

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/
Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Tech-
nischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Hauptbibliothek

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/eng>

DIPLOMARBEIT

POTENTIALE EINES GROSSPROJEKTS.

Aushandlung von Raum und Identität am Beispiel des Nordbahnhofs in Bukarest

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades Diplom-Ingenieurin

unter der Leitung

Ao. Univ. Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr. techn. Erich Raith

E260 - Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen

Fachbereich Städtebau

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Monica Dobre, BSc

0927827

ABSTRACT

Bukarest wirkt bei erster Betrachtung wie ein Konglomerat architektonischer Stile und stadtplanerischer Gesten. Durch den Umstand, dass viele motivierte städtebauliche Projekte unvollendet blieben oder Opfer von Naturkatastrophen beziehungsweise politisch motivierter Eingriffe waren, weist das aktuelle Stadtbild eine oft chaotische Erscheinung auf und erschwert den BewohnerInnen die Identifizierung mit ihrer Umwelt. In diesem Kontext bietet die Verlegung des Nordbahnhofs und die damit verbundene Umwidmung großzügiger Areale, Raum für die Entstehung eines neuen urbanen Quartiers.

Dieser Kontext wirft beispielhaft die Frage nach den Potentialen eines Großprojekts als identitätsstiftende Instanz auf. Im ersten Teil der Arbeit werden Konzepte von Identität und Identifizierung untersucht, vor allem in Bezug auf Rezeption und Erfolg städtebaulicher Projekte. Auf dieser Grundlage werden Projektziele definiert und Säulen eines Raumprogramms für das Areal des Nordbahnhofs erstellt. Der zweite Teil der Arbeit stellt einen Exkurs in die stadtmorphologische Geschichte Bukarests dar und identifiziert mögliche Anknüpfungspunkte für die neue Entwicklung.

Im dritten Teil der Arbeit werden die gewonnenen Erkenntnisse zu einem Entwurf verflochten, welcher trotz seiner neuen Formsprache einen Kontinuitätsfaktor besitzt. Durch die Gliederung des Areals in mehrere programmatische Schwerpunkte werden Bestandbauten reaktiviert und thematisch integriert. Sie entwickeln indes eine eigene Dynamik. Der Entwurf kann im weiteren Sinne auch als Prototyp verstanden werden und eignet sich als Labor für städtebauliche Typologien, die langfristig auch Lösungen für bestehende Defizite im Rest der Stadt bieten.

At first sight, Bucharest presents itself as a juxtaposition of contrasting architectural styles and city-planning gestures. Due to the fact that many ambitious urban planning projects remained unfinished and were subject to either natural catastrophes or politically motivated interventions, the cityscape gives a chaotic impression and makes it difficult for its inhabitants to identify with their environment. It is this context in which the relocation of the North Station frees up relevant surfaces for the emergence of a new urban quarter.

This combination of circumstances raises the question of the potentials of a large-scale project to emphasize the existing identity of a place. The first part of this work introduces the concepts of identity and identification and explores/investigates them in respect to their role in the success and reception of urban developments. This provides a basis for the identification of project goals as well as the framework or the space allocation strategy. The second part of the paper offers an insight on the urban morphology of Bucharest and identifies spatial points of reference for the future development.

The findings come together in the third chapter in an urban design which presents a continuity factor despite its new stylistic vocabulary. The site is divided among areas with different programmatic emphasis around emblematic existing buildings and develops an own dynamic. The design can be seen in a wider sense as a prototype and a testing ground for urban typologies which offer long-term solutions for existing deficits of the city.

INHALTSVERZEICHNIS

ABSTRACT	3
VORWORT	7
BUKAREST – STADT UND BAHNHOF	9
Geschichte der rumänischen Eisenbahn	10
Warum modernisieren?	11
IDENTITÄT UND IDENTIFIZIERUNG	15
Definitionen/Theorien	16
Stadt der Kontraste	17
Ziele – Säulen des Raumprogramms	19
BAUSUBSTANZ - STANDORTANALYSE	27
Palimpsest und Individualität	30
Exkurs: Öffentlicher Raum	40
Typologien und Akzeptanz	42
Transparenz	44
Conclusio - Potentiale und Defizite - Revitalisierung und Transformation	48
STRATEGIE UND ENTWURF	51
Aktivierung Bestand – Phasen der Transformation	52
Entwurf	56
Gliederung des Gebiets – Alt und neu	58
VISION 2070 – NETZWERK	89
Prototyp und Netzwerk	90
LITERATURVERZEICHNIS	94

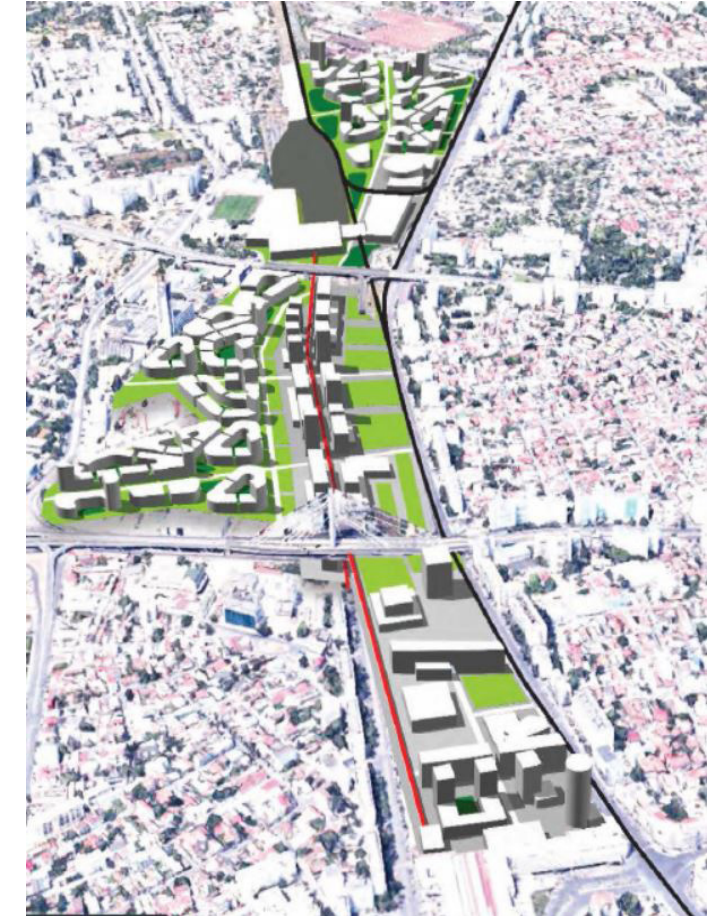


Abb.1: Nordbahnhof Bestand/Entwurf White Paper (2014)

Abb.2: Entwurf White Paper (2016)

Abb.3: Entwurf White Paper (2014)

VORWORT

Der Masterstudiengang Raumplanung und Projektentwicklung der „Ion Mincu“ Universität in Bukarest publizierte 2014 ein White Paper zum Nordbahnhof. Die Arbeit erkennt das Potential des Nordbahnhofs im gegenwärtigen internationalen Kontext an und ergreift die Initiative zur Ausarbeitung einer Studie, welche als Grundlage für Gespräche mit politischen Entscheidungsträgern dienen sollte. Mit dem Ziel, finanzielle Unterstützung für vertiefende Machbarkeitsstudien zu erhalten, wurden darüber hinaus auch AkteurlInnen der Immobilienwirtschaft adressiert.

Die Studie basiert auf der Notwendigkeit, die rumänische Eisenbahninfrastruktur zu modernisieren, um europäischen Anforderungen zu entsprechen und am geplanten TEN-T Core Netzwerk teilzunehmen. Zu diesem Zweck wird auch der Umbau des Bukarester Nordbahnhofs von einem Kopfbahnhof zu einem Durchgangsbahnhof vorgeschlagen. Daraus folgt die Möglichkeit einer großflächigen Restrukturierung des umliegenden Areals.¹

Aus dem Wunsch heraus, mich mit Bukarests Stadtentwicklung auseinanderzusetzen, habe ich das Thema aufgegriffen. In Anbetracht der ersten räumlichen Lösungen, die Teil des White Papers waren, kristallisierten sich einige Forschungsfragen für mich:

Vielerorts entwickeln sich Bahnhöfe zu Konsumorten, die wirtschaftlichen und politischen Zwängen unterliegen. Wie kann die Entwicklung eines Bahnhofs als Fremdkörper vermieden werden und aus den bestehenden Strukturen, sowie der metaphorischen Bedeutung des Bahnhofs eine organische Weiterentwicklung erfolgen?

Eine erfolgreiche Vermittlung zwischen Bestand und Neubau, zwischen Geschichte und Gegenwart ist im Städtebau notwendig. Hängt der Erfolg des Projektes nur mit der Plausibilität des infrastrukturellen Entwurfs zusammen oder spielt in der Rezeption des Projekts der architektonische Ortsbezug eine ebenso starke Rolle?

Eine im Juli 2016 publizierte Fortführung des White Papers bringt neue Erkenntnisse hervor. Die geplante Unterführung der Eisenbahnlinien am Standort stellt sich wegen des bestehenden Niveaus der U-Bahn im Untergrund als technisch problematisch heraus. Daher wird eine Verlegung des Bahnhofs mit der Möglichkeit des nachträglichen Baus eines Verbindungstunnels geplant.² Mein Entwurf basiert auf diesem zweiten Vorschlag und bietet eine Ausarbeitung komplementärer Themen wie die Identität der Stadt und soziale sowie historische Bezüge. Nicht zuletzt kann der Entwurf aber auch als Labor für zukünftige Stadtumbaustrategien dienen.

¹ C.E.P. (2014), S. 3-5

² C.E.P. (2016), S. 21



Abb.4: Rumänien

BUKAREST STADT UND BAHNHOF

1859, das Jahr der Entstehung des rumänischen Reiches (Walachei und Moldawien), markiert den Anfang des Modernisierungsprozesses der Gesellschaft. Das Eisenbahnprojekt wird zum Anlass, die Autonomie des neu formierten Staates zu festigen. Bukarest wird 1862 Hauptstadt des neuen Landes und erhält eine neue regionale und internationale Rolle.

Der zentralisierte administrative Apparat entstand zeitgleich zur Einführung der Eisenbahn in Rumänien. Die Eisenbahninfrastruktur ging aber teilweise der Urbanisierung voraus. Stadt- und Eisenbahnentwicklung folgten divergierenden Logiken, was einen Wettbewerb um Raum und Ressourcen auslöste und oft eine fruchtbare Interaktion erschwerte.

GESCHICHTE DER RUMÄNISCHEN EISENBAHN

Generell betrachtet, unterscheidet sich das Territorium im Industriezeitalter von vorhergehenden Phasen durch vier wichtige Merkmale: es ist bekannt, organisiert, determiniert und hierarchisiert. Das Territorium wird zunehmend durch staatliche Institutionen beherrscht. Die Herausforderung der Vermittlung zwischen Eisenbahn und Landschaft in Rumänien hat diese Domestizierung des Territoriums beschleunigt.³

In Rumänien wurde die Entstehung der Eisenbahn zusätzlich durch Interessen aus benachbarten Ländern beschleunigt, die eine Transitverbindung benötigten und dafür bereit waren, die Eisenbahn über Konzessionsverträge zu finanzieren. Österreich-Ungarn, Preußen und Russland profitierten von einer Überquerung der Karpaten, um leichter Schwarzes Meer, Konstantinopel oder die weiteren Balkanstaaten zu erreichen. Die Verbreitung der Eisenbahninfrastruktur war also nicht unbedingt ein Zeichen des intrinsischen Fortschritts des Landes.⁴

In 1869 entstand im Süden von Bukarest der Filaret Bahnhof und mit ihm die erste Eisenbahnstrecke im rumänischen Königreich, welche die Stadt mit der Donau verbindet. Diese Strecke sollte einerseits dazu dienen, die Hauptstadt mit dem Okzident zu verbinden und die schlechte Qualität der Straßeninfrastruktur zu kompensieren. Andererseits sollten Transport und Import der für die Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur notwendigen Baumaterialien erleichtert werden.

Der Nordbahnhof entstand 1872 als zweiter Bahnhof der Stadt und war Teil des übrigen Eisenbahnnetzwerks des Königreichs. Durch die generelle Tendenz der Stadt zur Entwicklung nach Norden und den wichtigeren Charakter des Bahnhofs entwickelten sich die Areale um den Bahnhof sehr rasch. Trotz der Lage außerhalb des Zentrums war bereits 1872 eine durchgehend bebaute Verbindung zum Zentrum vorhanden.⁵

Auf Basis einer nicht ausreichend soliden Planungskultur agierte

die rumänische Eisenbahngesellschaft bis 1900 als einzige kompetente Stelle in der Eisenbahnthematik. Dementsprechend war es oftmals die urbane Struktur, die sich an die Streckenführung und Erfordernisse der Eisenbahn anpassen musste und nicht umgekehrt. Durch diese Machtasymmetrie der Planungsebenen wurde in vielen Städten die Entscheidung hinsichtlich Positionierung des Bahnhofs primär von der Eisenbahngesellschaft getroffen und erst danach durch städtebauliche Maßnahmen (z.B. verbindende Boulevards, Gestaltung des Bahnhofplatzes) in die Stadt integriert beziehungsweise daran angeschlossen. Dadurch, dass die Wahl des zukünftigen Standorts meist von technischen und wirtschaftlichen Aspekten dominiert war (z.B. Kosten der Enteignungen), sind viele Bahnhöfe außerhalb des Stadtraumes entstanden. Dies hat dazu geführt, dass sich die Städte danach in Richtung des Bahnhofs entwickelten.⁶

Erste Unternehmungen hinsichtlich der Erstellung eines Generalplans für Bukarest fanden Ende des 20. Jahrhunderts statt. Der 1906 publizierte Wettbewerb für die Systematisierung der Stadt Bukarest trug die Hauptziele der Systematisierung der Straßen, Gestaltung der Plätze und Ausrichtung der Gebäude. Während das Hauptaugenmerk auf der Ästhetisierung der Stadt lag, blieb die Beschäftigung mit der Eisenbahn reduziert auf die Platzierung öffentlicher Märkte in der räumlichen Nähe von Bahnhöfen, da Waren vermehrt mit der Bahn geliefert wurden.

Nachdem der Wettbewerb enttäuschende Ergebnisse lieferte und die Planungen durch den ersten Weltkrieg unterbrochen wurden, entstand der erste Masterplan der Stadt im Jahr 1921, fast 50 Jahre nach der Einführung der Eisenbahn in Bukarest. Ausgearbeitet durch Cincinat Sfințescu, stellt dieser den Zeitpunkt dar, an dem der Planungsdiskurs beider Seiten – Stadt- und Eisenbahnplanung – eine ähnliche professionelle Reife erreicht hatte.⁷



Abb.5: Reiseführer der Rumänischen Eisenbahn – 1913

³ Popescu, S. 86, 111

⁴ Popescu, S. 82

⁵ Cină, S. 75

⁶ Popescu, S. 122

⁷ Popescu, S. 116

WARUM MODERNISIEREN?



Der Nordbahnhof in Bukarest ist trotz unterdurchschnittlicher Frequenz der wichtigste Bahnhof des Landes. Angesichts der niedrigen Qualität der Eisenbahninfrastruktur ist die Zugfahrt für viele eine schlechte Alternative zu anderen Verkehrsmitteln. Diese Tatsache spiegelt sich in der Anzahl der Passagierkilometer wider, welche 66% unter dem europäischen Durchschnitt liegt.⁸

Der Paradigmenwechsel der vergangenen Jahre folgt einem Übergang von reinen Verkehrstheorien zu einer integrativen Betrachtung von Mobilität. Dadurch entsteht das Potential, im Rahmen einer Modernisierung des Bahnhofs auch eine Umstrukturierung des gesamten öffentlichen Netzwerks mit dem Ziel einer verbesserten Mobilität.

Angesichts der Attraktivität der Hauptstadt (die für etwa 20% des BIP verantwortlich ist), hat sich im Umkreis von etwa 40km um Bukarest eine Metropolregion von etwa 4,4 Millionen Einwohnern entwickelt. Dies bedeutet einen starken Pendlerverkehr, der jedoch aufgrund mangelnder Eisenbahninfrastruktur hauptsächlich (zu 77%) über Autoverkehr abgewickelt wird (500.000 Autos fahren jeden Tag in die Stadt⁹). Diese Tatsache, kombiniert mit der Abwesenheit von Park&Ride Einrichtungen führt zu einer starken Belastung des Bukarester Straßenverkehrs und einer Verringerung der Lebensqualität in der Stadt.¹⁰ Eine zusätzliche Autoabhängigkeit ist durch die schlechte Vernetzung der öffentlichen Verkehrsmittel und eine unkontrollierte Zersiedelung bedingt.

Aktuell verfügt der Nordbahnhof über 14 Gleise, auf denen täglich rund 200 Züge halten und etwa 10.000 Fahrgäste befördert werden. Die öffentlichen Verkehrsmittel um den Nordbahnhof bedienen täglich etwa 200.000 Fahrgäste.¹¹

Der Bau eines Hauptbahnhofs für Bukarest an einem anderen Standort wurde im Laufe der Zeit mehrfach diskutiert. Trotzdem verblieb der Hauptverkehrsknotenpunkt der Stadt am jetzigen

Standort. Das Bahnhofsgebäude selbst befindet sich unter Denkmalschutz und wurde seit seiner Errichtung 1872 mehrfach vergrößert.¹²

Die im White Paper angeführten Maßnahmen zur Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur in der Region haben die Steigerung der Attraktivität der Eisenbahn gegenüber dem Autoverkehr als Ziel. Strategien für den Pendlerverkehr aber auch der Anschluss an das hochrangige europäische Netzwerk sowie bessere Verbindungen zum Flughafen steigern die Bedeutung des Nordbahnhofs im regionalen sowie internationalen Kontext für unterschiedliche Zielgruppen (PendlerInnen, TouristInnen, neue Einwohner). Ein erhöhtes Fahrgastvolumen am Nordbahnhof steigert auch die Bedeutung des Nordbahnhofviertels, welches neben der Einführung einer intermodalen Verkehrsstrategie auch weitere öffentliche und kommerzielle Funktionen übernehmen und sich innerhalb der Stadt neu positionieren muss.

Die Studie deutet ebenfalls auf die finanziellen Aspekte des Projekts. Der Flächengewinn durch Verlegung des Bahnhofs und Restrukturierung der Gleis- und Umschlagfläche hat das Potential, durch wirtschaftliche Entwicklung Profit zu generieren. Die gewonnenen Ressourcen sollen Infrastrukturprojekte finanzieren.¹³

Abb.6: Bahnsteig am Nordbahnhof
Abb.7: Bahnsteig am Nordbahnhof

⁸ Rumänische Landesregierung (2015), S. 83

⁹ OAR, S. 16

¹⁰ C.E.P. (2014), S. 38-41

¹¹ C.E.P. (2014), S. 102

¹² Popescu, S. 226-228

¹³ C.E.P. (2014), S. 172

BUKAREST
M 1:100000

- Stadtfläche
- Wasser
- Eisenbahn
- Baugebiet

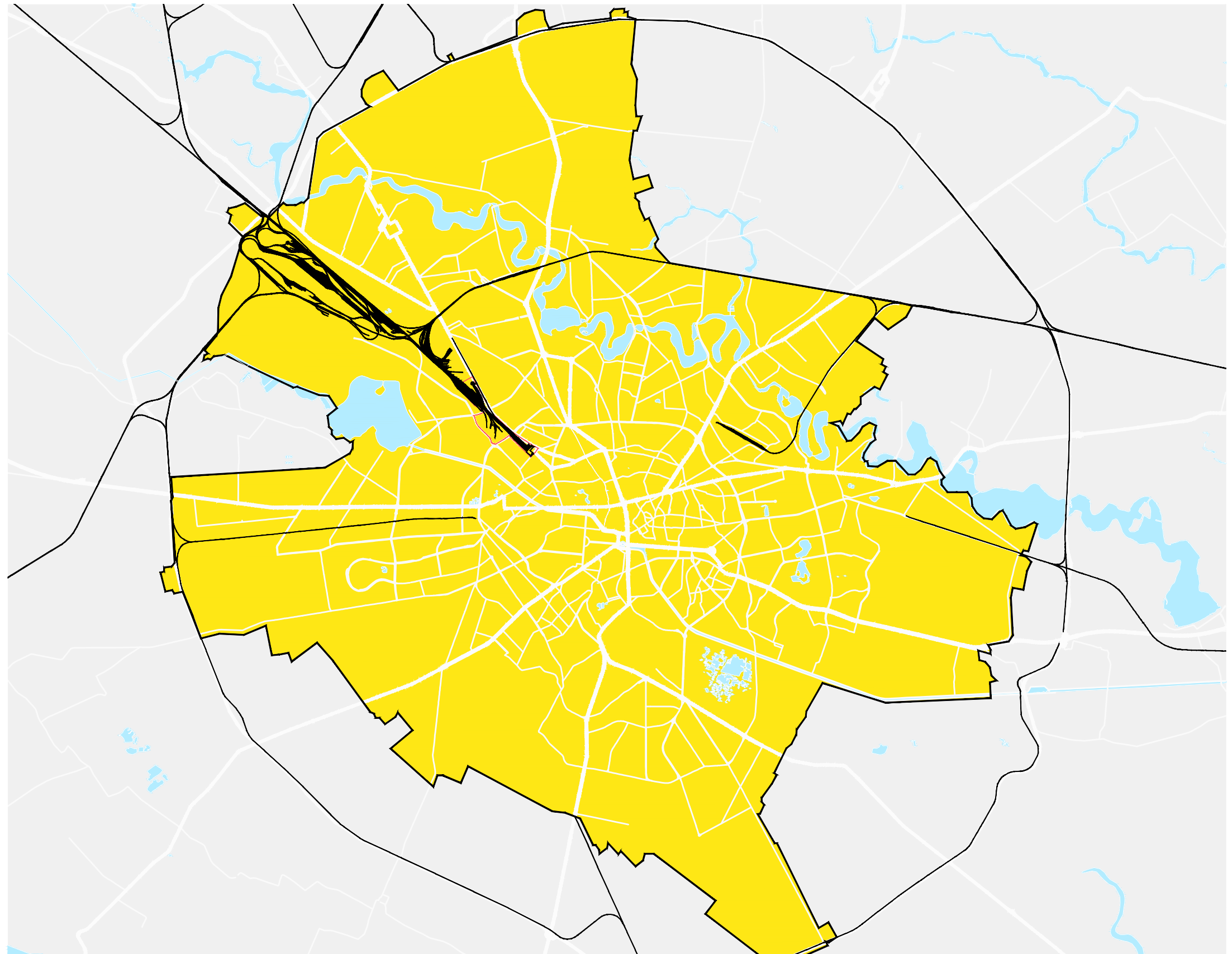
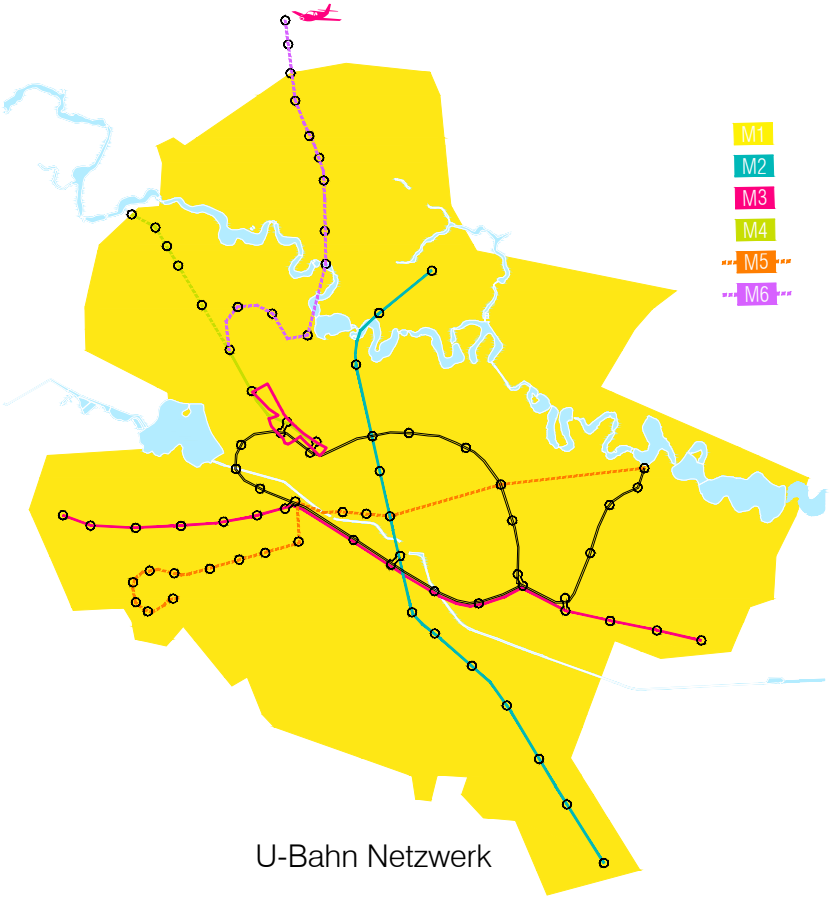


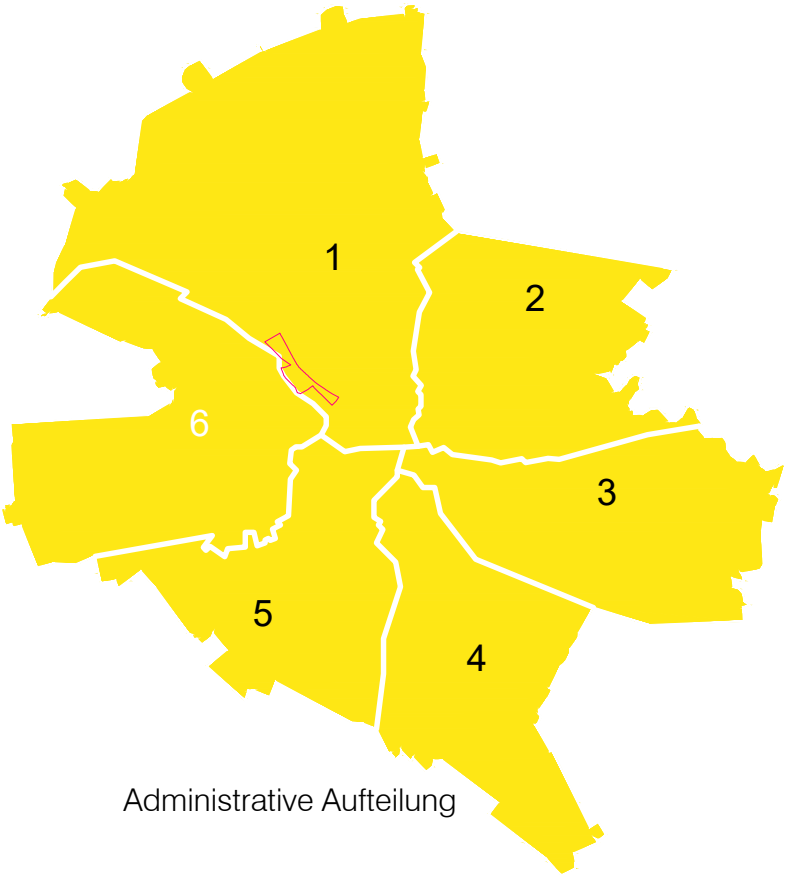
Abb.8: Straßennetzwerk Bukarest

BUKAREST - KENNZAHLEN M 1:200000

Fläche: 228 km²
 Einwohner: 2.192.372
 3.400.000 (Großraum)
 Dichte: 8.518,6 Einw./km²
 Höhenniv.: 60-90m über Meeresspiegel
 Bezirke: 6
 Quartiere: ~60



U-Bahn Netzwerk



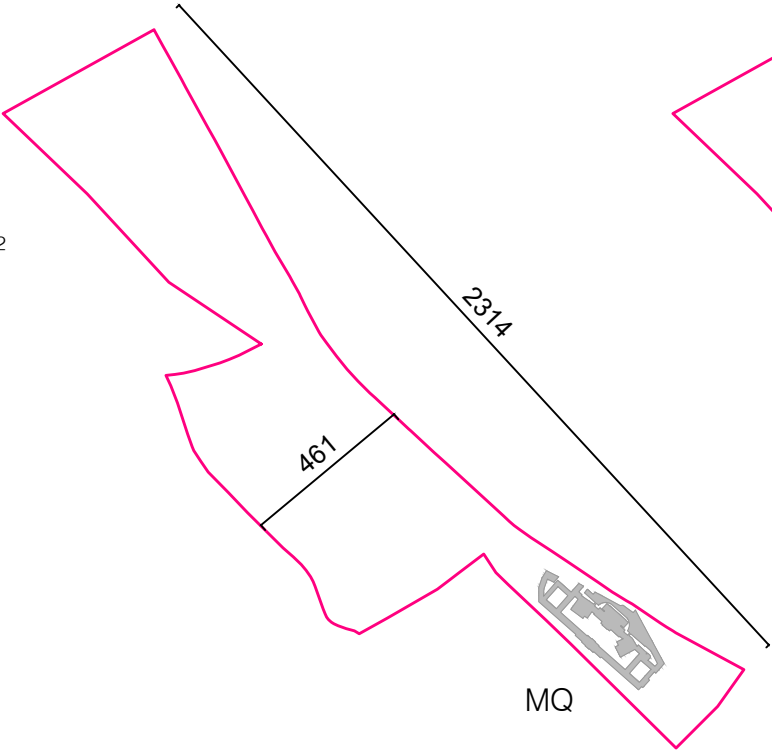
Administrative Aufteilung

Abb.9: Demographie/ U-Bahn /Administrative Aufteilung

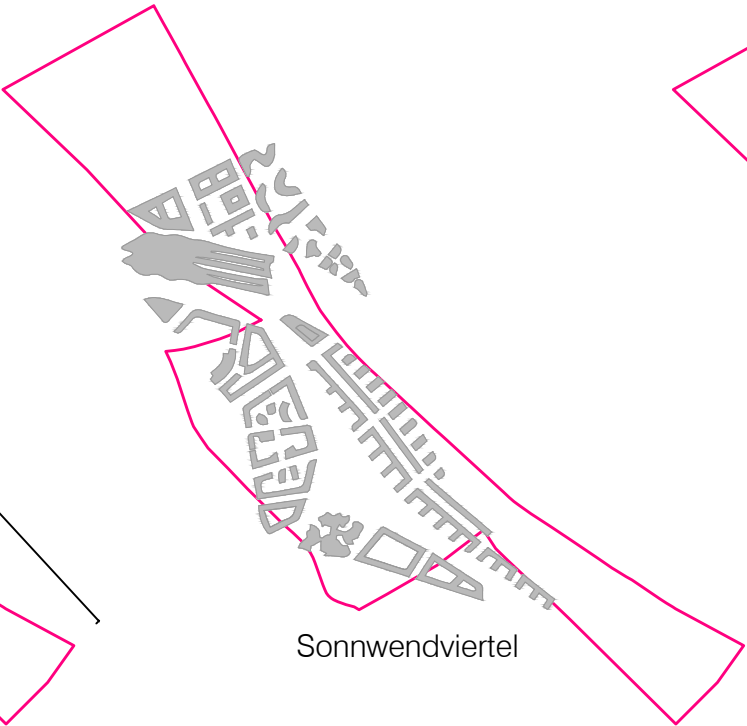
Abb.10: Größenvergleiche Baugebiet

BAUGEBIET - Kennzahlen M 1:20000

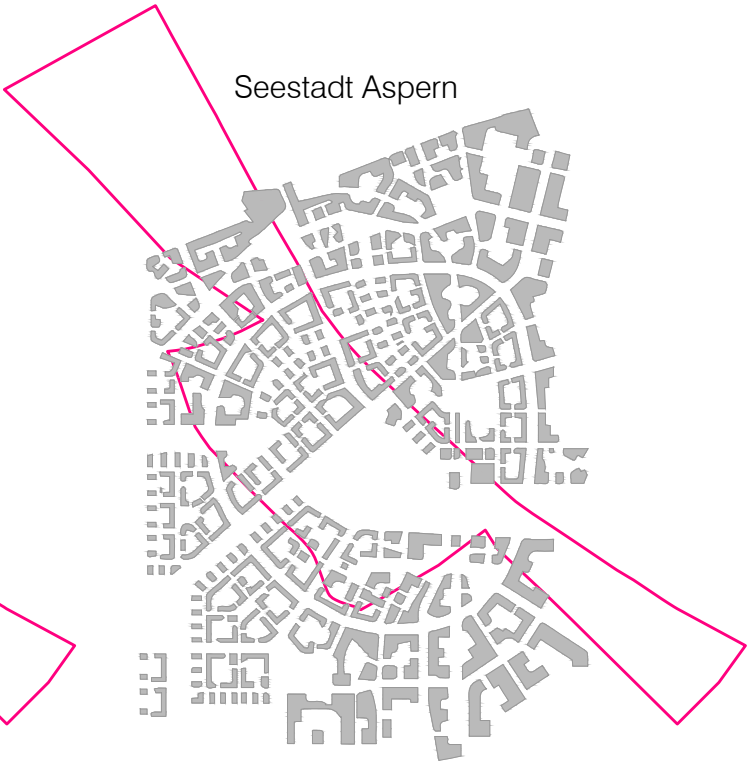
Fläche: 786.000 m²



MQ



Sonnwendviertel



Seestadt Aspern



Abb.11: Aufnahme Parlamentsgebäude

IDENTITÄT UND IDENTIFIZIERUNG

Der Fall des kommunistischen Regimes hat eine Suche nach einer neuen gesellschaftlichen sowie institutionellen Identität ausgelöst. Die neu etablierte Demokratie brauchte längere Zeit für die Etablierung eines normativen Rahmens. Eine anfangs fragile Durchsetzung der Gesetze kombiniert mit der raschen Privatisierung von öffentlichem Eigentum brachte die Stadt in einen asymmetrischen Wettbewerb mit der privaten Wirtschaft und führte zu einem Verlust der städtischen Kontrolle über stadtplanerische Themen. Dieser Umstand und wiederholte Versuche, den Individualitätsverlust der Vergangenheit zu kompensieren, haben seit den 90er Jahren zu einer Reihe von Phänomenen geführt, welche die aktuelle Stadtlandschaft stark beeinflussen.

Die Stadt altert und verändert sich, manchmal linearer, manchmal stürmischer. Fälle von Mikrogestaltung (Schließung von Balkonen, kleinteilige thermische Sanierungen, DIY Restauration oder informelle Besetzung des öffentlichen Raums) sind wie Falten im Gesicht; nicht unbedingt ein Zeichen von Schönheit oder Hässlichkeit, sondern Zeugen der persönlichen Geschichte.

Diese Prozesse der Aneignung und Personalisierung verleihen der Stadt ihren Charakter und tragen zu ihrem Wiedererkennungswert bei. Die Kleinteiligkeit und der persönliche Charakter der Veränderungen summieren sich zu einem bunten Erscheinungsbild, das durch seine strukturelle Durchsetzung eine gewisse Homogenität ausweist.

Unter Berücksichtigung von Theorien zu Identität und Identifizierung werden in diesem Kapitel Ziele formuliert, die für die generelle Akzeptanz des Projektes maßgebend sind.

DEFINITIONEN/THEORIEN

Identität wird als Wahrnehmung der relativen Einheitlichkeit von Einstellung, Gefühlen und Verhalten trotz wechselnder Umweltbedingungen und Fortschreiten der Zeit beschrieben.¹⁴

Nach dem zweiten Weltkrieg bedeutete der Regimewechsel gleichzeitig einen Wechsel zu einem kommunistischen Produktionssystem. Die alten urbanen Identitäten waren ein Produkt unterschiedlicher Interaktionen – Ethnizitäten, Ressourcen, private Investitionen, historische Ereignisse – die sich über Jahrzehnte aufgebaut hatten. Der Industrialisierungszwang der kommunistischen Planwirtschaft führte zu einer raschen, aber extrinsischen Urbanisierung der Stadt. Nicht nur die bebaute Umwelt litt unter den zahlreichen Demolierungen und Neubauten, sondern auch der spezifische, ländliche Charakter des urbanen Raums.¹⁵

Alexandru Fleseriu und Peter Eszter unterteilen in ihrem Essay „Post-communist identities“ rumänische Städte in drei Gruppen nach der Strategie, die sie seit 1989 anwandten, um sich neu zu positionieren. Dementsprechend, gibt es Städte, die ihre Identität wiedergewinnen, welche, die eine neue Identität konstruieren und welche, die beide Strategien anwenden. Die Integrität der noch vorhandenen urbanen Strukturen spielte eine große Rolle in der Auswahl der Vorgehensweise.¹⁶ Während die ersten zwei Varianten entweder die relativ unveränderte Altstadt oder die kommunistische Realität als Anknüpfungspunkt für die Weiterentwicklung heranzogen, sind es die verbleibenden Fälle, die den Identitätskonflikt verbildlichen. In diesen Fällen, und so auch in Bukarest, muss eine Vermittlung zwischen alter und neuer Identität stattfinden und versucht werden, beide gleichzeitig in den Fokus zu stellen.

In Bukarest entstand nach dem Fall des Kommunismus, teils bedingt durch fehlende finanzielle Mittel, eine Art Kultur der Improvisation. Neben der oben genannten Mikrogestaltung der Stadt hatte

das auch unerwartete Auswirkungen. Die Prinzipien des Peer2Peer Urbanismus sowie die Theorien von Christoph Alexander in seinem Buch „A Pattern Language“ beschreiben individuelle Beteiligung als einen der wichtigsten Faktoren für die Identifizierung mit einem (städtebaulichen) Projekt und den damit zusammenhängenden Erfolg.

“In my experience with urban forms and spaces, people do not identify with a particular place unless they feel they own it in some way. For that to occur, they must take emotional ownership.”¹⁷

Im Fall von Bukarest war es die Unfähigkeit der staatlichen Institutionen, welche der Stadt eine erhöhte Flexibilität des Bestands verliehen hat. Ein fehlendes oder ein leicht zu umzugehendes Regelwerk hat den Großkonzernen, aber auch einzelnen Menschen eine gewisse Freiheit verliehen, die Stadt nach den eigenen Bedürfnissen zu adaptieren.

