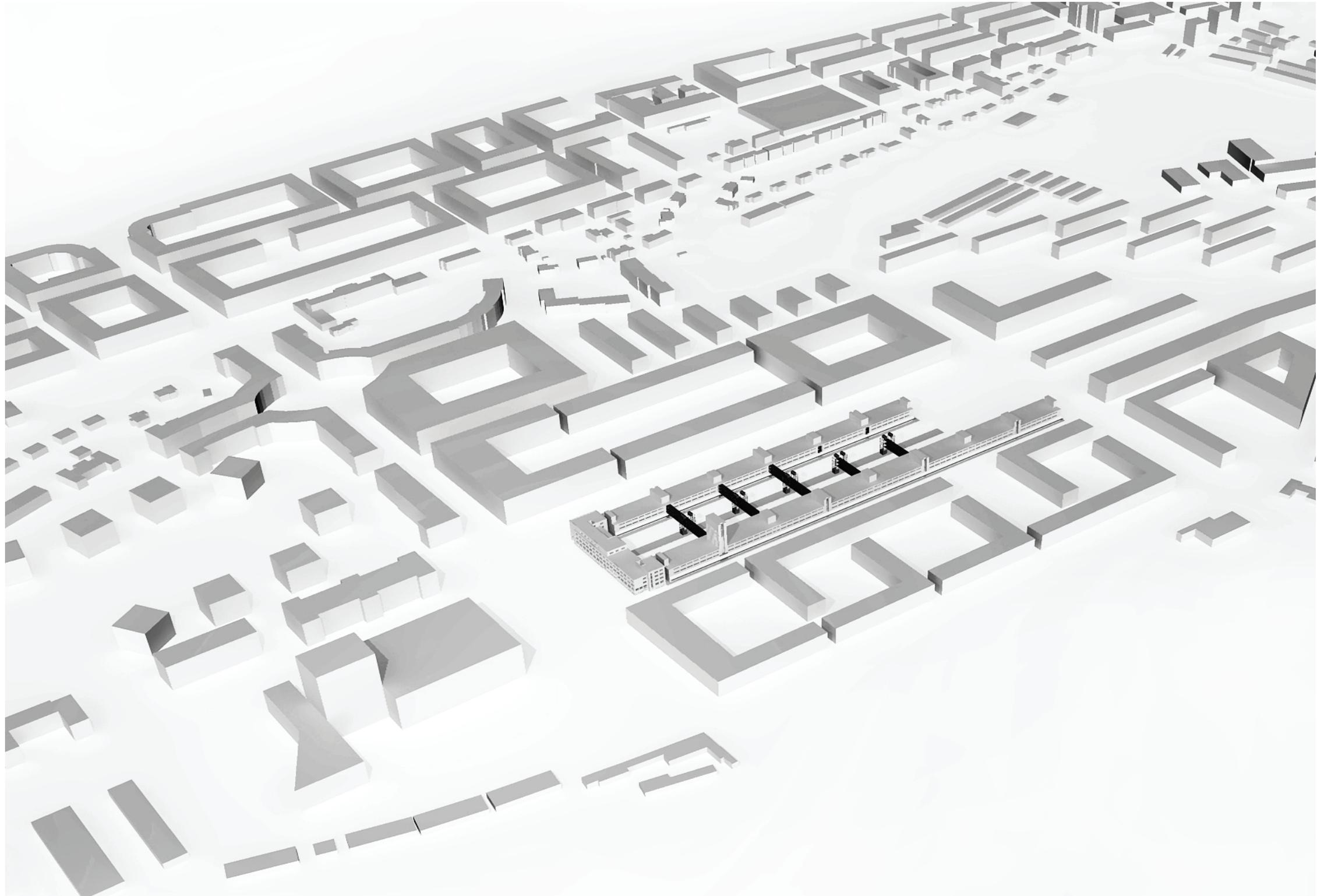


FIG 45 // Image Nákladové nádraží Žižkov - Neu // Lage im Stadtgefüge //

D.D _ KULTUŘE NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

D.D.A _ NUTZUNGEN DES KULTURBAHNHOF

Herzstücke des neuen Kulturbahnhofs sind ein Museum für moderne Kunst im Süd-Flügel, eine freie Galerie im Nord-Flügel sowie eine Reihe von Kreativräumen, welche sich durch die ganze Baustruktur ziehen.

KOPFGEBÄUDE

Am Kopfgebäude geschehen die größten Eingriffe beim der Umwandlung zum Kulturbahnhof. Da sich das Innere des Verwaltungsbaus durch eine äußerst flexible Decken-Stützen-Konstruktion auszeichnet, ist es für Veränderungen leicht adaptierbarer. Im Bestand erweist sich der Bau als wenig strukturiert. Gerade weil es so leicht ist Änderungen durchzuführen wurden die Räumlichkeiten im Laufe der Zeit immer wieder den neuen Bedürfnissen angepasst. Daraus entstand eine ungegliederte Struktur im Inneren des Verwaltungsbaus, welche im Zuge des Wandels neu orientiert wird.

Die Funktion als Verwaltungsbau bleibt auch im neuen Betrieb weitestgehend erhalten. Hier soll weiterhin die Administration des gesamten Areals erfolgen. Weiters übernimmt das Kopfgebäude in seiner neuen Gestalt auch eine für die Besucher wichtige Informations- und Serviceaufgabe. Dort findet man Ansprechpersonen und wird über Veranstaltungen im neuen Kulturbahnhof benachrichtigt. Da sich im *Kultuře nádraží Žižkov* viele neue Funktionen eingliedern ist eine Zentraleverwaltung für einen reibungslosen Ablauf von großer Bedeutung.

Nach außen hin wird sich das Kopfgebäude mehr öffnen als zuvor. Im alten Zustand war der Bau wenig repräsentativ und isolierte sich von der Umgebung. Es gab bislang keine Möglichkeit das Bauwerk zu durchqueren. In der neuen Erscheinung zieht sich der Außenraum durch das Gebäude hindurch und führt den Besucher direkt in den spektakulären Freiraum zwischen den beiden Depot-Flügeln.

SÜD-FLÜGEL

Das Magnet des Kulturbahnhofes wird das Museum für moderne Kunst (MMK), welches sich im südlichen Depot-Flügel des Kulturbahnhofes befindet. Die Ausstellungsräumlichkeiten erstrecken sich über einen Großteil des Erd- und ersten Obergeschosses aber auch im Untergeschoß wo die Möglichkeit zur Lagerung nicht ausgestellt Exponate besteht. Anbei befindet sich ein Museumsshop im Erdgeschoß und eine Museumscafé sowie die Museumsdirektion im Stockwerk darüber. Das Museum soll als klassisches Museum an einem besonderen Ort Sammlungen moderner und zeitgenössischer Kunst präsentieren.

Weiters ist zur Attraktivierung der Erdgeschoßzone eine Bar inklusive einer Bühne für Konzerte vorgesehen, um auch Nachtschwärmer anzuziehen und *Kultuře nádraží Žižkov* eine im Tagesverlauf durchgehende Lebendigkeit zu verleihen. Passend dazu sind in den Obergeschossen die Kreativräume ‚Studio‘ angesiedelt, in denen den Benutzern die Chance geboten wird sich musikalisch-kreativ zu betätigen.

Die Kreativräume sind ein wichtiger Bestandteil im *Kultuře nádraží Žižkov*. Sie bieten eine Plattform für Kunstschaffende sich temporär einen Raum anzueignen um Projekte zu realisieren und gleichzeitig mit Gleichgesinnten in Kontakt zu treten.

NORD-FLÜGEL

Im nördlichen Depot-Flügel befinden sich im Erdgeschoß eine Boutique, ein Café sowie eine Galerie welche unabhängig vom MMK kleine bis mittelgroße Ausstellungen präsentiert. In der Galerie soll Jungkünstlern und Kunstprojekten abseits des ‚Mainstreams‘ Platz für eine Darstellung geboten werden. Die Möglichkeit Exponate zu produzieren gibt es mit den Kreativräumen ‚Atelier‘ in den Obergeschossen des Nord-Flügels. Dort können Kleidungsstücke entworfen werden, welche anschließend in der Boutique am Ladentisch liegen und es gibt Arbeitsplätze sowie eine Werkstatt um sich künstlerisch zu entfalten. Die Chance seine eigenen Arbeiten mit Anderen zu reflektieren ist essentiell um sich persönlich weiterzuentwickeln und ein wesentlicher Bestandteil der Kreativräume.

FREIRAUM

Nicht nur der Raum für Freiheit, sondern auch dem Freiraum kommt bei der Planung des Kulturbahnhofes eine besondere Bedeutung zu. In jedem Geschoss gibt es offene, nicht spezifisch definierte Räume, welche Durchlässigkeit schaffen und die erst durch den jeweiligen Betrachter einer Nutzung unterliegen. Sei es als bloßer Durchgang, als Wetterschutz, als Platz ein Buch zu lesen oder einfach nur als Ort um die einzigartige Baustruktur zu genießen, unterliegen die Freiräume keinen Verwendungszwängen. Um die monolithisch erscheinenden Depot-Flügel aufzubrechen, sind die offenen Abschnitte wichtig sodass einen Bezug zu den Freiraum zwischen den beiden Flügeln besteht.

Der Raum, welcher vom nördlichen- und südlichen Depot-Flügel aufgespannt wird, ist durch die Fachwerksbrücken gegliedert und bietet ein einzigartiges Ambiente. Bei der Neugestaltung des Bahnhofes sind sie prägendes Element und verleihen *Kultuře nádraží Žižkov* einen einzigartigen Charakter.

Am Kopf der alten Güterbahnhofs, entlang der ehemaligen Gleisanlagen beginnt das ‚Grüne Band‘ welches einen über die ‚Neue Mitte‘ hinaus in naturnahe Gegenden bringt. Der Kontrast von Durchlässigkeit und Abschottung, von Industrielandschaft und Grünraum sowie von Dichte und Freiraum zieht sich durch den neuen Kulturbahnhof und verleiht ihm eine Spannung, welche dem Besucher auch nach mehrmaliger Anwesenheit immer wieder Neues entdecken lässt.

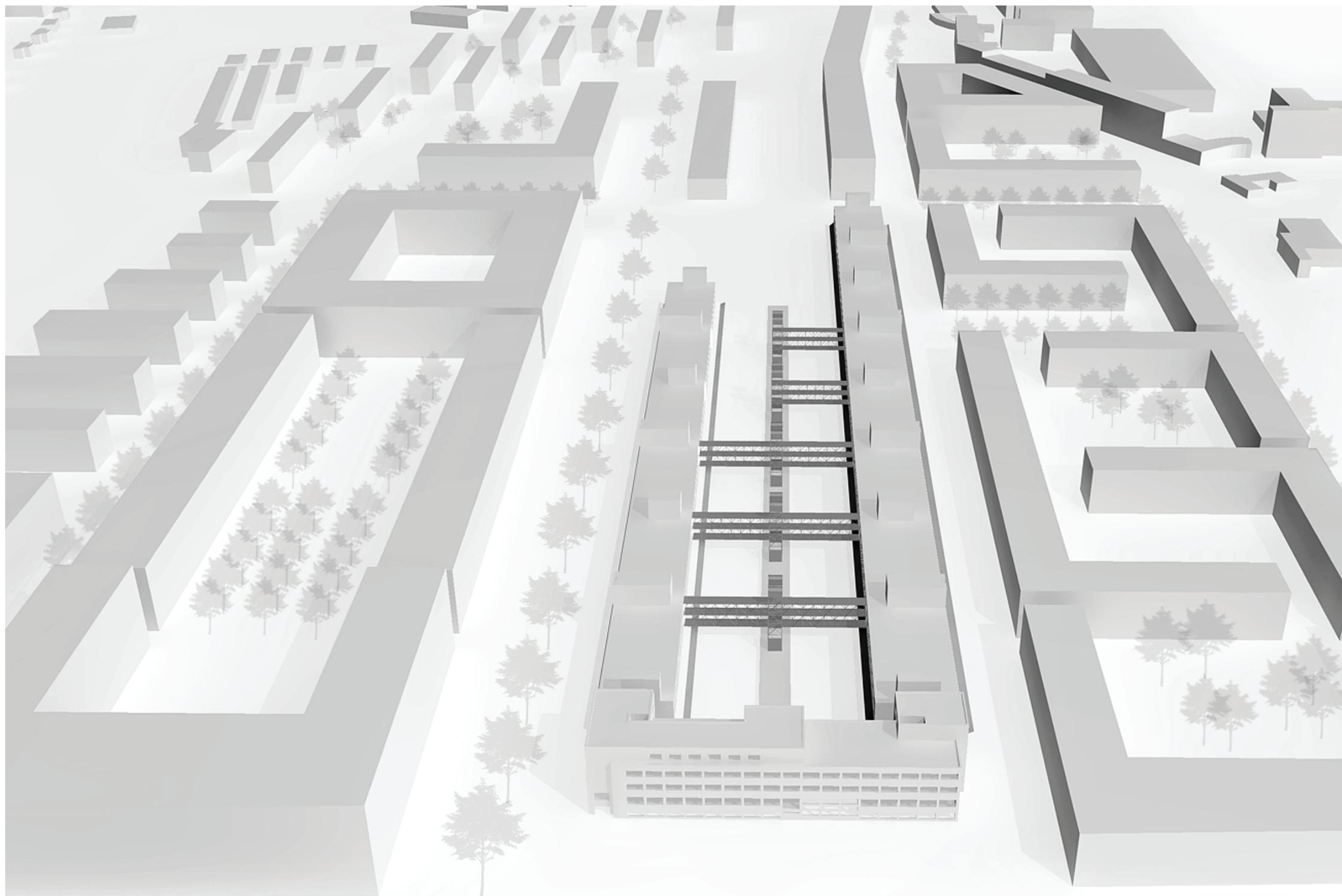
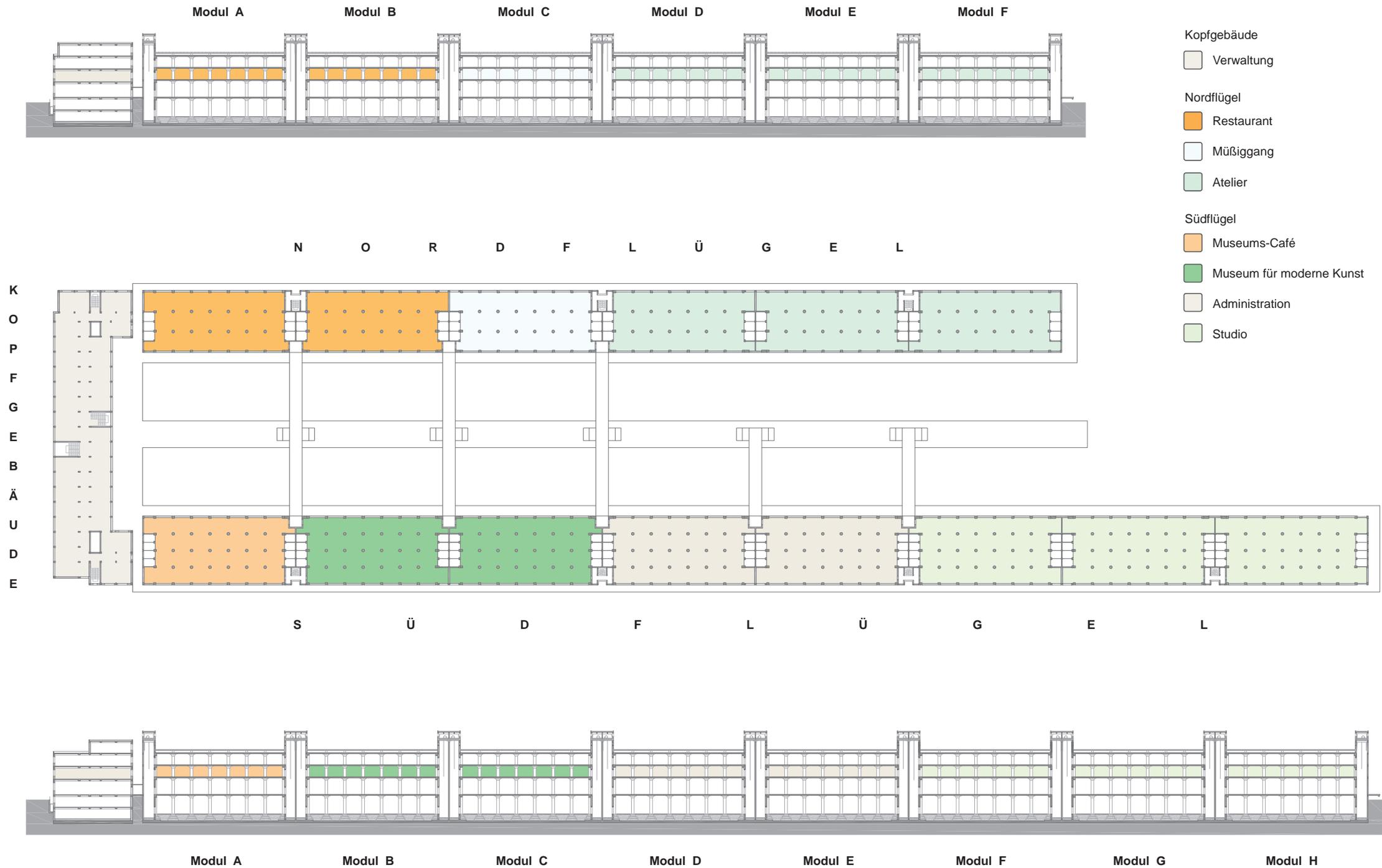


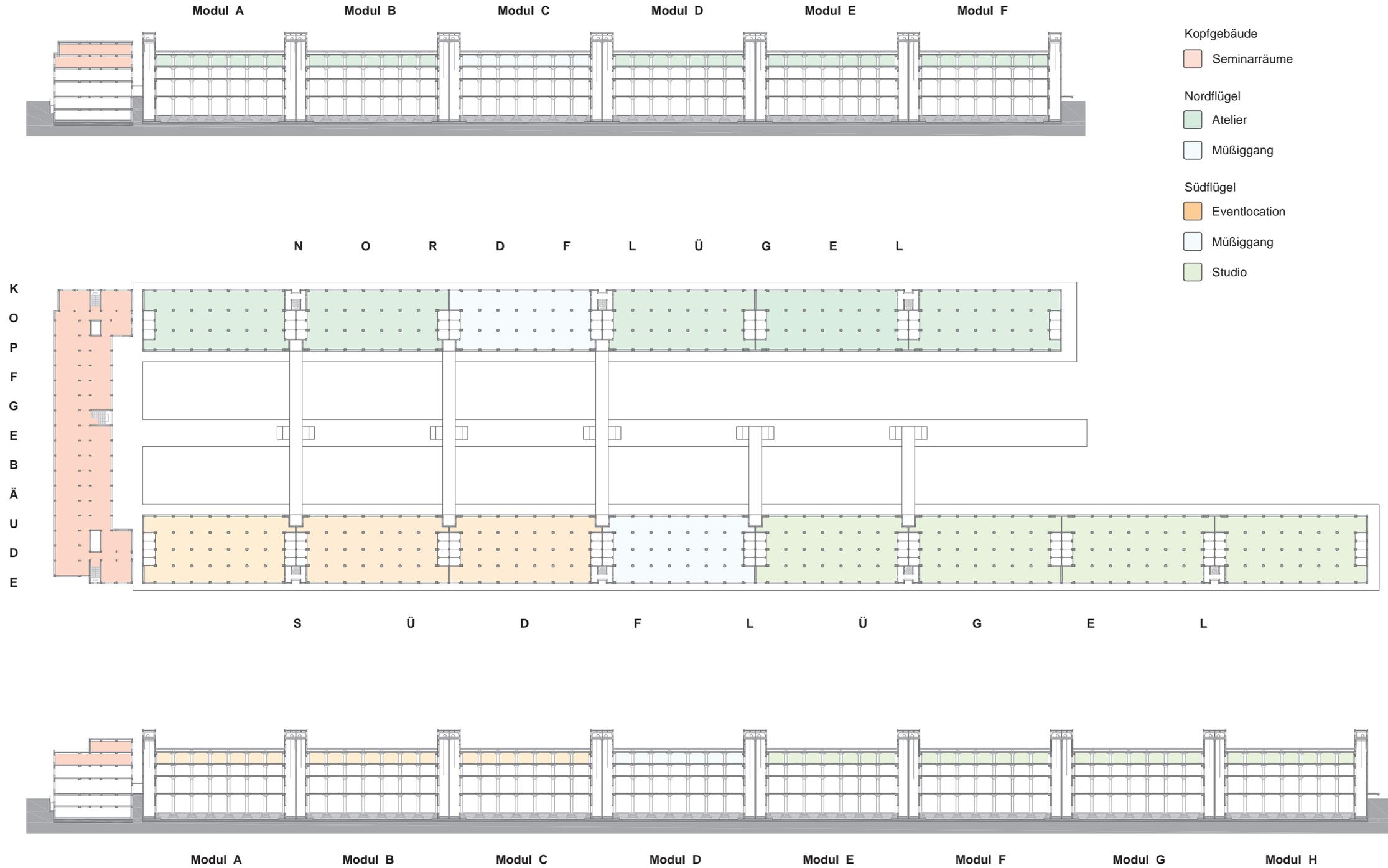
FIG 46 // Image Kultúre nádraží Žižkov // Aussenansicht //