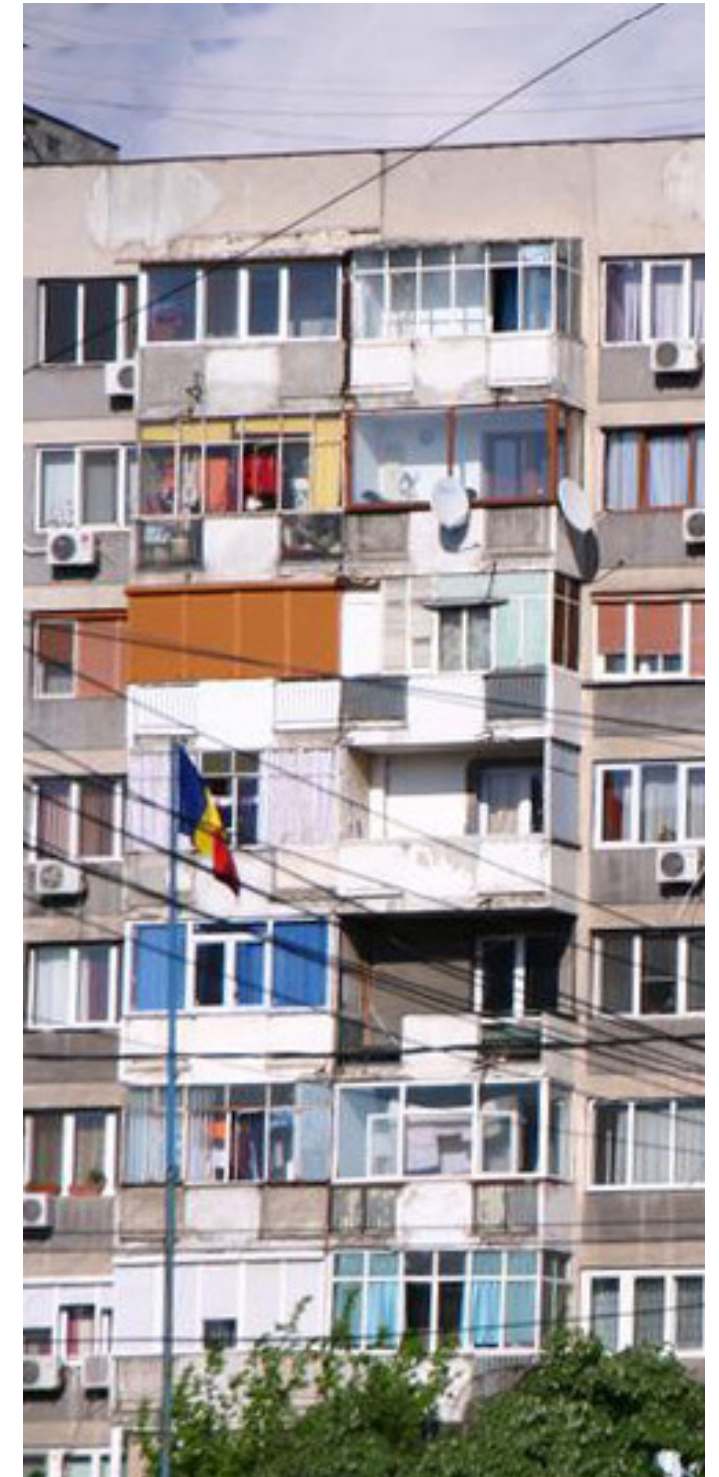


Abb.12: Umbau der Balkone zu Veranden im Eigenbau

¹⁴ Brunner/Zeltner (1980), S. 100 zitiert durch Lexikon online

¹⁵ Fleseriu/Eszter, Peter, S. 134

¹⁶ Fleseriu/Eszter, S. 136-140

¹⁷ Salingaros (2010), S. 31

Bukarest wird oft „Stadt der Kontraste“ genannt. Ob das eine positive oder negative Konnotation hat, hängt damit zusammen, wer diese Aussage formuliert oder welche Aspekte es betrifft. Während einige dieser Kontraste, wie zum Beispiel die sozio-politische Orientierung nach Osten oder nach Westen, seit Jahrzehnten eine starke Resonanz in der nationalen Identität aufweisen und vor allem in Bezug auf die Positionierung innerhalb der Europäischen Union immer wieder neu ausverhandelt werden, sind andere, wie zum Beispiel das Aufeinandertreffen von Gebäuden verschiedenster Alter, Stile und Maßstäben, oft das ungewollte Ergebnis einer mangelhaften Stadtplanung.

Die BewohnerInnen der Stadt wurden im Laufe der Geschichte mehrfach mit Regimewechseln konfrontiert. Der Übergang von einer osmanischen Führung zu einem europäischen Lebensstil bedeutete gleichzeitig auch eine Abweisung einiger gewachsenen Kultur- und Bautraditionen. Die Revolution 1989 ist jedoch der aktuellste und vielleicht bekannteste Umbruch in der Geschichte des Landes und der Stadt. Die steigende Unzufriedenheit mit den Austeritätsmaßnahmen des kommunistischen Regimes führte zu einer der wenigen gewalttätigen Stürze einer Regierung zu dieser Zeit in Europa. Ceaușescu war Diktator der Sozialistischen Republik Rumänien zwischen 1965 und 1989.¹⁸

*“Fragmentation is present in all aspects of the city: the physical space, the transport system, the disconnected institutional and independent sectors, the gap between authorities and the citizens, and also in the individual’s way of life. One could say it has become a state of mind, as well as a way of working and communicating”.*¹⁹

Bukarest weist eine inhomogene und vielerorts sogar widersprüchliche Erscheinung auf, die die Interaktion mit ihren BewohnerInnen

erschwert, aber auch die Entwicklung von gesamtstädtischen Pauschalplänen als sinnlos erscheinen lässt. Es sind jedoch auch genau diese Widersprüche, deren Potential untersucht werden muss. Laut Stadtsoziologe Hartmut Häußermann (1995) ist Urbanität ein Produkt komplexer Faktoren und dadurch nicht immer planbar. Die Prinzipien von Ungleichheit, Ungleichzeitigkeit und Ungleichwertigkeit gehen von der Koexistenz kontrastierender Aspekte des städtischen Lebens aus, die historisch gewachsen und hauptverantwortlich für die Lebendigkeit einer Stadt sind.²⁰

*„Ungleichheit von Lebensstilen und Verhaltensweisen als auch die Existenz multikultureller Zusammenhänge sowie die Überlagerung unterschiedlicher Nutzungen“*²¹

Bukarest greift auf eine lange Tradition der Multikulturalität zurück. Der Aufstieg des Kommunismus hat jedoch die Flucht vieler Minderheiten verursacht und einen zunehmend xenophobischen Diskurs befruchtet. Während die deutschen, jüdischen und ungarischen Minderheiten oft finanziellen Rückhalt hatten, um auszuwandern, sind Roma eher geblieben und unterlagen zunehmend nationalistischen Anfeindungen. Maßnahmen wie Zwangsarbeit oder erzwungene Ansiedlung an neuen (vorwiegend peripheren) Standorten führten zu einer hohen Prekarisierung der Roma Bevölkerung. Die sozialen Differenzen wurden besonders nach der Revolution sichtbar. Die Stadt weist eine hohe Anzahl schlecht integrierter und wirtschaftlich schwacher ethnischer Minderheiten auf, die auf Besetzung von Wohnraum angewiesen sind.²²

*„Ungleichzeitigkeit – das Nebeneinander von alt und neu, die Koexistenz verschiedener städtischer Rhythmen“*²³

Die letzten Jahre haben ein Wachstum des Kulturangebots, bei mangelhafter baulicher Infrastruktur der Kultureinrichtungen, trotz

Vielfalt und Menge an leerstehenden Bauten, mit sich gebracht. Das kulturelle Angebot begrenzt sich auf das Zentrum, während die Peripherie unter der Abwesenheit von kultureller Infrastruktur leidet. Das Fehlen einer Förderungs- und Finanzierungsstrategie von Seiten der Stadtadministration führt zu einer geringen Partizipation der Bevölkerung an kulturellen Veranstaltungen trotz relativ hohem Interesse.²⁴

Die administrative Aufteilung der Stadt in 6 Bezirke ist auf einen Plan von 1871 zurückzuführen. Das Bevölkerung- und Flächenwachstum, sowie die städtebauliche Entwicklung seit diesem Zeitpunkt, bedeuten einen hohen administrativen Aufwand und eine unzeitgemäße Bezirksaufteilung, die den lokalen Bedürfnissen nicht entspricht. Bukarest weist jedoch kleinteiligere Gebiete mit einer stärkeren Kohärenz auf, die seit Jahren von der Architektenschaft als alternative Aufteilung vorgeschlagen wird. Dies würde eine übersichtliche Größe der Bezirke und mehr Sensibilität für lokale Potentiale bedeuten.²⁵ Soziale Umfragen ergeben eine stärkere Identifizierung der BewohnerInnen mit ihren Quartieren als mit dem Zentrum.²⁶

*„Ungleichwertigkeit – das Nebeneinander von Arealen und Nutzungen unterschiedlicher ökonomischer Wertigkeit und unterschiedlicher Bedeutung für Nutzungen und Nutzergruppen“*²⁷

Die ländliche Prägung der Stadt, wo Subsistenzwirtschaft seit Generationen die tägliche Realität vieler Haushalte ausmacht, ist mit der raschen Urbanisierung konfrontiert. Die sozialistische Vergangenheit und der gegenwärtige neoliberale Kapitalismus sind zwei gegensätzliche Realitäten, die die Gesellschaft prägen.

¹⁸ Ban, S. 22–23, 48, 78–80

¹⁹ ARCUB, S. 3

²⁰ Wiedemann, S. 37

²¹ Wiedemann, S. 37

²² Rumänische Landesregierung (2013), Seite 41, 67

²³ Wiedemann, S. 37

²⁴ ARCUB, S. 7

²⁵ OAR, Seite 9

²⁶ PMB (2000)

²⁷ Wiedemann, S. 37



Abb.13: Zentrale der rumänischen Architektenkammer
 Abb.14: Starke Kontraste in unmittelbarer Nachbarschaft
 Abb.15: Starke Kontraste in unmittelbarer Nachbarschaft



RELEVANZ FÜR DAS PROJEKT

ZIELE – SÄULEN DES RAUMPROGRAMMS

In diesem Kontext starker Kontraste und Widersprüche spielt ein Mentalitätswandel eine besonders starke Rolle für den Erfolg eines Projekts, vor allem in Bezug auf die öffentliche Identifikation mit dem selben. Als Langzeitnachwirkung der kommunistischen Vergangenheit Rumäniens ist in der Bevölkerung derzeit ein Verfremdungsgefühl gegenüber vorhandener Bausubstanz zu beobachten. Daher kann das Projekt auch als Botschaft oder Katalysator für die Identifikation mit der Stadt und ihren Prozessen gesehen werden.

Als Zeichen von Nicht-Identifikation können unter anderem die Auswanderung (in die Vororte als auch international) sowie der verantwortungslose Umgang mit thermischen Sanierungen von Plattenbauten oder der Verfall von Denkmälern betrachtet werden. Eine fehlende bürgerliche Auseinandersetzung mit der eigenen Stadt hat oft ein falsches Verständnis von ihren Mechanismen als Ergebnis. Somit werden kurzfristige Lösungen strukturellen Veränderungen vorgezogen. Populistische Lösungen zum Individualverkehr finden eine größere gesellschaftliche Resonanz als ein längerfristig sinnvoller Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Es ist nicht das erste Mal, dass rumänische Städte versuchen, ihre Geschichte im europäischen Sinne neu zu definieren. Es ist zum Beginn der Modernisierung und in den 1920er Jahren nach dem modernistischen Vorbild passiert. Anders als bei diesen Beispielen, existiert heute kein klares europäisches Vorbild mehr.²⁸

Daher ist bei der Konzeption eines städtebaulichen Projektes zunächst eine Stärkung des Gemeinschaftsgefühls von entscheidender Bedeutung. Das bedeutet, dass die Implementierung in einem soziokulturellen Rahmen/System kohärent und ablesbar stattfindet. Zweitens ist es relevant, strukturelle Anknüpfungspunkte zu entdecken und eine gewisse Kontinuität in einer Gesellschaft, die von Disruptionen geprägt und bis zu einem gewissen Grad traumatisiert ist, zu kreieren.



Abb.16: Stau vor dem Nordbahnhof

²⁸ Dinoiu, S. 204

KULTUR UND KREATIVINDUSTRIE

Seit der Errichtung der Eisenbahn im 19. Jahrhundert entwickelte sich um den Bukarester Nordbahnhof ein lebendiges Quartier mit einer intensiven Nutzung des öffentlichen Raums. Die neu gewonnene Bedeutung als Tor zur Stadt sowie der zunehmende regionale Stellenwert führten zu einer funktionalen Diversifizierung des Gebiets. Die an den Bahnhof angrenzenden Baufelder wurden bald durch Wohnbauten besetzt, die für die Mitarbeiter der Eisenbahngesellschaft errichtet wurden. Von den Vorteilen der neuen Verkehrsinfrastruktur profitierten auch die Fabriken, die in den folgenden Jahren zahlreich errichtet wurden. Deren Angestellte, sowie die der Eisenbahngesellschaft, bildeten eine kleine bürgerliche Schicht und sind der Grund für die Entstehung eines vielfältigen Kultur- und Dienstleistungsangebots mit Theatern, Kinos, Märkten usw.²⁹

Im 20. Jahrhundert verursachten der Abbau der Industrie in der Region und der Verlust der Attraktivität der Eisenbahn gegenüber dem Flugverkehr den wirtschaftlichen Kollaps des Areals und seiner Kulturinfrastruktur. Durch die Distanzierung vom ursprünglich produktiven Charakter und die Intensivierung der Wohnbaunutzung während des Kommunismus hat das Quartier einen Teil sei-

ner Dynamik verloren. Der Verfall der vielen leerstehenden Bauten, auch industrieller Natur, trägt negativ zum Erscheinungsbild bei.

Im Sinne der Anknüpfung an den *genius loci* des Gebiets könnte es sich als sinnvoll erweisen, auf die lange Tradition als kosmopolitischer Ort zurückzugreifen. Eine Reaktivierung leerstehender Fabriken und ihre Nutzung für kulturelle und gemeinschaftsorientierte Zwecke ergeben einerseits eine Kontinuität der Bausubstanz und andererseits eine Konsolidierung der urbanen Identität.

Die Verfügbarkeit großflächiger Kulturinfrastruktur und flexibler (nutzungsneutraler) Räume kann als Schmelztiegel für bestehende Initiativen dienen und Kommunikation fördern.

Es ist jedoch wichtig, dass neu entstandene Strukturen eine hohe öffentliche Präsenz und einen partizipativen Charakter beweisen. Dies muss durch sichtbarere Funktionen und entsprechende urbane Typologien unterstützt werden.

Abb.17: Temporäres Schwimmbecken beim Street Delivery Festival
Abb.18: Installation beim Train Delivery Festival am Nordbahnhof
Abb.19: Installtion beim Spotlight Festival

²⁹ Morar, S.36





Das Industrialisierungszeitalter und damit auch die Eisenbahn haben schon seit ihren Anfängen hohe Erwartungen geweckt und teilweise erfüllt. Die Bahnhofsgegend wurde Zeuge eines intensiven Modernisierungsprozesses und Träger der Hoffnung auf eine produktive, wohlhabende Zukunft.

Eine zeitgemäße Strategie für das Bahnhofsviertel sollte das kreative Potential der Gegend aufgreifen und sich zu einem Labor für Forschung und alternative Arbeitsweisen entwickeln. Technologie ist nach wie vor wegweisend und die Entwicklung emissionsfreier Produktionstechniken erleichtert die konfliktfreie Koexistenz unterschiedlicher Formen von Wohnen und Arbeiten.

Nach der langen Phase des Stillstands während des Kommunismus und bedingt durch die fragile wirtschaftliche Lage seit der Revolution ist der Unternehmergeist der Bevölkerung sehr hoch. Bukarest hat einen wachsenden Innovationssektor aber bis dato keine zusammenhängende räumliche Infrastruktur dafür. Das konstruktive Potential zahlreicher Start-Ups kann auch als Motor eingesetzt werden, um das Areal zum Experimentierfeld für die

entwickelten Technologien zu machen.

Die räumliche Nähe zur Polytechnischen Universität mit ihren über 25.000 Studierenden bietet sich ebenfalls für Synergien an.³⁰ Die junge Bevölkerung erlebt gegenwärtig eine Stadt, die wenig Gelegenheit für Partizipation anbietet, und es herrscht diesbezüglich pessimistische Stimmung. Durch die gezielte Ansprache der jüngeren Generation kann eine Kultur der Beteiligung und der Gemeinschaft wiederaufgebaut werden, was sich wiederum auf die breite Gesellschaft auswirkt. Darum muss der neue Stadtteil einen inklusiven und barrierefreien Charakter für Menschen in allen Lebensphasen aufweisen, aber auch konkret innovative Lernwelten anbieten.

Die gute Verkehrsanbindung des Viertels durch den Bahnhof und den nahegelegenen Flughafen bieten ein Stadttor für den Großraum Bukarest.



Abb.20: Universul Palast – Umbau einer Druckerei zu Kultur- und Kreativzentrum

Abb.21: Halele Carol – Umbau einer Fabrikanlage zu Veranstaltungsräume

³⁰ UPB

SOZIALER KNOTENPUNKT

Um den Nordbahnhof entwickelte sich im 19. Jahrhundert ein dynamisches Quartier, wo unterschiedliche soziale Schichten bis heute miteinander interagieren. Ziel ist, diese soziale Durchmischung zu pflegen und Phänomenen der Gentrifizierung entgegenzuwirken. Die zukünftige Bebauung soll infrastrukturelle Defizite in der Nachbarschaft kompensieren sowie ein lokales Zentrum und eine Kommunikationsplattform für die AnrainerInnen werden. In diesem Sinne spielt auch die Vermittlung zwischen Alt und Neu eine wichtige Rolle.

Sport und vor allem das Fußballstadion unmittelbar am Gelände sind eng mit der sozialen Geschichte des Nordbahnhofs verbunden. Ein Ausbau des Stadions und die Errichtung zusätzlicher Sportinfrastruktur können als Knotenpunkt, gemeinsamer Nenner unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen und Attraktion für das Gebiet betrachtet werden.

„Sport is a democratic institution, or utopia, a theoretical environment in which social conflict does not exist since wealth or class do not equate to physical abilities or talent level”³¹

Die Verfügbarkeit von Wohnraum hat einen großen Einfluss auf

die zukünftige Besetzung des Areal, ist aber auch tief in der Geschichte der Eisenbahn verankert. Die Eisenbahngesellschaft hat schon im 19. Jahrhundert die ersten Sozialwohnbauten der Stadt errichtet und somit neue technische aber auch soziale Qualitätskriterien eingeführt.³²

Ein vielfältiges und leistbares Angebot an Wohnformen unterstützt die soziale Durchmischung und wirkt Gentrifizierung entgegen. Es sind neben einer breiten Auswahl an Wohnungsgrößen auch Typologien des kollektiven Wohnens (Studierenden- oder Altersheime) zur Verfügung zu stellen. Unterschiedliche Maßstäbe der Baufelder fördern unterschiedliche Bauträger und Baugruppen.

Öffentliche Initiative soll vor allem die Schaffung von Sozialräumen als Ziel haben, welche als Kommunikationsplattformen für die unterschiedlichen Nutzergruppen (AnrainerInnen, BewohnerInnen im Großraum, PendlerInnen, Studierende, TouristInnen) agieren, aber auch Möglichkeiten schaffen, Gemeinschaften zu bilden und sich zugehörig zu fühlen.

³¹ Dureiko, S. 19

³² Popescu, S. 179-180



Abb.22: Postkarte - Nordbahnhofquartier um 1900

TOURISMUS

Als der Orient Express 1883 seine Fahrten aufnahm, wurde Bukarest auf die Karte der Reisedestinationen in Europa gesetzt. Die hohe Anzahl von Betrieben in ausländischem Besitz führte dazu, dass der Nordbahnhof in kürzester Zeit von vielen Hotels und Gastronomiebetrieben für die Geschäftsreisenden umgeben war. Das machte das Areal auch für andere attraktiv und bald verfügte das Gebiet über ein lebendiges Angebot an Geschäften, Kinos, Buchhandlungen usw.³³

Als Reaktion auf die Symptome des schwachen öffentlichen Raums und als Kritik an die öffentliche Verwaltung entstand im Jahr 2007 die Initiative Transcentral Urban Bucharest (TUB), die von vierzehn Architektur- und Raumplanungsbüros in Bukarest ins Leben gerufen wurde. Das Projekt begab sich auf die Suche nach lokalen Identitäten und bot StadtbewohnerInnen und TouristInnen eine interessante Auseinandersetzung mit der Stadt. Transcentral Urban Bucharest schlägt eine alternative Route für das Zentrum der Stadt vor, die sich abseits der Hauptverkehrsachsen entfaltet und sich mit wenigen Maßnahmen in der bestehenden Infrastruktur implementieren lässt. Das Projekt übertrug die Aufteilung einer Wohnung auf die Stadt und identifizierte Bereiche mit zusammenhängendem, bestehendem oder förderbarem Charakter, die letztendlich durch fußgängerfreundliche Verbindungen ein schlüssiges Gesamtbild ergaben.³⁴ Das Nordbahnhofareal bot sich als „Vorraum“ an, in Beziehung zu anderen Bezeichnungen wie „Raum der klassischen oder zeitgenössischen Kultur“, „historischer Raum“ oder „Raum des Vergnügens“.

Die Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur und der Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetzwerk (TEN-T) sowie die Nähe der zwei Flughäfen bieten der Entwicklung des Tourismus einen idealen Nährboden. Klassische Hotels und Gastronomiebetriebe können gemeinsam mit innovativen Nanotourismusprojekten ein neues Kapitel in der Tradition des Reisens und

des Ankommens in Bukarest aufschlagen.

“nanotourism is a new, constructed term describing a creative critique to the current environmental, social and economic downsides of conventional tourism, as a participatory, locally oriented, bottom-up alternative. Defining nanotourism runs twofold: by finding and learning from existing examples and by identifying and creating new site-specific experiences. It operates as a social tool to stimulate mutual interaction between provider and user by co-creation or exchange of knowledge.

It is not about scale, but is a projected ability to construct responsible experiences from the bottom-up, using local resources. Nanotourism is beyond tourism, it is more an attitude to improve specific everyday environments and to open up new local economies.”³⁵

Es ist vielleicht genau dieses fremde Gegenüber – der Reisende, der eine kristallisierende Wirkung auf die lokale Identität haben könnte. Der Versuch, sich in einem lokalen Kontext zu positionieren, lässt Fragen aufkommen, die dazu anregen, sich mit der eigenen Geschichte auseinanderzusetzen.



Abb.23: Postkarte – Orient Express am Nordbahnhof

³³ Morar, S. 36

³⁴ TUB

³⁵ Nanotourism

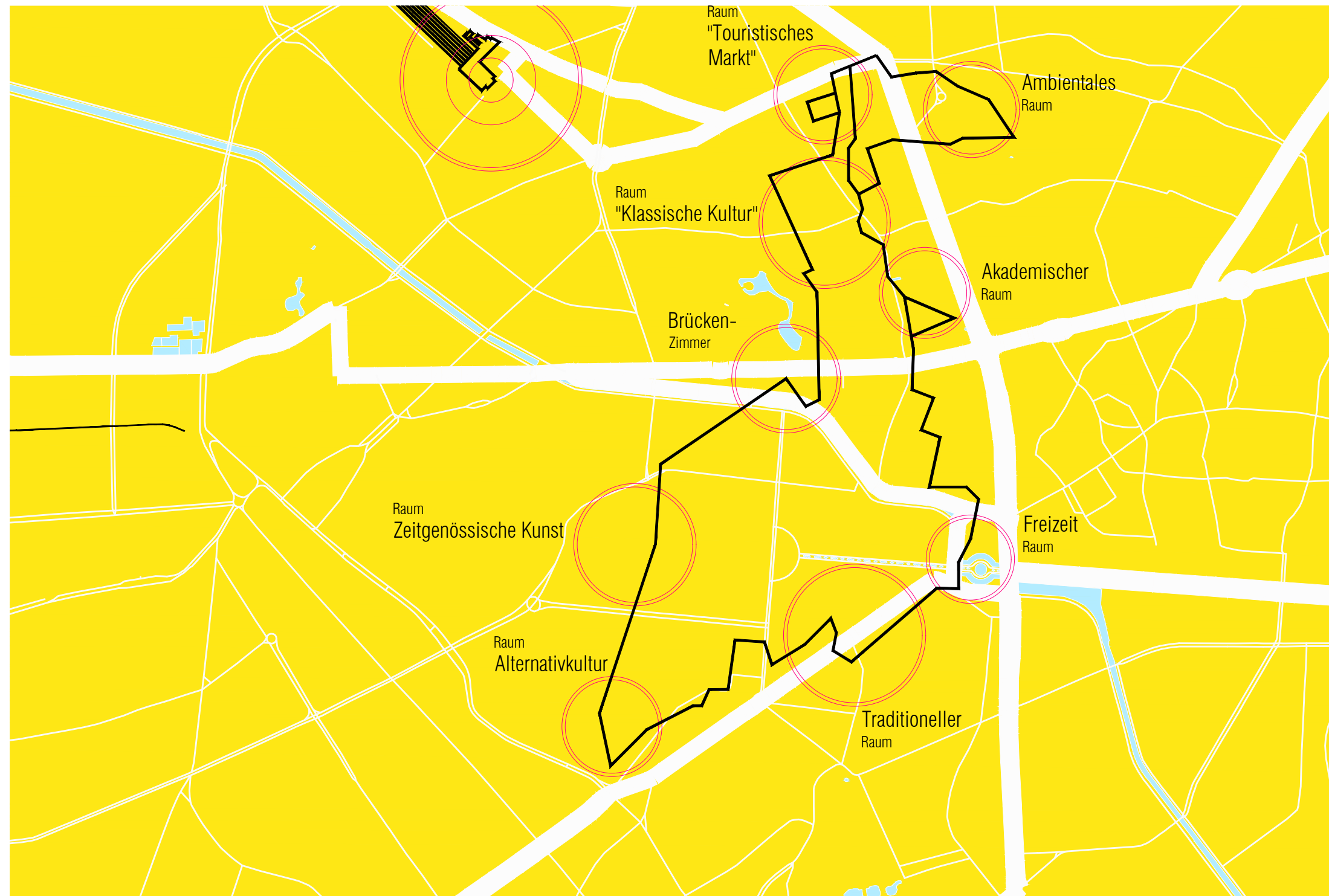
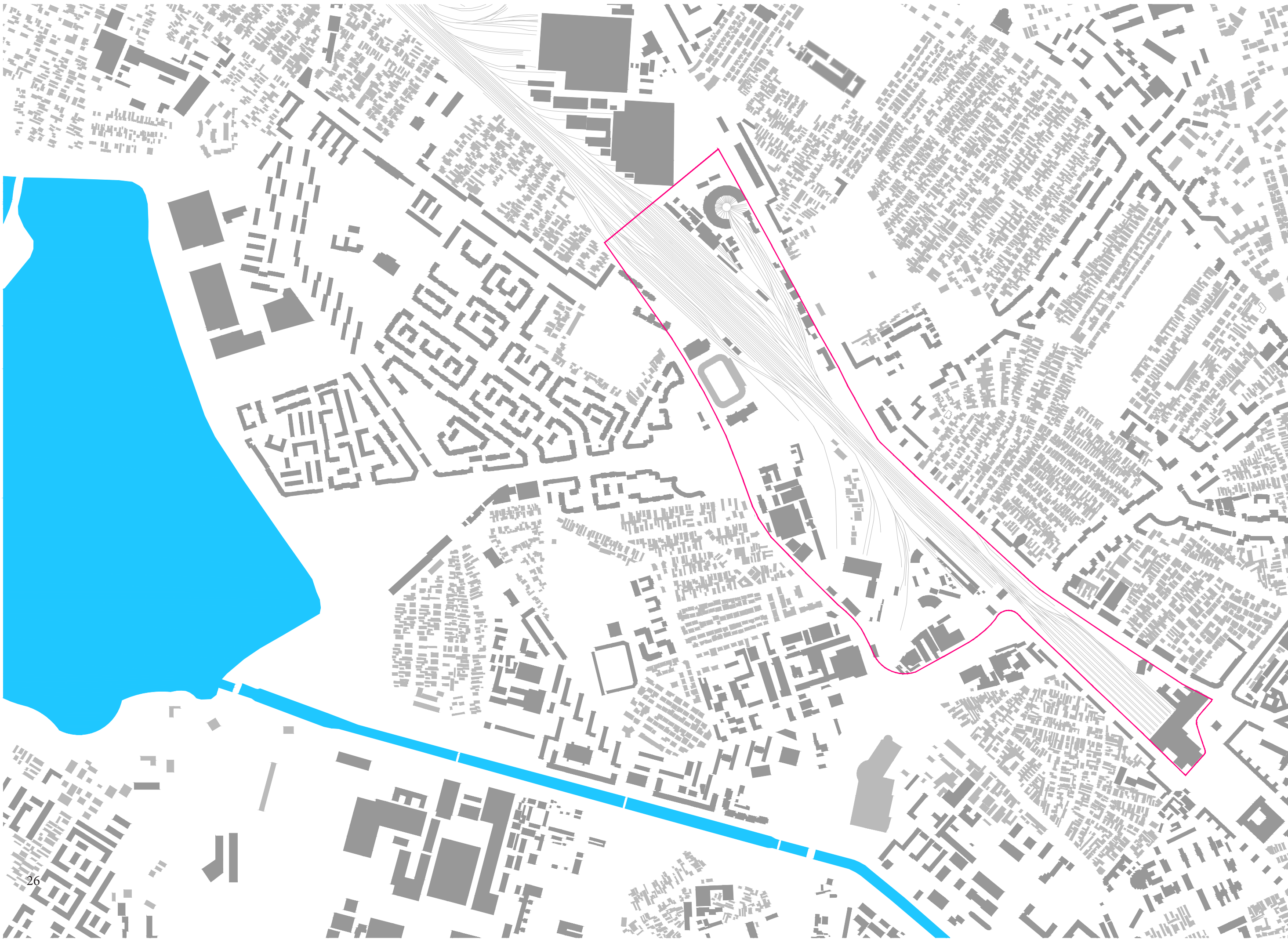


Abb.24: TUB – Transcentral Urban Bukarest



BAUSUBSTANZ STANDORTANALYSE

Eine morphologische Untersuchung der Stadt Bukarest erweist sich als komplexe Aufgabe. Trotz, oder vielleicht gerade wegen, des großen typologischen Spektrums ergibt sich nicht immer ein logischer und nachvollziehbarer Übergang zwischen chronologischen architektonischen Epochen oder städtebaulichen Entwicklungen. Geprägt von Diskontinuitäten lässt sich die Stadt eher als Palimpsest interpretieren und wird erst bei tieferem Verständnis der politischen, sozio-demografischen und topologischen Zusammenhänge lesbar.

Die Heterogenität der Bausubstanz ist jedoch nicht nur für einen unabhängigen Leser problematisch, sondern vor allem für die BewohnerInnen der Stadt. Wie im vergangenen Kapitel eingeleitet, spielt die Identifizierung mit der Stadt eine starke Rolle in der Art, wie mit dieser sowohl auf institutioneller als auch individueller Ebene umgegangen wird. Eine Baukultur, welche die Interessen der Stadt und ihrer BewohnerInnen schützt, funktioniert nur auf einer soliden Basis von öffentlichem Interesse und Partizipation.

Stadtmorphologie wird beschrieben als „Lektüre der materiellen Zeugnisse der Humanisierung des Territoriums als vorrangige Informationsquellen für eine realistische Theorie des baulichen Verhaltens einer Gesellschaft“. ³⁶ Architektonische Stile sind komplexe kulturelle Codes und Großstädte können als Diskurs, Sprache und Schrift, BewohnerInnen oder Besucher als Leser verstanden werden. ³⁷

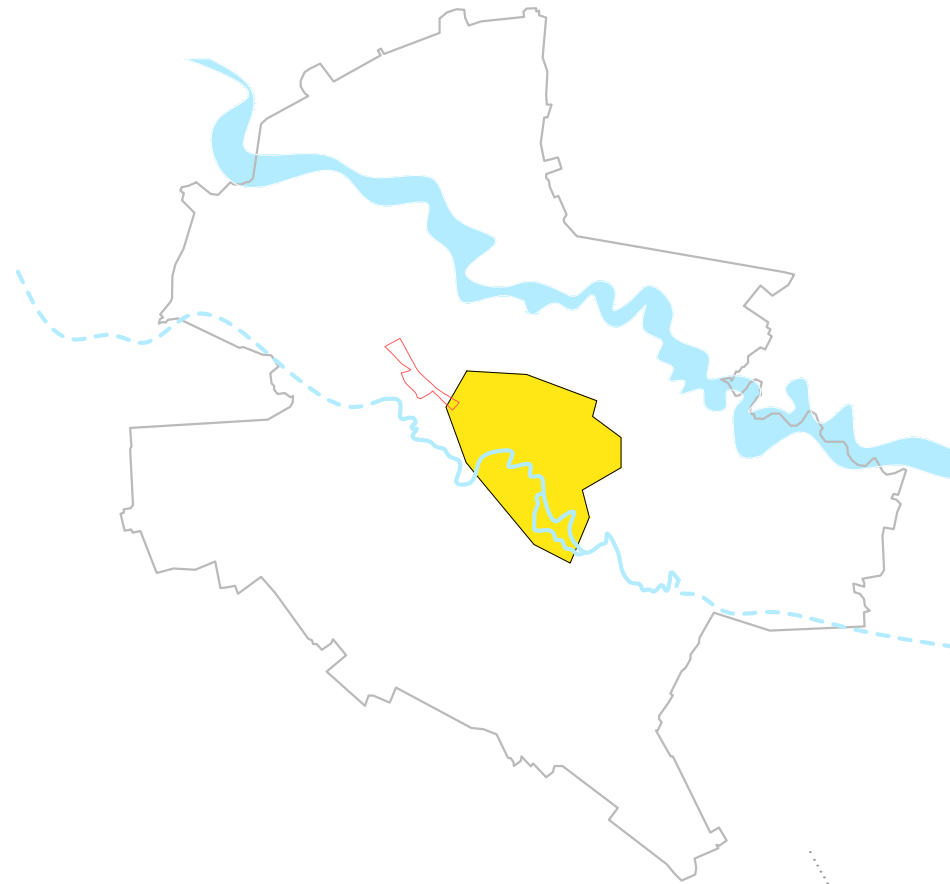
Dieses Kapitel sieht eine Standortanalyse des Nordbahnhofareals vor, die versucht, die vorhandenen Bautypologien den unterschiedlichen historischen Strömungen zuzuordnen und einen Überblick über die morphologische Entwicklung des Gebiets zu geben. Das Erbe unterschiedlicher Epochen wird nach Potentialen untersucht, die entweder unzureichend genutzt werden oder durch ihre kulturellen und gesellschaftlichen Assoziationen Anknüpfungspunkte für eine neue, nachhaltige Entwicklung bieten.