PLAN 17 // Konzeptplan Kulture nádraží Žižkov // Nutzungen // EG //



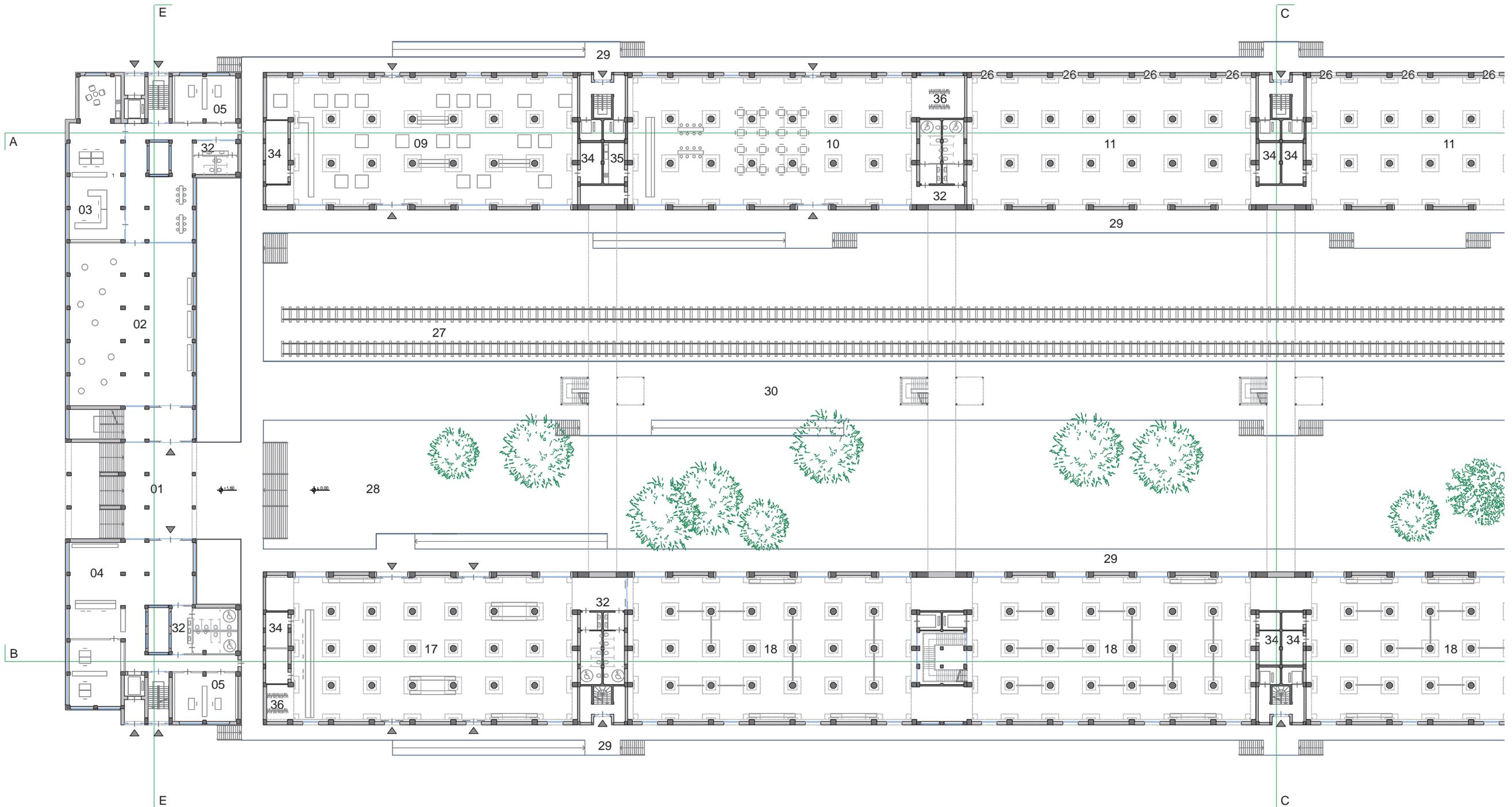
PLAN 18 // Konzeptplan Kulture nádraží Žižkov // Nutzungen // 1.OG //



PLAN 19 // Konzeptplan Kulture nádraží Žižkov // Nutzungen // 2.OG //



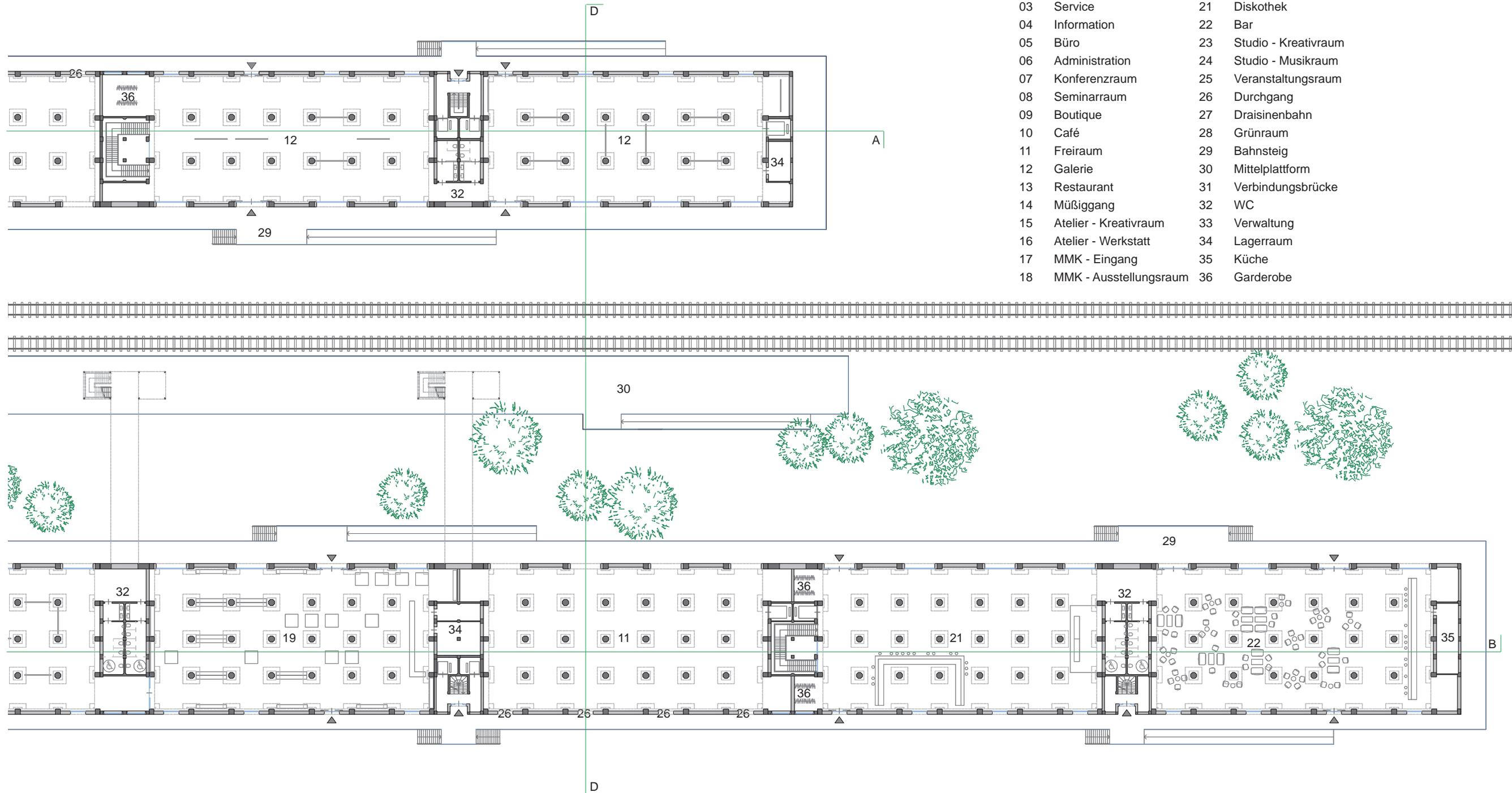
PLAN 20 // Konzeptplan Kulture nádraží Žižkov // Nutzungen // UG //

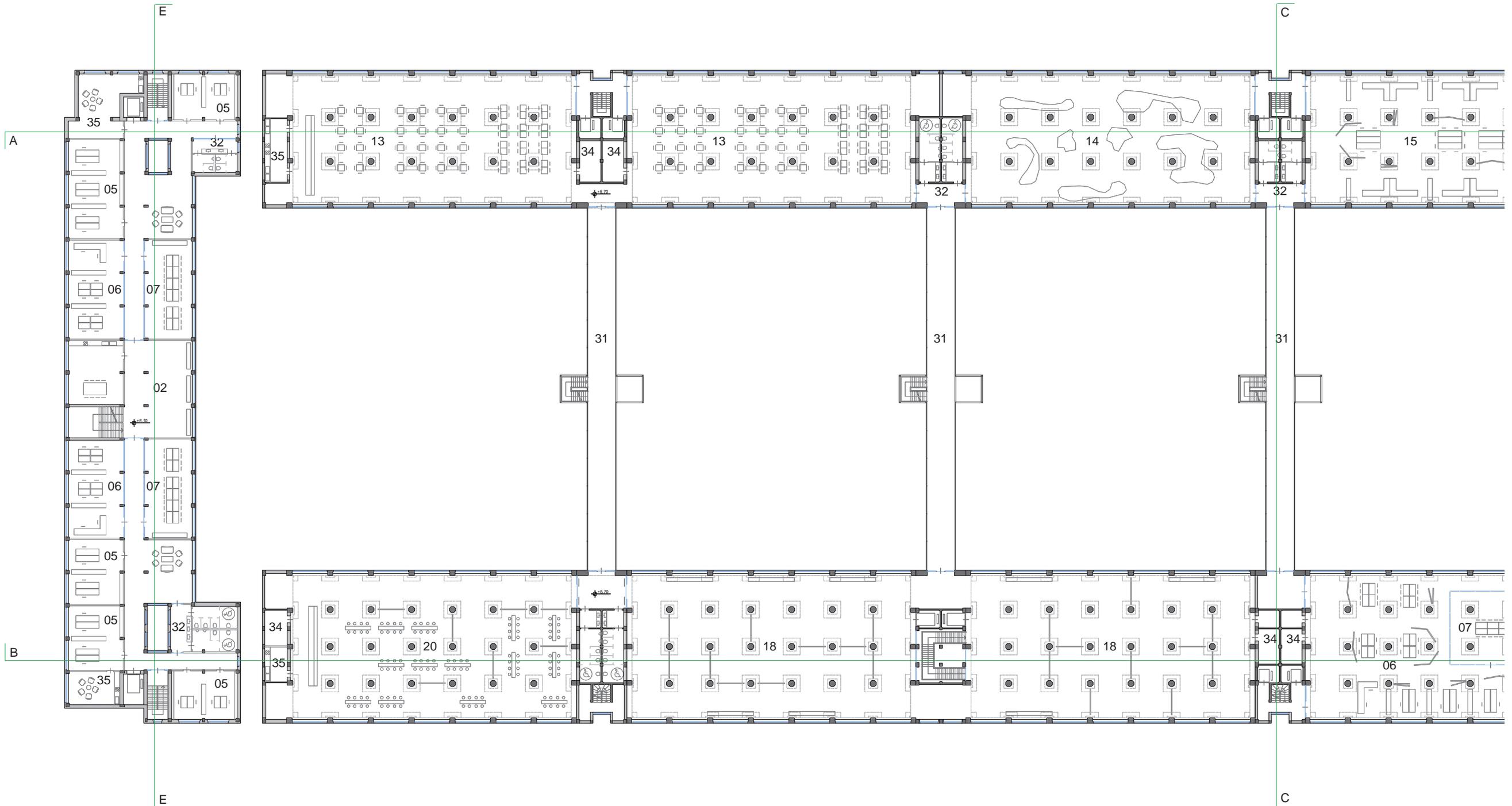


PLAN 21 // Grundriss Kulture nádraží Žižkov // EG // M 1:500 //

LEGENDE

01 Portal	19 MMK - Museumsshop
02 Foyer	20 MMK - Museumscafé
03 Service	21 Diskothek
04 Information	22 Bar
05 Büro	23 Studio - Kreativraum
06 Administration	24 Studio - Musikraum
07 Konferenzraum	25 Veranstaltungsraum
08 Seminarraum	26 Durchgang
09 Boutique	27 Draisinenbahn
10 Café	28 Grünraum
11 Freiraum	29 Bahnsteig
12 Galerie	30 Mittelplattform
13 Restaurant	31 Verbindungsbrücke
14 Müßiggang	32 WC
15 Atelier - Kreativraum	33 Verwaltung
16 Atelier - Werkstatt	34 Lagerraum
17 MMK - Eingang	35 Küche
18 MMK - Ausstellungsraum	36 Garderobe

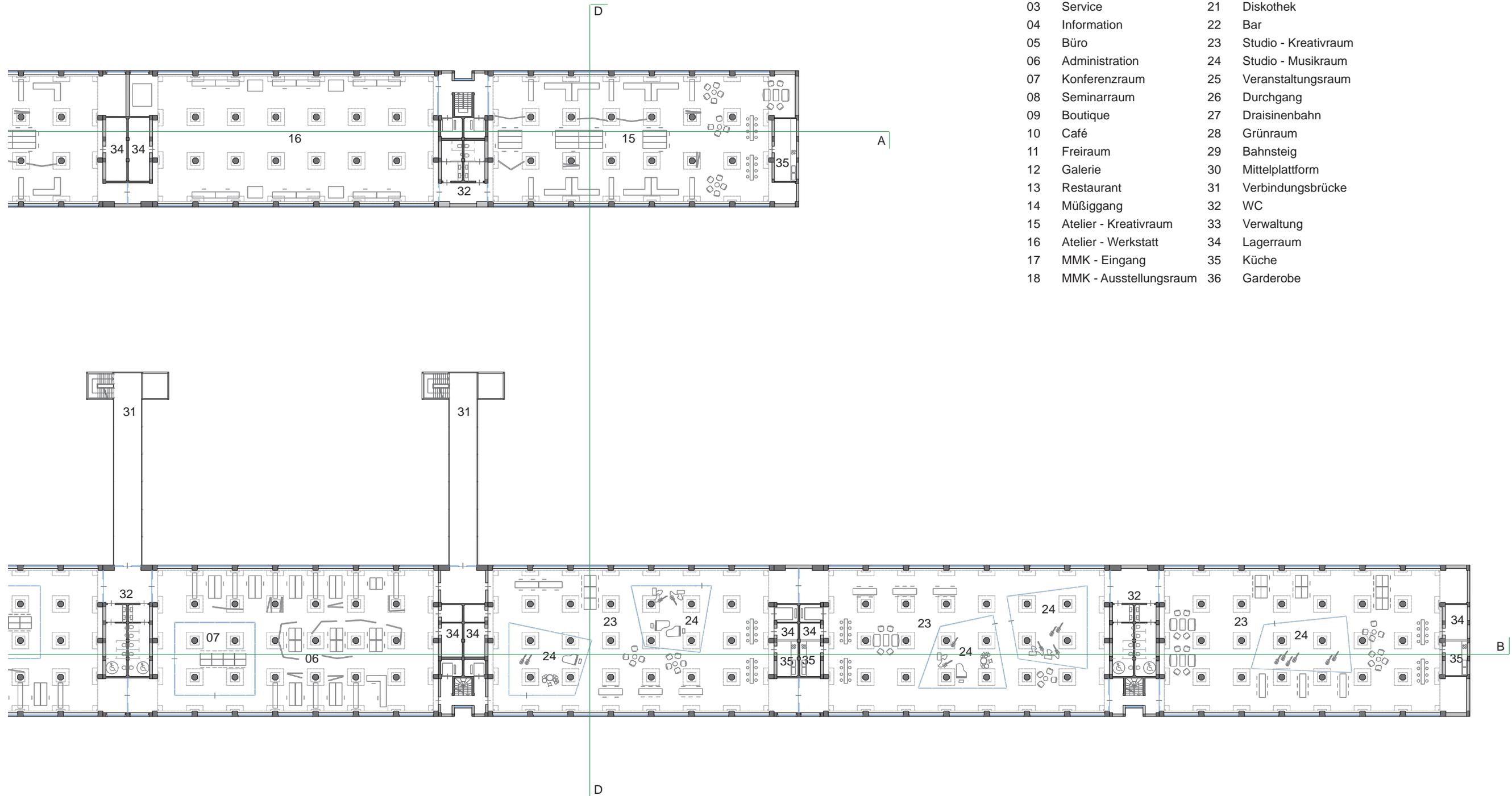


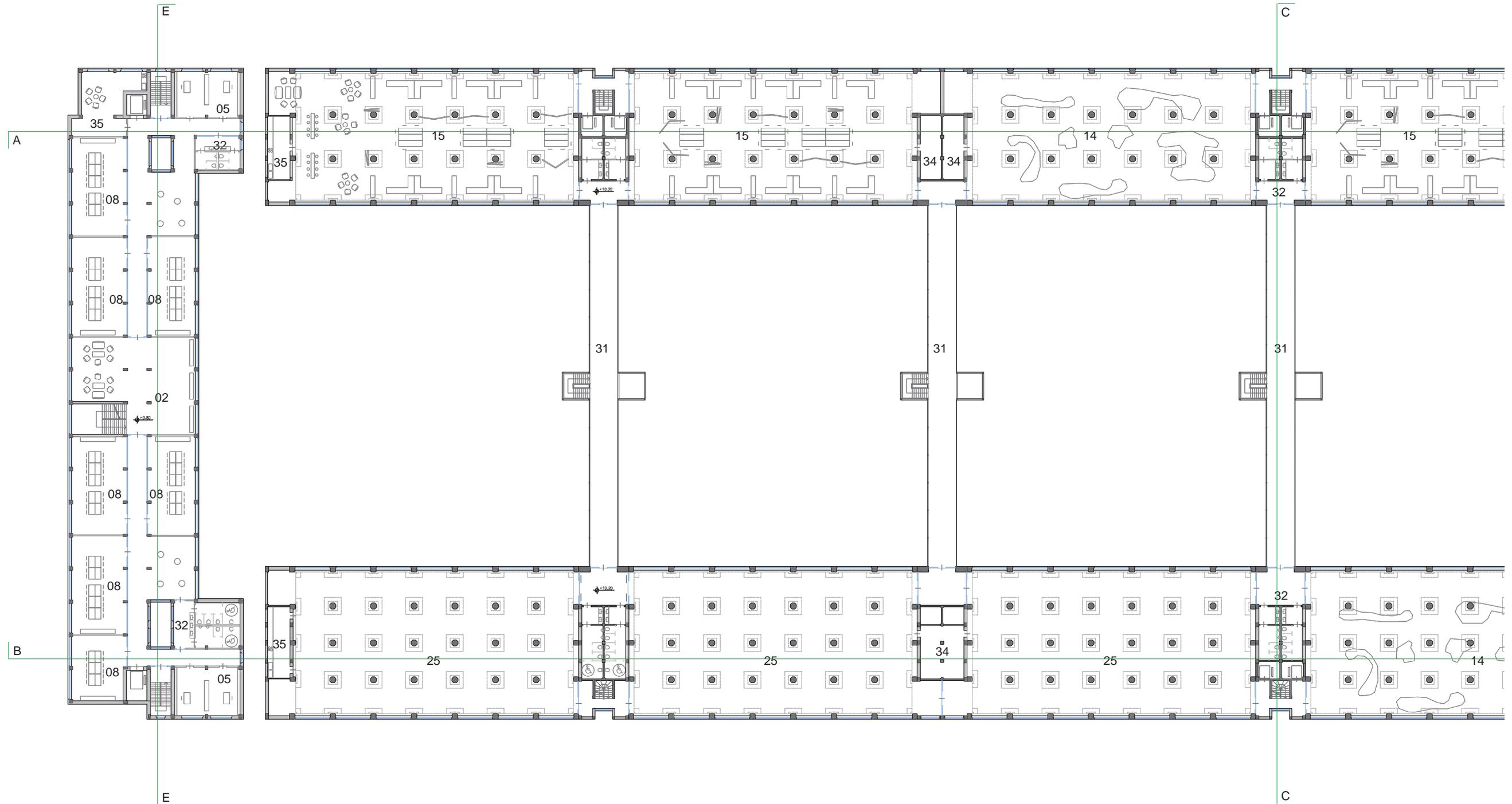


PLAN 22 // Grundriss Kultúre nádraží Žižkov // 1.OG // M 1:500 //

LEGENDE

01 Portal	19 MMK - Museumsshop
02 Foyer	20 MMK - Museumscafé
03 Service	21 Diskothek
04 Information	22 Bar
05 Büro	23 Studio - Kreativraum
06 Administration	24 Studio - Musikraum
07 Konferenzraum	25 Veranstaltungsraum
08 Seminarraum	26 Durchgang
09 Boutique	27 Draisinenbahn
10 Café	28 Grünraum
11 Freiraum	29 Bahnsteig
12 Galerie	30 Mittelplattform
13 Restaurant	31 Verbindungsbrücke
14 Müßiggang	32 WC
15 Atelier - Kreativraum	33 Verwaltung
16 Atelier - Werkstatt	34 Lagerraum
17 MMK - Eingang	35 Küche
18 MMK - Ausstellungsraum	36 Garderobe