Abb.25: Schwarzplan Nordbahnhofgebiet

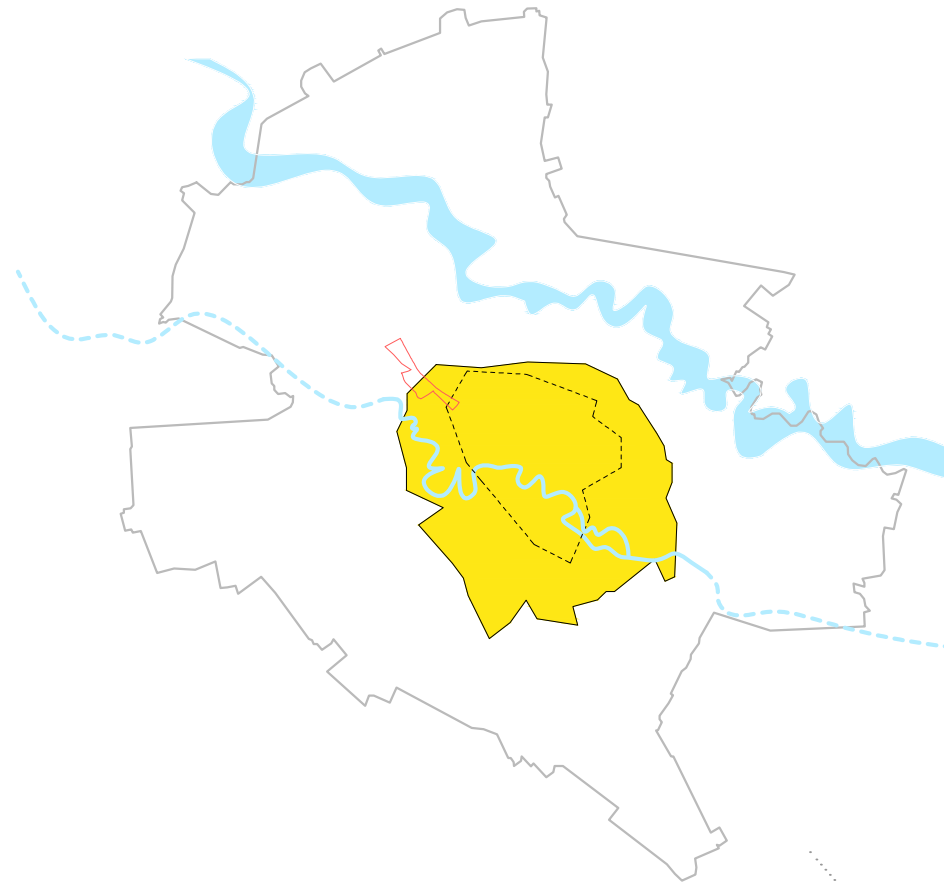
³⁶ Caniggia 1986, S.63 zitiert nach Raith, Erich, S. 29

³⁷ Smuda 1992, S. 7 zitiert nach Raith, S. 26

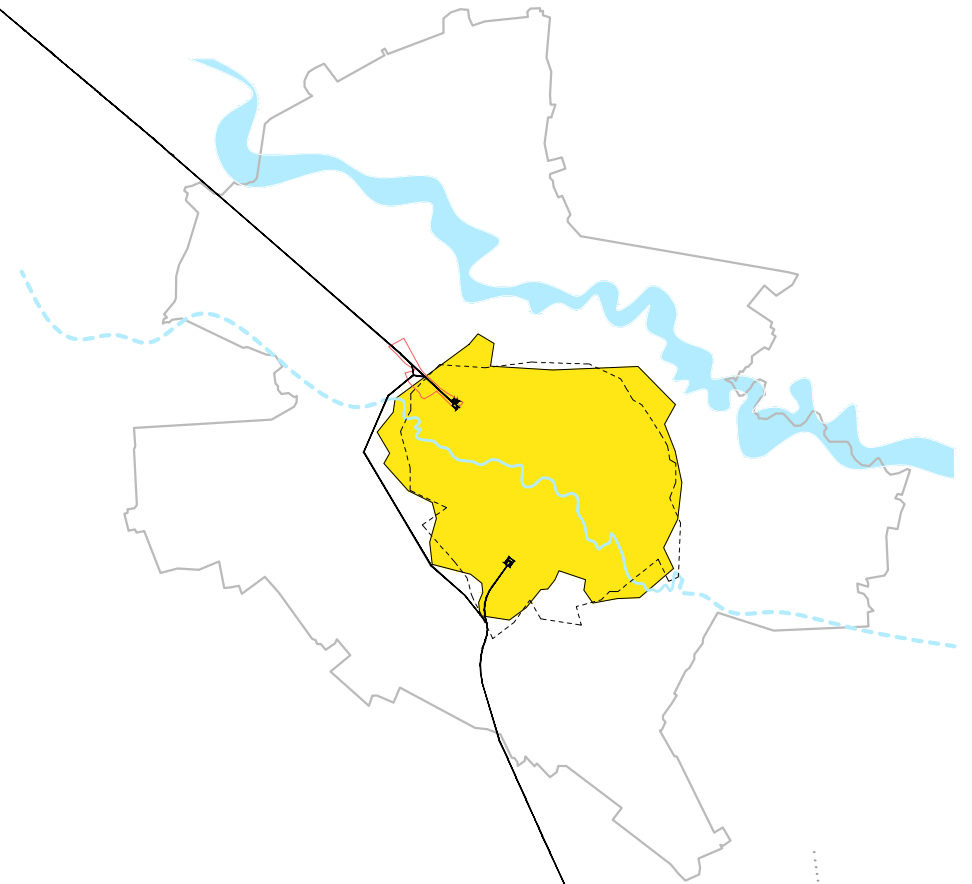
1791



1842



1877



1750

1800

1850

1859
Vereinigung
Moldawien + Wallachei

1862
Bukarest wird Hauptstadt

1872
Nordbahnhof wird gebaut

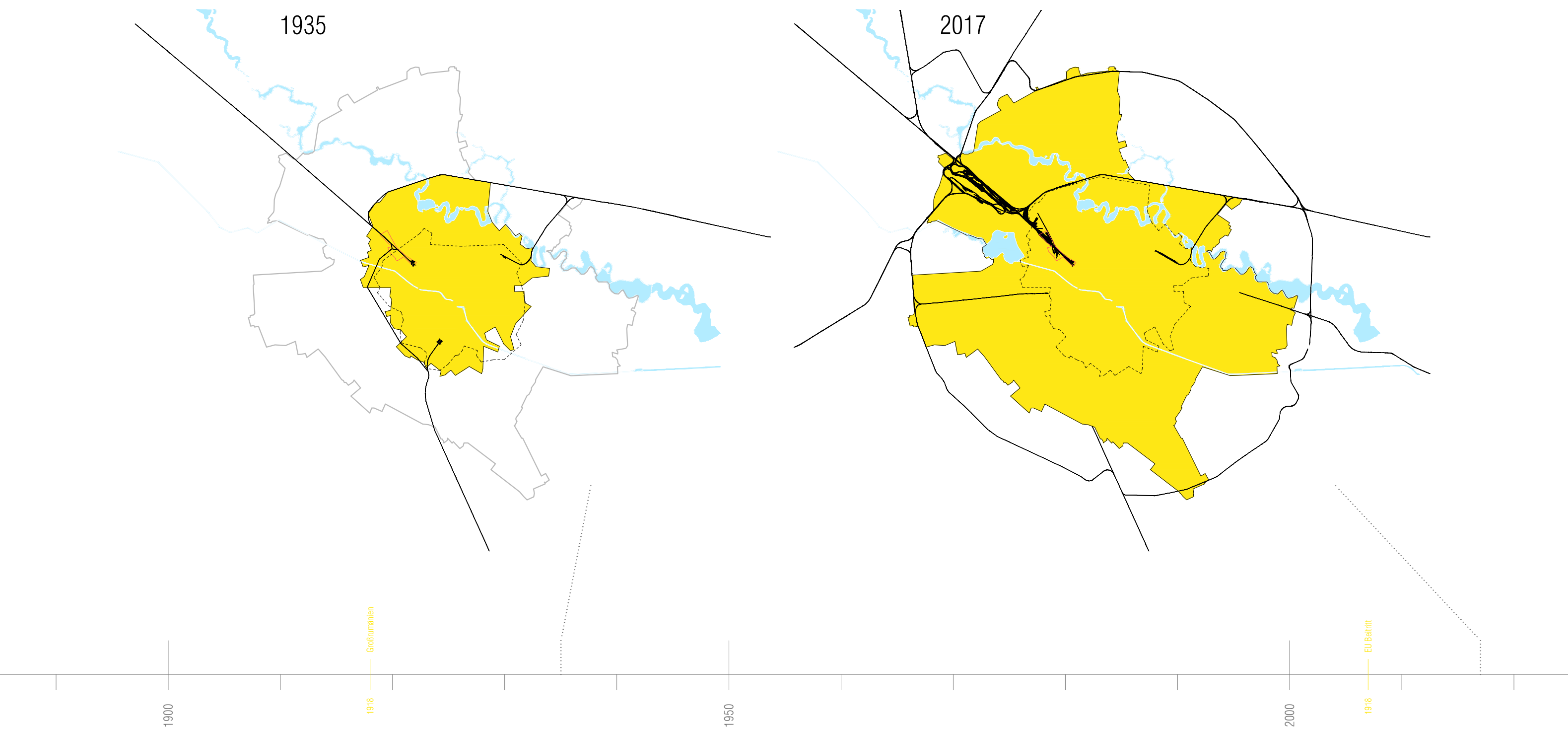


Abb.26: Historische Entwicklung von Bukarest

PALIMPSEST UND INDIVIDUALITÄT

Der beiliegende Schwarzplan umfasst eine Fläche von 1085 Hektar und umschließt das zukünftige Baugebiet. Schon bei einer oberflächigen Betrachtung des Großgebiets kann der Leser zwischen Bereichen unterschiedlicher Bebauungs- und Raumstrukturen sowie verschiedener Maßstäbe und Dichten unterscheiden. Außerdem fällt der Gegensatz zwischen geplanten Großsiedlungen und organisch entstandenen Strukturen auf. Es ist jedoch nicht immer leicht, diese Muster auf ein zugrundeliegendes Regelwerk zurückzuführen.

Das vorliegende Kapitel stellt eine Zeitreise in der Geschichte von Bukarest dar und identifiziert das historische Erbe in der Stadt und auf dem besprochenen Nordbahnhofareal.

Mittelalter und Neuzeit

Die Waldregion zwischen zwei Flüssen, Dâmbovița und Colentina mit ihren vielen Seen, erfüllte alle Voraussetzungen für Jagd, Fischerei, Viehzucht und Landwirtschaft. Situiert an einer der mittelalterlichen Handelsrouten zwischen der Donau und der Karpatenüberquerung etablierte sich hier ein wichtiger Knotenpunkt für Händler und Reisende.³⁸

Bukarest, erstmals 1459 als Marktplatz urkundlich erwähnt, war anfänglich ein Konglomerat von multiethnischen Siedlungen. Gegründet von walachischen Fürsten, die die Donau als letzte Verteidigungslinie des Christentums sahen, verbreitete sich die mittelalterliche Stadt um eine netzwerkartige Anlage von Kirchen. Unter dem Einfluss des byzantinischen Reiches herrschte in Bukarest das Verbot, eine Stadtmauer zu errichten. Dies unterstützte die horizontale und polyzentrische Ausdehnung der Stadt und forderte keinen Aufbau eines dichteren Kerns.³⁹

Mahalale sind Gruppierungen von Häusern um eine Kirche, die

eine starke Identität aufweisen. Diese kann entweder auf die gemeinsame Ethnie der Religion (vor allem christliche, islamische und jüdische Gemeinschaften) oder auf die vorwiegende Ausübung eines Gewerks (Leder- oder Metallverarbeiter, Töpfer, Zimmerer, Händler usw.) zurückgeführt werden. Diese Art der Organisation hat eine wichtige soziale Bedeutung und bietet Anlass zur Identifizierung. Die starke Identifizierung der BewohnerInnen mit der eigenen Mahala führt zu sozialem Zusammenhalt und Widerstandskraft gegenüber wirtschaftliche und politische Krisen.⁴⁰ Gegen Ende des 18. Jahrhunderts gab es in Bukarest etwa 70 Mahalale.⁴¹

Im Jahr 1831 wurde in Moldawien und der Walachei das Organische Reglement eingeführt, ein erstes verfassungsähnliches Regelwerk. Unter anderem definiert dieses auch Aspekte der Stadtplanung, wie zum Beispiel die Einführung eines Stadtarchitekten und seine Funktion. In den darauffolgenden Jahrzehnten wurden nach und nach Instrumente definiert, die Aspekte der Sicherheit und Hygiene in der Stadt verbesserten.⁴²

Die Stadt war im Laufe der Jahrhunderte vielen Naturgewalten ausgesetzt. Wegen der Knappheit von Stein in der Region wurde Bukarest großteils aus Holz gebaut. Eine Serie von Stadtbränden zerstörte die Stadt. Der Stadtbrand 1847, der ein Viertel der Stadt in Asche legte, wurde zum Anlass, eine Umparzellierung durchzuführen und die Stadt mit modernen Materialien wiederaufzubauen.⁴³

Bukarest liegt im Überschwemmungsgebiet des Flusses Dâmbovița. Dies führte bis zur Regulierung 1886 zu einer Serie von Überschwemmungen.⁴⁴

³⁸ Pănoiu, S. 13
³⁹ Cină, S. 51
⁴⁰ Chelcu, S. 74
⁴¹ Mionel
⁴² Moldovan, S. 13-15, 30
⁴³ Historia
⁴⁴ Pănoiu, S. 139

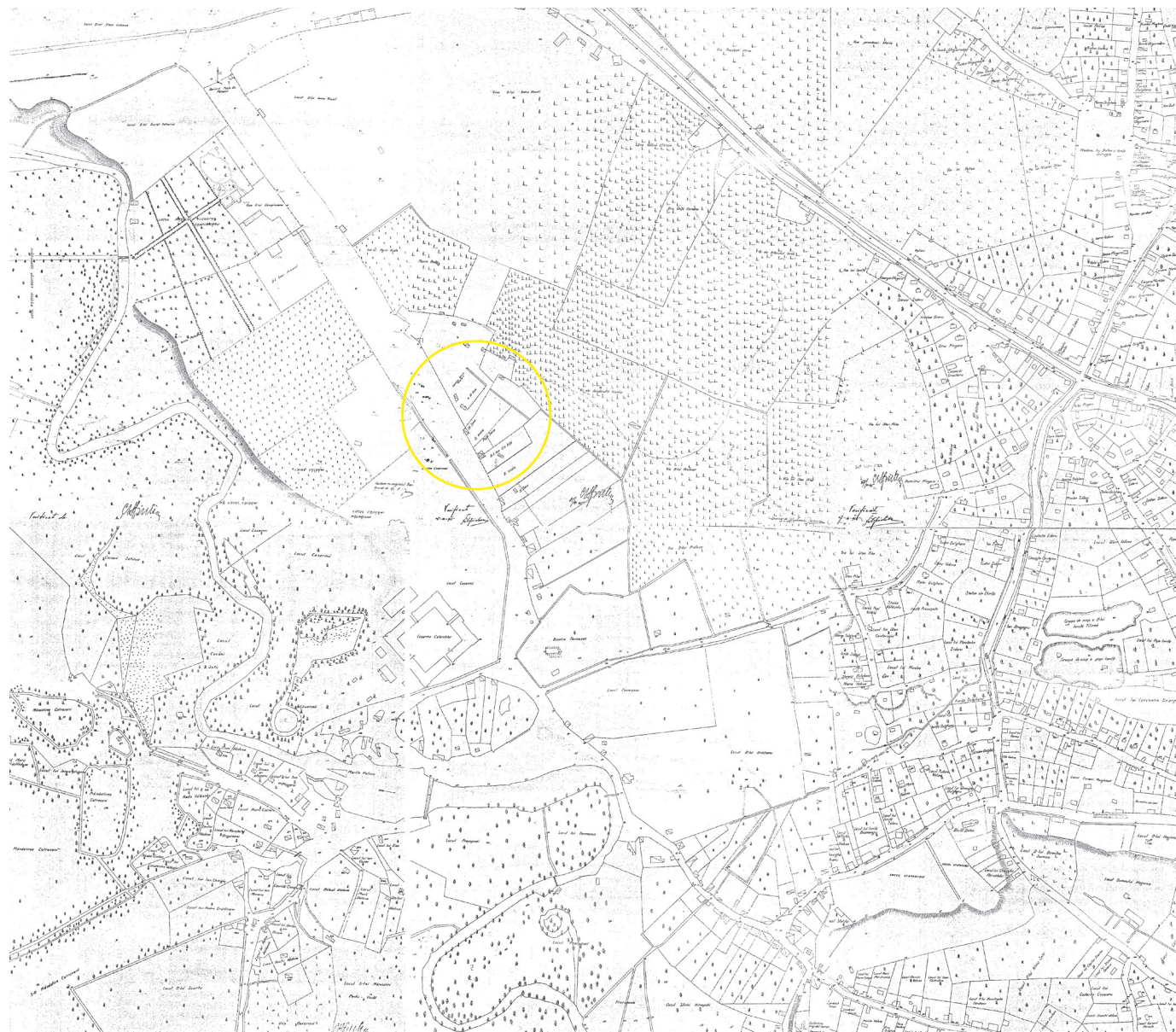


Abb. 27: Katasterplan 1846
Abb. 28: Katasterplan 1852

Ende des 20. JH und die Zwischenkriegszeit

Die Vereinigung von Walachei und Moldawien 1859 und die Erklärung der Unabhängigkeit vom Osmanischen Reich in 1877 markierten für Rumänien und insbesondere für Bukarest den Anfang einer Phase wirtschaftlichen und sozialen Wachstums. Nationale Identität wurde vermehrt in der Architektur und Stadtplanung von Bukarest sichtbar. Es waren zu dieser Zeit vor allem französische Einflüsse, die die Ästhetik und Struktur der Stadt prägten.

Eine relativ stabile wirtschaftliche Lage und der Wunsch einer westeuropäischen Orientierung waren Ausgangslage für einen massiven Stadumbauprozess. Das organische Reglement war ein erstes verfassungsähnliches Gesetzeswerk in der Walachei und Moldawien, welches unter anderem auch raumplanungstechnische Aspekte beinhaltete. Durch die Instrumente des organischen Reglements wurden zahlreiche Ausrichtungspläne verabschiedet und neue Boulevards im Haussmann-Stil und Kultur- und Institutionsbauten als Art Nouveau – Architektur errichtet.⁴⁵ Diese Maßnahmen verliehen der Stadt ihre Bezeichnung als Paris des Balkans, ein Titel, der den Abschied von früheren byzantinischen Prägungen darstellte und bis heute vielen Bürgern ein Gefühl des Stolzes vermittelt.

Diese Orientierung negierte aber auch viele Aspekte der kulturellen Identität. Auf viele Bürger, denen die Ausbreitung der Stadt noch immer einen ländlichen Lebensstil ermöglichte, wirkten die Maßnahmen fremdbestimmt.

Neue Achsen veränderten die Verkehrsstruktur der Stadt und verbanden wichtige Orte. Calea Victoriei, mittelalterliche Handelsroute und Rückgrat der Stadt, wurde sequenziell nachverdichtet und übernahm öffentliche und repräsentative Funktionen. Parallel dazu wurde zwischen 1894 und 1943 die Nord-Süd Achse errichtet, welche die Verkehrsfunktion übernahm. Davor entstand

zwischen 1865 und 1880 die Ost-west-Achse.⁴⁶ Trotz der funktionalen Absicht des Haussmannschen Boulevards ergaben die fragmentierte zeitliche Ausführung und die Abwesenheit eines einheitlichen Regelwerks für die Ausbildung der Fassaden kein kohärentes Bild.⁴⁷

Ende des 19. Jahrhunderts konturierte sich der neo-rumänische Stil und mit ihm die Bestrebung, eine gemeinsame (Kultur-)Geschichte des Territoriums zu definieren. Dieser Prozess kann aber auch als künstliche Produktion eines Narrativs betrachtet werden, da die Formensprache des Stils den Fokus auf die lokale (Bau-)Tradition mit Elementen einer Beaux-Arts-Architektur verbindet. Diese Stilrichtung wird vor allem dafür kritisiert, dass sie regionale (oder ethnische) Stilelemente ignorierte und eine generische Vision der nationalen Identität generierte. Dieser Prozess wurde in der Nachkriegszeit weiter vertieft, als die Prinzipien vom kommunistischen Regime übernommen wurden.⁴⁸

Die Jahrhundertwende brachte eine Verflechtung des neorumänischen Stils mit Prinzipien der Moderne. Ohne einen direkten/konkreten Einfluss auf den städteplanerischen Diskurs der Zwischenkriegszeit zu haben, ist die Moderne nicht spurlos an dem Stadtbild vorübergegangen. Die wenig dichte und offene Struktur der Stadt erlaubt punktuelle Nachverdichtungen und führt zu einer Vermischung der Stile, von den Einstichen in den Villenquartieren zu denen in den großen Boulevards. Es ist jedoch die hohe Anzahl dieser plastisch definierten Gebäude in der Stadt und die dadurch entstandene Dynamik des Straßenraums die auch in städtebaulicher Hinsicht diese Strömung nicht außer Acht lassen kann.⁴⁹

Zur gleichen Zeit brachte die politische Stabilität eine Wachstumsphase mit Spezialisierung in den sozialen und produktiven Komponenten der Stadt. Die Modernisierung bedeutete infrastrukturelle Änderungen (Verbreitung der Eisenbahn, öffentliches

Verkehr, Elektrizität, Kanalisationssystem) sowie den Beginn des industriellen Sektors und der damit verbundenen Arbeiterklasse.

Die Stadtplanung des 19. Jahrhunderts wurde größtenteils durch Richtlinien des organischen Reglements für die einzelnen Komponenten (wie z.B. Stadtgrenzen, erlaubte Baumaterialien, Straßenbreiten, Enteignungen, Regulierung Dâmbovița, Hygienebedingungen) geregelt, die den Veränderungen der Stadt eine gewisse Kohärenz verliehen. Gegen Ende des Jahrhunderts wurde jedoch klar, dass eine langfristige Perspektive fehlte und der Anfang des 20. Jahrhunderts sah Bukarest im intellektuellen Eifer, die ersten Systematisierungspläne (die rumänische Version von Masterplänen) anzulegen.

Das Jahr 1895 sah neue Grenzen vor, die die Fläche der Stadt fast verdoppelten (5.614 ha) und neue Siedlungen, die bis dahin willkürlich gewachsen waren, eingrenzten. Diese neue Phase brachte die Neudefinition der Parzellen durch eine formelle Unterteilung in überschaubaren Größen. Die dadurch entstandenen langen Parzellen prägen bis heute die Stadtlandschaft und die Typologie der Waggonhäuser ist eng damit verbunden.⁵⁰

Der erste Masterplan wird jedoch erst 1921 fertiggestellt und markierte die Reife der Entwicklung einer Stadtplanung in Bukarest und die Akzeptanz europäischer Vorbilder. Mit einem realistischen Implementierungszeitraum von 50-60 Jahren führte er eine Reihe von stadtplanerischen Instrumenten wie Zonierung (Zentrum, Villenviertel, Areale für billige Wohnungen sowie Militärgelände), Straßenausrichtungspläne mit dem Ziel einer Hierarchisierung der Straßen, Etablierung von administrativen Zuständigkeiten und Denkmalschutz, ein und sah einen jährlichen Erwerb von Flächen innerhalb der Stadt durch die Gemeinde vor.⁵¹

Der Masterplan 1935 stellte eine Weiterführung des ersten Plans mit deutlicher Einwirkung der Prinzipien der Charta von Athen

⁴⁵ Stoiculescu, S. 16

⁴⁶ Cinà, S. 75-78

⁴⁷ Costache

⁴⁸ Cinà, S. 117-119

⁴⁹ Cinà, S. 4-145

⁵⁰ Cinà, S. 193

⁵¹ Cinà, S. 188,195

(funktionale Zonierung und Erweiterung des Straßenraums für den Autoverkehr) und der Gartenstadt (Gestaltung von Wohnblocks und großzügigen Plätzen und Grünräumen) dar.⁵²

Diese Großpläne führten zu einer strukturellen Modernisierung der Bausubstanz, die bis dahin einen eher ruralen Charakter hatte, und brachten die Stadt in Einklang mit anderen europäischen Großstädten.



Abb.29: Katasterplan 1895

⁵² Cină, S. 198-200

Nachkriegszeit und Kommunismus

Die Integration Rumäniens in die Einflussssphäre der Sowjetunion im Jahr 1947 stellte eine Zäsur in der Stadtplanungstradition Bukarests mit einem Übergang von liberaler und diskursiver Planung zu den routinierten top-down Mechanismen einer sozialistischen Stadt dar. Private Initiative im Bausektor wurde verboten und das Bauen dem Staat vorbehalten. Zu den Hauptinterventionen zählt die Errichtung monumentaler Orte der Macht und neuer Industriepattformen, die mit neuen Wohnsiedlungen für die Arbeiterklasse über verbreitete Verkehrsachsen verbunden wurden.

Die erste Phase der sozialistischen Stadt identifizierte leere Flächen mit Bebauungspotential innerhalb der Stadt, veranlasste daher keine großen Abbrüche der Bausubstanz und wurde so für den starken stilistischen Kontrast zwischen benachbarten Gebieten bekannt. In dieser Zeit entstand in Bukarest die Typologie der sogenannten Vorhangbauten – eingefügte Zeilen entlang der Hauptverkehrsachsen, die deren Monumentalität hervorheben. Dahinter verstecken sich bis heute flache Siedlungen.⁵³

Die zweite Phase der sozialistischen Stadt war durch die Beschleunigung des Bauens und die Anwendung von Vorfertigung und Standardisierung geprägt. Aufgrund des starken Bevölkerungswachstums wurden nicht nur neue Siedlungen gebaut, sondern auch frühere Anlagen im Stil der ville radieuse nachverdichtet. Das Ende der kommunistischen Ära wurde durch die großen Zerstörungen unter Ceaușescu definiert. Seine Vision, den Kontrast zwischen den neu gebauten Wohnsiedlungen und der historischen Ästhetik des Zentrums abzuschaffen, war durch Pläne für den Umbau des Zentrums denkbar. Seine Pläne wurden zusätzlich durch das große Erdbeben 1977 begünstigt, dessen Schaden als Anlass diente, weitere Demolierungen durchzuführen und eine 4,5 km lange und bis zu 2 km breite Fläche zu befreien, wo das zukünftige

Parlamentshaus und dazugehöriger Boulevard für staatliche Institutionen (1m breiter wie das Champs-Élysées) entstehen wird. Zusätzlich zur strukturellen Trennung der Stadt in einem unterentwickelten Süden und einem besser vernetzten Norden, hat das neue Zentrum nie eine Qualität des öffentlichen Raums als Ort der Inklusion und Partizipation erreicht. Ihr Maßstab, viel größer wie der des angrenzenden historischen Kerns, war für Militärparaden geeignet und deswegen ein Ort der Verfremdung.⁵⁴

“In opposing complex systems, geometrical fundamentalism loses the hierarchy of interconnected scales, eliminating all but the largest scale. Abstractions focus on a single scale — usually the largest one — and eliminate from consideration all the other scales that would normally cooperate to create a complex interacting system. This is the danger of reductive abstractions: the loss of system coherence through a failure to understand that living systems cannot exist on one level alone. This mathematical result invalidates assertions to the contrary, and contradicts practices implemented by disciplines such as architecture and urbanism.”⁵⁵

Der Versuch damaliger PlanerInnen Denkmäler vor dem Abriss zu retten führte zu innovativen Lösungen, wie zum Beispiel das Transportieren auf Schienen von ganzen Bauten (23 Kirchen wurden auf dieser Weise gerettet) und ihr „Verstecken“ hinter neu errichteten Strukturen, jedoch ohne ihren ursprünglichen städtebaulichen Kontext bewahren zu können.

Die Abschaffung des Privatbesitzes, die soziale Homogenisierung, das Nichtbeachten des genius loci und die ideologische Falsifizierung der Geschichte haben eine traumatische Wirkung auf die Stadt und auf die Bevölkerung gehabt. Diese Umstände erschweren eine neutrale Betrachtung der Tatsachen bis heute. Das ex-

tensive U-Bahn System, das große Volumen von Wohnbauten, die Errichtung zahlreicher Industrieanlagen und öffentlicher Parks sind aber ebenfalls Teil des Erbes der sozialistischen Vergangenheit. Eine Auseinandersetzung damit und eine differenzierte Beurteilung zwischen den politischen und technischen Aspekten dieser Vergangenheit kann den Anfang eines neuen Verständnisses bedeuten und die Grundlage für den Aufbau einer nachhaltigen Identität konstituieren.

Mit 80 EinwohnerInnen/ Hektar in 2001 zählte Bukarest zu den Städten Europas mit den höchsten Bevölkerungsdichten. Trotz sinkende Bevölkerung (32,7% zwischen 1992 und 2012) wuchs die urbanisierte Fläche um 18,5%.⁵⁶



Abb.30: Delogieren eines Baudenkmals

⁵³ Ghenciulescu/Goagea/Vöckler, S. 46

⁵⁴ Morar, S.100

⁵⁵ Salingaros (2006), S.181

⁵⁶ OAR, S. 8

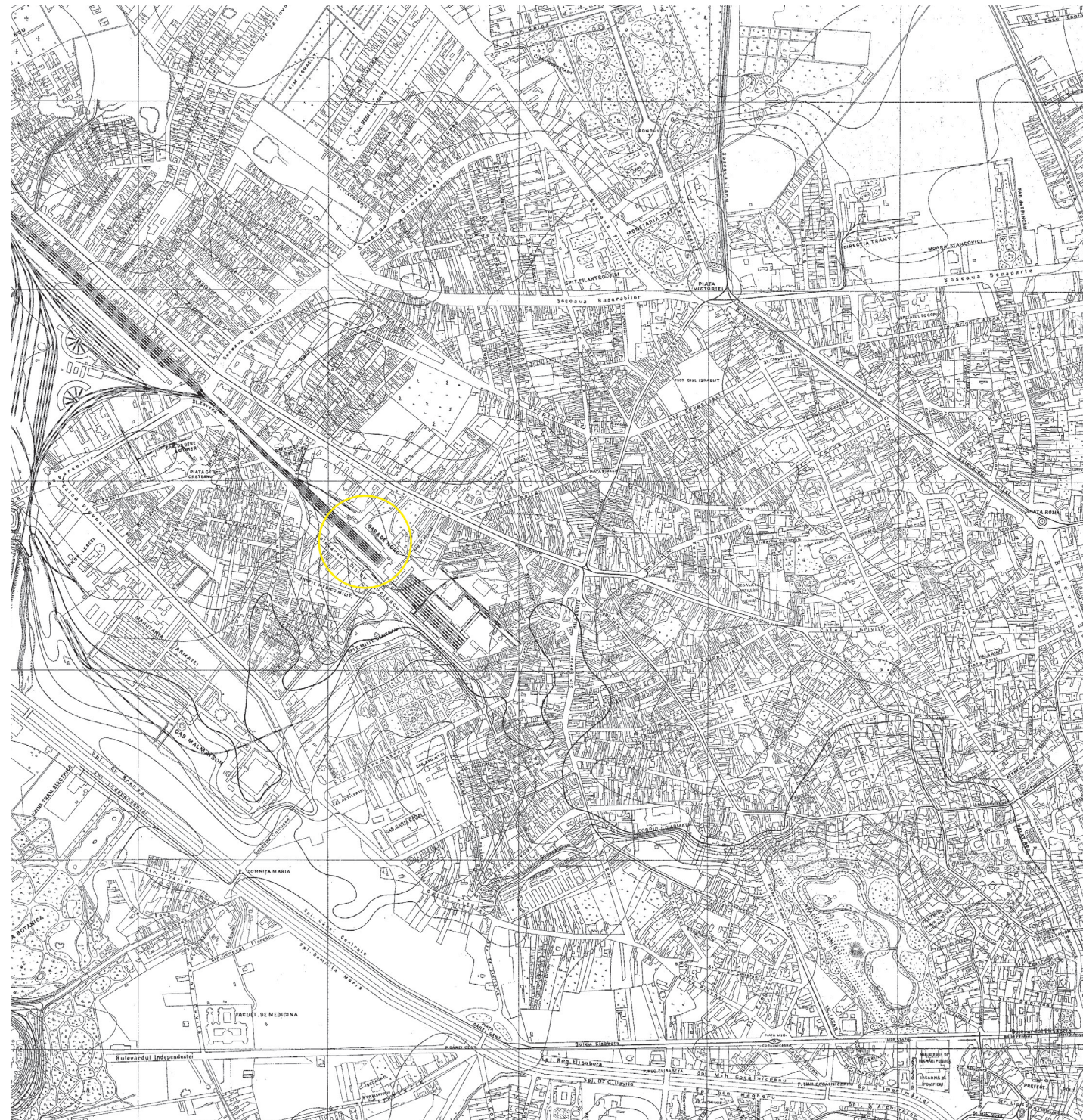
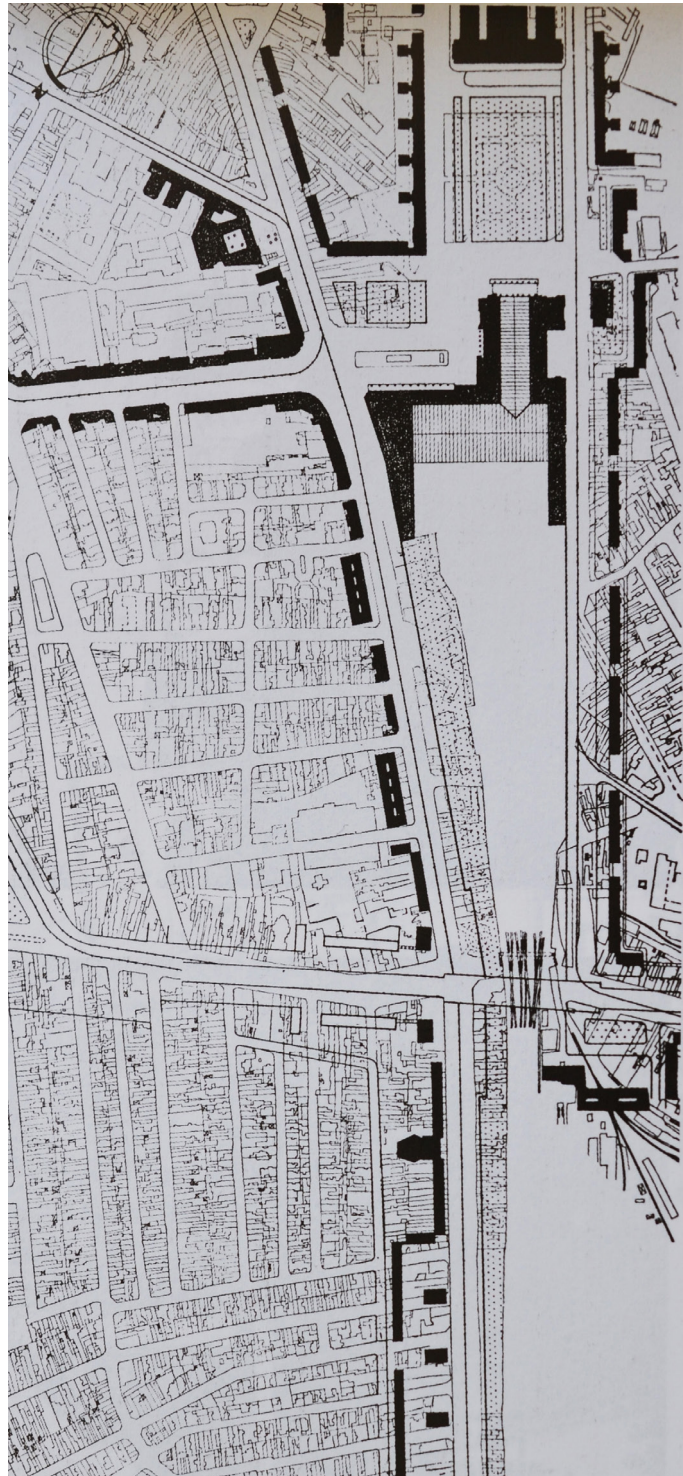


Abb.31: Pläne für Vorhangbauten am Nordbahnhof
Abb.32: Katasterplan 1911

Exkurs: Plattenbauten

Die Plattenbausiedlungen sind bis heute monofunktionale Areale, ohne eigenständige Identität und kaum verbunden mit der restlichen Stadt. In Bukarest nehmen sie mehr als 17,5% der Stadtfläche ein und die hohe Dichte dieser Quartiere bedeutet, dass die Mehrheit der Stadtbewohner darin wohnt.⁵⁷

Die kollektiven Wohnsiedlungen nehmen etwa 1,3 Millionen Einwohner auf, mehr als 60% der Bevölkerung von Bukarest. In etwa 110.000 Wohnhochhäuser befinden sich ungefähr 760.000 Wohnungen mit einer durchschnittlichen Fläche von 34,3 m².⁵⁸ Dennoch haben sozialistische Wohnblöcke meist gut proportionierte Grundrisse und einen kleinen eigenen Freiraum. Die Entwicklung in die Vertikale ermöglicht einen weiten Ausblick sowie gute Belichtung und Lüftung.

Trotz Anonymität, fehlender Identifikation, Vorurteile und Feindseligkeit haben die Plattenbauten auch nicht zu unterschätzende Vorteile.

Durch ihre Entstehung in einer Zeit einer idealistischen gesellschaftlichen Homogenisierung haben sich sozialistische Plattenbausiedlungen nicht als kulturelle Ghettos, sondern als Orte sozialer Durchmischung etabliert. Vormalig wohlhabende und gebildete Familien sind durch die Restrukturierung der Bausubstanz Nachbarn von Arbeiterfamilien geworden. Allerdings haben Faktoren wie Erreichbarkeit, urbane Typologie oder Baualter (und damit verbundener Grad der Ausnutzung und Erdbebensicherheit) dazu geführt, dass sich im Laufe der Zeit reichere und ärmere Quartiere differenzierten.⁵⁹

Eine weitere Auswirkung der Plattenbautypologie ist die resultierende Dichte bei geringer Grundfläche. Sichtbar ist ebenfalls die Freiraumbegrünung, die anstatt in Innenhöfe zu verschwinden, den Straßenraum bereichert und die Wuchtigkeit der Bauten in Kontrast setzt.

Die Dichte und homogene Ausbreitung dieser Typologie in der Stadt erhöht die Erreichbarkeit und stellt somit eine gute Ausgangslage für eine effiziente urbane Mobilität dar. Dass dies noch nicht der Fall ist und noch immer starke Abhängigkeit vom Individualverkehr herrscht, ist ein Zeichen institutioneller Unfähigkeit.

Ein weiteres Zeichen dieser Unfähigkeit ist die Nutzungsmischung, die Plattenbauten aufweisen. Trotz der geringen Raumhöhe, vertikalen Erschließung sowie offiziellen Hürden sind zahlreiche Nutzungen in Plattenbauten auffindbar. Mehr oder weniger legale Umwidmungen zeigen jedoch einen natürlichen Bedarf erhöhter Nutzungsmischung und haben im Laufe der Zeit die Monofunktionalität dieser Typologie kompensiert. Sogar die fehlende Erdgeschoßnutzung wurde im Nachhinein eingeführt und damit die Belebung des Straßenraums erhöht.