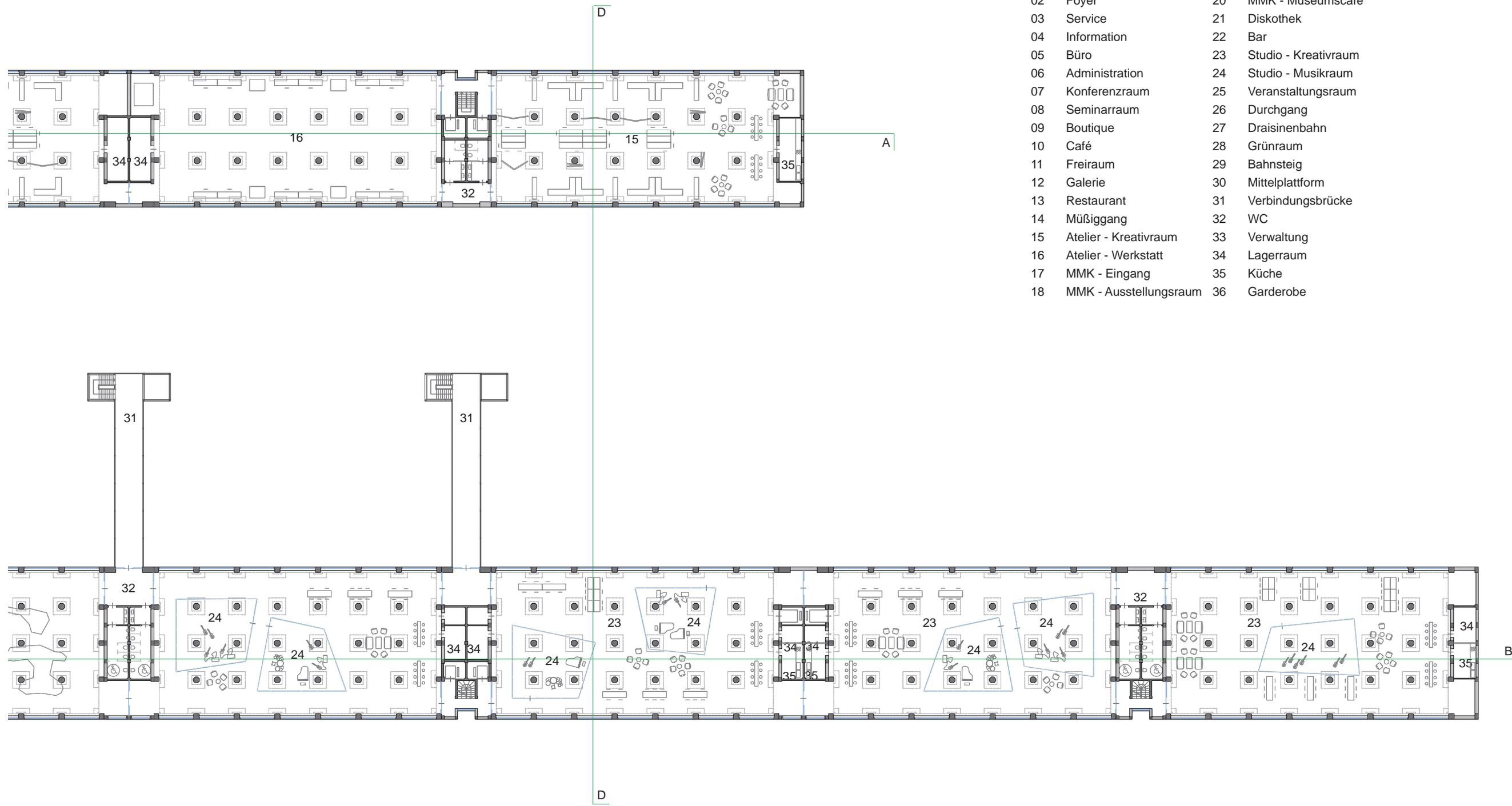


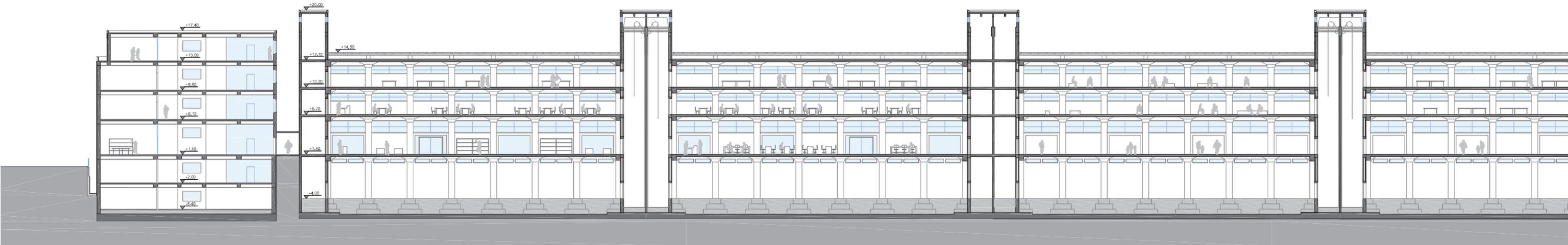


PLAN 23 // Grundriss Kultuře nádraží Žižkov // 2.OG // M 1:500 //

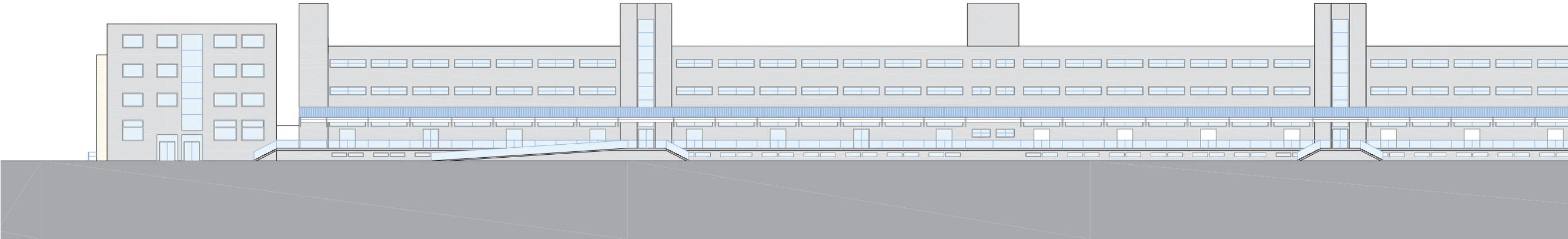
LEGENDE

01	Portal	19	MMK - Museumsshop
02	Foyer	20	MMK - Museumscafé
03	Service	21	Diskotheek
04	Information	22	Bar
05	Büro	23	Studio - Kreativraum
06	Administration	24	Studio - Musikraum
07	Konferenzraum	25	Veranstaltungsraum
08	Seminarraum	26	Durchgang
09	Boutique	27	Draisinenbahn
10	Café	28	Grünraum
11	Freiraum	29	Bahnsteig
12	Galerie	30	Mittelplattform
13	Restaurant	31	Verbindungsbrücke
14	Müßiggang	32	WC
15	Atelier - Kreativraum	33	Verwaltung
16	Atelier - Werkstatt	34	Lagerraum
17	MMK - Eingang	35	Küche
18	MMK - Ausstellungsraum	36	Garderobe

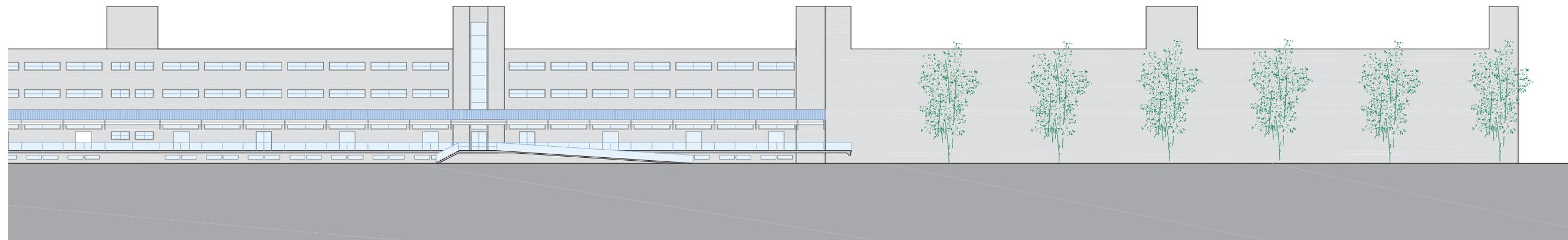
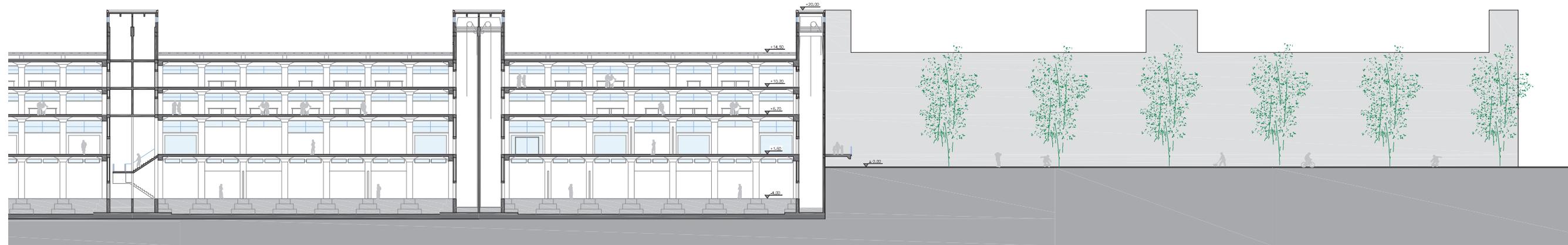


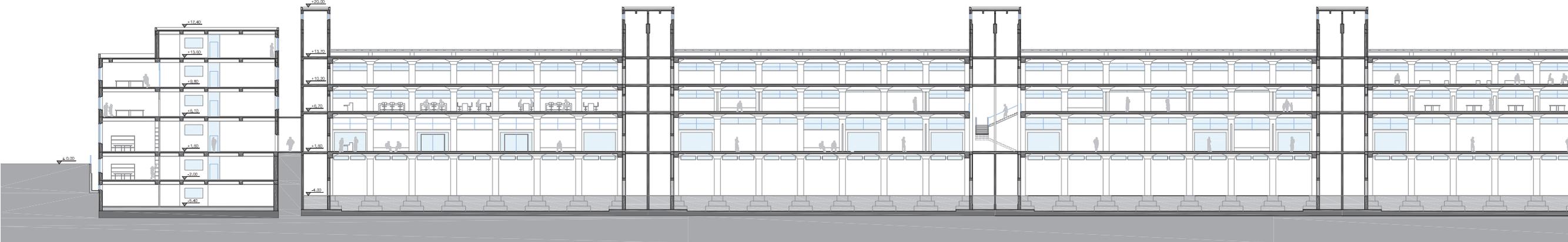


PLAN 24 // Schnitt_A Kulture nádraží Žižkov // M 1:500 //

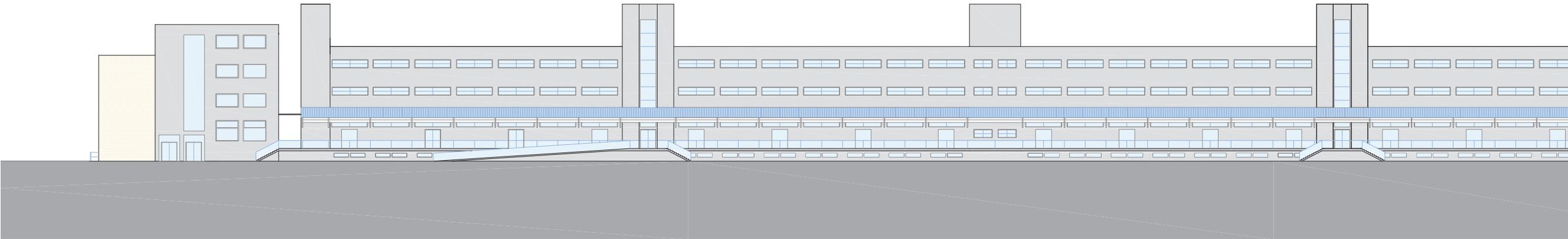


PLAN 25 // Ansicht_Nord Kulture nádraží Žižkov // M 1:500 //

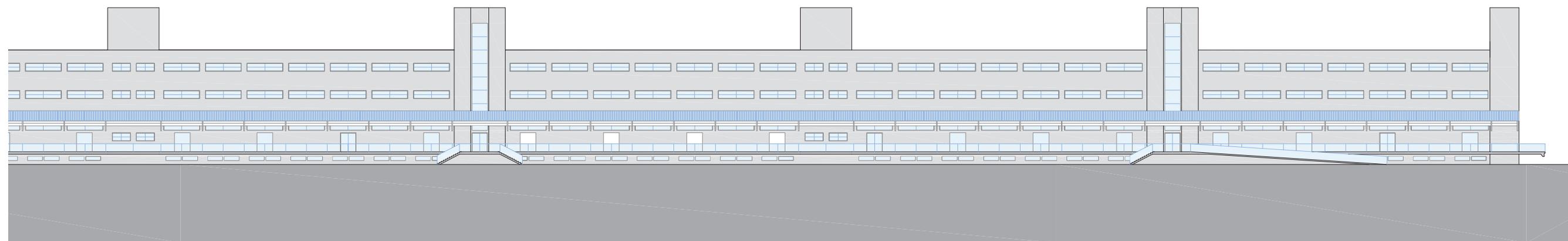
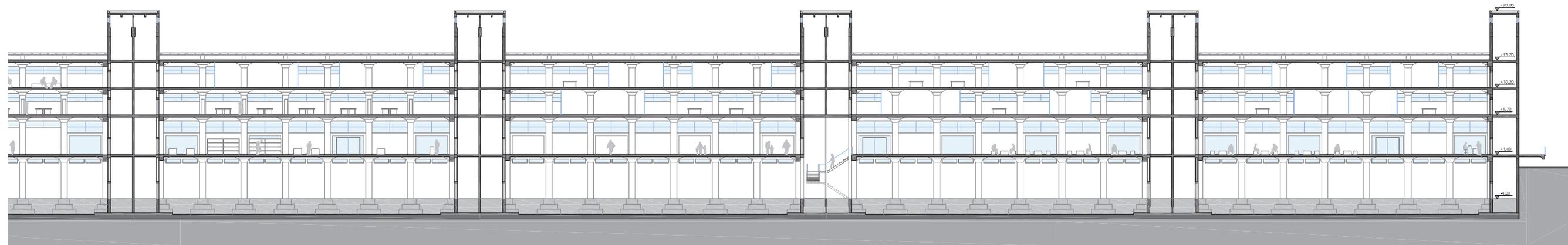


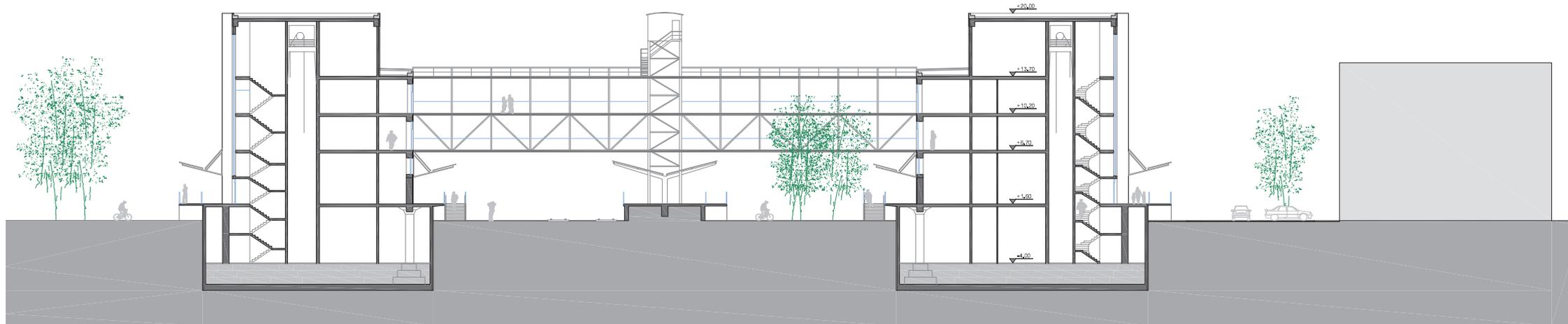


PLAN 26 // Schnitt_B Kulture nádraží Žižkov // M 1:500 //

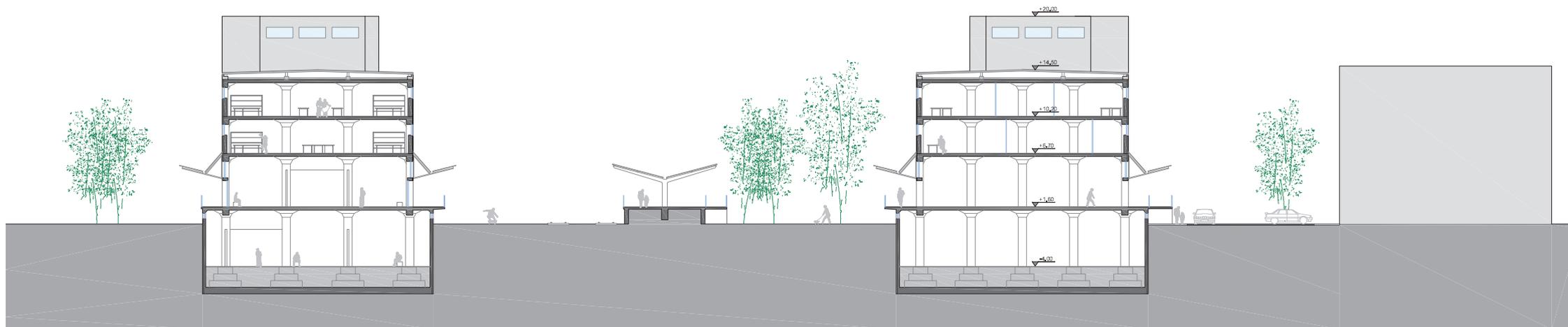


PLAN 27 // Ansicht_Süd Kulture nádraží Žižkov // M 1:500 //





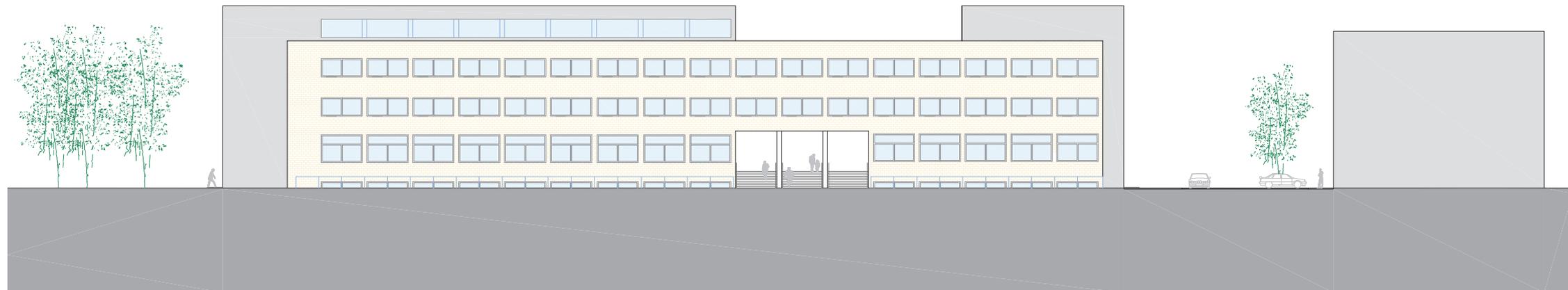
PLAN 28 // Schnitt_C Kultuře nádraží Žižkov // M 1:500 //



PLAN 29 // Schnitt_D Kultuře nádraží Žižkov // M 1:500 //



PLAN 30 // Schnitt_E Kulturě nádraží Žižkov // M 1:500 //



PLAN 31 // Ansicht_West Kulturě nádraží Žižkov // M 1:500 //



FIG 47 // Image Kultuře nádraží Žižkov // Fachwerksbrücken //



FIG 48 // Image Kultuře nádraží Žižkov // Museum für moderne Kunst // Innenansicht I //



FIG 49 // Image Kultuře nádraží Žižkov // Museum für moderne Kunst // Innenansicht II //



FIG 50 // Image Kultuře nádraží Žižkov // Museum für moderne Kunst // Innenansicht III //



FIG 51 // Image Kultuře nádraží Žižkov // Museum für moderne Kunst // Innenansicht IV //

E _ SCHLUSSBEMERKUNG

*„Wir müssen erkennen,
dass die Industrie mit ihren gewaltigen Bauten
nicht mehr störendes Glied in
unserem Stadtbild und unserer Landschaft ist,
sondern ein Symbol der Arbeit,
ein Denkmal der Stadt,
das jeder Bürger mit wenigstens ebenso großem Stolz
dem Fremden zeigen soll,
wie seine öffentlichen Gebäude.“*

Fritz Schupp, 1929

E _ SCHLUSSBEMERKUNG

Ziel der vorliegenden Arbeit ist, die Problematik im Umgang mit dem industriellen Erbe zu diskutieren. Vor allem die Brachflächen alter Industriebauten bereiten hinsichtlich ihrer weiteren Verwendung oft Schwierigkeiten, stellen aber für die Stadtentwicklung eine wichtige Ressource dar. Da Fläche knapp ist, Grund und Boden nicht nachproduziert werden kann und Städte auch in Zukunft weiter wachsen werden ist es auch ein gesamtgesellschaftliches Anliegen, intelligent mit dem vorhandenen Platz umzugehen.