Die fehlende Bürgerkultur, Ergebnis der erzwungenen Urbanisierung, trägt zur Senkung der Lebensqualität bei. Mehrere Initiativen im öffentlichen Raum in Plattenbausiedlungen zeigen einen Interessensmangel von Seiten der Bewohner, wenn es um die Reaktivierung von Gemeinschaftsflächen geht. Unter anderem werden Gründe genannt, wie zum Beispiel, dass die Flächen auch von Dritten in Anspruch genommen, Kinder dort spielen oder Menschen die Grünflächen betreten werden. Dies zeigt einerseits, dass sie die Revitalisierung dieser Infrastruktur meiden, um damit assoziierten unvorhersehbaren Problemen aus dem Weg zu gehen. Es ist aber gleichzeitig auch ein Zeichen dafür, dass die fragile Situation dieser Orte auch positiv betrachtet werden kann. Während die Nutzung dessen für persönliche Interessen (illegale Garagen und Parkplätze, Umzäunungen und kommerzielle Auswertung öffentlicher Räume) unvermeidbar ist, sind kollektive Initiativen mit wenigem administrativen Aufwand implementierbar.⁶⁰

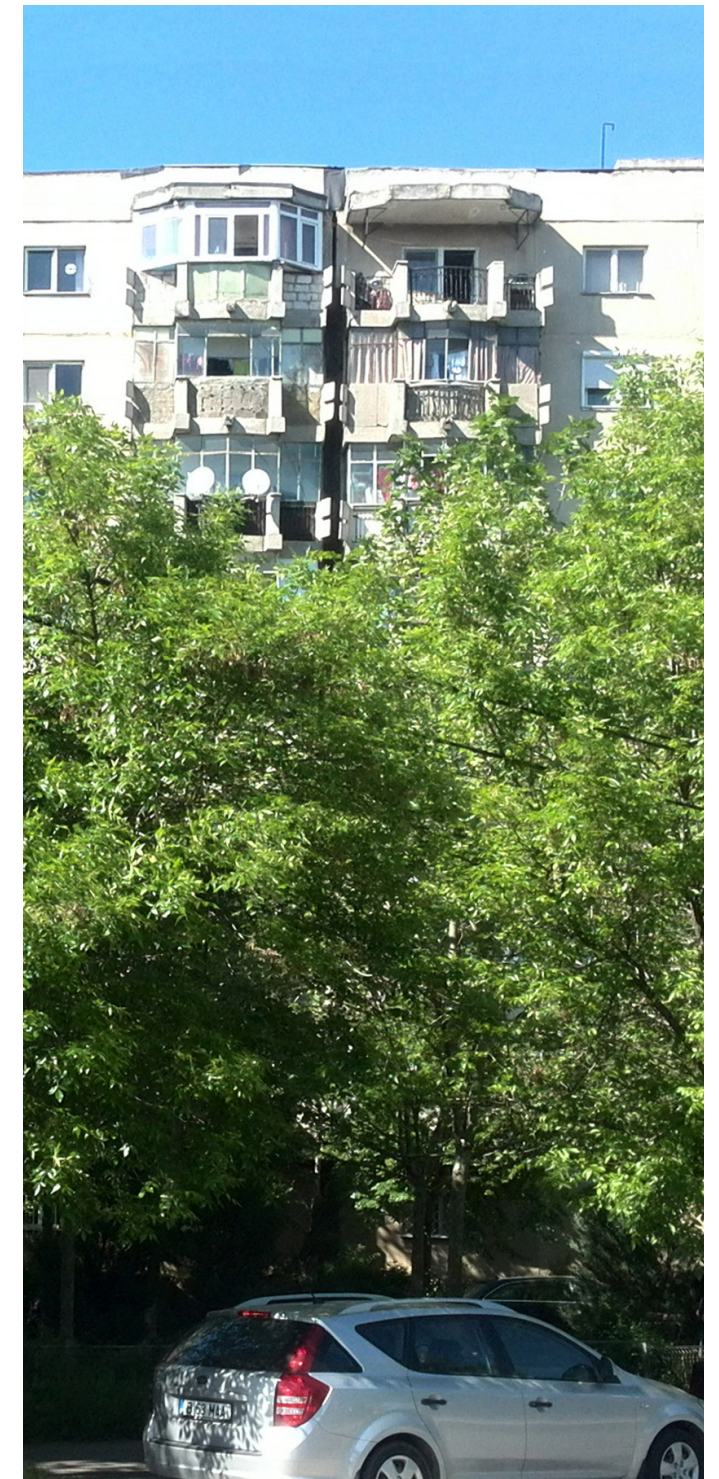


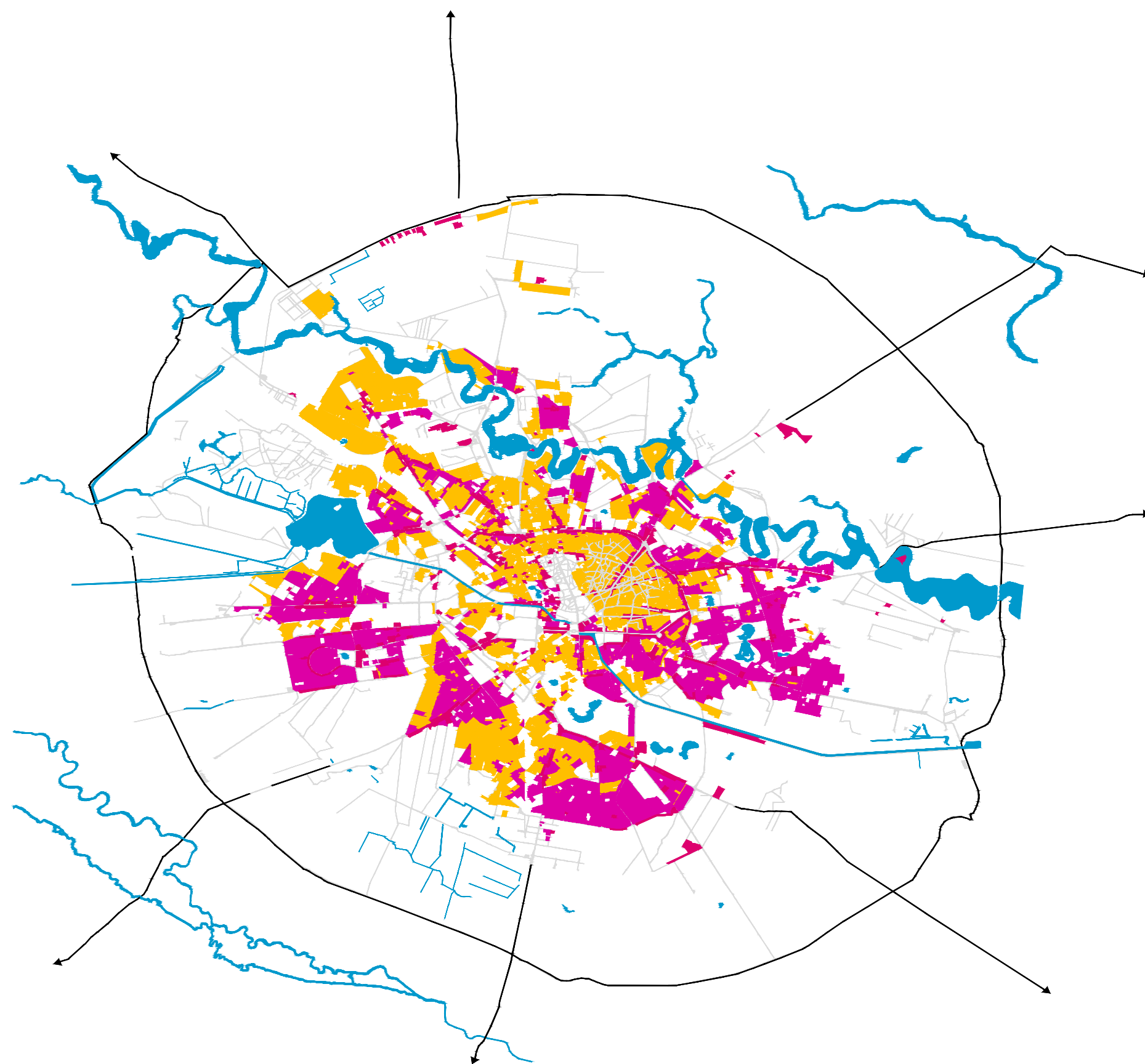
Abb.33: Grünanteil in Wohnsiedlungen

⁵⁷ Simionescu/Cozma, S. 114

⁵⁸ Urban2020, S. 11

⁵⁹ Ghenciulescu/Goagea/Vöckler, S.20

⁶⁰ Pásztor, S. 212



BUKAREST - Bereiche mit vorwiegenden Wohnnutzung
M 1:100000

- Niedrige Bebauung
- Plattenbausiedlungen
- Vorhangbauten
- Wasser
- Eisenbahn
- Baugebiet

Abb.34: Bebauungsstrukturen Bukarest

Kapitalismus und der Beitritt der Europäischen Union

In seinem Essay „Turbo Urbanism in South Eastern Europe“ argumentiert Kai Vöckler, dass der Urbanismus, der in der gegenwärtigen „Turbo-Kultur“ geboren ist, von Informalität und sichtbare Willkür geprägt ist. Diese Informalität hat ihre Wurzeln im Kapitalismus, der durch den starken Fokus auf Effizienz und globalen Profit oft nationale Rechtsstaatlichkeit abbaut. Im raschen Übergang von einer Planwirtschaft zu einer neoliberalen Marktwirtschaft haben osteuropäische Staaten einige nicht-wirtschaftliche Faktoren ignoriert, die ebenso wichtig für die Funktionalität einer Gemeinschaft sind. Städte, und da ist Bukarest keine Ausnahme, wurden mit Baubooms, unkoordinierten Entwicklungen, Zersiedelung und der Privatisierung gemeinschaftlichen Eigentums konfrontiert.⁶¹

Eine weitere Problematik der postkommunistischen Stadt ist die Erinnerungspolitik. Neben der Rehabilitierung vieler politisch Verfolgten und dem Richtigstellen historischer Bücher, war Entkollektivierung ein langer Prozess. Das betrifft den legalen Status vieler Bauten, die im Kommunismus konfisziert wurden und die seit der Revolution Gegenstand langwieriger Gerichtsverhandlungen zwischen den damaligen Eigentümern und nachfolgenden Mietern sind. Die unklaren Eigentumsverhältnisse dieser Bauten – teilweise auch zusätzlich kompliziert durch politische Interessen – führten in den letzten 26 Jahren zu einem widersprüchlichen Zustand. Einerseits wurde ein hohes Maß des Leerstands durch Räumungen während der Gerichtsverfahren, der jedoch homogen in der Stadt verteilt ist. Dies hat zu einem hohen Grad an Obdachlosigkeit geführt. Andererseits hat aber genau dieser Bestand an leerstehende Häuser wiederum die Anzahl der Hausbesetzungen durch benachteiligte Bevölkerungsgruppen und ethnischen Minderheiten gesteigert.⁶²

Um ein Neues, lässt sich erkennen, dass es sich nicht um Ghettoisierung, sondern um eine homogene Verteilung in der Stadt handelt die auch unmittelbar am Baugelände zu beobachten ist.

Eine weitere Reaktion auf die unfreiwilligen Formen des kollektiven Wohnens ist der Traum vom (autonomen) Einfamilienhaus. Die starke diesbezügliche Nachfrage in Kombination mit korrupter Administration hat Inverstoren freie Hand gelassen und eine verantwortungslose Zersiedelung ausgelöst. Der Bau des megalomannen Parlamentshauses und des Boulevards hat schon in den 80er-Jahren einen Bruch in der organischen Stadtstruktur verursacht und durch die Vorteile gegen den Norden der Stadt (Bahnhof, Mehrheit öffentlicher Institutionen, Flughafen) eine asymmetrische Entwicklung dessen ermöglicht. Der nördliche Stadtteil ist Opfer unkontrollierter Zersiedelung und der Entstehung von gated communities – alles bei mangelhafter Verkehrs- und Sozialinfrastruktur.

Der mehr oder weniger legal privatisierte Freiraum und das fehlende Interesse der Administration werden in der Qualität des öffentlichen Raums sichtbar. Eine Tendenz zur Monumentalisierung und fehlende Sozialinfrastruktur haben Räume mit Aufenthaltsqualität in private Hände getrieben. Shopping Malls sind in den vergangenen Jahren zahlreich entstanden und haben in der Wahrnehmung der Bevölkerung die Rolle von öffentlichen Freiräumen übernommen. Im Gegenteil zu vielen anderen Städten, in welchen Einkaufszentren in der Peripherie entstehen, wurden unvollendete kommunistische Großprojekte in zentralen Lagen (wie zum Beispiel die geplanten sozialen Kantinen) zu Malls umgebaut, was ihre Erreichbarkeit steigert und eine naheliegende Alternative zu den unterentwickelten öffentlichen Räumen bietet. Es ist jedoch klar, dass diese Orte des Konsumzwangs keine Alternative zu einem gesunden öffentlichen Raum sind und soziale Diskrimination erzeugen.

*„It is necessary to come up with a form of governmental and social control that could form the basis of a successful regulation. This negotiation needs to find its own form. A western Europe understanding of planning cannot simply be transferred. Planning strategies are needed that do not aspire to autocratic or bureaucratic solutions but instead address the population directly – a population that must collectively agree on the future of its own commonwealth.“*⁶³

Obwohl der urbanistische Generalplan aus dem Jahr 2000 die Stärkung der Quartiere durch die Entwicklung lokaler Kultur- und Gemeinschaftszentren vorsieht, wurde dieses Ziel nicht erreicht und derzeit kämpfen die großen Wohnsiedlungen mit dem Nichtvorhandensein dieser. Deren Rolle wurde somit von dem guten Netzwerk an Shopping Malls übernommen, die zusätzlich mit den überlebenden Einrichtungen (lokale Kinos, Theater usw.) in einen unfairen Wettbewerb treten.⁶⁴

Auch Spekulation stellt eine Herausforderung für die urbane Landschaft dar, die zum Verlust ästhetischer und funktionaler Kohärenz mancher Viertel sowie zu einer unverhältnismäßigen Beanspruchung der Infrastruktur führt.⁶⁵

Der letzte Masterplan wurde für 2000 bis 2010 erarbeitet und seitdem zweimal verlängert – aktuelles Ablaufdatum ist Dezember 2018.⁶⁶



Abb.35: Cosmopolis, gated community im Norden von Bukarest

⁶¹ Vöckler, S. 185-187

⁶² Stan, S. 40

⁶³ Vöckler, S. 192

⁶⁴ OAR, Seite 28

⁶⁵ OAR, S. 30

⁶⁶ Etves

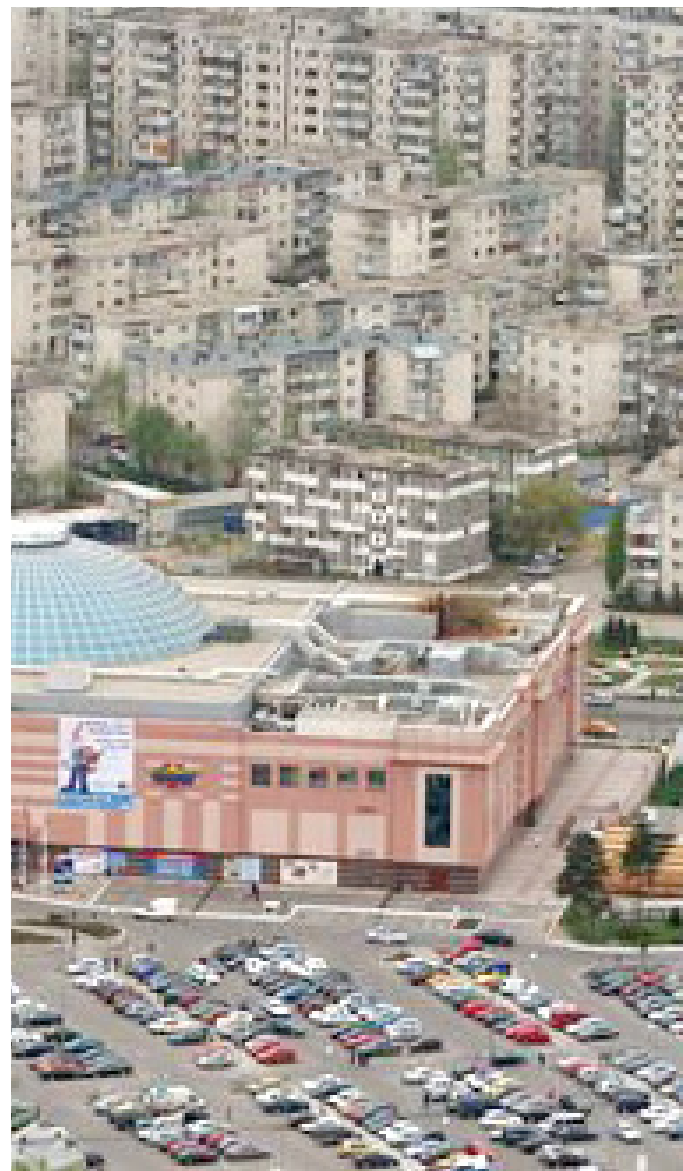


Abb.36: Umgang mit denkmalgeschütztem Bestand
 Abb.37: Shopping malls ersetzen Stadtteilzentren
 Abb.38: Besetztes Haus

EXKURS: ÖFFENTLICHER RAUM

Ein fragmentiertes Stadtgefüge verlässt sich auf die Qualität der öffentlichen Räume, um Kohärenz und Lesbarkeit zu entwickeln.

Das wahrscheinlich dramatischste Erbe des kommunistischen Regimes findet nur indirekt in der gebauten Umwelt Einzug, denn es ist primär in der Mentalität der Bewohner verankert. Diese Symptome findet man vor allem in der Struktur und Nutzung öffentlicher Räumen, da diese im totalitären System ihren demokratischen und somit partizipativen und inklusiven Charakter verloren. Als Ort politischer Macht ist dieser den Bewohnern nur unter strikter Kontrolle/Überwachung zugänglich soziale Interaktion wird in die private Sphäre vertrieben. Diese Tatsache konnte nach dem Fall des Kommunismus nicht einfach rückgängig gemacht werden,

da die Kultur der Öffentlichkeit in der Mentalität der Bevölkerung großteils verloren gegangen ist.

Trotz der gesteigerten gegenwärtigen Vitalität der öffentlichen Räume in Bukarest, ist diese eher auf die introvertierte Kultur der Privatheit zurückzuführen. Die öffentliche Sphäre ist zu einem Schlachtfeld privater Interessen geworden, während die Instrumente der Aushandlung zwischen öffentlich und privat (das soziale Know-how) immer schwächer wurden.

Einige Beispiele dieser Thematik reichen von der Magie der Shopping Malls als Ersatz für öffentliche Plätze bis Werbungen, die (sogar denkmalgeschützte) Fassaden zur Gänze bedecken.

Es gibt jedoch Hoffnung. In den vergangenen Jahren macht sich

eine Fülle an Mikrointerventionen, künstlerischen Interventionen und partizipativen Projekten bemerkbar, wodurch ein differenziertes Gefühl der Stadt erwächst.

Kenny Cupers und Markus Miessen beschäftigen sich mit den sogenannten „Spaces of uncertainty“ – vernachlässigten oder unbebauten Orten, überschüssigem Raum der Immobilienwirtschaft. Laut ihnen ist es an solchen Orten, die mittels ihrer ephemeren Natur Freiheiten konstituieren, eine neue Kultur der Öffentlichkeit zu entwickeln und entfalten.⁶⁷



Abb.39: Denkmalgeschützte Fassade hinter Werbeplakaten

⁶⁷ Kenny Cupers und Markus Miessen (2002) zitiert durch Petrescu, S. 211

TIPOLOGIEN UND AKZEPTANZ

Das kommunistische Programm der Urbanisierung hat in relativ kurzer Zeit umfangreiche graue Wohnquartiere zu den damals niedrigsten konstruktiven Standards in Europa verwirklicht. Dieser Prozess wurde in den 90er-Jahren abrupt abgebrochen, zeitgleich mit dem Übergang dieser öffentlichen Bauten in privaten Besitz. Die damaligen Mieter konnten die jeweiligen Wohnungen billig kaufen und sind somit für die Instandhaltung großer Volumen schlecht gebauter Häuser verantwortlich geworden.

Dieser Bestand hat ein Baualter das eine baldige Sanierungswelle erfordert. Die thermischen Sanierungen wurden von der Bevölkerung positiv aufgenommen, jedoch vor allem wegen der Gelegenheit sich von dem Grau der Fassaden zu verabschieden. Nicht nur die fehlende Auseinandersetzung mit der Qualität der ausgeführten Sanierungen deutet auf einen mangelhaften öffentli-

chen Diskurs hin, sondern auch die Entscheidungen bezüglich der Farbgebung. Das negative Image von Plattenbauten führt oftmals zu emotionaler anstatt fachlicher Beurteilung.

Im Laufe der Moskauer Kunstbiennale 2011, beschreibt der Rumänische Künstler Cosmin Nîjsui der Umgang mit dem „grauen Erbe“ folgendermaßen:

“Diese neue Ausstellung, “Coloring the Grey – State of mind“ ist ein Blick auf die Ost-Europäische Identität in Wandel. Um das Konzept der uniformierten, verlorenen, wiedergefundenen sowie neu konzipierten Identität gestalten sich in der zeitgenössischen rumänischen Kunst neue Züge nach 20 Jahre Wandel. So wie die Farben der Wohnbaufassaden oder die der öffentlichen Bauten, die Geis-

teszustände fangen ebenfalls an, aus der grauen Zone der Verwirrung und der Unentschlossenheit rauszukommen.“⁶⁸

Der Zustand der Plattenbauten wirft jedoch nicht nur Fragen ästhetischer Natur auf. Eine Auseinandersetzung mit Lebensdauer ist von äußerster Notwendigkeit, vor allem in Anbetracht ihres hohen Anteils am städtischen Wohnungsbestand. Die Garantiezeit liegt bei 50 Jahren, die Lebensdauer zwischen 80 und 100 Jahren. Neben den notwendigen Investitionen in thermische Sanierungen ist es wichtig eine Strategie zu finden, die sich frühzeitig mit dem sich anbahnenden Lebensende dieser Bauten beschäftigt und eine nachhaltige Lösung antizipiert.⁶⁹

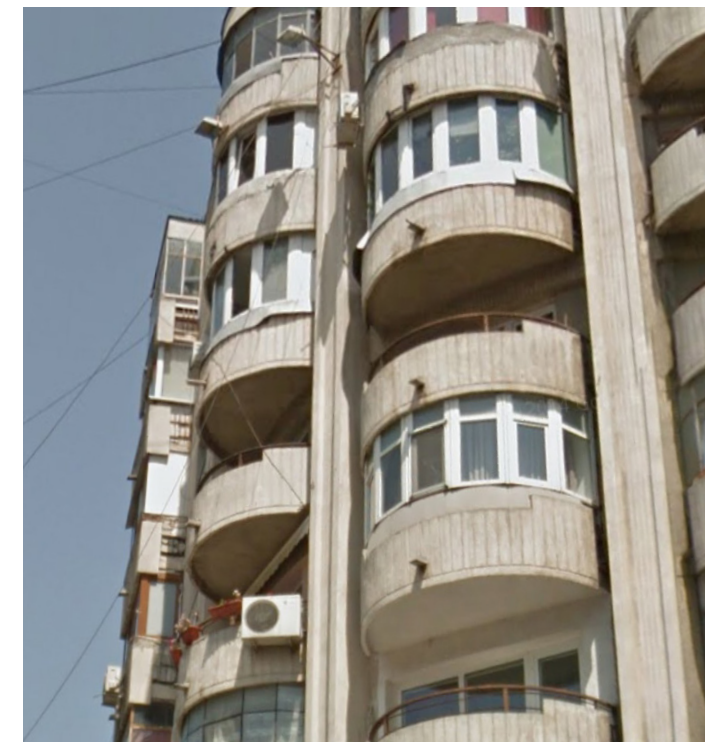


Abb.41: Fassadendetails im Plattenbau

⁶⁸ Nîjsui

⁶⁹ Schmoll, S. 543



Abb.42: Fassadengestaltung nach thermischer Sanierung im Nordbahnhofgebiet

Abb.43: Fassadengestaltung nach thermischer Sanierung

TRANSPARENZ

In seinem Buch „Transparente Stadt. Über Grenzen und Wohnen in Bukarest“ führt Ștefan Ghenciulescu den Begriff Transparenz ein, um die Realität des öffentlichen Raums in Bukarest zu beschreiben. In Anlehnung an die durch Rowe/Slutzky/Hoesli eingeführte Definition der virtuellen Transparenz, beschreibt er diese in Bezug auf das Stadtgefüge als eine Art der Organisation des Territoriums, in der Elemente unterschiedlicher Ordnungssysteme gleichzeitig wahrnehmbar sind (innen/außen, öffentlich/privat, städtebaulicher/architektonischer Maßstab).⁷⁰

In diesem Zusammenhang kommt Grenzen eine zusätzliche Bedeutung zu, da sie in dieser Ambiguität räumlichen Charakter annehmen. Grenzen werden zu Orten, Porosität entsteht. Diese Transparenz manifestiert sich auf drei Ebenen:

- Städtebau: Öffentlicher Raum erreicht unterschiedliche Privatheitsgrade durch räumliche Artikulationen (Säulengang, Nischen)
- Städtebau/Architektur: Die Anordnung der Bauten auf dem Bauplatz ergibt keine durchgehende Straßenfront, trennende Gärten als Vermittlungsräume zwischen Öffentlichkeit und Privatraum (Typologie des Waggonhauses mit Nachverdichtungen)
- Architektur: Ein sequenzierter Übergang von innen nach außen durch Porosität der Fassade (Auskragungen, Balkone, Loggien sowie Zierelemente)⁷¹

Die Entstehung dieser Ebenen führt der Autor auf die Schwäche des öffentlichen Raums zurück. Im Kommunismus waren zusätzliche Ebenen notwendig um sich von der starken staatlichen Über-

wachung im öffentlichen Raum zu distanzieren, während sie davor, typisch für eine balkanische Kultur, Symbol des gemischten Verlangens nach Individualität und Offenheit waren.

Dieser Verhandlungscharakter des öffentlichen Raumes hat seit der Revolution nachgelassen. Als Reaktion auf die traumatisierend erzwungene Kollektivierung ist ein Forum von Individualismus zu beobachten, der durch eine zunehmende Schließung und Introvertiertheit charakterisiert ist.⁷²

Es ist jedoch genau diese virtuelle Transparenz, die ein wesentliches Element der morphologischen Zusammensetzung Bukarests ist und der Stadt trotz massiver Maßstabssprünge und Vielfältigkeit architektonischer Stile Kohärenz und Homogenität verleiht.⁷³



Abb.44: Plastizität der Fassadengestaltung - Magheru Boulevard

⁷⁰ Ghenciulescu (2008), S. 53

⁷¹ Ghenciulescu (2008), S. 43

⁷² Ghenciulescu (2008), S. 114-115

⁷³ Ghenciulescu (2008), S. 104

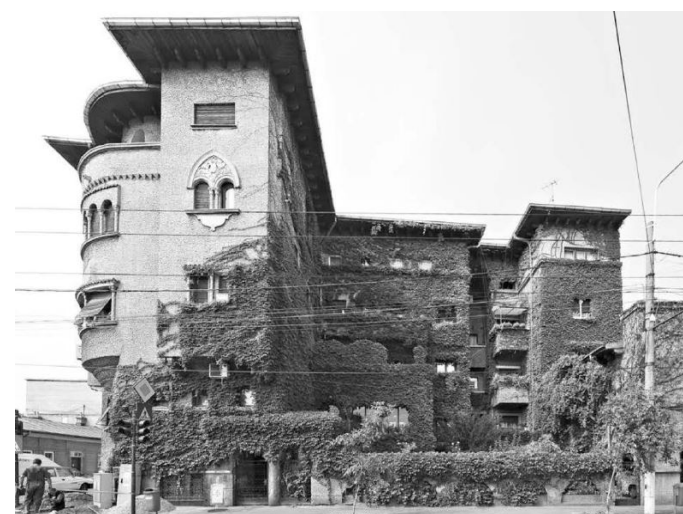


Abb.45: Luftaufnahme Waggonhäuser
 Abb.46: Abgestufter Übergang von Innen nach Außen
 Abb.47: Straßensbild mit Waggonhäuser

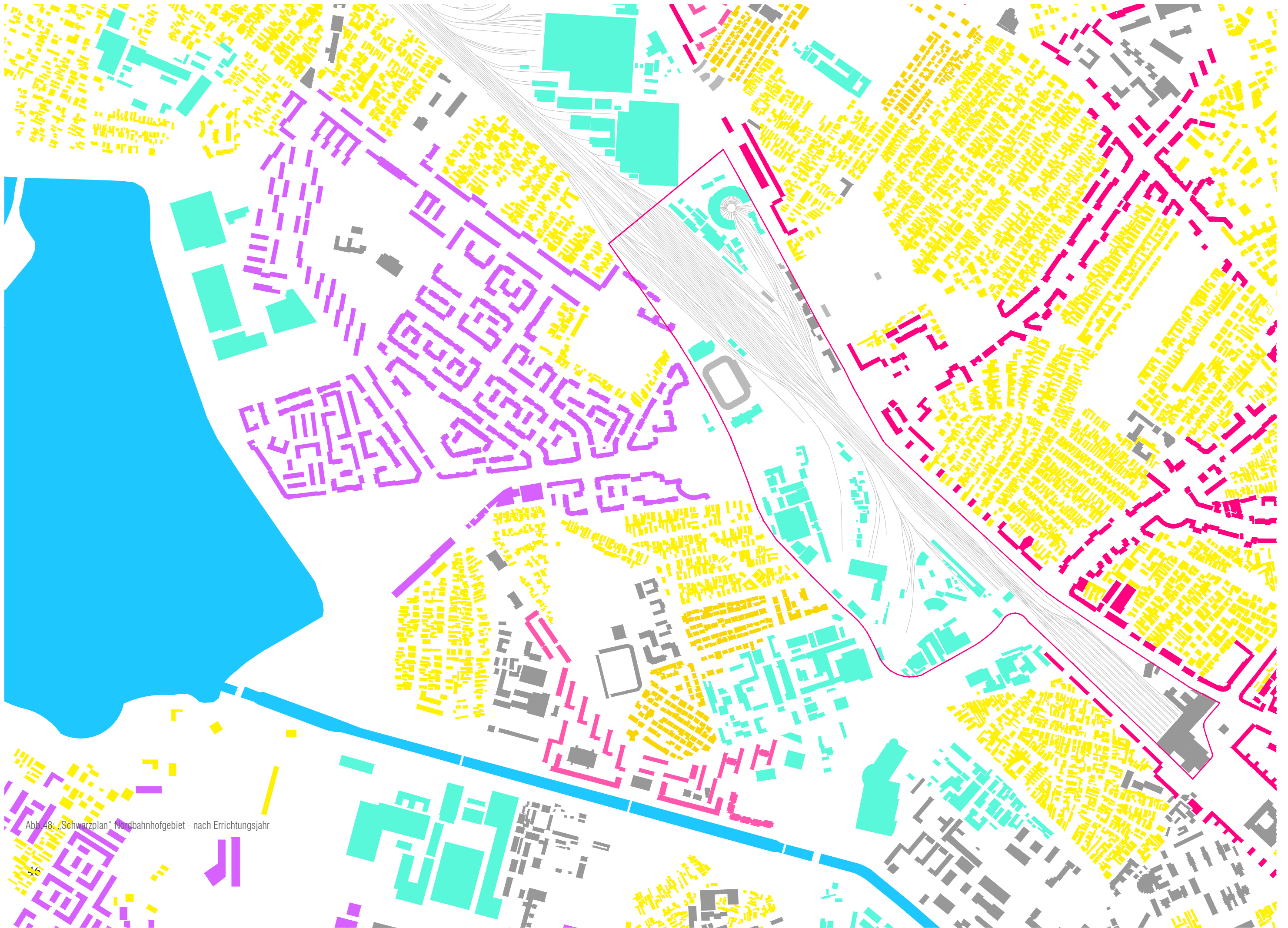
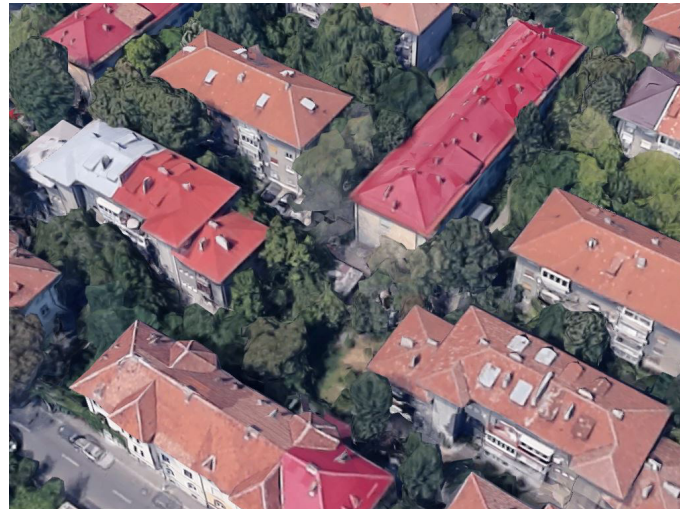


Abb. 48: „Schwarzplan“ Nordbahnhofgebiet - nach Errichtungsjahr



- Industrie (1880 - heute)
- Geplante Siedlungen (1912)
- Geplante Siedlungen (1940-50)
- Vorhangbauten (1960)
- Plattenbausiedlung 1980
- Sonstiges
- Niedrige Bebauung - Waggonhaustypologie (organisch entstanden, unterschiedliches Alter)

Abb.49: Luftaufnahmen verschiedener Bebauungstypologien

CONCLUSIO – POTENTIALE UND DEFIZITE – REVITALISIERUNG UND TRANSFORMATION

Die Modernisierung von Bahnhöfen hat in den vergangenen Jahren in Europa zum Freiwerden großflächiger Areale geführt. Zur Verbesserung des Eisenbahnnetzwerks wurden in Großstädten Bahnhöfe zentralisiert, und viele Kopfbahnhöfe zu Durchgangsbahnhöfen umgebaut. Dies stellte nicht nur eine Herausforderung aus infrastrukturtechnischer Sicht dar, sondern warf auch viele Fragen städtebaulicher Natur auf. Die Gleiskörper, die lange Zeit schwer zu überwindende Brüche in der Stadtstruktur darstellten, wurden plötzlich zu Spielfeldern von Planern und Bauträgern.

Da diese Flächen zu den letzten großen zusammenhängenden innerstädtischen/zentrumsnahen Entwicklungsflächen gehören, stellt sich die Frage nach ihrer Rolle im gegenwärtigen stadtplanerischen Diskurs. Bukarest weist einerseits eine fragmentierte Struktur auf, aber auch eine nach heutigen Standards sanierungsbedürftige Bausubstanz. Diese umfasst historische Bauten und den Großteil der Wohnbauten. In diesem Kontext bietet sich der Nordbahnhof als Labor für neue urbane Strategien an, die das Potential haben, sich auf die weitere Stadt übertragen zu lassen.

Phänomene wie Suburbanisierung, immobilienwirtschaftliche Spekulation und Privatisierung des öffentlichen Raums sowie der dringende Bedarf eines Ansatzes für den Umgang mit dem großen Bestand an Plattenbauten zählen zu den dringendsten Herausforderungen, vor welchen die Stadt steht.

Ein umsichtiges städtebauliches Konzept basiert auf der Findung eines Kompromisses zwischen Einfügung in die Stadt, Berücksichtigung des *genius loci* und Vermeidung zusätzlicher Fragmentierung einerseits und die Etablierung einer eigenen Identität andererseits.



STRATEGIE UND ENTWURF

„[...] dass es bei Strategien der Urbanisierung nie allein um das Verdichten der baulichen und räumlichen Strukturen gehen kann, sondern vor allem um das Verdichten individueller und kollektiver Bedeutungen und deren räumlichen Artikulationen gehen muss.“⁷⁴

„Die Stabilität eines Systems ruht in seiner Dynamik, in seiner Fähigkeit mit Bewegung, Veränderung, Unterschieden – mit einem Wort: Information – umzugehen...“⁷⁵

Wie in den vorherigen Kapiteln eingeleitet, stellt die Identifizierung mit der Stadt einen wesentlichen Baustein reflektierter und inklusiver Baukultur dar. Die politische Geschichte Rumäniens und Bukarests hat einen Mentalitätsbruch verursacht und zu einer Entfremdung der Bewohner von der Stadt, die sie bewohnen, geführt.

Eines der Ziele dieser Arbeit ist die Wiederherstellung der Lesbarkeit von Bausubstanz. Die Identifizierung und Neuinterpretation räumlicher Aspekte, die trotz Heterogenität der baulichen Struktur eine intrinsische Kontinuität besitzen, bieten einen sanften/symbolischen Bezug zwischen Alt und Neu, ohne die Eigenständigkeit des Neuen einzuschränken.

Die im zweiten Kapitel formulierten Ziele sollen Ansätze bieten, wie die neue Entwicklung am Nordbahnhof sich nicht nur räumlich, sondern auch programmatisch in die Stadt einfügt. Ein paar Schlüsselfunktionen stellen eine Strategie für die langfristige Entwicklung des Gebiets dar, aber vor allem auch für dessen Einfügung in einen komplexen sozialen Kontext, um Phänomenen wie Gentrifizierung entgegenzuwirken.

Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft werden durch eine neue Entwicklung am Standort eng miteinander verflochten. Neben der Herausforderung, einen Bahnhofumbau bei laufendem Bahnbetrieb zu ermöglichen, stehen auch andere: Das neue Stadtviertel muss sich in ein Gebiet mit einer vielschichtigen Geschichte einfügen und an vergangene sowie gegenwärtige Identitäten anknüpfen und somit für eine Kontinuität des Narratives sorgen.

Abb.50: Luftaufnahme Nordbahnhofgebiet

⁷⁴ Raith, S. 96

⁷⁵ Kwinter (1994), S. 92 zitiert durch Raith, S. 96

AKTIVIERUNG BESTAND

PHASEN DER TRANSFORMATION

Eine kurze Betrachtung des Bestands und der nahen Umgebung liefert erste Potentiale. Ein leerstehender Turm am Gelände, der zu einem Aussichtsturm umfunktioniert werden kann, bietet die Möglichkeit einer Betrachtung des Areals aus der Vogelperspektive – nicht nur für die Dauer der Baustelle, sondern auch danach.

Die ebenfalls leerstehende Bierfabrik stellt ein weiteres unbenutztes Potential des Gebiets dar. Trotz Denkmalschutz befindet sich die 1869 gebaute Art Nouveau-Fabrikanlage in einem sehr schlechten Zustand. Die Entwicklung der Industrie in der Umgebung ist stark mit der Einführung der Eisenbahn verbunden. Die prioritäre Renovierung der Fabrikanlage und der Umbau dieser zu einem Kulturzentrum liefern den Ausgangspunkt für einen Prozess der Vermittlung und Kommunikation. Die Renovierung stellt somit in der Bebauung eine Brücke zwischen Alt und Neu dar und die Bespielung dieser als Ort der Partizipation bedeutet eine soziale Brücke. Die Anlage wird Mittelpunkt des Planungsprozesses und Austauschort für AnrainerInnen, StadtbewohnerInnen, PlanerInnen, PolitikerInnen und InvestorenInnen.

Die Bestandsgebäude am Gelände, die vorwiegend dem Bahnbetrieb zuzuordnen sind, werden für die Dauer der Baustelle für Lagerungszwecke udgl. umfunktioniert und erst in den späteren Phasen abgetragen. Ein Teil des Geländes zeichnet sich durch seine funktionierenden Nutzungen (Betriebe und ein Gymnasium) und erhaltenswerte Bausubstanz aus. Da sich diese um den Aussichtsturm konzentrieren, werden sie in einer ersten Phase behalten und können Gegenstand einer späteren Umstrukturierung sein.

Die Umsiedlung des Bahnhofs wird abschnittsweise ausgeführt. Ein provisorisches Bahnhofsgebäude entlang des Gleiskörpers wird errichtet und dessen Fertigstellung stellt den Zeitpunkt für den Abbruch der Gleise am Gelände dar. Das neue Bahnhofsgebäude kann somit an der neuen Position errichtet und an angrenzende U-Bahn-Linien angebunden werden.

Die Schaffung dieser Verkehrs- und Sozialinfrastruktur stellt die Ausgangslage des Projekts dar. Die folgende Grafik beschreibt die Projektphasen.

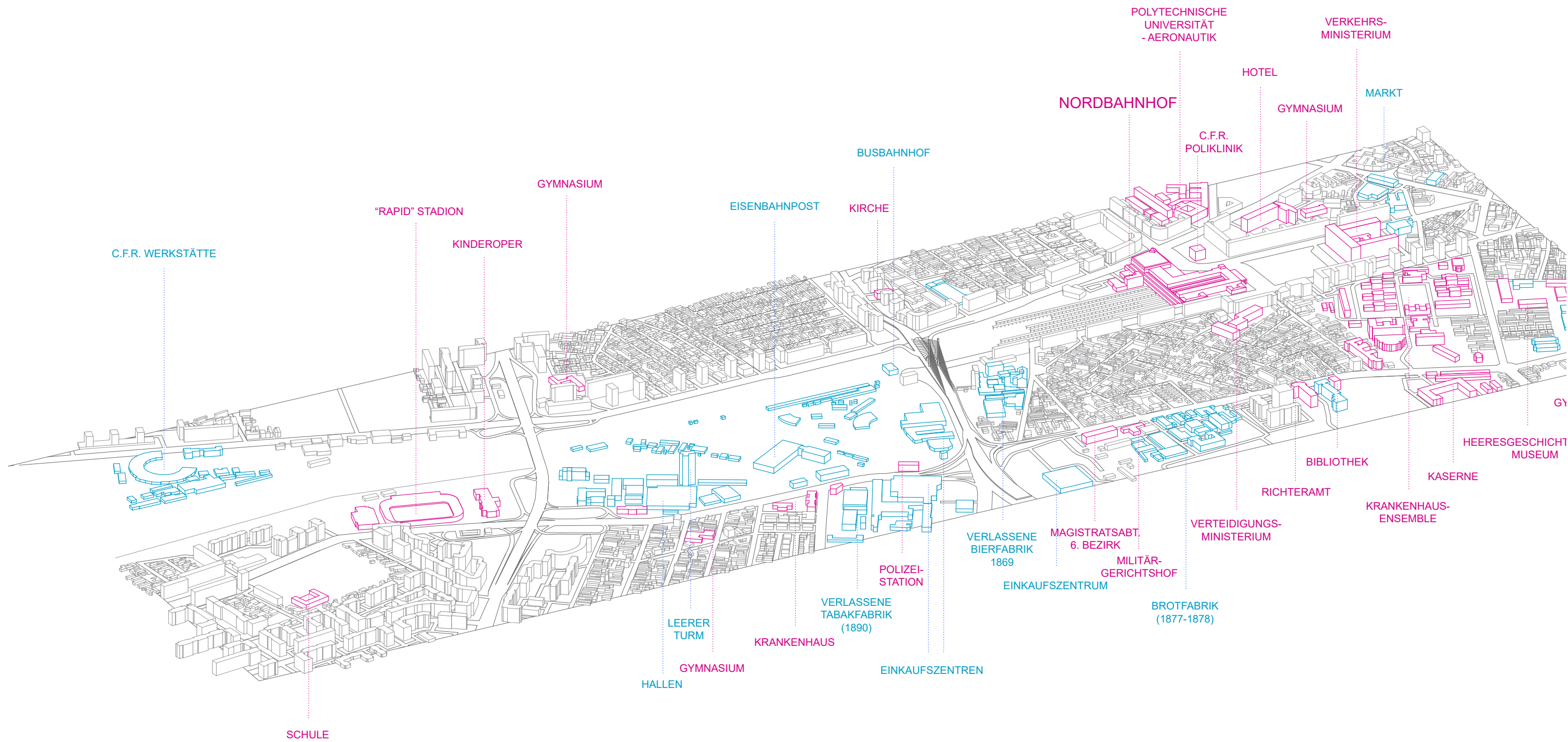
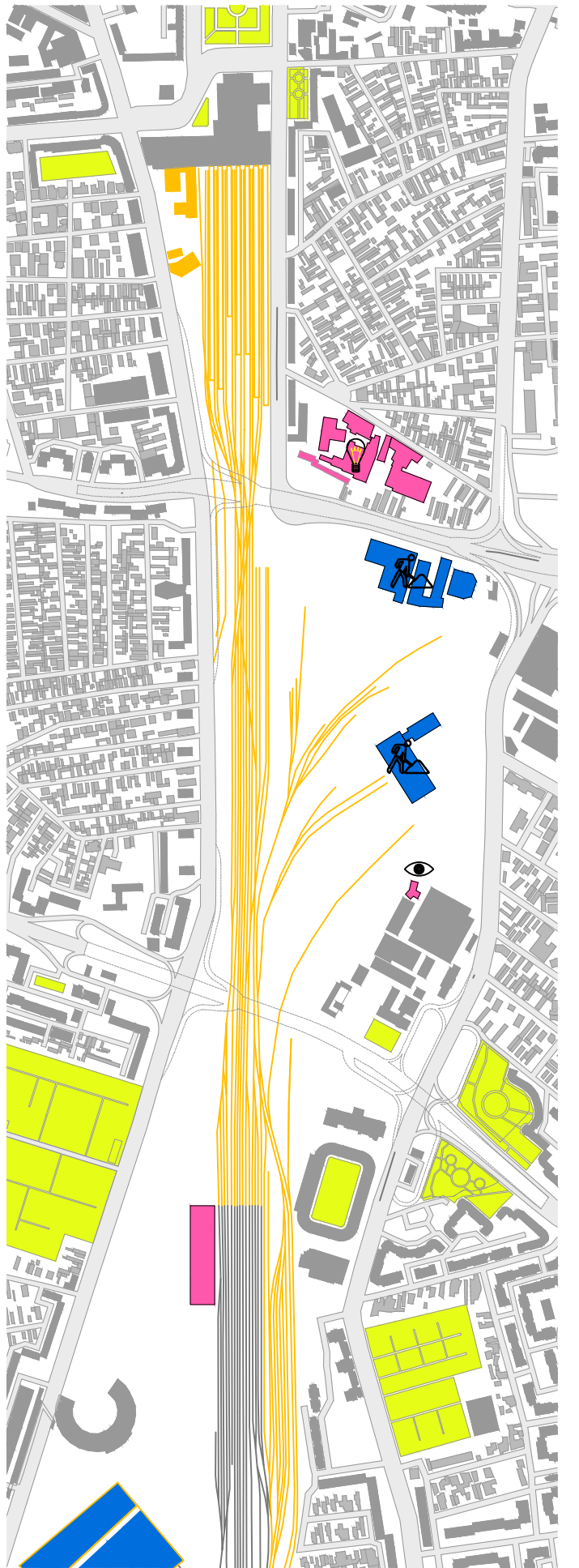
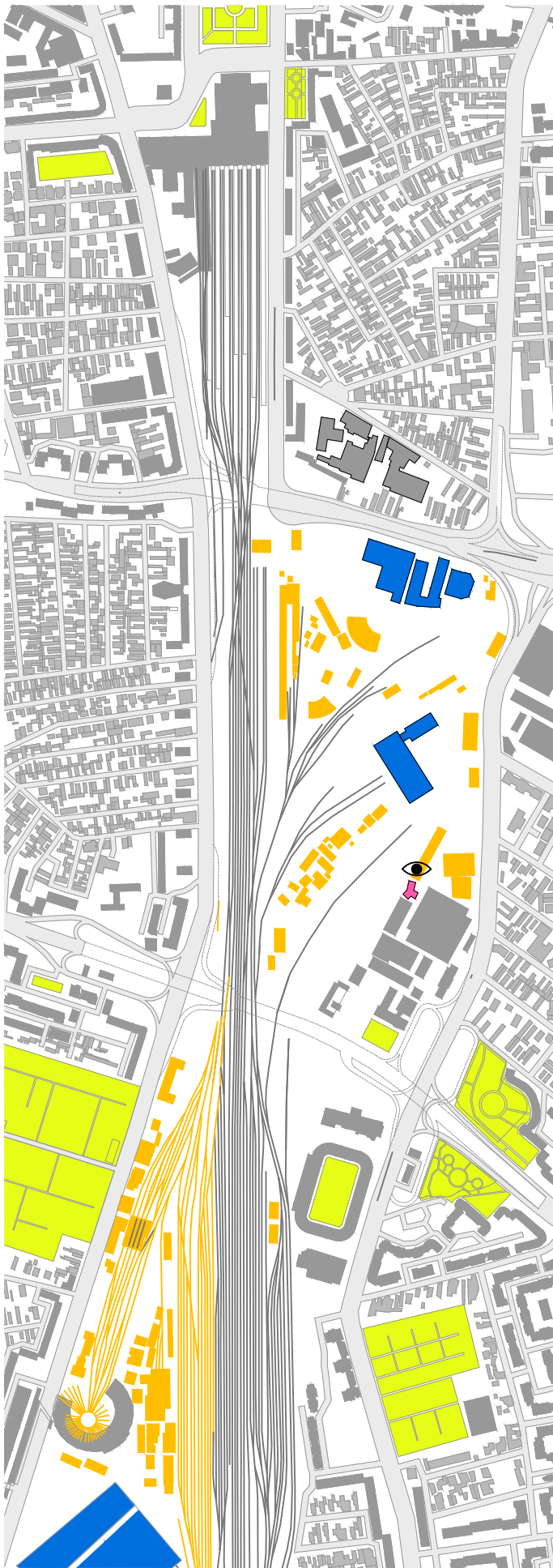
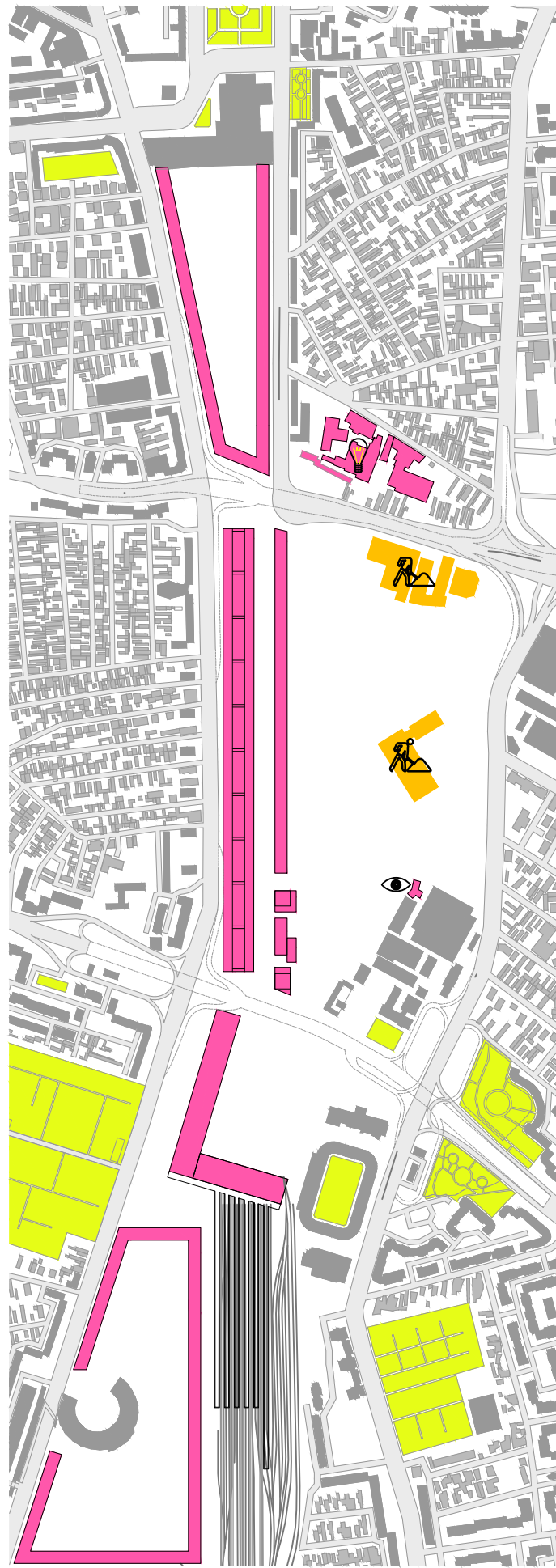
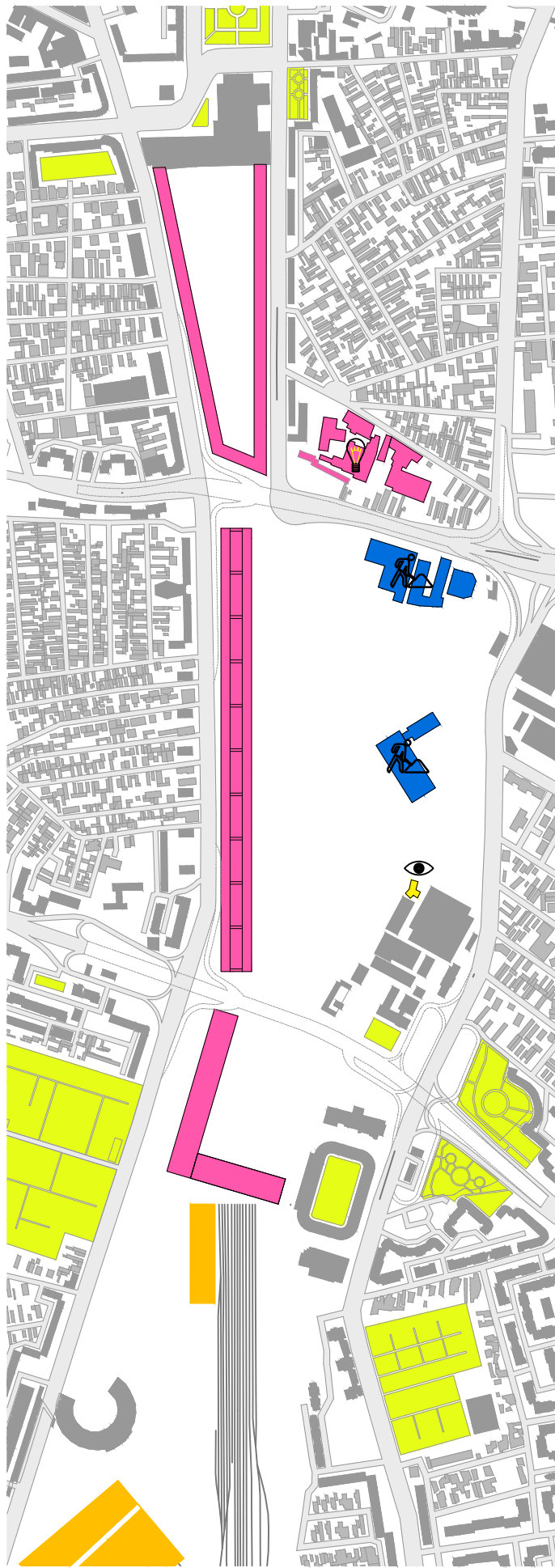


Abb.51: Bestehende Nutzungen im Nordbahnhofgebiet

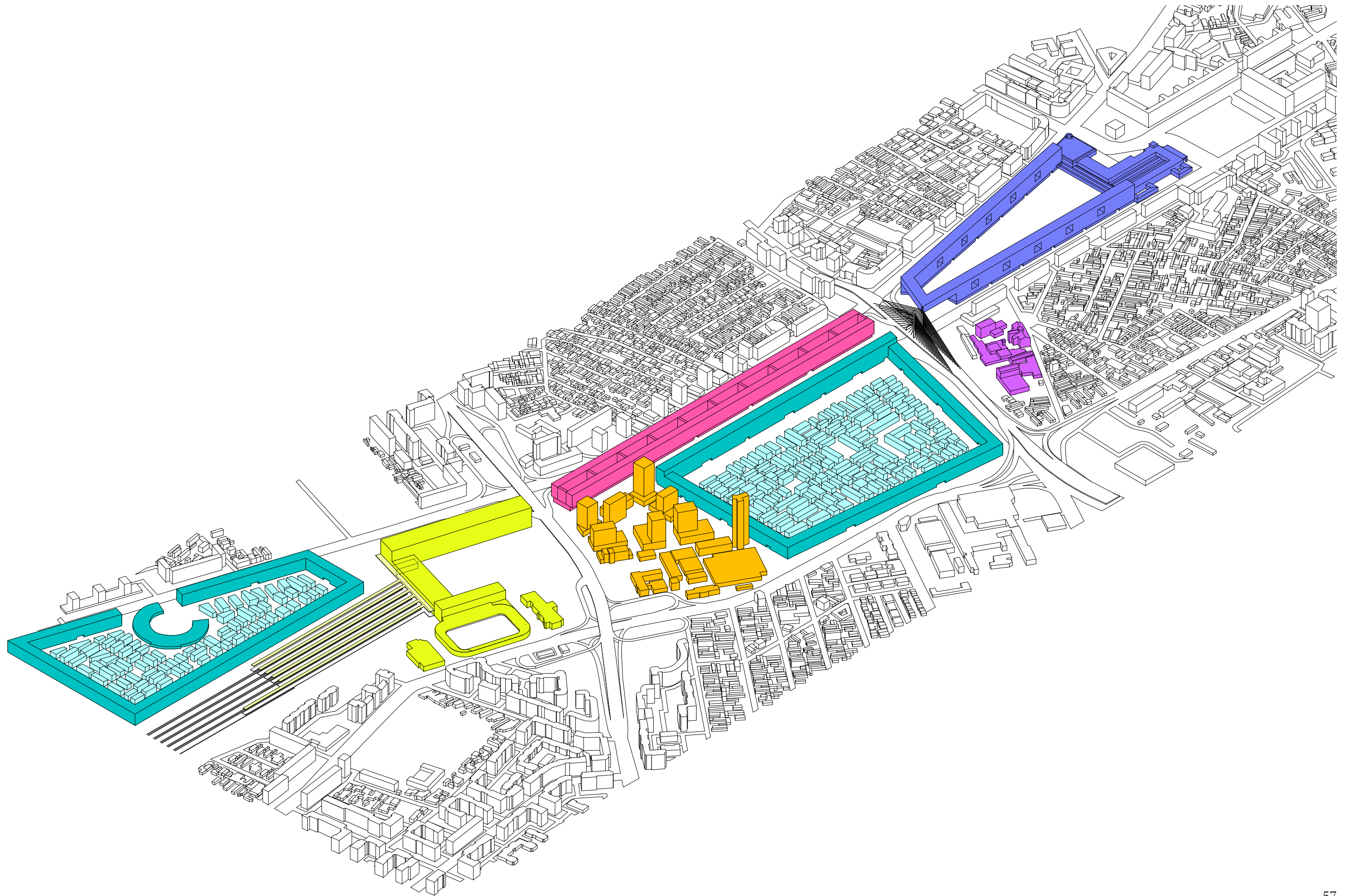




ENTWURF

“We have no choice but to build a new kind of society — a society that is postmodern, yes, but one that articulates new “connectivist” principles, combining the wisdom of history and of traditional cultures with the latest insights of science and mathematics. The central idea of connectivity — which opposes geometrical oversimplification — is a defining trait of good structure and good architecture. This ties in to the idea of a network, a connective structure that is the antithesis of simple abstractions. Connectivity is the result of new geometrical insights into fractal structure, iterative processes, emergent properties, etc. Natural and biological structures arise from the complex interaction of many elements on different scales (both smaller and larger).” ⁷⁶

⁷⁶ Salingaros (2006), S. 178



GLIEDERUNG DES GEBIETS

ALT UND NEU

Die Verlegung des Bahnhofs führt nicht nur zur Freimachung des Areal, sondern auch zur Schaffung einer räumlichen Spannung/ Artikulation zum alten Bahnhof. Die Strecke ist durch zwei Brücken in drei unterschiedliche Teile gegliedert. Die Brücken sind nicht als Trennung, sondern als Elemente, die den räumlichen Zusammenhang des Baugebiets ermöglichen, zu betrachten.

Die Reise beginnt auf dem neu gewonnenen Vorplatz des Bahnhofs, der durch die zwei angrenzenden Baukörper definiert wird. Die geteilte Bespielung des Platzes durch Eisenbahnreisende und Besucher des Stadions und des Sportzentrums sorgt für eine konstante und hohe Frequentierung und trägt zur Dynamik des Ortes bei.

Der zweite Teil des Gebiets erstreckt sich zwischen den zwei Brücken in Form einer Promenade. Die Proportionen der Straße sowie die intensiven öffentlichen Nutzungen im Erdgeschoß (zusätzlich bedingt durch die hohe Dichte der Bebauung) verleihen dem Raum urbanen Charakter. Als Vermittler zwischen altem neuem Bahnhof sowie Anfang einer Reise ins Zentrum erhält er besondere Bedeutung.

Während auf einer Seite die Promenade durch einen langen, strengen Baukörper begrenzt ist, wird die andere Seite durch die Kante eines Blocks gebildet. Der Strenge des Rahmens steht die Heterogenität der Füllung gegenüber. Die vorwiegende Wohnnutzung des Blockinneren entfaltet sich in einem organischen Straßensystem. Die hohe Dichte bei begrenzter Höhe der Bauten und die Wiederbelebung der historischen Typologie der Waggonhäuser mit trennenden Gärten stellen eine Alternative zur Entwicklung in die Höhe und eine Rückkehr zu einem menschlicheren Maßstab dar.

Der dritte und somit letzte Teil der Sequenz wird durch einen geschlossenen Hof um den alten Bahnhof gebildet. Der Bahnhof

übernimmt eine neue Funktion als Verkehrsmuseum und legt den Grundstein für die vorwiegend kulturelle Nutzung der anschließenden Bauten. Eine Passage verbindet den Kulturhof mit der alten Fabrikanlage, die als Inkubator für Projekte dient. Räume für temporäre Nutzung ermöglichen eine dynamische Bespielung des Hofes, der ebenfalls als Bühne für Veranstaltungen und Versammlungen dient.

Die Porosität des Erdgeschoßes und der öffentliche Charakter der Nutzungen tragen zur Erhöhung der Transparenz des neuen urbanen Gefüges bei. Das fußgängerfreundliche Umfeld lädt zur Durchquerung und Erforschung ein, während die Vielfalt der öffentlichen Räume/Freiräume das Verweilen fördert.

Diese Sequenz von Raumkonfigurationen trägt zum Abwechslungsreichtum des Gebiets bei. Es bildet ein stabiles Gerüst aus nutzungsneutralen baulichen Strukturen und punktuellen programmatischen Akzenten, die Ausstrahlungskraft haben.

VERKEHR

Parkplätze – Die Mitbenutzung der Parkplätze in den Tiefgaragen durch AnrainerInnen sowie Arbeitnehmer beziehungsweise Reisende führt zu einer wirtschaftlichen Nutzung. Die unterschiedlichen Tagesabläufe der Fahrer erlauben eine komplementäre Nutzung der Parkplätze im Untergrund und befreit relevante Flächen an der Oberfläche.



Abb.54: Gebäude des Nordbahnhofs um 1905
 Abb.55: Gebäude des Nordbahnhofs (Zubau aus 1934)

INNOVATION HUB

Die Bierfabrik entstand 1869 und weist Elemente von Art déco und eklektischer Architektur auf. Trotz Denkmalschutz wurde die Anlage seit ihrer Auflassung sequenziell abgetragen und befindet sich gegenwärtig in kritischem Zustand.⁷⁷

In vergangenen Jahren kann in Bukarest ein gesteigertes Interesse für die Reaktivierung verlassener Industriebauten beobachtet werden. Meist aufgrund von privaten Initiativen und dem Einsatz von verschiedenen NGOs wurden bereits mehrere Bauten revitalisiert und zu kulturellen Zwecken umgebaut.⁷⁸

Die Sanierung der Anlage stößt den Planungsprozess des neuen Stadtteils an. In der ersten Phase widmet sich die Anlage dem zukünftigen Stadtteil und städtebaulichen Themen und wird zu einer physischen Plattform für Partizipation und Information. Sie fungiert schon vor Beginn der Planung als Ort der Vermittlung zwischen Anrainern, Planern, Investoren und Verwaltung.

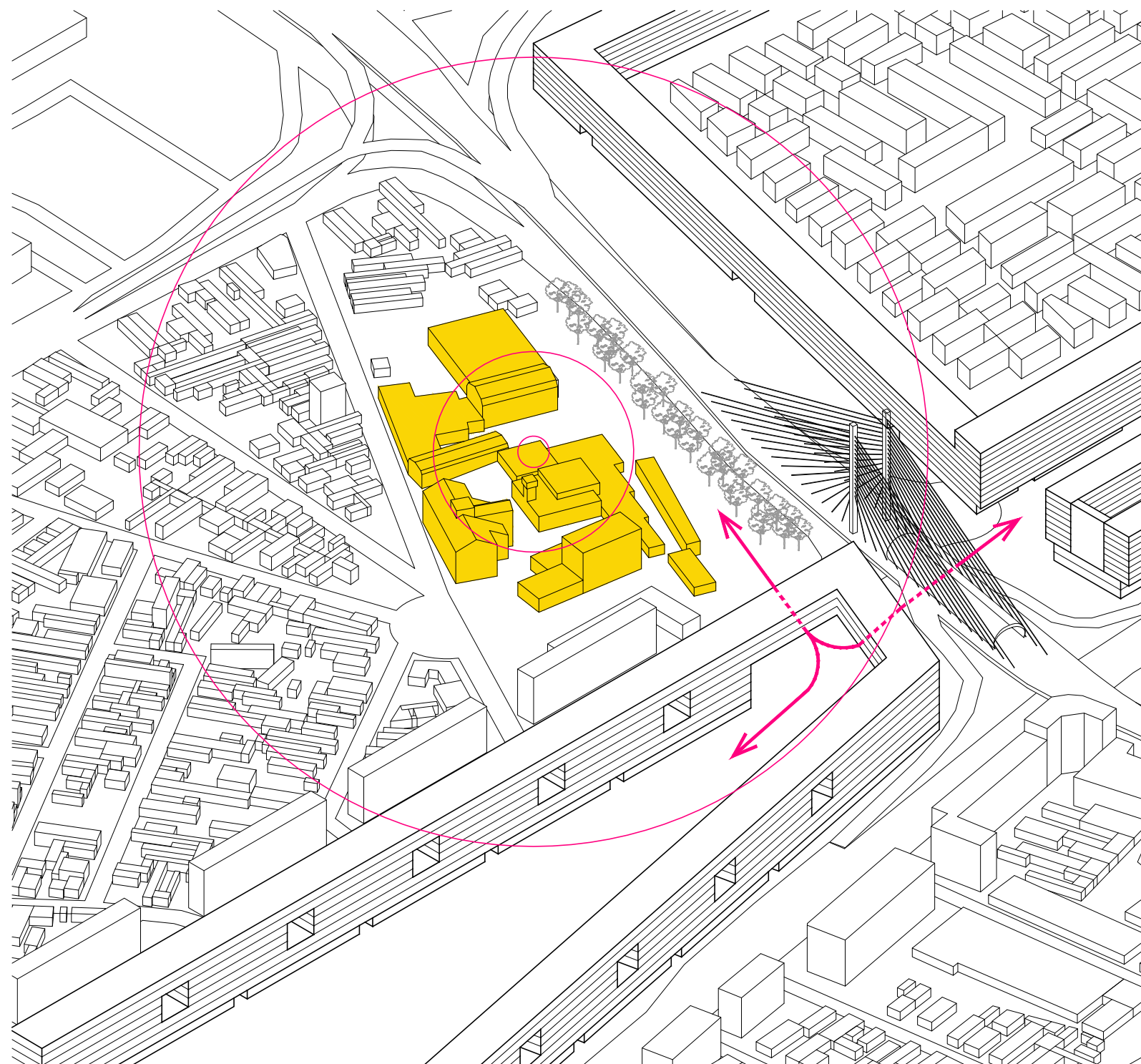
Eine laufende Ausstellung informiert das Publikum über das Bauvorhaben und die Benutzung des Aussichtsturms bietet einen Blick über das Gelände. In Zusammenarbeit mit lokalen NGOs und Institutionen wird eine Beziehung zur Umgebung aufgebaut. Über Workshops und weitere interaktive Formate wird ein Bewusstsein geschaffen sowie eine gemeinsame Sprache entwickelt, um lokale Defizite und Potentiale zu identifizieren. Im Zuge dessen wird die anzustrebende Nutzungsmischung erarbeitet und Kanäle für die laufende Überprüfung und Regulierung dieser Zusammensetzung etabliert. Dieser Prozess soll auch sozialen Minderheiten eine Stimme geben und gemeinsam Lösungen für einen inklusiven Stadtteil erarbeiten.

In einer späteren Phase, nach Fertigstellung des Quartiers, kann die Anlage ausgebaut werden und weitere Funktionen übernehmen. Das Hauptziel bleibt jedoch die Ermächtigung von benachteiligten Bevölkerungsgruppen.



⁷⁷ Mihalache

⁷⁸ ARCUB, Seite 46



 UMBAU DES BESTANDS

BAHNHOF UND SPORTZENTRUM

BAHNHOF

Der Bahnhof bewahrt die Typologie des Kopfbahnhofs. Er besteht aus einem länglichen Baukörper, der sich einerseits quer über den Gleiskörper erstreckt und sich andererseits zum Bahnhofsvorplatz öffnet.

Die zehn Meter hohe Empfangshalle wird möglichst transparent gebaut, um den Bezug zur Stadt zu betonen. Es wird bewusst auf ein größeres Volumen verzichtet, um kommerzielle Nutzung innerhalb des Bahnhofs einzuschränken und dessen öffentlichen Charakter zu bewahren.

Der Reisende wird somit eingeladen, sich auf den Weg in die Stadt zu machen. Der große Vorplatz mit Gastronomieangeboten, relevanten Dienstleistungen und urbaner Möblierung stellt die erste Begegnung mit der Stadt dar, bietet aber auch die Gelegenheit an, zu verweilen und sich zu orientieren.

Der Umbau des Bahnhofs zeigt auch Potential bezüglich städtischer Mobilität. Die gute Anbindung an das öffentliche Netzwerk (zwei U-Bahnlinien sowie weitere öffentliche Verkehrsmittel) erfüllt die Voraussetzung für die Schaffung eines intermodalen Knotens. Der Bahnhofplatz kommuniziert im Erdgeschoß mit einem zweiten Platz, der mit dem Individualverkehr kompatibel ist. Von

hier kann die Weiterreise mit Fahrrad oder Taxi erfolgen. Die Tiefgarage bietet Parkmöglichkeiten für das eigene Auto oder Fahrzeuge eines Carsharing-Systems.

Der Bahnhofplatz wird räumlich durch das Bahnhofsgebäude und zwei angrenzende höhere Bauten, die die Fläche ebenfalls vom Verkehrslärm abschirmen und für eine angenehme Atmosphäre sorgen, definiert. Die fehlenden Kanten werden formal durch die Brücke und seitlich von einer scharfen Baumreihe übernommen. Die quadratische Form des Platzes fasst eine Fläche von 35.000m².

Eine angemessene Gestaltung der Flächen unter der Brücke macht diese zu einem Anziehungspunkt und lenkt die Fußgänger in das angrenzende Areal. Elemente der Straßenkunst sowie ein attraktives Lichtkonzept transformieren den Nicht-Ort zu einem Erlebnisraum.

SPORTZENTRUM

Unmittelbar am Baugelände befindet sich das Giuleşti Stadion. Dieses wurde am jetzigen Standort 1939 eingeweiht, anlässlich des 70jährigen Jubiläums der ersten Zugfahrt in Rumänien. FC Rapid Bukarest, die Fußballmannschaft der Eisenbahngesellschaft, wurde bald ein Symbol der Arbeiterklasse und des Stadt-

teils. Eine Legende besagt sogar, dass die burgunderroten Trikots der Spieler aus dem Stoff der Vorhänge der Schnellzüge (auf Rumänisch sogenannte Rapid-Züge) entstanden sind.⁷⁹

Die Jahre seit der Revolution haben einen Abbau beziehungsweise eine Degradierung der Sportinfrastruktur mit sich gebracht.⁸⁰ Bukarest soll 2020 vier Spiele der Europameisterschaft veranstalten, wofür das Stadion in den nächsten Jahren renoviert und dessen Kapazität auf 18.000 Plätze erhöht wird. Außerdem soll der Bau weitere Funktionen erhalten, wie ein Konferenzzentrum und Einrichtungen für weitere Sportarten.⁸¹

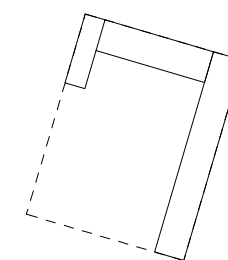
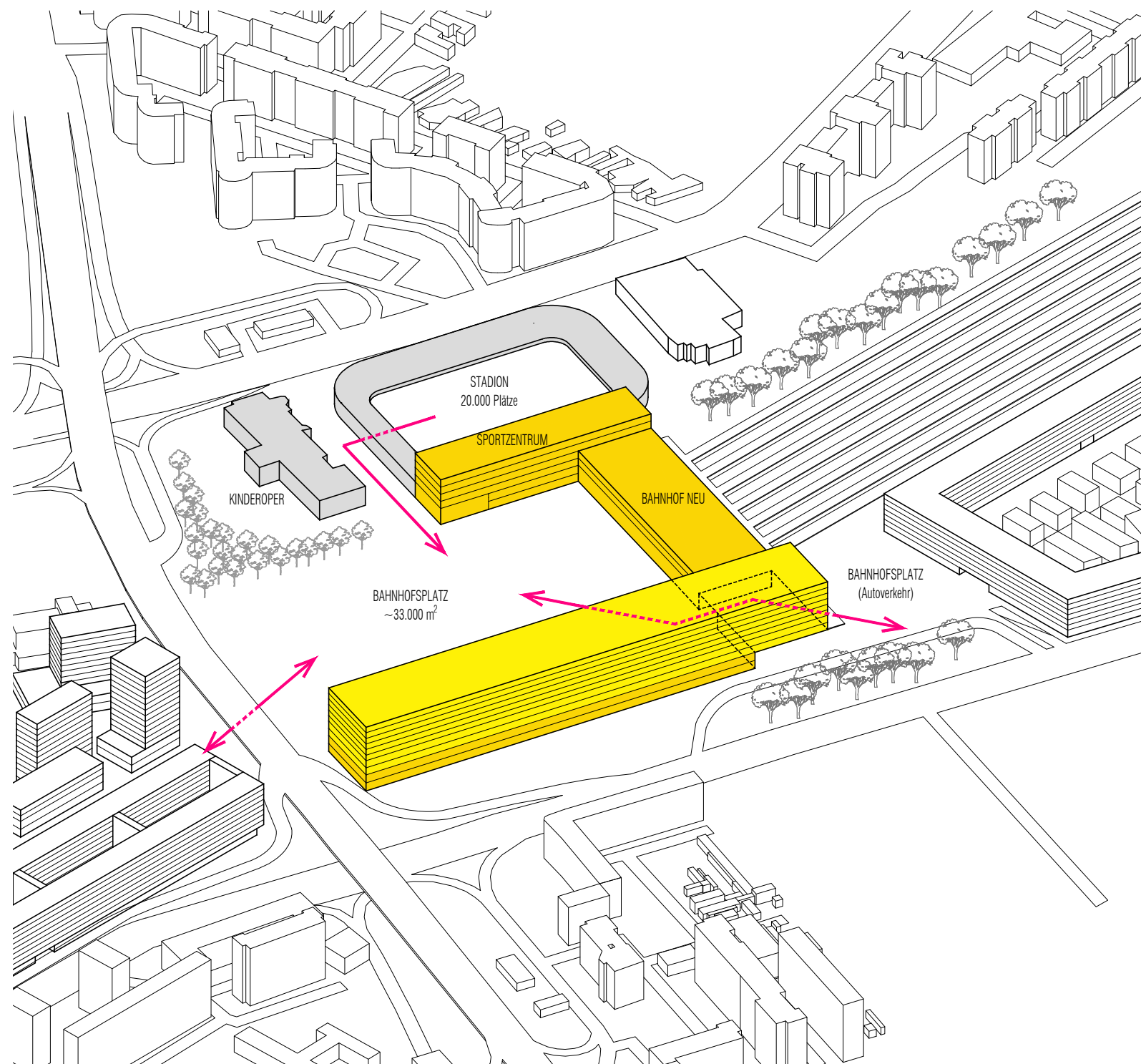
Der vorliegende Entwurf sieht den Ausbau des Stadions um einen höheren, repräsentativen Baukörper vor, der sich zum Bahnhofplatz orientiert. Diese Orientierung fördert die funktionale Teilung des Platzes und integriert das Stadion in das städtische Gefüge. Die zeitlich differenzierten Nutzungsmuster der zwei Einrichtungen, Bahnhof und Stadion, ermöglichen eine optimale Nutzung des Platzes und dessen Infrastruktur.