Stadtrecycling bietet dafür eine Leitidee, wie mit Brachflächen alter Industrieanlagen umgegangen werden kann. Ausgehend von den Riegl'schen Denkmalwerten, welche mit dieser Arbeit in einen Kontext der Nachhaltigkeit gesetzt werden, definiert sich der Ethos des *Stadtrecycling* als ein urbaner Kreislauf unter der Berücksichtigung des Baubestandes und der größtmöglichen Rückgewinnung aller vorhandenen Ressourcen. Dabei gibt es zwei wesentliche Punkte zu beachten. Einerseits sind bei der Revitalisierung städtebauliche Monostrukturen zu vermeiden. Es gilt ein polymorphes Stadtgefüge mit dem Nutzungsmix aus Wohnen, Arbeiten, Bildung sowie Kultur und Freizeitangeboten zu schaffen. Damit steigt nicht nur die Lebensqualität der Menschen vor Ort, es wird auch die Metamorphose einer Brache in ein lebhaftes Stadtquartier forciert.

Andererseits gilt ein wichtiges Augenmerk den vorhandenen Gebäuden auf der Brachfläche. Ihnen kommt beim *Stadtrecycling* eine wesentliche Rolle zu. Sie sind nicht nur im Sinne des Ressourcenverbrauchs als erhaltenswert zu erachten. Historische Gebäude sind Übermittler der Vergangenheit. Sie erzeugen ein einzigartiges Ambiente welches einer recycelten Brache ein besonderes Ambiente verleiht. Vor allem Bauten des Industriezeitalters haben zu Beginn des 20. Jahrhunderts unser Stadt- und Landschaftsbild geprägt wie keine andere Epoche. Die industrielle Revolution hat die westliche Gesellschaft stark verändert und ist bis heute wesentlicher Bestandteil der europäischen Kultur. Darum ist es das Ziel des *Stadtrecycling* die Vermächtnisse der Vergangenheit auch für zukünftigen Generationen zu bewahren.

Grundstücke, die für das Konzept des *Stadtrecycling* infrage kommen, sind potentielle Flächen städtebaulicher Ziele und das zentrale Mittel für eine neue Art der Urbanisierung, die eben nicht nach weiterem Flächenkonsum strebt. Dies hilft die Zersiedelung einzudämmen, Wege zu verkürzen und somit die Brachen aufzuwerten.

Die Auseinandersetzung an dem konkreten Beispiel *Nákladové nádraží Žižkov* zeigt die Komplexität dieser Thematik in vielerlei Hinsicht. Obwohl das gesamte Areal ein städtebaulich einzigartiges Potential zur urbanen Weiterentwicklung des Prager Stadtteils Žižkov bietet, kann bis heute keine Einigung darüber erzielt werden, wie mit dem alten Güterbahnhof umgegangen werden soll.

Das Thema um die Nachnutzung von *Nákladové nádraží Žižkov* ist mittlerweile zu einem Politikum geworden. Die Verantwortlichen der Stadt sowie die tschechische Bahngesellschaft als Besitzer des 32 ha großen Grundstückes forcieren den Abriss und Neubau des Geländes. Vertreter, welche sich für den Erhalt des alten Güterbahnhofes einsetzen, versuchen die historisch wertvolle Struktur zu erhalten und in die zukünftige Umgebung zu integrieren. Zwar ist der Bahnhof unter dem Druck lokaler Bürgerinitiativen seit Dezember 2010 vom Kulturministerium zum Kulturdenkmal erklärt worden, sein Erhalt ist aber weiterhin ungewiss.

Mit dem Masterplan welcher im Rahmen dieser Arbeit entwickelt worden ist, soll die Industriebrache im Sinne des *Stadtrecycling* wieder in den urbanen Kreislauf eingefügt werden. Dem seit mittlerweile zehn Jahren ungenutzten Bahnhof kommt dabei eine wesentliche Rolle zu. Er stellt das zentrale Element einer städtebaulichen Neuorientierung dar und soll als Motor für ein neues, lebendiges Stadtquartier dienen.

Da es sich beim alten Güterbahnhof um ein für Prag wichtiges Industriedenkmal handelt wird mit der Neupositionierung als Bahnhof der Kultur versucht das Gebäude als Teil der Industriegeschichte zu erhalten. Dabei sind ein Museum für moderne Kunst, eine Galerie für individuelle Ausstellungen und Kreativräume die zentralen Elemente des ‚Kulturbahnhofs‘. Mit dieser neuen Nutzung wird *Kultuře nádraží Žižkov* als ein Versorger der Stadt wieder dem gesellschaftlichen Anspruch gerecht den der Güterbahnhof einst hatte, mit dem wesentlichen Unterschied, dass die einst dort gehandelten Lebensmittel durch Kunstobjekten ersetzt wurden.

Entstanden ist ein Konzept für ein modernes Stadtquartier der kurzen Wege mit dem alten Bahnhof als zentrales Element. Als Analogie zur effizienten Konzeption von *Nákladové nádraží Žižkov* hat bei dem vorgestellten Entwurf die Durchmischung der Nutzungen oberste Priorität.

LITERATURVERZEICHNIS

- AGENDA 21 [1992]
Deutsche Übersetzung aus dem englischen.
http://www.un.org/Depts/german/conf/agenda21/agenda_21.pdf (04.2011)
- BACHER, Ernst [1995]
Alois Riegl und die Denkmalpflege.
In: Bacher, Ernst (Hrsg.): Alois Riegls Schriften zur Denkmalpflege.
Böhlau Verlag, Wien. S. 11-19
- BERAN, Lukáš [2006]
Industrial Prague. Technical Buildings and Industrial Architecture in Prague.
Technische Univerität, Prag.
- BERAN, Lukáš [2008]
Nákladové nádraží Žižkov.
In: Věstník Klubu Za starou Prahu 3/2008. S. 25-28
- CHARTA von Venedig [1964]
Deutsche Übersetzung aus dem französischem und englischem im April 1989: Bacher, Ernst; Deiters, Ludwig; Petzet, Michael und Wyss, Alfred
<http://www.bda.at/documents/455306654.pdf> (04.2011)
- CREP° D [2000]
Die Glasurit-Reklame oder wie man beim bauen im Bestand Werte finden kann.
In: Das Baudenkmal zwischen moderner Nutzung und Denkmalpflege: Beispiel Bahnhof.
Hrsg.: Deutsches Zentrum für Handwerk und Denkmalpflege, Propstei Johannesberg, Fulda e.V. Petersberg: Imhof 2000. S.65-74
- FRAGNER, Benjamin [2005]
Other Use, Other Worlds
In: Industriální stopy / Vestiges of industry - Catalogue for the exhibition held as part of the 3rd international biennale Vestiges of Industri 2005, organised by the Research Centre for Industrial Heritage of the Czech Technical University in Prague.
Karlín Studios, Prag. S. 7-15
- FRAGNER, Benjamin [2008]
Průmyslové dědictví / Industrial Heritage, proceedings of the conference Vestiges of Industry.
Technische Univerität, Prag.
- HASS, Nicola; KONERDING, Volker; FERNANDEZ, Luis Moreno; HINRICHS, Helga; LAU, Silvia; LORENZ, Gert; MANTLIK, Michael; SCHEUNEMANN, Helga [1996]
Studie zu gewerblich genutzten und gesetzlich geschützten Denkmälern in Hamburg.
Hrsg. Freie und Hansestadt Hamburg Kulturbehörde / Denkmalschutzamt & Jones Lang Wootton GmbH
Hamburg. 1996.
- HÄSSLER, Michael [2005]
Bahnhof und Stadt.
Dissertation, Technische Hochschule, Karlsruhe.

- HLUŠIČKOVÁ, Hana [2003]
Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku III.díl, P-S
Nakladatelství LIBRI, Prag. S. 233
- LICHTENBERGER, Elisabeth [1993]
Wien - Prag: Metropolenforschung.
Böhlau Verlag, Wien.
- DSG, Österreichisches Denkmalschutzgesetz [2000]
In: Das Denkmalschutzgesetz, 1. Abschnitt Allgemeine Begriffsbestimmungen, § 1. Begriffsbestimmungen, Geltungsbereich 2000.
- PASSER, Alexander; LENZ, Matthias [2005]
Der Lebenszyklus von Gebäuden.
https://online.tugraz.at/tug_online/voe_main2.getVollText?pDocumentNr=39870&pCurrPk=13467
- RIEGL, Alois [1903]
Der moderne Denkmalkultus, sein Wesen und seine Entstehung.
In: Bacher, Ernst (Hrsg.): Alois Riegls Schriften zur Denkmalpflege.
Böhlau Verlag, Wien. 1995. S. 53-97
- RIEGL, Alois [1905]
Neue Strömungen in der Denkmalpflege.
In: Conrads, Ulrich; Neitzke, Peter (Hrsg.): Konservieren, nicht restaurieren. Streitschriften zur Denkmalpflege um 1900.
Friedr. Vieweg & Sohn, Braunschweig/Wiesbaden. 1988. S. 104-118
- RUSKIN, John [1849]
Die sieben Leuchten der Baukunst.
In: John Ruskin. Ausgewählte Werke in vollständiger Übersetzung. Band 1
Deutsche Übersetzung aus dem Englischen von Wilhelm Schoellermann.
Eugen Diederichs Verlag Leipzig, 1900.
- SCHMIDT, Leo [2008]
Einführung in die Denkmalpflege
In: Konrad Theiss Verlag, Stuttgart.
- SCHÖNWETTER, Christian [2007]
Industrie --> Kultur.
In: Metamorphose, Bauen im Bestand. Hrsg.: Konradin Medien GmbH 01/2007. S. 16-17
- SCHÖNWETTER, Christian [2009]
Wiederaufbau.
In: Methamorphose, Bauen im Bestand. Hrsg.: Konradin Medien GmbH 04/2009. S.22-23

TRINDER, Barrie [1992]

The Blackwell Encyclopedia of Industrial Archaeology
Blackwell Publishers, Oxford. S. 591-593

VORLIC, Petr [2007]

Druhý dech průmyslové architektury / Industrial Architecture Gets its Second Windy
Technische Univerität, Prag.