Weitere Einrichtungen des neuen Sportzentrums dehnen sich entlang der Bahntrasse zu einem Sportquartier aus, trennen sich jedoch durch eine intensive Bepflanzung davon.

⁷⁹ Tönase

⁸⁰ PMB, 2011, S. 166

⁸¹ 1923



BGF: 145.111 m²
 Bauplatz: 57.000 m²
 GFZ : 2,55

- FUNKTIONSMISCHUNG**
 (nutzungsneutrale Grundrisse, Wohnen und Arbeit, emissionsfreie Produktion)
- STRASSENRAUM BEZOGENE FUNKTIONEN**
 (öffentliche Einrichtungen, Gewerbe, Gastronomie)
- BESTAND**
 (integriert)

PROMENADE

Die ostentativen Qualitäten der Brücken bereichern die Promenade, womit diesen eine Funktion als urban-partizipative Orte der Begegnung zukommen kann. Mit den Zugängen, gerahmt durch die zwei Brücken, zeichnet sich die Promenade als urbanes Rückgrat des Quartiers aus. Die Verbindungsstraße zwischen den zwei großzügigen Plätzen ist exklusiv dem Fußgängerverkehr gewidmet.

Die großzügigen Flächen im Erdgeschoß beziehungsweise Sockelbereich werden vorwiegend dem Einzelhandel und der Gastronomie gewidmet, als Alternative zu den üblichen, reichlich vorhandenen Einkaufszentren. Die angrenzenden Baukörper experimentieren mit baulichen Maßnahmen wie Auskragungen, Passagen und Arkaden, um einen vor Klimabedingungen geschützten Außenraum zu schaffen und somit die Attraktivität des Standorts zu steigern. Die Öffentlichkeit der Straße wirkt (im Vergleich zum privatisierten Innenraum der Shopping Malls) auf den inklusiven und demokratischen Charakter der Promenade positiv.

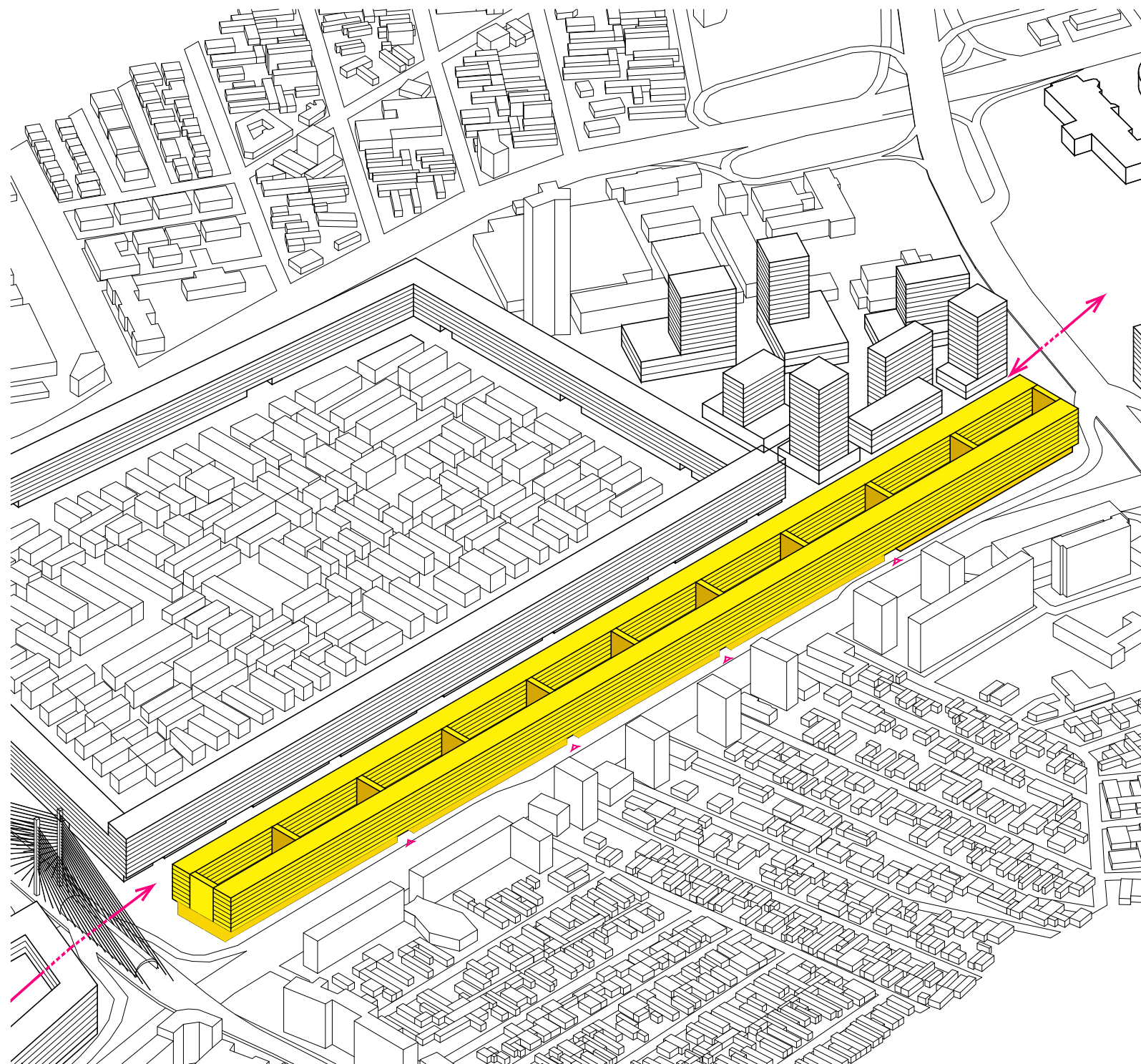
Der Riegel entlang der stark befahrenen Calea Griviței im Norden schirmt die Promenade und das Areal von Verkehrslärm ab. Der 700m lange, zweihüftige Baukörper zeichnet sich durch seinen zweigeschoßigen Sockelbereich mit überdurchschnittlich hohen Räumen aus. Die dadurch entstandene etwa 45.000m² Bruttogeschossfläche, die ebenfalls eine gute Anbindung für Anlieferungszwecke aufweist, eignet sich somit für kommerzielle Nutzungen.

Der Sockel stellt die Verbindung zwischen dem neuen Quartier und seiner Umgebung dar. Vier großdimensionierte Passagen durchdringen den Bau in regelmäßigen Abständen und sorgen für dessen Porosität.

Der südliche Abschluss der Promenade wird durch die Kante des Wohnhofs gebildet. Die Auskragung der oberen Geschoße bildet wieder einen geschützten Gang entlang der Fassade. Das hohe

Erdgeschoß eignet sich für öffentliche Funktionen, die zusätzlich die Möglichkeit haben, sich in den Grünraum an der Innenseite des Hofes auszudehnen. Die Verbindung zwischen Blockinnerem und Straße ist durch mehrere Durchgänge gewährleistet.

Eine Baumreihe sowie urbane Möblierung erhöhen zusätzlich die Aufenthaltsqualität der Straße und machen diese zu einem Austauschort für unterschiedliche Benutzergruppen.



BGF (neu)	227.667 m ²
Bauplatz	61.000 m ²
GFZ (neu)	3.73

- FUNKTIONSMISCHUNG**
(nutzungsneutrale Grundrisse, Wohnen und Arbeit, emissionsfreie Produktion)
- STRASSENRAUM BEZOGENE FUNKTIONEN**
(öffentliche Einrichtungen, Gewerbe, Gastronomie)

BAHNHOF ZU KULTUR-HOF

Der ursprüngliche Nordbahnhof wurde 1972 eingeweiht. Das Gebäude wurde sukzessiv 1890 und 1932 ausgebaut und ist derzeit eine Mischung aus neoklassizistischen und Art-Deco Elementen, die unter Denkmalschutz steht.⁸²

Um den Bahnhof entsteht ein Hof, in dem sich vermehrt Räumlichkeiten für Kunst und Kultur befinden. Die intensive Nutzung dieser Einrichtungen und eine optimale Mischung aus permanenten und temporären Nutzungen führt zu Synergieeffekten aber auch zu einem Prozess der Selbstregulation. Der Hof steht im engen Zusammenhang mit dem anschließenden Innovation Hub (Umnutzung der Bierfabrik), der als Inkubator für künftige Projekte agiert. Partizipativ entstandene Initiativen finden im Anschluss Zugang zu einer erhöhten Sichtbarkeit, indem sie die Räumlichkeiten des Kulturhofs temporär bespielen und sich eventuell auch zu Permanenzen entwickeln.

Das Bahnhofsgebäude selbst soll künftig das Verkehrsmuseum unterbringen, das sich gerade unterdimensioniert am Gelände befindet. Es besteht ebenfalls Synergiepotential durch die benachbarte Polytechnische Universität sowie die Abteilung für Luft- und Raumfahrt.

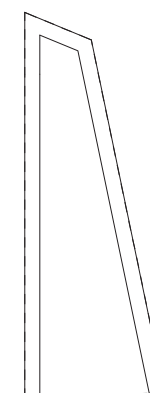
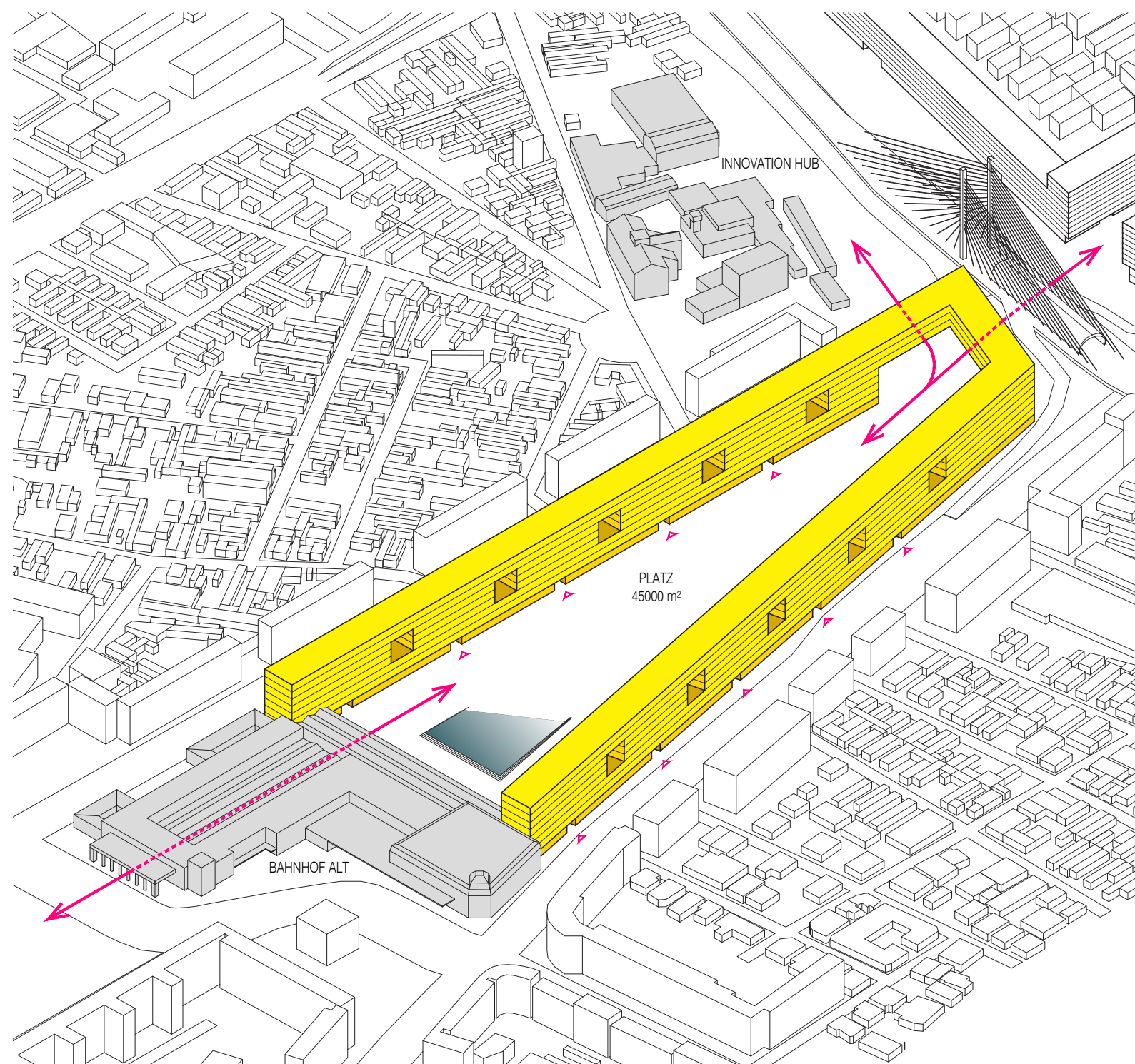
Die Randbebauung umschließt eine Fläche von 45.000m². Der Hof hat einen geschlossenen Charakter, der jedoch im Erdgeschoß durch die vielen Durchgänge eine Porosität aufweist und sich zur Nachbarschaft öffnet. An den zwei kürzeren Seiten bekommt er eine besondere Ausformulierung als Eingangssituation. Die bestehende Halle des Bahnhofs wird als öffentliche Passage gestaltet. Der alte Bahnhof wird zum monumentalen Eingang in einen neuen Stadtteil beziehungsweise vom Bahnhofsgebiet aus Tor in die Stadt. Die gegenüberliegende Seite des Hofes besteht aus einer geräumigen Öffnung in den unteren Ebenen, welche in den oberen Geschoßen durch ein auskragendes Element formal ge-

schlossen wird. Dadurch wird eine zusammenhängende Sequenz der Freiräume im Stadtteil geschaffen, die aus Bahnhofsplatz, Promenade und Kulturhof besteht.

Das Erdgeschoß übernimmt eine Reihe von Funktionen wie Galerie, Theater, Gastronomie, Ausstellungs- sowie Bildungsräume. Diese Funktionen können sich in den Freiraum hinaus ausdehnen. Die Bebauung soll auch in den oberen Geschoßen eine Porosität aufweisen. Überdachte Freiräume bieten die Möglichkeit einer vielschichtigen Bespielung durch die angrenzenden Funktionen und können sowohl vom Hof als auch von der Umgebung aus eingesehen werden – sie agieren als Bühnen und haben einen interaktiven Charakter.



⁸² Popescu, S.168, 191-191



BGF: 134.000 m²
 Bauplatz: 65.800 m²
 GFZ : 2,04

- FUNKTIONSMISCHUNG**
 (nutzungsneutrale Grundrisse, Wohnen und Arbeit, emissionsfreie Produktion)
- STRASSENRAUM BEZOGENE FUNKTIONEN**
 (öffentliche Einrichtungen, Gewerbe, Gastronomie)
- BESTAND**
 (integriert)

HOCHHAUS VIERTEL

Nach dem Erdbeben 1977 beunruhigte die eigene Sicherheit den Diktator, der sich einen neuen Turm wünschte um die Aufzüge für das Haus des Volkes zu testen sollte und gleichzeitig der höchste in Europa zu sein. Der 114m hohe Turm entstand 1988 und kam trotz seiner Größe nach dem Fall des Regimes nie in Verwendung.

⁸³

Der Turm bekommt schon zu Beginn der Baustelle eine neue Nutzung als Aussichtsturm. Die Vogelperspektive bietet Ausblick auf unterschiedliche Bau- und Freiraumtypologien und bietet damit einen Exkurs in die Geschichte der Stadt. Für Touristen bietet der Turm eine schnelle Einführung in das städtebauliche Geschehen von Bukarest und eine erste Auseinandersetzung mit der Stadt nach der Ankunft am Nordbahnhof. Für Stadtbewohner hingegen eröffnet er eine Kommunikationsplattform und trägt zur Transparenz des Projektes bei. Die erhöhte Position des Betrachters fördert ein neues Bewusstsein.

Das Dach bietet über eine 360°-Perspektive nicht nur eine Übersicht über die beiden Bahnhöfe und das Baugebiet, sondern auch einen Blick über die Stadt und den benachbarten Morii See.

Um den 114 Meter hohen Turm entsteht ein thematisches Cluster an Hochhäusern. Die sehr gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetzwerk ergibt eine hohe Verträglichkeit der damit verbundenen hohen Dichte. Die Höhe der Türme variiert zwischen 55 und 75 Metern.

Die Bauten verfügen über einen volumetrisch artikulierten Sockelbereich, der einerseits öffentliche, erdgeschoßbezogene Funktionen annehmen soll und andererseits einen räumlichen Abschluss des dazwischenliegenden Platzes darstellt. Die Proportionen des Platzes nähern sich somit dem menschlichen Maßstab und schaffen eine angenehme Atmosphäre. Entlang der Promenade folgen die Sockelbereiche der Straßenflucht.

Die Bestandgebäude am Gelände weisen eine vorwiegend gewerbliche Nutzung aus und befinden sich in gutem baulichen Zustand. Darunter ist ein Gymnasium mit anschließendem Sportplatz zu finden. Diese Nutzung bleibt in der ersten Phase unverändert. Es besteht aber die Möglichkeit einer späteren Nachverdichtung und Verbreitung des Hochhausareals.

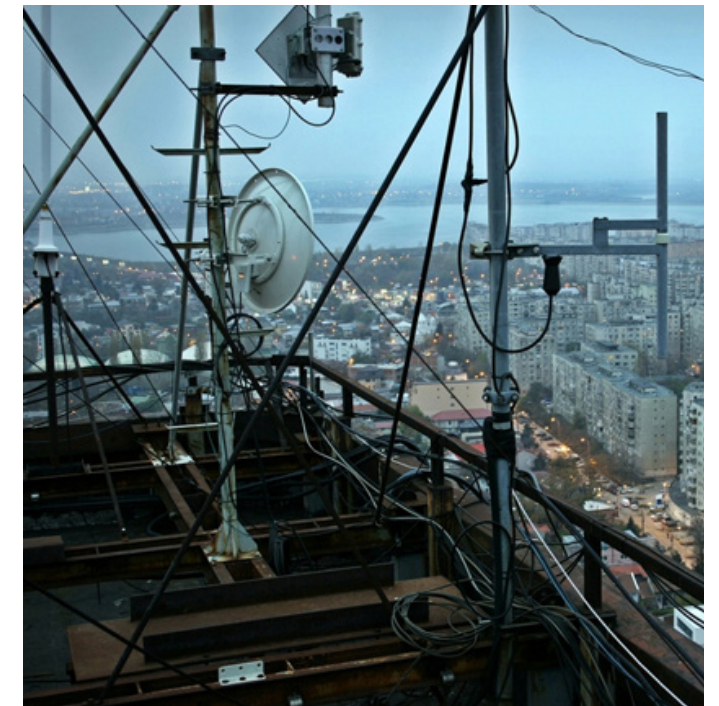
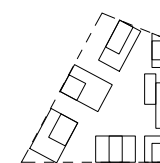
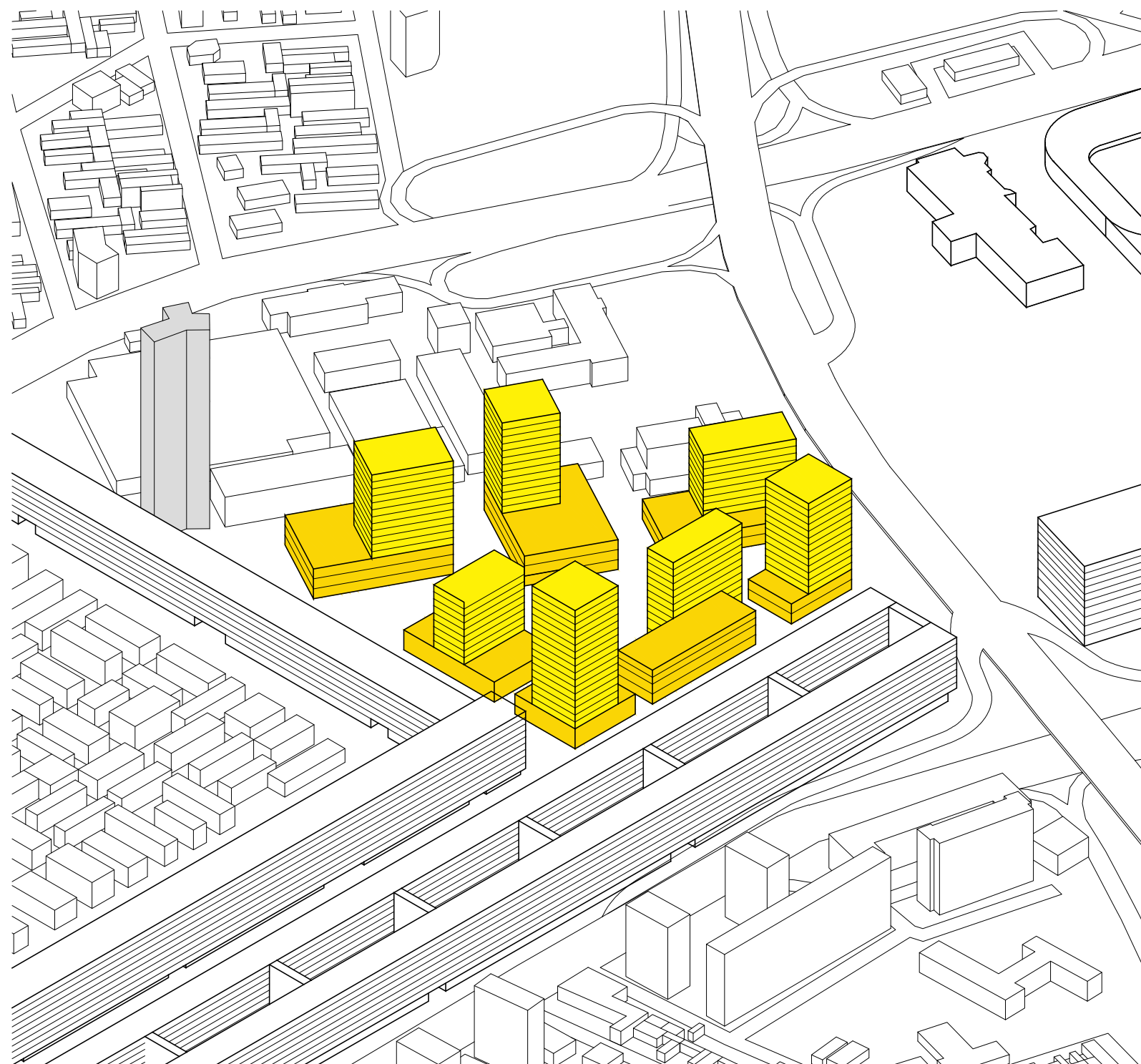


Abb.63: Aufnahmen vom Aufzugstestturm

⁸³ Reptilianul



BGF	87.140 m ²
Bauplatz	26.000 m ²
GFZ	3,35

- FUNKTIONSMISCHUNG**
 (nutzungsneutrale Grundrisse, Wohnen und Arbeit, emissionsfreie Produktion)
- STRASSENRAUM BEZOGENE FUNKTIONEN**
 (öffentliche Einrichtungen, Gewerbe, Gastronomie)
- BESTAND**
 (integriert)

Die Typologie der Wohnhöfe im vorliegenden Entwurf wurde durch ein Muster, das vielerorts in Bukarest zu finden ist inspiriert: der strenge Vorhangbau und die dahinterliegende historische Bausubstanz.

Gegen Ende seiner Regierung verfolgte Ceaușescu einen Plan für das radikale Ersetzen der alten Stadt mit neuen, kollektiven und homogenen Bauten als Spiegel einer neuen Gesellschaft. Eine erste Phase wurde weitläufig umgesetzt. Sie bestand aus der Errichtung von sogenannten Vorhangbauten. Vorgefertigte Riegelbauten mit einheitlichen Fassaden entstanden entlang bestehender oder neuer Verkehrsachsen. Um dafür Platz zu machen wurde die alte Bausubstanz abgerissen, blieb jedoch in zweiter Reihe oft erhalten. In einer späteren Phase hätten diese auch ersetzt werden sollen. Dazu kam es jedoch aufgrund des Falls des Regimes nie.⁸⁴

Wenn sich Erdgeschoßzonen zu dynamischen Orten entwickeln, wird die Rückseite dieser Bauten oft für Parkzwecke, Müllräume und improvisierte Lagerräume benutzt. Die früheren Siedlungen haben dadurch ihre räumliche Kohärenz verloren – oft wurde auch die ursprüngliche Straßenkonfiguration geändert – ohne einen neuen Anschluss an die Vorhangbauten zu finden.⁸⁵

Der Entwurf greift die räumliche Potentiale dieser urbanen Typologie auf und setzt sie als Experiment am Baugelände um. Die darin erkundeten Ansätze können in einer späteren Phase für notwendige Stadterneuerungsprozesse einen Maßnahmenkatalog anbieten.

Ein baulicher Rahmen umfasst ein Areal in einem vergleichbaren Maßstab mit einigen in der Umgebung vorgefundenen ähnlichen Situationen. Der Rahmen schafft ein überschaubares Zugehörigkeitsgebiet für die Bewohner. Entlang der Bebauung bleibt ein Bereich frei, dessen Breite der Bebauungshöhe gleicht. Dies ermöglicht einen 45°-Lichteinfallswinkel innerhalb des Rahmens. Diese Fläche bildet einen großzügigen, zusammenhängenden Freiraum,

der in enger Verbindung zu dem Erdgeschoßbereich der Randbebauung steht.

Der Strenge des Rahmens steht die Bebauung im Inneren entgegen. Vorwiegend dem Wohnen gewidmet, entsteht hier eine niedrigere und verdichtete Bebauung. Ein organisches Straßennetzwerk sorgt für eine abwechslungsreiche Atmosphäre und Individualität. Es erlaubt die Entstehung unterschiedlicher Platzsituationen dazwischen.

Die kleinteilige Parzellierung fördert eine Entwicklung durch Investoren abseits großer Baufirmen und die Entstehung von Baugruppen. Dies führt zu höherer Vielfalt der Projekte. Die maximale Höhe der Gebäude wird auf vier Stockwerke beschränkt und ergibt sich aus der Breite der Parzelle und Berücksichtigung des 45° Einfallswinkels zum Nachbarn. Die historische Typologie des Waggonhauses, die den Garten als Schwellenbereich zwischen der öffentlichen und privaten Sphäre begreift, wird aufgegriffen,

Die neue Bebauung spiegelt den Wunsch der Stadtbewohner nach einem menschlicheren Maßstab und eine erhöhte Selbstbestimmung. Durch die Kleinteiligkeit ermöglicht der Maßstab ebenfalls eine intensivere Partizipation beim Bauprozess und laut Christoph Alexander eine erhöhte Identifikation mit dem Projekt und somit eine intrinsische Nachhaltigkeit.⁸⁶

Der Wohnhof entwickelt sich schließlich durch die Bespielung des Rahmens zum Quartier. Die Erdgeschoßzone nimmt Wohnfolgeeinrichtungen auf. Ein besonderer Schwerpunkt wird auf Funktionen gelegt, die eine Stärkung der Gemeinschaft fördern. Nutzungsneutrale Räume erlauben eine vielschichtige Bespielung, die interaktiv durch die Bewohner bestimmt werden kann. Die partizipativen Strukturen, die dem Projekt zugrunde liegen, werden im Alltag des Quartiers weitergelebt.

Der Sockelbereich kann wiederum den dazugehörigen Freiraum bespielen. Der rundumlaufende Grünraum wird somit zu einem erlebnisreichen Raum, der sich dynamisch im Einklang mit den Anforderungen der Gemeinschaft entwickelt. Entlang der Freiraumschleife reagieren die Funktionen ebenfalls auf bauliche Verhältnisse wie Besonnung (je nach Tageszeit und Orientierung), Position innerhalb der Bebauung oder Abstand zu den Eingängen. Die hohe Dichte des Gebiets in Verhältnis zum Sockelbereich garantiert seine intensive Nutzung.

Der typologische Kontrast zwischen Rahmen und Füllung ermöglicht die Entwicklung eines breiten Angebots an Wohnformen und -verhältnissen. Kollektives sowie individuelles, temporäres oder permanentes Wohnen kann in der Großstruktur des Rahmens und in der organischen Bebauung des Hofinneren stattfinden.

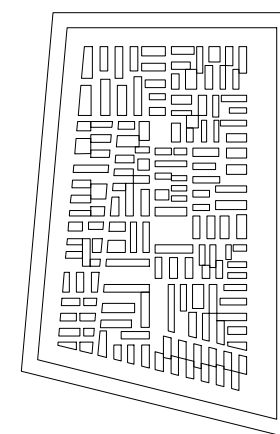
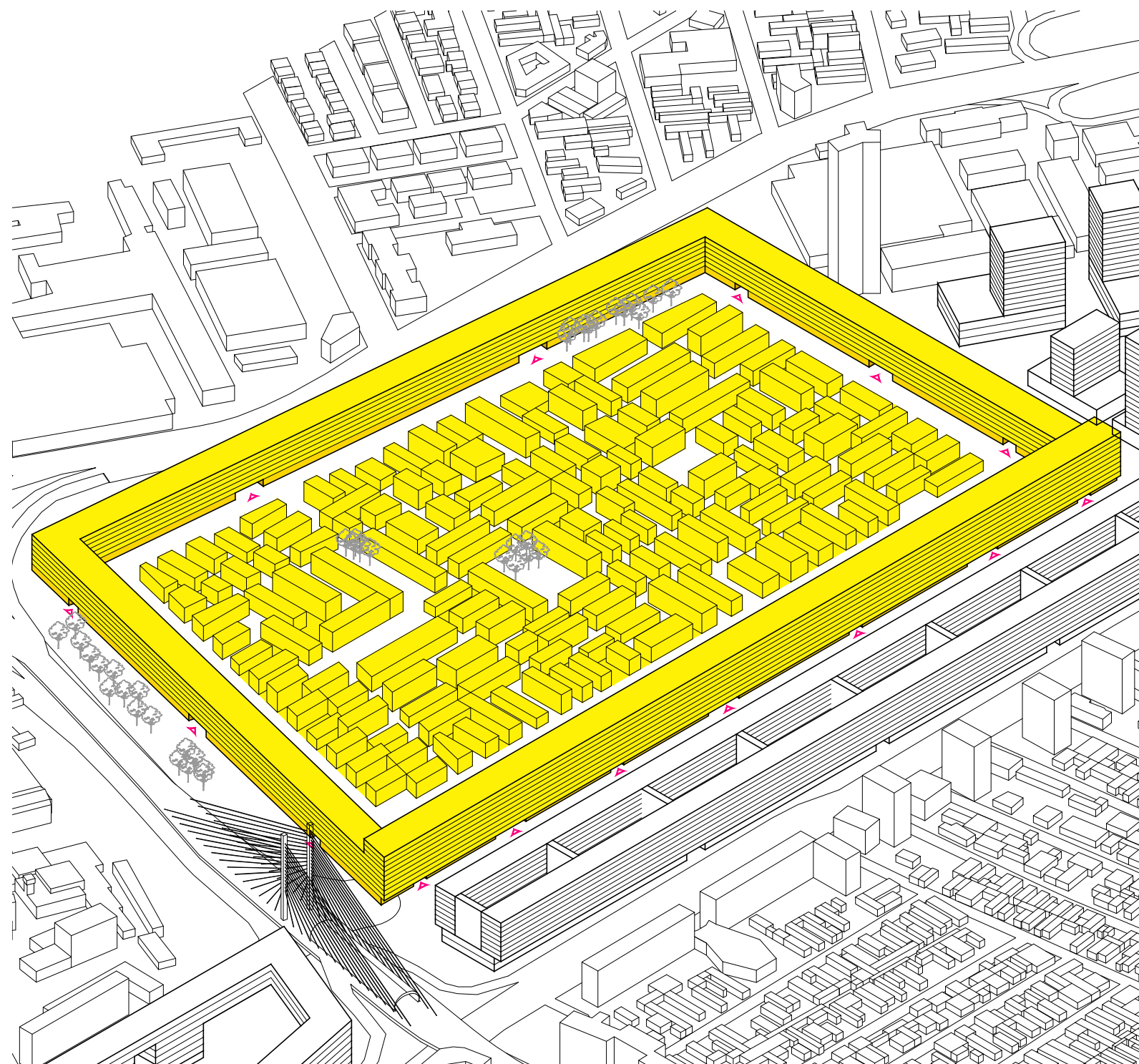
Während Anlieferung mit reduzierter Geschwindigkeit erlaubt ist, werden die versiegelten Flächen drastisch reduziert, ebenso die Anzahl oberirdischer Stellplätze (Kurzparkzonen). Sammelgaragen befinden sich in den unteren Geschoßen der Randbebauung. Die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr hätte auch Potential für das Experimentieren mit Konzepten wie autofreien Siedlungen.

Durch die Dynamik der Nachbarschaft sowie das Aufgreifen lokaler Stärken beziehungsweise bestehender Bauten erhalten die Höfe eine eigene Identität. In einem der Höfe am Baugelände wird eine alte Remise zu einem Marktplatz umgewandelt und somit zum Herzstück des Hofes.

⁸⁴ Ghenciulescu/Goagea/Vöckler, S. 46

⁸⁵ Ghenciulescu/Goagea/Vöckler, S. 48

⁸⁶ Alexander, S. x-xii



BGF: 415.750 m²
 Bauplatz: 175.000 m²
 GFZ : 2,38

- FUNKTIONSMISCHUNG**
 (nutzungsneutrale Grundrisse, Wohnen und Arbeit, emissionsfreie Produktion)
- STRASSENRAUM BEZOGENE FUNKTIONEN**
 (öffentliche Einrichtungen, Gewerbe, Gastronomie)
- BESTAND**
 (integriert)

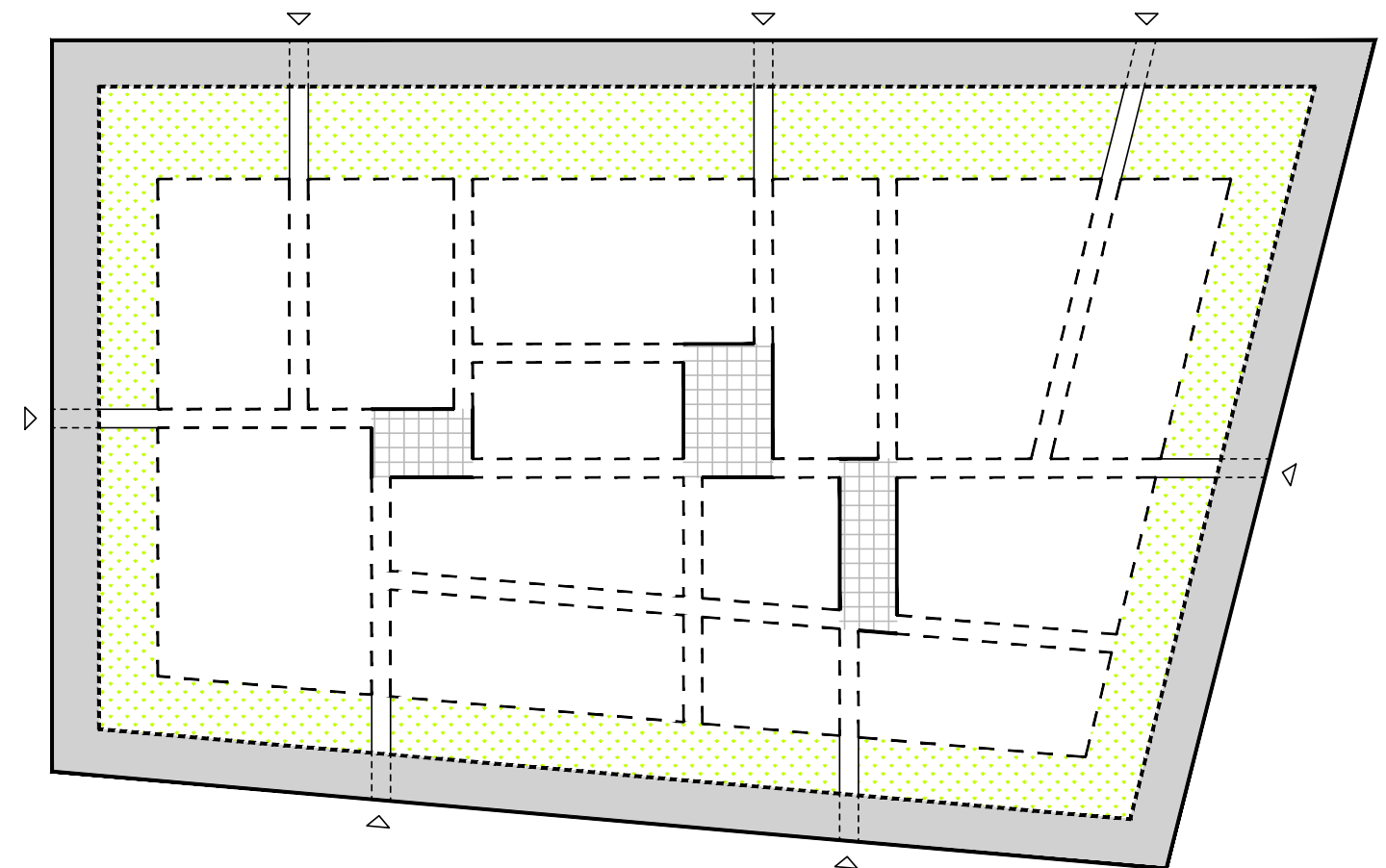
FÜLLUNG

Grundflächenzahl 50%

45° Belichtungswinkel

Anzahl Geschosse: 3,5

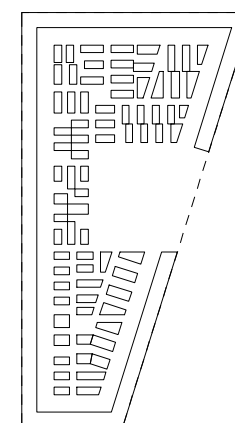
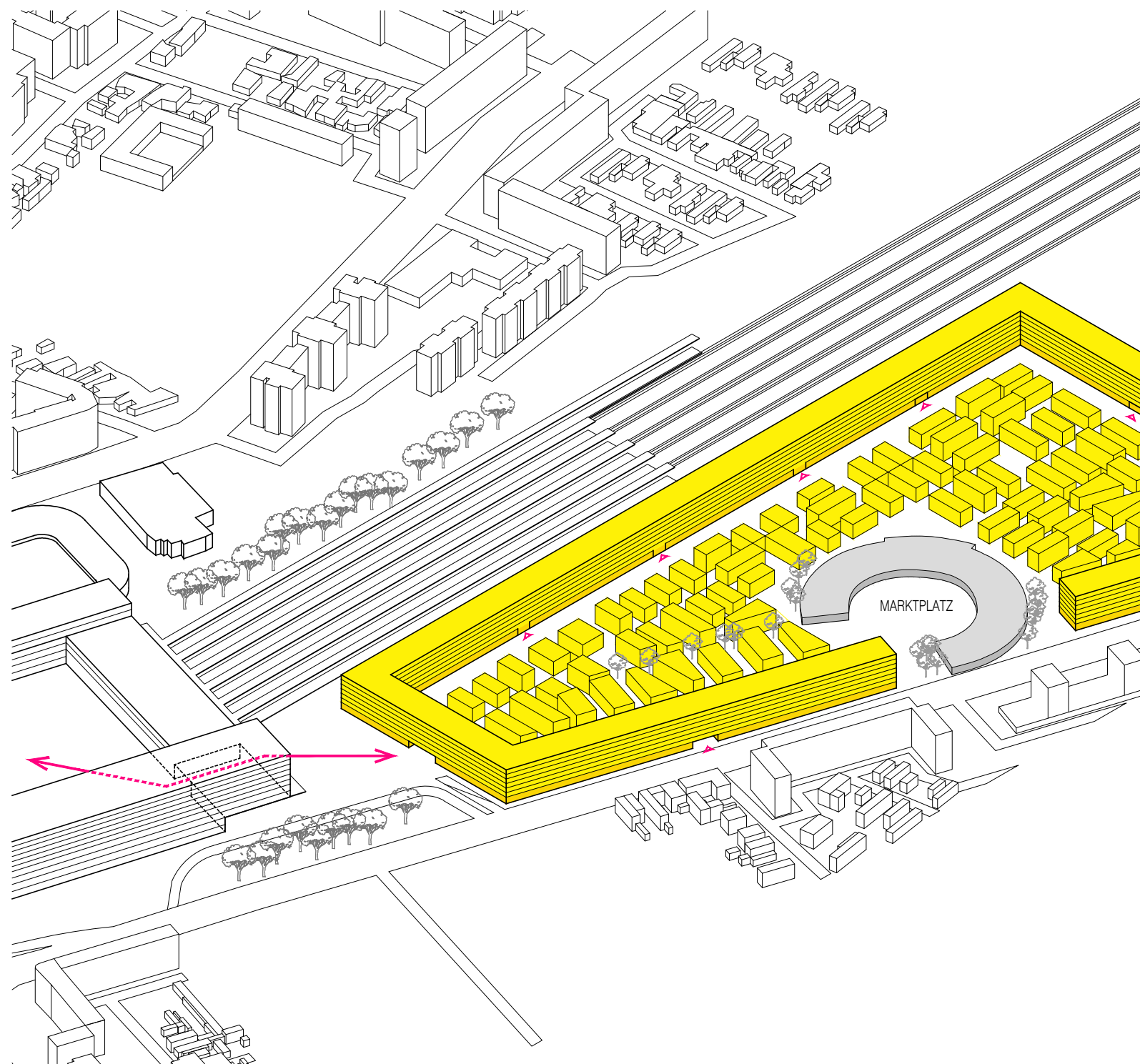
- — — Anbaukante - porös
Wohnen
- — — Anbaukante - geschlossen
öffentlich



Freiraum

Grünraum
durch angrenzenden EG programmierbar

Platz



BGF: 210.910 m²
 Bauplatz: 120.000 m²
 GFZ: 1,76

- FUNKTIONSMISCHUNG**
 (nutzungsneutrale Grundrisse, Wohnen und Arbeit, emissionsfreie Produktion)
- STRASSENRAUM BEZOGENE FUNKTIONEN**
 (öffentliche Einrichtungen, Gewerbe, Gastronomie)
- BESTAND**
 (integriert)

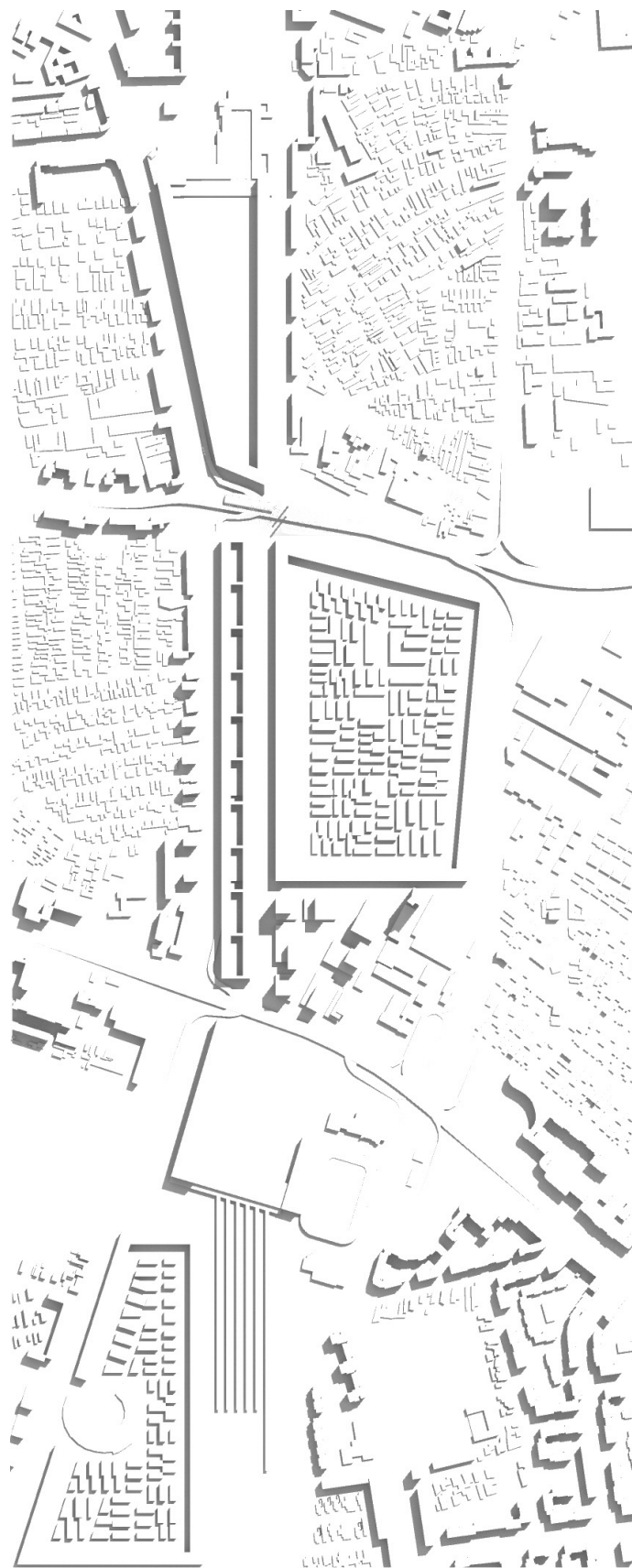
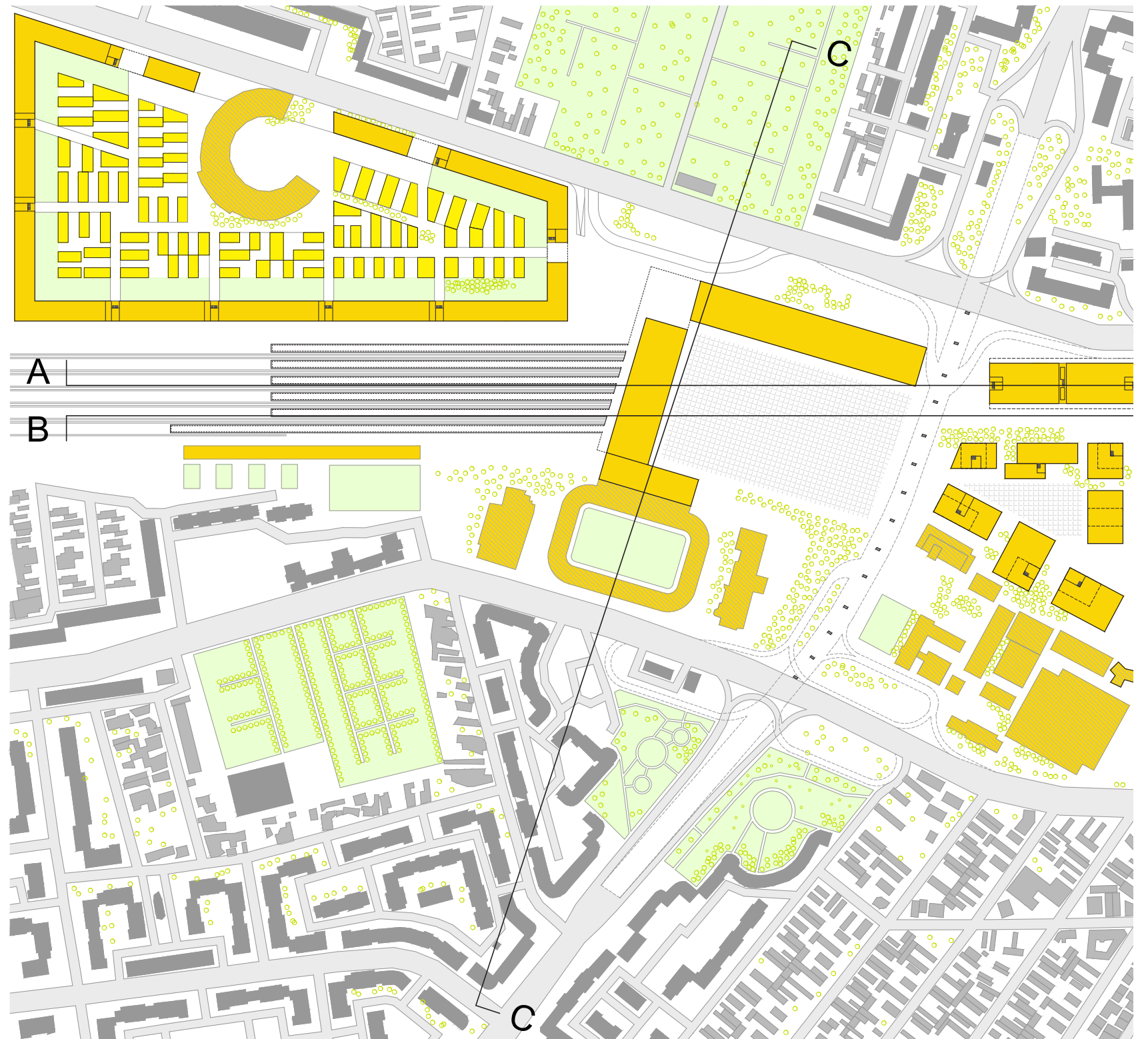
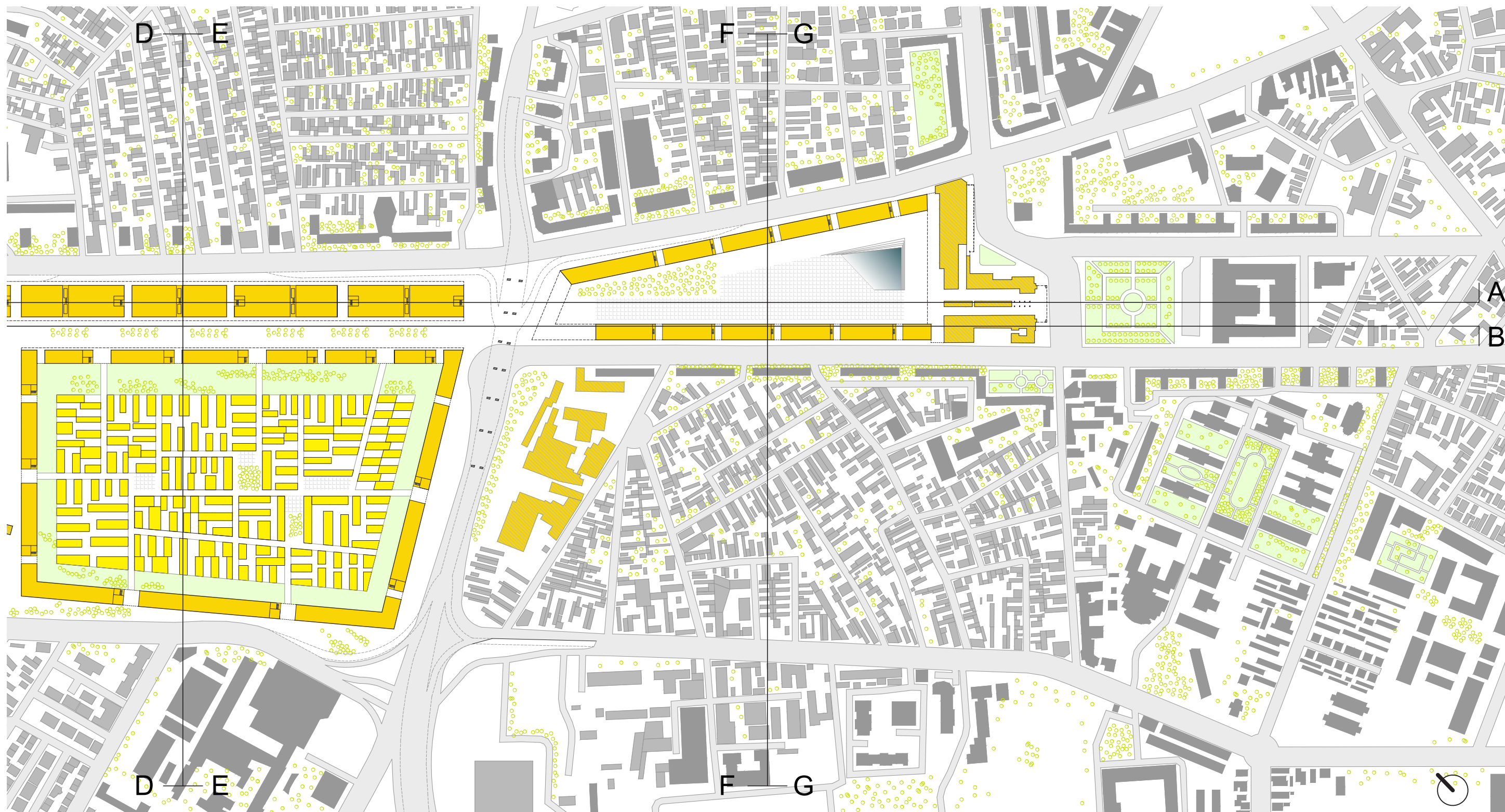


Abb.68: Sonnenstudie morgens, mittags, abends (April)

ERDGESCHOSS
M 1:5000

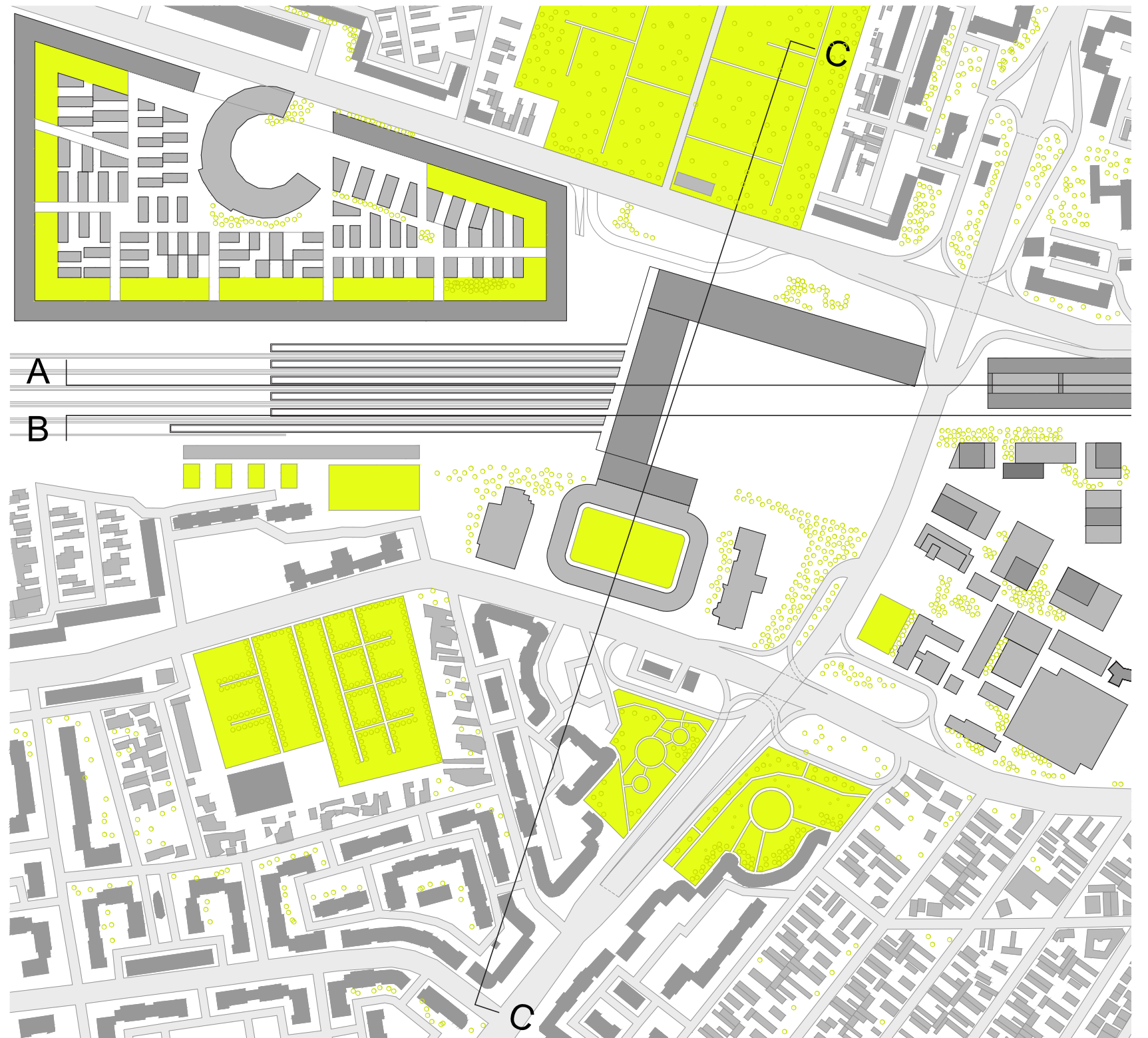
- U-Bahn
- Strassenbahn
- Bus
- Funktionsmischung
(nutzungsneutrale Grundrisse, Wohnen und Arbeit, emissionsfreie Produktion)
- Strassenraum bezogene Funktionen
(öffentliche Einrichtungen, Gewerbe, Gastronomie)
- Bestand
(integriert)
- Öffentliche Grünanlage
- Wasserfläche

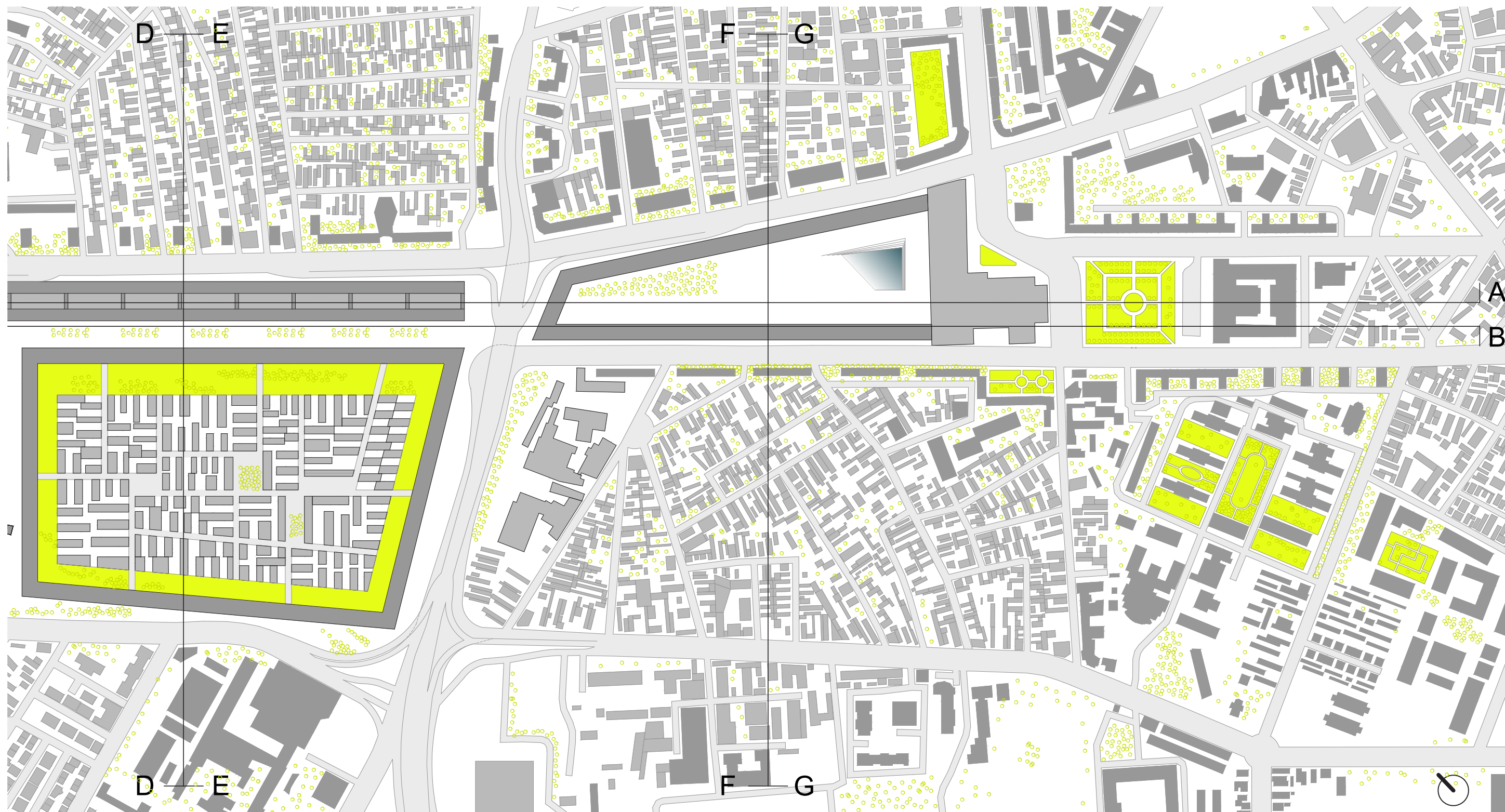




LAGEPLAN
M 1:5000

-  Gebäude
-  Öffentliche Grünanlage
-  Wasserfläche

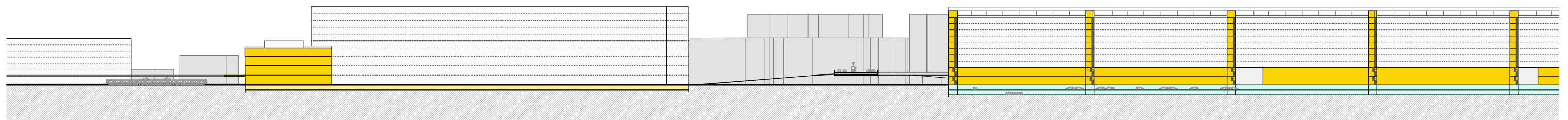




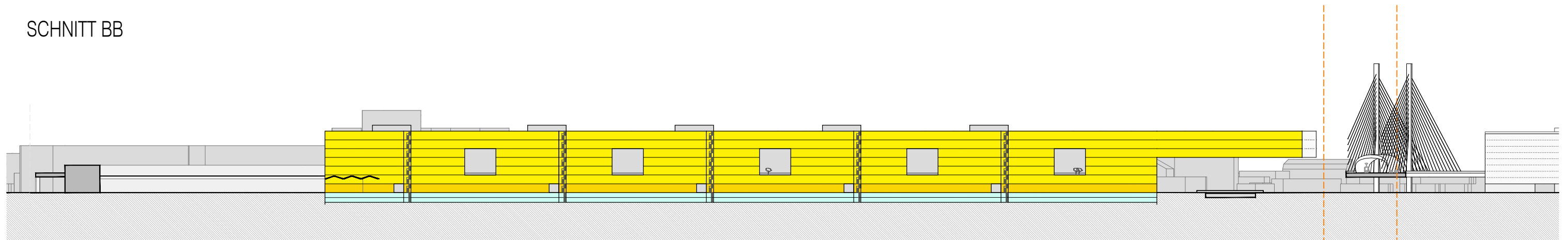
SCHNITTE M 1:2000

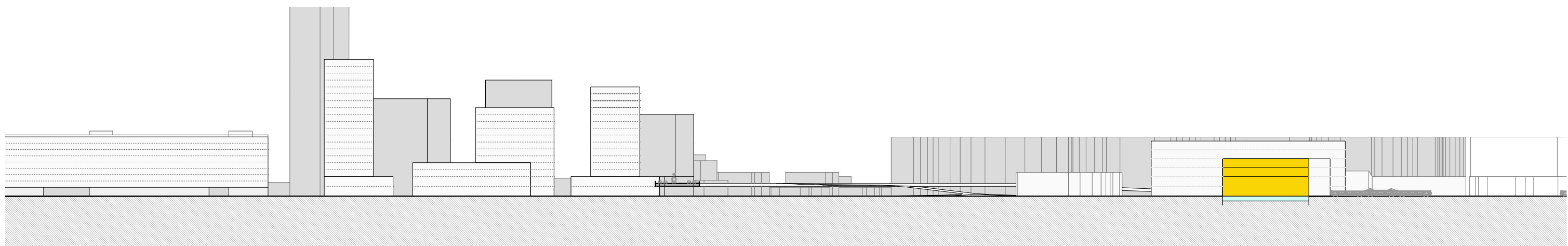
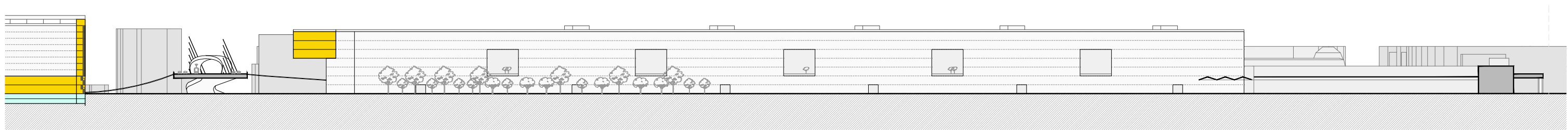
- Funktionsmischung
(nutzungsneutrale Grundrisse, Wohnen und Arbeit, emissionsfreie Produktion)
- Strassenraum bezogene Funktionen
(öffentliche Einrichtungen, Gewerbe, Gastronomie)
- Bestand
- Tiefgarage

SCHNITT AA



SCHNITT BB

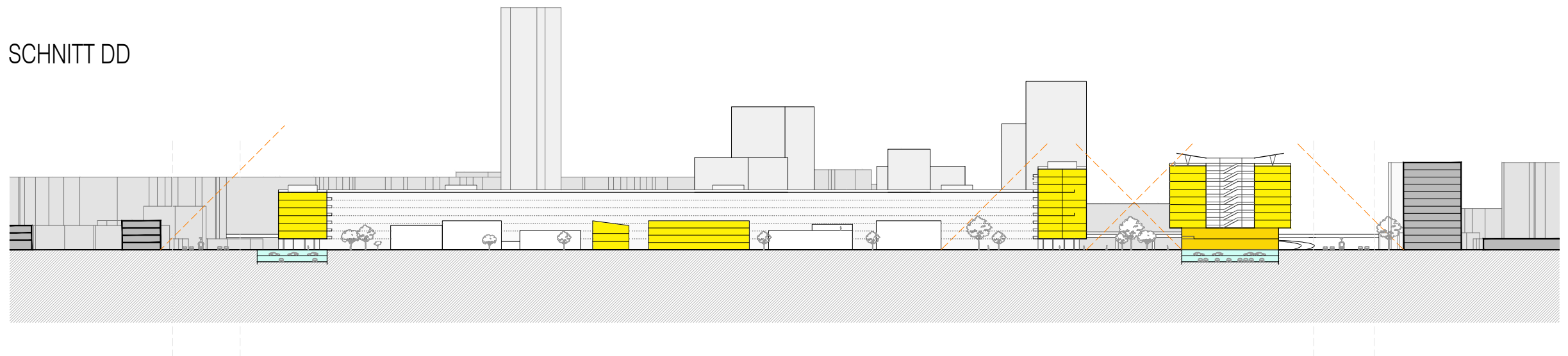




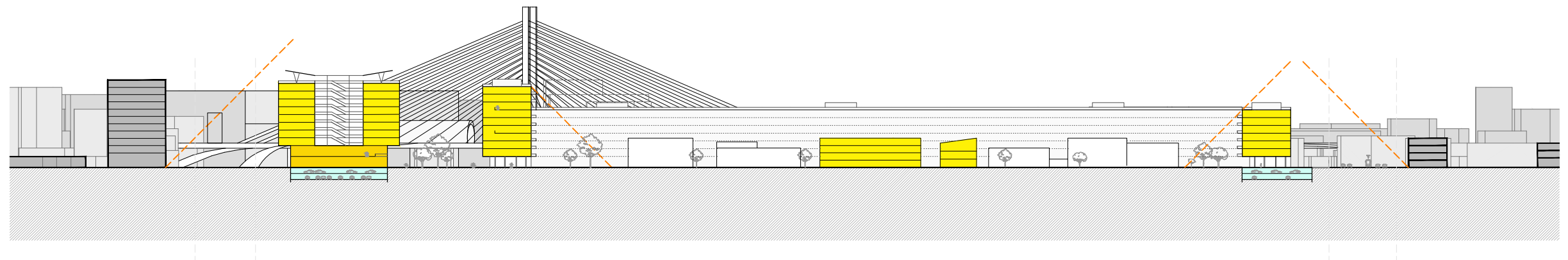
SCHNITTE M 1:2000

- Funktionsmischung
(nutzungsneutrale Grundrisse, Wohnen und Arbeit, emissionsfreie Produktion)
- Strassenraum bezogene Funktionen
(öffentliche Einrichtungen, Gewerbe, Gastronomie)
- Bestand
- Tiefgarage