WEISS, Gerd [2000]

Der Umgang mit Werten beim Bauen im Bestand.

In: Das Baudenkmal zwischen moderner Nutzung und Denkmalpflege: Beispiel Bahnhof.

Hrsg.: Deutsches Zentrum für Handwerk und Denkmalpflege, Propstei Johannesberg, Fulda e.V. Petersberg: Imhof 2000. S.18-21

WOHLLEBEN, Marion [1988]

Vorwort.

In: Conrads, Ulrich; Neitzke, Peter (Hrsg.): Konservieren, nicht restaurieren. Streitfragen zur Denkmalpflege um 1900.

Friedr. Vieweg & Sohn, Braunschweig/Wiesbaden. 1988. S. 7-32

ZÖCH, Irene [2010]

Ein Bild von einer Stadt.

In: Die Presse 31/10/2010. S. 38ff

INTERNETQUELLEN

- Bundesdenkmalamt Österreich
<http://www.bda.at/> (03.2011)
- Grüne Partei, Prag 3
<http://praha3.zeleni.cz/2090/rubrika/kauza-nakladove-nadrazi> (03.2011)
- International Biennial Vestiges of Industry
<http://www.industrialnistopy.cz> (02.2011)
- Informationen zu Industriekultur
<http://www.industriekultur.de/> (04.2011)
- Informationen zu Nákladové nádraží Žižkov
<http://www.radio.cz/de/rubrik/spazier/kulturdenkmal-oder-abriss-was-wird-aus-dem-gueterbahnhof-zizkov> (04.2011)
<http://arnika.org/kauzy/nakladove-nadrazi-zizkov> (04.2011)
https://registr.cvut.cz/rsd/karta_print.php?filtr_url=objekty&zaznam=V000242&obr=1
- Informationen zu Prag
<http://www.myczechrepublic.com>
<http://www.czech.cz/de/66869-prag-und-die-geschichte> (03.2011)
- Informationen zu Žižkov
<http://en.wikipedia.org/wiki/Žižkov> (03.2011)
- Offizielle Website der Stadtverwaltung von Prag 3
<http://www.praha3.cz/>
- Österreichisches Umweltbundesamt
<http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/altlasten/flaechenrecycling>
- Research Centre for Industrial Heritage FA CTU Prague
<http://vcpd.cvut.cz/> (03.2011)
- Šafer Hájek Architects
<http://www.sha.cz/> (03.2011)
- Städtebauförderung in Bayern - Themenheft 17 2006.
<http://www.verwaltung.bayern.de/Anlage2184334/StadtrecycleIn-RevitalisierunginnerstaedischerBrachflaechen-ThemenheftNr17.pdf>
- Unabhängige Plattform zur Dokumentation tschechischer Fabriksbauten
<http://www.fabriky.cz/> (03.2011)

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Alle nicht gelisteten Grafiken und Abbildungen stammen vom Autor.

- FIG 01 // Carlo Scarpa // Gipsoteca Canoviana, Possagno // 1955-1957 // von Peter Guthrie //
// <http://www.flickr.com/photos/pg/5032047415> // (02.2011)
- FIG 02 // Lebenszyklus eines Gebäudes // aus Ökologisch Bauen: Grundlagen von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin //
// http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/oekologisches_bauen/pix/grundlagen/lebenszyklus_gebaeude_470.jpg // (04.2011)
- FIG 03 // die 3 Dimensionen der Nachhaltigkeit // 2005 // von PASSER, Alexander, aus Der Lebenszyklus von Gebäuden. //
// https://online.tugraz.at/tug_online/voe_main2.getVollText?pDocumentNr=39870&pCurrPk=13467 //
- FIG 04 // Prag-Smíchov // Ringhoffer-Werke A.G. // 1904 // aus
// http://cs.tatra-club.com/graphics/msgboard/1975/full/50c88501f9_3360877_o2.jpg // (04.2011)
- FIG 05 // Prag // Panorama // Oktober 2010 // von David Iliff //
// http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7b/Prague_Panorama_-_Oct_2010.jpg // (03.2011)
- FIG 06 // Türme und Schornsteine, Prag // Februar 2011 // von Dušan Dobeš //
// <http://www.flickr.com/photos/dusan43/5486613347> // (03.2011)
- FIG 08 // Nákladové nádraží Žižkov // Originalzustand, Außenansicht - Verwaltungsgebäude // 1937 // Archivaufnahme, bereitgestellt von Lukáš Beran //
- FIG 09 // Nákladové nádraží Žižkov // Betonkonstruktion // 1933 // Archivaufnahme, bereitgestellt von Lukáš Beran //
- FIG 11 // Nákladové nádraží Žižkov // Verwaltungsgebäude, Original Ansicht-West // 1931 // Archivaufnahme, bereitgestellt von Lukáš Beran //
- FIG 12 // Nákladové nádraží Žižkov // Verwaltungsgebäude, Original Ansicht-Süd // 1931 // Archivaufnahme, bereitgestellt von Lukáš Beran //
- FIG 13 // Nákladové nádraží Žižkov // Verwaltungsgebäude, Original Ansicht-Nord // 1931 // Archivaufnahme, bereitgestellt von Lukáš Beran //
- FIG 14 // Nákladové nádraží Žižkov // Aussenansicht - Verwaltungsgebäude // 1937 // Archivaufnahme, bereitgestellt von Lukáš Beran //
- FIG 15 // Nákladové nádraží Žižkov // Aussenansicht - Depot-Flügel // 1937 // Archivaufnahme, bereitgestellt von Lukáš Beran //
- FIG 16 // Nákladové nádraží Žižkov // Depot-Flügel_Nord, Original Ansicht-Nord // 1931 // bereitgestellt von Lukáš Beran, bearbeitet durch Patrick Neudorfer //
- FIG 17 // Nákladové nádraží Žižkov // Depot-Flügel_Nord, Original Ansicht-Süd // 1931 // bereitgestellt von Lukáš Beran, bearbeitet durch Patrick Neudorfer //
- FIG 18 // Nákladové nádraží Žižkov // Verladearbeiten I // 1937 // Archivaufnahme, bereitgestellt von Lukáš Beran //
- FIG 19 // Nákladové nádraží Žižkov // Verladearbeiten II // 1937 // Archivaufnahme, bereitgestellt von Lukáš Beran //
- FIG 20 // Nákladové nádraží Žižkov // Innenraum // 1937 // Archivaufnahme, bereitgestellt von Lukáš Beran //
- FIG 21 // Nákladové nádraží Žižkov // Fachwerksbrücke // 1937 // Archivaufnahme, bereitgestellt von Lukáš Beran //
- FIG 22 // Nákladové nádraží Žižkov // Plakat // 1938 // Archivaufnahme, bereitgestellt von Lukáš Beran //
- FIG 23 // Nákladové nádraží Žižkov // Depot-Flügel, Außenansicht // 2010 // von Lukáš Beran //
- FIG 24 // Nákladové nádraží Žižkov // Impression I // 2010 // von Patrick Neudorfer //
- FIG 25 // Nákladové nádraží Žižkov // Impression II // 2010 // von Lukáš Beran, bearbeitet durch Patrick Neudorfer //

- FIG 26 // Luftbild // Nákladové nádraží Žižkov // 1938 // von „czechian“ //
// <http://www.flickr.com/photos/czechian/3913360548> // (04.2011)
- FIG 30 // Luftbild // Nákladové nádraží Žižkov // 1938 // von „czechian“ //
// <http://www.flickr.com/photos/czechian/3912573891/> // (04.2011)
- FIG 31 // Luftbild // Nákladové nádraží Žižkov // 1938 // von „czechian“ //
// <http://www.flickr.com/photos/czechian/3912572995/> // (04.2011)
- FIG 32 // Blick über Prag // Rechts der Prager Fernsehturm im Hintergrund // 2009 // von “borntosnore” //
// <http://www.flickr.com/photos/borntosleep/4152136233/> // (03.2011)
- FIG 33 // Blick über Žižkov // Arbeiterbezirk // 2007 // von Florin Draghici //
// http://www.flickr.com/photos/florin_dr/3924091148/ // (03.2011)
- FIG 34 // Prag // Straßenbahn // 2007 // von „joao xavi“ //
// <http://www.flickr.com/photos/joaoxavi/5008697793/> // (03.2011)
- FIG 35 // Zone grün // Židovské Friedhof // von Jozef Zilavy //
// <http://www.panoramio.com/photo/46744280> // (03.2011)
- FIG 36 // Zone grün // Park // von Tibor Kmoštinec //
// <http://www.panoramio.com/photo/426129> // (03.2011)
- FIG 37 // Zone gelb // Blockrandbebauung // von „dimuxxx“ //
// <http://www.panoramio.com/photo/40769147> // (03.2011)
- FIG 38 // Zone gelb // Wohngebiet // von Petr Kral //
// <http://www.panoramio.com/photo/4220830> // (03.2011)
- FIG 39 // Zone rot // Zonelivského-Straße // von „woodmanshack“ //
// <http://www.panoramio.com/photo/9804855> // (03.2011)
- FIG 40 // 2 // Zone rot // Olšanská-Straße // von Xhevit Aga //
// <http://www.panoramio.com/photo/23688624> // (03.2011)
- FIG 41 // 3 // Zone rot // Zonelivského-Metro // von „EC73LDN“ //
// <http://www.panoramio.com/photo/46927676> // (03.2011)
- FIG 44 // Planungsgelände Nákladové nádraží Žižkov // Blick von Westen // 2010 // von Unbekannt //
// <http://www.zastarouprahu.cz/foto/zizkov-nadr02g.jpg> // (03.2010)



ANHANG 01 // Entwicklungsplan Nákladové nádraží Žižkov // Der ursprüngliche Vorschlag für eine Zoneneinteilung nach einer Studie des Architekten Jana Sedláka //