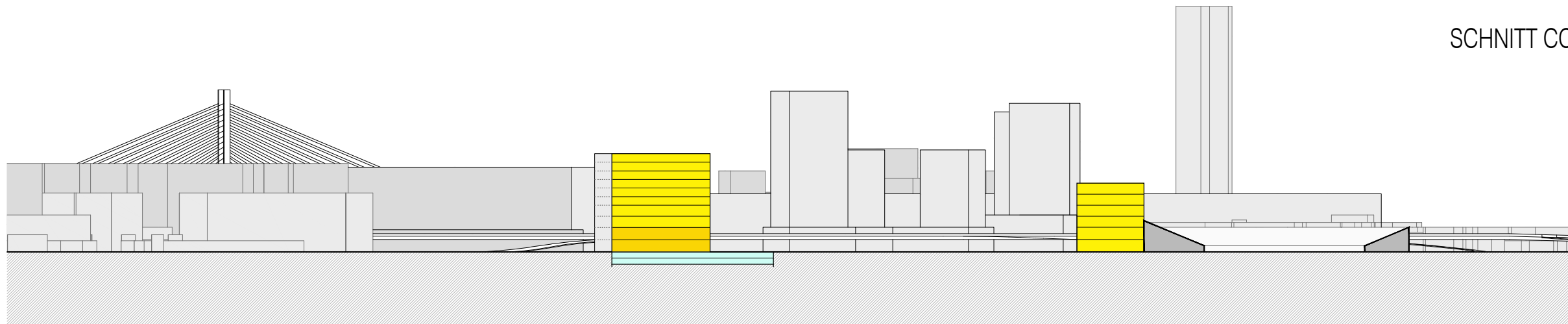
SCHNITT DD



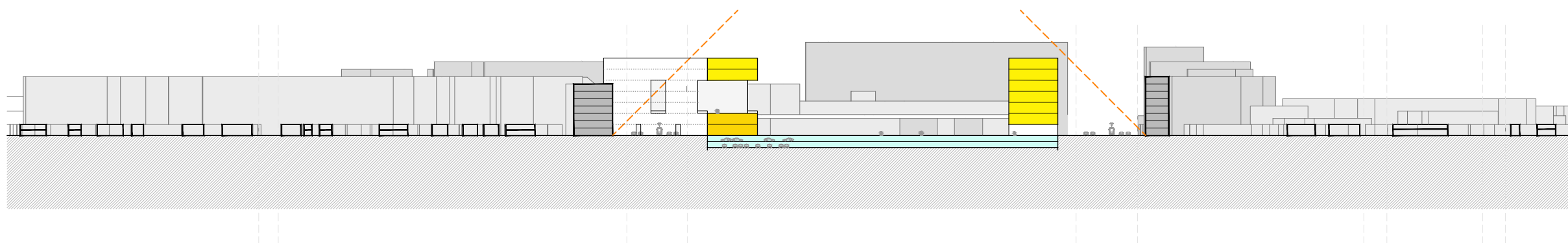
SCHNITT EE



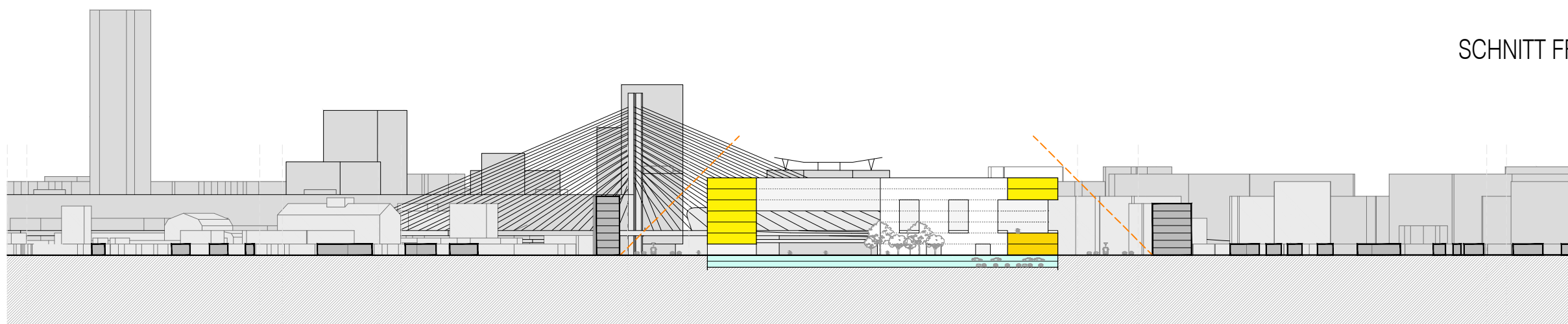
SCHNITT CC



SCHNITT GG

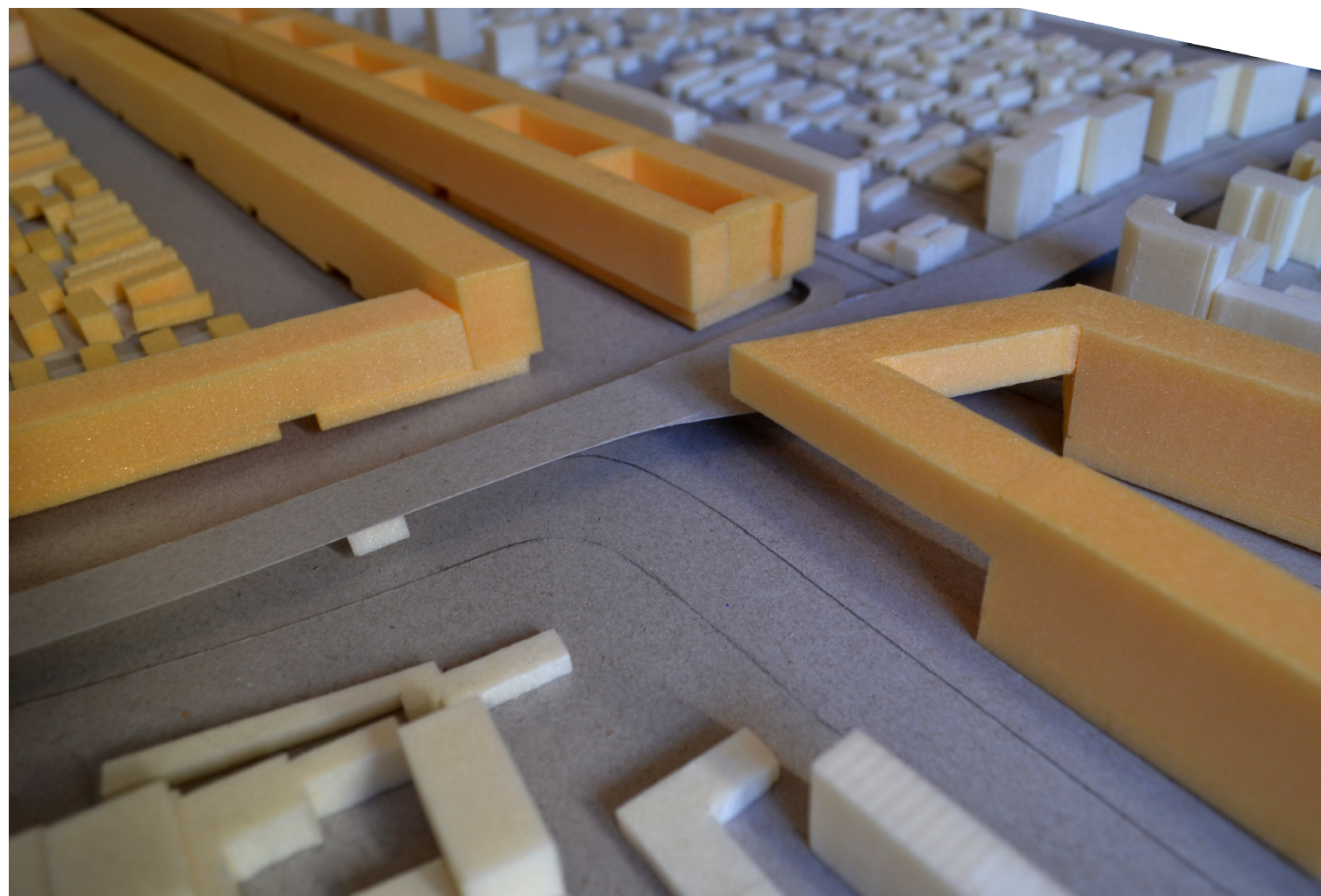


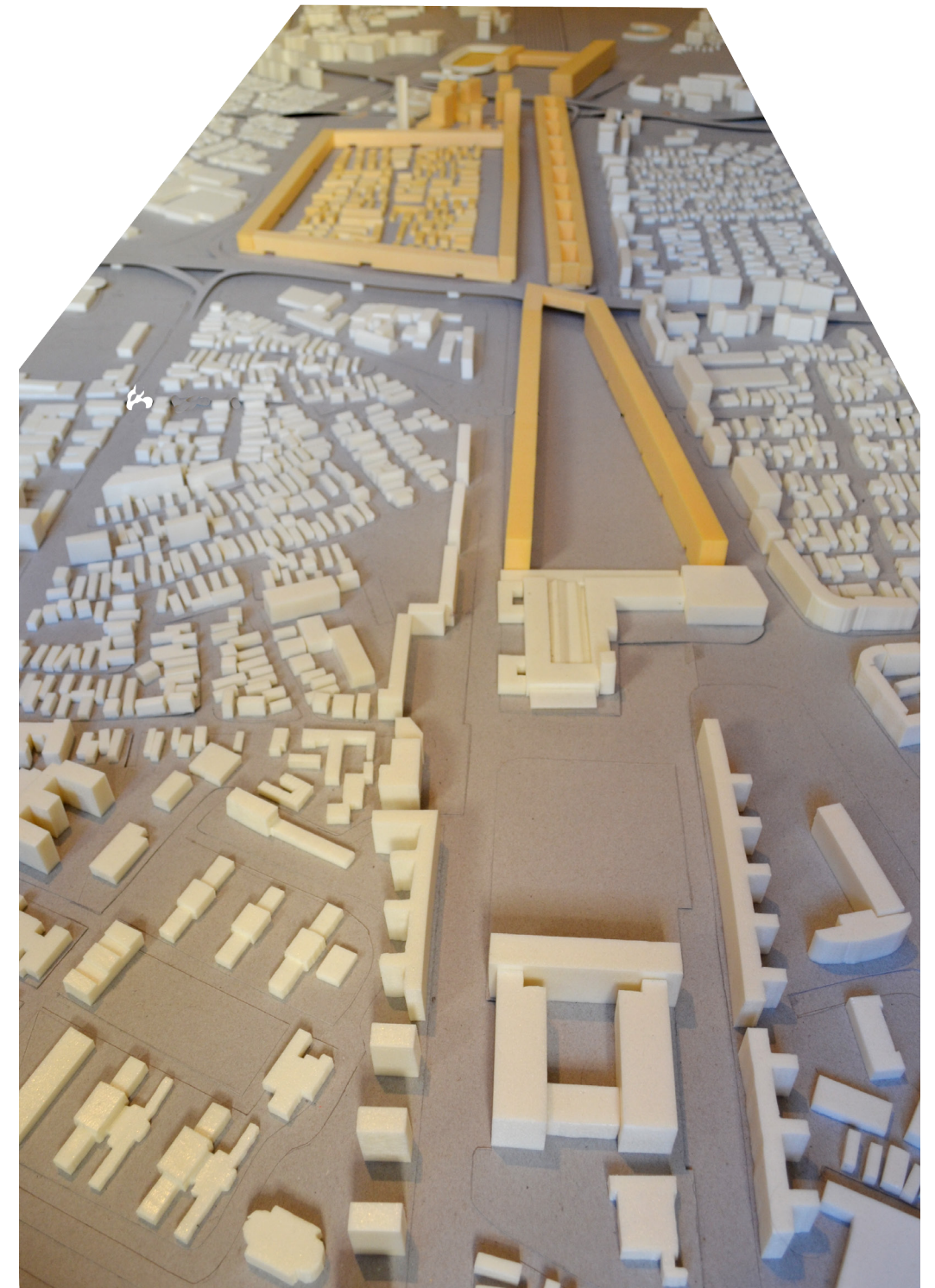
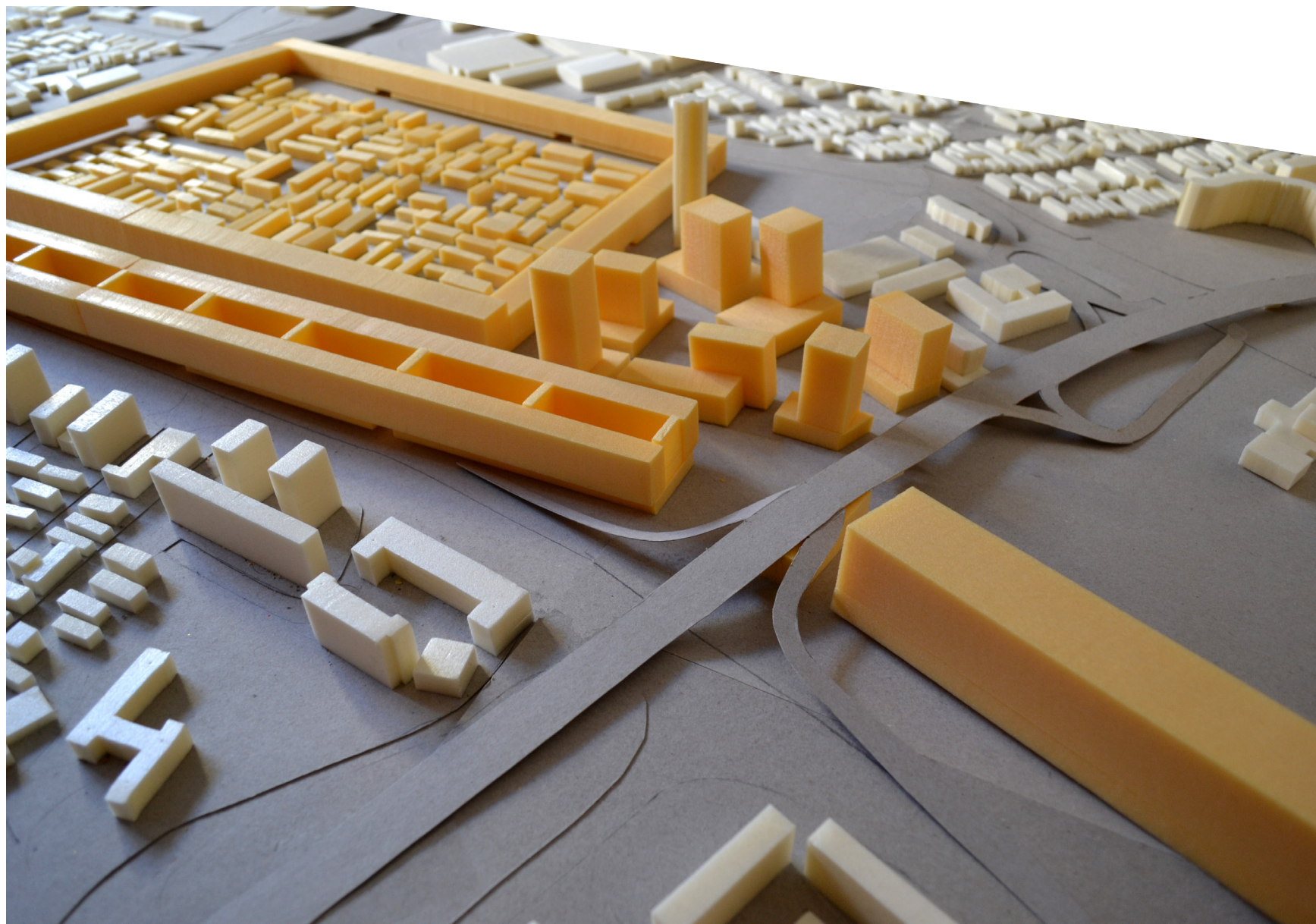
SCHNITT FF













VISION 2070 NETZWERK

“The form the system takes is fractal. (A fractal is a relational rule applied repeatedly.) The ability of a system to function at multiple scales is behind the growth process of all multicellular lifeforms. If done right, a city plan will work beautifully whether it is growing or shrinking, whether it has ten inhabitants or ten million. The job of designing cities is not so much about determining form, but about defining the processes that will generate their form.”⁸⁷

Abb.73: Collage

⁸⁷ Helie

PROTOTYP UND NETZWERK

Wie in den vorangegangenen Kapiteln erörtert, steht Bukarest vor der Herausforderung eines alternden Baubestandes und einer unzureichenden öffentlichen Infrastruktur. Diese Tatsache kann jedoch auch als Potential, neue Instrumente einer Stadtsanierung zu testen, betrachtet werden.

Demographischer Wandel, neue Familienstrukturen, aber auch Arbeitsverhältnisse bedingen einerseits eine bauliche Flexibilität, die auf ein breites Spektrum von teilweise unvorhersehbaren Anforderungen reagieren kann. Andererseits erweist sich eine Stärkung der identitätsstiftenden Aspekte als unumgänglich für die Robustheit neuer Entwicklungen.

Eine morphologische Betrachtung der Stadt Bukarest erkennt Typologien, die durch ihre weite Verbreitung sowie kulturelle Verankerung eine erhöhte Relevanz in Bezug auf notwendige Stadtumbaustrategien besitzen. Im vorliegenden Entwurf wurde die Typologie des großflächigen Hofes mit verdichtetem Inneren erprobt.

Bei einem Maßstabssprung von der Ebene des Quartiers zu einer gesamtstädtischen Betrachtung werden die Potentiale dieser Typologie ersichtlich. Diese baut auf der vorhandenen Dialektik der Bausubstanz auf. Es wird daran gearbeitet die Robustheit des Systems zu erhöhen ohne eine Homogenisierung zu bedingen.

Bukarest besitzt zurzeit weite innerstädtische Flächen, die mit Einfamilienhäusern bebaut sind und eine entsprechend geringe Dichte aufweisen. Dem gegenüber stehen die großen geplanten Siedlungen, die diesen Umstand kompensieren und Bukarest damit zu einer der europäischen Städte mit der höchsten Bevölkerungsdichte machen. Gleichzeitig steht die Stadt vor einer starken Zersiedelung. Diese kann einerseits als eine Antwort auf den hohen Verschmutzungsgrad, die schwache Kultur- und Sozialinfrastruktur und ein mangelhaftes öffentliches Verkehrsnetzwerk betrachtet

werden, andererseits auch als Abwehrreaktion zum negativ behafteten Image der Plattenbauten, die einen überwiegenden Anteil am Wohnungsbestand ausmachen.

Daher müssen Strategien zur Umverteilung der Dichte gleichzeitig neue Formen urbanen Wohnens und Lebens berücksichtigen. Die Typologie der Wohnhöfe bietet Ansätze, die sich in einer späteren Phase auf die Umgebung und potentiell auf die ganze Stadt übersetzen lassen.

In erster Linie wird eine Nachverdichtung der Einfamilienhausgebiete angestrebt und gefördert. Die historische Typologie der langgestreckten Waggonhäuser wird unter der Berücksichtigung der Prinzipien virtueller Transparenz beibehalten. Der Vorteil liegt in dem natürlichen Rhythmus dieses Prozesses, der keine Abrisse benötigt und die bestehende Stadtstruktur beibehält. Die Kleinteiligkeit der Parzellen zieht ein breiteres Spektrum von Investoren an und ermutigt vor allem kleinere Initiativen. Dadurch wird auch die Individualität der Projekte gesteigert.

Ein wesentlicher Aspekt dieser Strategie liegt in der Erkennung räumlicher Areale, die einen zusammenhängenden Charakter haben und mögliche Bereiche für einen verdichteten Rand bieten. Diese Abschnitte berücksichtigen einerseits die bestehende höhere Bebauung, aber auch weitere Faktoren wie die Verfügbarkeit verkehrstechnischer Infrastruktur. Gleichmaßen wichtig ist die parallele Generierung eines Freiraums. Dem wohnen zwei komplementäre Ziele inne: die Schaffung eines sanften Überganges zwischen den Maßstäben der zwei Typologien, während dieser Funktion der räumlichen Transition im gleichen Moment eine Funktion als soziales Bindeglied zukommt.

Ziel ist die Schaffung von Gebieten überschaubarer Größe, die den Anrainern einen zugänglichen Raum für Partizipation anbieten. Wie im zweiten Kapitel schon eingeleitet, hängt die Frage nach

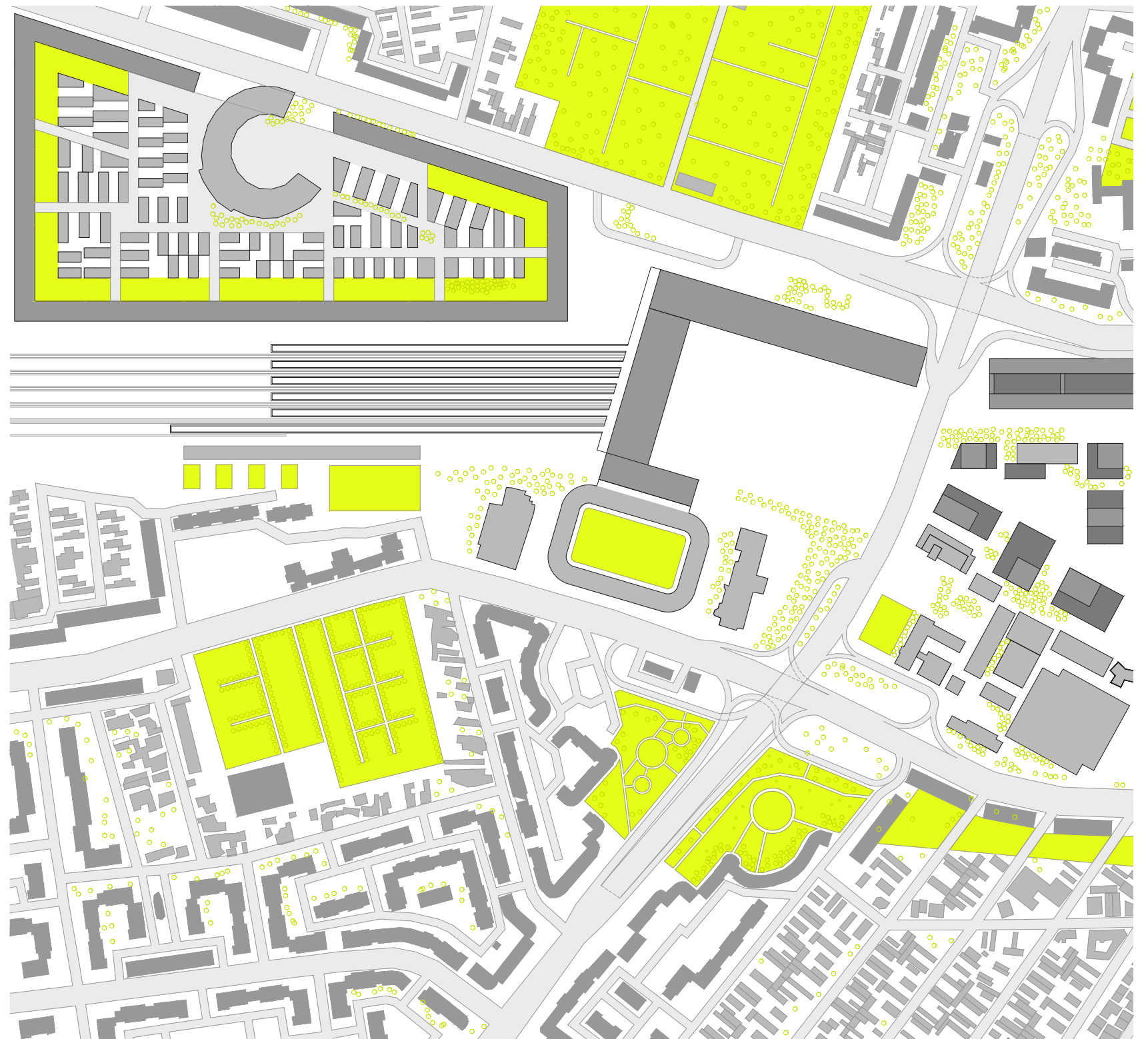
Identität eng am Grad der Identifizierung und wirkt sich stark auf die Qualität der Baukultur aus. Die Bevölkerung von Bukarest steht gerade vor der Herausforderung, ihre Baukultur zu stärken beziehungsweise neu zu definieren, um Einfluss auf die politischen Stadtsteuerungsprozesse nehmen zu können. Diese Mechanismen müssen zunächst in einem kleinen und direkten Rahmen erprobt werden.

Die Klarheit und Flexibilität des entworfenen Musters, welches sich an lokalen Gegebenheiten orientiert, ermöglicht eine Interaktivität in der Nutzung. Die Programmierung der Räume passt sich lokalen Bedürfnissen an, unterliegt aber gleichzeitig einer konstanten Bewertung und Justierung.

Das System ist nicht starr. Sonstige Typologien werden als Stärken erkannt und bieten eine abwechslungsreiche Stadtlandschaft. Die Höfe entwickeln eine eigene Identität und bilden ein Netzwerk. Weitere Typologien haben das Potential, andere quartierübergreifende Funktionen zu übernehmen und als Kommunikationsplattformen zu dienen. Am Nordbahnhof sind es die Hochhäuser, die Bierfabrik und das Stadion, die diese Rolle übernehmen.

LAGEPLAN Vision 2070
M 1:5000

-  Gebäude
-  Öffentliche Grünanlage
-  Wasserfläche





LITERATUR

BÜCHER

ALEXANDER, Christoph, Eine Muster-Sprache [A Pattern Language], Oxford University Press, New York 1977

BAN, Cornel, Dependență și dezvoltare. Economia politică a capitalismului românesc [Abhängigkeit und Entwicklung. Politische Ökonomie des rumänischen Kapitalismus], Tact, Cluj-Napoca 2014

CINA, Giuseppe, Bukarest – Von Stadt zur Metropole [Bucharest – From City to Metropolis], Capitel, Bukarest 2010

DINOIU, Dan, Between the city built on command and emergent intelligence [Zwischen der auf Befehl gebaute Stadt und aufstrebender Intelligenz] in The Would-Be City [Die mögliche Stadt], herausgegeben von STOIAN, Ina/CALCIU, Daniela, Tact, Cluj-Napoca 2012

FLESERIU, Alexandru/ESZTER, Peter, Post-communist Identities [Postkommunistische Identitäten] in The Would-Be City [Die mögliche Stadt] herausgegeben von STOIAN, Ina/CALCIU, Daniela, Tact, Cluj-Napoca 2012

GHENCIULESCU, Stefan, Transparente Stadt. Über Grenzen und Wohnen in Bukarest [Transparent City. On Limits and Dwelling in Bucharest], Ion Mincu, Bukarest 2008

GHENCIULESCU, Stefan, Non-Public. Urban Space in Bucharest after 1989 [Nicht-öffentlich. Öentlicher Raum in Bukarest nach 1989] in Evicting the Ghost. Architectures of Survival [Zwangsräumung des Gespenstes. Überlebensarchitekturen], Centre for Visual Introspection, Bukarest 2010

MEUSER, Philipp, Die Ästhetik der Platte, Dom Publishers, Berlin 2015

MORAR, Ovidiu, Bucharest then and now [Bukarest damals und jetzt], Noi Media Print, Bukarest 2014

PĂNOIU, Andrei, Evoluția orașului București [Die Entwicklung der Stadt Bukarest], Arhitext Design, Bukarest 2011

PÁSZTOR, István, Community City and Local Experiences [Gemeinschaftsstadt und lokale Erfahrungen], in The Would-Be City [Die mögliche Stadt], herausgegeben von STOIAN, Ina/CALCIU, Daniela, Tact, Cluj-Napoca 2012

PETRESCU, Doina, How to make a community as well as the space for it [Wie man eine Gemeinschaft sowie den Raum dafür baut] in Evicting the Ghost. Architectures of Survival [Zwangsräumung des Gespenstes. Überlebensarchitekturen], Centre for Visual Introspection, Bukarest 2010

POPESCU, Toader, Proiectul feroviar românesc (1842-1916) [Das rumänische Eisenbahnprojekt], Simetria, Bukarest 2014

RAITH, Erich, Stadtmorphologie – Annäherungen, Umsetzungen, Aussichten, Habilitationsschrift TU Wien, Wien 1998

SALINGAROS, Nikos, A theory of Architecture, Umbau-Verlag, Solingen 2006

SCHMOLL, Fritz, Basiswissen Immobilienwirtschaft, Franz Vahlen, München 2015

SIMIONESCU, Oana/COZMA, Alexandru, GRI: Galați – Resource of identity [GRI: Galați – Identitätsressource] in The Would-Be City [Die mögliche Stadt], herausgegeben von STOIAN, Ina/CALCIU, Daniela, Tact, Cluj-Napoca 2012

STAN, Lavinia, The Property Restitution Legal Framework in Romania, [Gesetzesrahmen für die Rückgabe von Eigentum in Rumänien] in Evicting the Ghost. Architectures of Survival [Zwangsräumung des Gespenstes. Überlebensarchitekturen], Centre for Visual Introspection, Bukarest 2010

VÖCKLER, Kai, Turbo Urbanism in South Eastern Europe [Turbourbanismus in Südosteuropa] in Evicting the Ghost. Architectures of Survival [Zwangsräumung des Gespenstes. Überlebensarchitekturen], Centre for Visual Introspection, Bukarest 2010

PUBLIKATIONEN

ARCUB, in-visible City. Bucharest 2021 [un-sichtbare Stadt. Bukarest 2021], Bukarest 2017 abgerufen am 15.05.2017 http://www.capitalaculturala2021.ro/Files/dosare/bucuresti/Bucharest2021_Bid%20Book_ENG.pdf

C.E.P. Center of Excellence in Planning, Bucharest Central Station. Flagship Project for Romania. White Paper [Bukarest Hauptbahnhof. Leuchtturmprojekt für Rumänien. Weißbuch], Bukarest 2014

C.E.P. Center of Excellence in Planning, Bucharest Central Station. Flagship Project for Romania. White Paper [Bukarest Hauptbahnhof. Leuchtturmprojekt für Rumänien. Weißbuch], Bukarest 2016

CHELCU, Marius, Ulițe și mahalale: Sensuri urbanistice (Secolele XVII și XVIII) [Straßen und Mahalale: Urbanistische Bedeutungen (17. Und 18. Jahrhundert)] abgerufen am 19.05.2017 von <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=246778>

DUREIKO, Matt, Stadium urbanism [Stadion Urbanismus], 2015 abgerufen am 14.04.2017 von https://issuu.com/mdureiko/docs/stadium_urbanism

GHENCIULESCU, Stefan/GOAGEA, Constantin/VÖCKLER, Kai, Magic Blocks, Scenarios for socialist collective housing estates in Bucharest [Magische Blöcke, Szenarien für sozialistische Gemeindebauten in Bukarest] herausgegeben von Zeppelin, Bukarest 2009

OAR [Rumänische Architektenkammer], Raportul pentru București [Bericht für Bukarest], Bukarest 2016 abgerufen am 22.03.2017 von https://issuu.com/raportulpentrubucureti-oarbucureti/docs/rb16_2016-07-26

OBERNGRUBER, Anita, Plattenbau – Evaluierung einer stigmatisierten Fertigteilbauweise unter konstruktiver Betrachtung, Diplomarbeit TU Wien, 2015

MIONEL, Viorel, Mahalalele bucureștene. Individualizarea unui tip istoric de segregare [Bukarester Mahalale. Die Individualisierung einer historischen Art der Segregation], 2013 abgerufen am 18.05.2017 von <http://segregareurbana.blogspot.co.at/2013/01/mahalalele-bucurestene-individualizarea.html>

MOLDOVAN, Horia, An Alien Practice “Town Architects” in 19th Century Romania [Eine fremde Tätigkeit. “Stadtarchitekten” in Rumänien des 19. Jahrhunderts] abgerufen am 10.05.2017 von https://sita.uauiim.ro/f/sita/art/01_Moldovan.pdf

Rumänische Landesregierung/Verkehrsministerium, Master Plan General de Transport al României [Masterplan für Verkehr], Bukarest 2015 abgerufen am 28.03.2017 von http://mt.gov.ro/web14/documente/strategie/mpgt/23072015/Master%20Planul%20General%20de%20Transport_iulie_2015_vol%20I.pdf

Rumänische Landesregierung, Romania, a Europe in miniature. Brief presentation of national minorities [Rumänien, Europa als Miniatur. Kurze Präsentation der nationalen Minderheiten] 2013 abgerufen am 20.05.2017 von <http://www.dri.gov.ro/wp-content/uploads/2013/12/Romania-Europe-in-miniature.pdf>

SALINGAROS, Nikos, P2P Urbanism, Draft Version 3.0, Creative Commons, 2010

STOICULESCU, R. Cristian, Structuri socio-spatiale bucurestene. Studiu Geografic [Sozialräumliche Strukturen in Bukarest. Geografische Studie], univ. Diss, Universität Bukarest 2011

Urban2020, Revitalizarea urbană orientată spre comunitate [Gemeinschaftsorientierte Stadtrevitalisierung], Bukarest 2011, abgerufen am 21.04.2017 von http://www.observatorulurban.ro/assets/files/studii-publicatii/2011/brosura_cartierecomunitati_s.pdf

PMB (Gemeinderat Bukarest), Urbanistisches Generalplan [Plan Urbanistic General] 2000 abgerufen am 18.05.2014 von http://www.pmb.ro/servicii/urbanism/pug/pug_pscrisa.php

PMB (Gemeinderat Bukarest), Conceptul Strategic București 2035 [Strategisches Konzept Bukarest 2035] 2011 abgerufen am 20.01.2014 von http://www.csb2035.ro/pdf/rezumat/00_VOLUM1.pdf

WIEDEMANN, Uwe, Tagungsbericht: Elemente für Ziele und Leitbilder der Stadtentwicklung in einer Zeit des Umbruchs, Tagung der Friedrich-Ebert-Stiftung, Mannheim 1997, erstellt Bonn, 1998

WEB

1923, Dovada: stadionul Giulești, renovat! [Der Nachweis: Giulești Stadion, renoviert] abgerufen am 28.04.2017 von <http://1923.ro/2016/04/inca-o-dovada-giulestiul-se-renoveaza/>

COSTACHE, Iuliana, Bulevardele si influența pariziană [Boulevards und der Pariser Einfluss] abgerufen am 10.05.2017 <http://www.bucurestiivechisinoi.ro/2013/07/bulevardele-si-influenta-pariziana/>

ETVES, Antoaneta, Gabriela Firea: Până la sfârșitul anului va fi gata noul Plan Urbanistic General [Gabriela Firea: Neuer Masterplan wird bis Ende des Jahres fertig] EVZ, 2017 abgerufen am 05.05.2017 von <http://www.evz.ro/gabriela-firea-pana-la-sfarsitul-anului-va-fi-gata-noul-pug-ul.html>

HELIE, Mathieu, Scale-free urban systems [Maßstabslose urbane Systeme], 2008 abgerufen am 20.01.2017 von <http://emergenturbanism.com/2008/04/28/scale-free-urban-systems/>

HISTORIA, Marele Foc din 1847 [Der große Stadtbrand aus 1847] abgerufen am 30.04.2017 von <https://www.historia.ro/sectiune/general/articol/dezastru-de-pasti-marele-foc-din-1847>

LEXIKON ONLINE, Identität, abgerufen am 15.03.2017 von <http://lexikon.stangl.eu/522/identitaet/>

MARTIN, Mircea, Cultura romana intre comunism si nationalism [Rumänische Kultur zwischen Kommunismus und Nationalismus], 2003 abgerufen am 28.04.2017 von <http://revista22.ro/360/.html>

MIHALACHE, Oana, Situația monumentelor din București aflate în afara zonelor protejate [Situation der Denkmäler in Bukarest die sich außerhalb der Schutzzonen befinden], Observatorul Urban, 2015 abgerufen am 15.04.2017 von <http://www.observatorulurban.ro/situatia-monumentelor-din-bucuresti-aflate-in-afara-zonelor-protejate.html>

NANOTOURISM, abgerufen am 21.04.2017 von <http://www.nanotourism.org/>

NĂSUI, Cosmin, abgerufen am 22.03.2017 von <http://www.cosminnasui.com/2011/10/colouring-the-grey-state-of-mind-2/>

Reptilianul, Turnul IFMA [IFMA Turm] abgerufen am 20.05.2017 von <http://reptilianul.blogspot.co.at/2012/11/turnul-ifma.html>

TĂNASE, Stelian, București, strict secret [Bukarest, streng geheim], Video, Realitatea TV, 2012 abgerufen am 23.05.2017 von <https://www.youtube.com/watch?v=TDN0yvxsio>

TUB, Transcentral Urban București abgerufen am 21.04.2017 von <http://www.t-u-b.ro/>

UPB [Polytechnische Universität Bukarest], abgerufen am 27.04.2017 von <http://www.upb.ro/en/about-us.html>

TAGUNGEN

Bahnhof verstehen. Eine Tagung zur Geschichte der Wiener Süd- und Hauptbahnhöfe, Institut für Kunstgeschichte an der Uni Wien, Wien 17-18 Juni 2016

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- | | |
|----|---|
| 6 | Abb.1: Nordbahnhof Bestand/Entwurf White Paper (2014) - C.E.P(2014) |
| | Abb.2: Entwurf White Paper (2016) - C.E.P(2016) |
| | Abb.3: Entwurf White Paper (2014) - C.E.P(2014) |
| 8 | Abb.4: Rumänien – eigene Darstellung |
| 10 | Abb.5: Reiseführer der Rumänischen Eisenbahn 1913 – Panoiu, S.95 |
| 11 | Abb.6: Bahnsteig am Nordbahnhof – eigene Aufnahme |

- Abb.7: Bahnsteig am Nordbahnhof – eigene Aufnahme
- 12 Abb.8: Straßennetzwerk Bukarest – eigene Darstellung
- 13 Abb.9: Demographie/ U-Bahn /Administrative Aufteilung – eigene Darstellung
- Abb.10: Größenvergleiche Baugebiet – eigene Darstellung
- 14 Abb.11: Aufnahme Parlamentsgebäude - <https://www.instagram.com/pBlhoOmMjEjL>
- 16 Abb.12: Umbau der Balkone zu Veranden im Eigenbau <http://www.hotnews.ro/stiri-esential-11629815-inchiderea-balcoanelor-bloc-putea-interzisa-propunerea-primariei-capitalei.htm>
- 18 Abb.13: Zentrale der rumänischen Architektenkammer - <https://www.flickr.com/photos/finette/2563342527/in/photostream/>
- Abb.14: Starke Kontraste in unmittelbarer Nachbarschaft
- Abb.15: Starke Kontraste in unmittelbarer Nachbarschaft <http://bucharestunknown.blogspot.co.at/2010/04/calea-mosilor-si-agonia-cladirilor.html>
- 19 Abb.16: Stau vor dem Nordbahnhof<http://cetateanul.net/stiri-de-ultima-ora/bucuresti-suntem-printre-campionii-aglomeratiei-in-trafic-din-europa/>
- 20 Abb.17: Temporäres Schwimmbecken beim Street Delivery Festival <http://www.publicspace.org/en/works/h186-piscina-temporara-in-strada-verona>
- Abb.18: Installation beim Train Delivery Festival am Nordbahnhof <http://l.blog.iacob.name/2014/08/review-train-delivery-2014.html>
- Abb.19: Installtion beim Spotlight Festival <https://www.romania-insider.com/bucharest-hosts-new-edition-of-the-international-light-festival-in-may/>
- 21 Abb.20: Universul Palast – Umbau einer Druckerei zu Kultur- und Kreativzentrum <http://e-zeppelin.ro/palatul-universul-incepe-o-viata-noua-reabilitarea-unei-tipografii-ca-hub-pentru-industrii-creative/>
- Abb.21: Halele Carol – Umbau einer Fabrikanlage zu Veranstaltungsräume <https://www.societateamuzicala.ro/locurileculturii/halele-carol/halele-carol-conferinte/>
- 23 Abb.22: Postkarte - Nordbahnhofquartier um 1900 <http://www.bucurestiivechisinoi.ro/2010/04/calea-grivitei-colt-cu-strada-buzesti/>
- 24 Abb.23: Postkarte – Orient Express am Nordbahnhof <http://retours.eu/en/34-Gara-Centrale-Bucuresti/>
- Abb.24: TUB – Transcentral Urban Bukarest – eigene Darstellung
- 26 Abb.25: Schwarzplan Nordbahnhofgebiet – eigene Darstellung
- 28-29 Abb.26: Historische Entwicklung von Bukarest – eigene Darstellung
- 31 Abb.27: Katasterplan 1846 - <http://www.ideiurbane.ro/docubucuresti-planuri-harti-si-alte-documente/>
- Abb.28: Katasterplan 1852 - <http://www.ideiurbane.ro/docubucuresti-planuri-harti-si-alte-documente/>
- 33 Abb.29: Katasterplan 1895 - <http://www.ideiurbane.ro/docubucuresti-planuri-harti-si-alte-documente/>
- 35 Abb.30: Delogieren eines Baudenkmals <http://www.crestinortodox.ro/interviuri/eugen-iordachescu-romanul-care-mutat-biserici-70456.html>
- 35 Abb.31: Pläne für Vorhangbauten am Nordbahnhof – Cinà, S.218
- Abb.32: Katasterplan 1911 <http://www.ideiurbane.ro/docubucuresti-planuri-harti-si-alte-documente/>
- 36 Abb.33: Grünanteil in Wohnsiedlungen – eigene Aufnahme
- Abb.34: Bebauungsstrukturen Bukarest – eigene Darstellung, Quelle: pmb.ro

- 38 Abb.35: Cosmopolis, gated community im Norden von Bukarest - <http://www.fotografieaeriana.eu/galerie-foto-fotografie-aeriana/Fotografii-aeriane-Complex-Rezidential-Cosmopolis-Bucuresti-35.html>
- 39 Abb.36: Umgang mit denkmalgeschütztem Bestand -http://www.hotnews.ro/stiri-administratie_locala-19947550-fotogalerie-blocul-7-etaje-aprobat-primaria-capitalei-pesto-casa-spiru-haret-fost-finalizat.htm
- Abb.37: Shopping malls ersetzen Stadtteilzentren - <http://burrowslittle.com/projects/bucuresti-mall>
- Abb.38: Besetztes Haus -<http://bucharestunknown.blogspot.co.at/2010/04/calea-mosilor-si-agonia-cladirilor.html>
- 40 Abb.39: Denkmalgeschützte Fassade hinter Werbeplakaten – rezidenta.net
- 41 Abb.40: Verteilung der Naherholungsgebiete innerhalb der Stadt – eigene Darstellung, Quelle: pmb.ro
- 42 Abb.41: Fassadendetails im Plattenbau - maps.google.com
- 43 Abb.42: Fassadengestaltung nach thermischer Sanierung im Nordbahnhofgebiet - maps.google.com
- Abb.43: Fassadengestaltung nach thermischer Sanierung - maps.google.com
- 44 Abb.44: Plastizität der Fassadengestaltung - Magheru Boulevard – Ghenciulescu (2008), S.93
- 45 Abb.45: Luftaufnahme Waggonhäuser – Ghenciulescu (2008), S.67
- Abb.46: Abgestufter Übergang von Innen nach Außen - Ghenciulescu (2008), S.103
- Abb.47: Straßenbild mit Waggonhäuser - Ghenciulescu (2008), S.64
- 42 Abb.48: „Schwarzplan“ Nordbahnhofgebiet - nach Errichtungsjahr – eigene Darstellung
- 43 Abb.49: Luftaufnahmen verschiedener Bebauungstypologien – maps.google.com
- 48 Abb.50: Luftaufnahme Nordbahnhofgebiet – maps.google.com
- 51 Abb.51: Bestehende Nutzungen im Nordbahnhofgebiet – eigene Darstellung
- 54-55 Abb.52: Phasen des Umbaus – eigene Darstellung
- 57 Abb.53: Entwurfsübersicht – Axonometrie – eigene Darstellung
- 59 Abb.54: Gebäude des Nordbahnhofs um 1905 – eigene Darstellung
- Abb.55: Gebäude des Nordbahnhofs (Zubau aus 1934) – eigene Darstellung
- 61 Abb.56: Innovation Hub – Axonometrie – eigene Darstellung
- 63 Abb. 57: Bierfabrik – Ursprünglicher Zustand - <http://rezidenta.net/2010/04/fabrica-bere-grivita-gara-nord-luther.html>
- Abb.58: Bierfabrik – Innenansicht aktuell - <http://reptilianul.blogspot.co.at/2012/12/fabrica-gambrinus.html>

- 63 Abb.59: Bahnhof und Sportzentrum – Axonometrie – eigene Darstellung
- 65 Abb.60: Promenade – Axonometrie – eigene Darstellung
- 66 Abb.61: Erschließungshalle im Gebäude des Nordbahnhofs – eigene Aufnahme
- 67 Abb.62: Kulturhof – Axonometrie – eigene Darstellung
- 68 Abb.63: Aufnahmen vom Aufzugstestturm – <https://www.vice.com/ro/article/turnul-ifma>
- 69 Abb.64: Hochhaus Viertel – Axonometrie – eigene Darstellung
- 71 Abb.65: Wohnhof – Axonometrie – eigene Darstellung
- 72 Abb.66: Wohnhof – Entwurf Bebauungsplan – eigene Darstellung
- 73 Abb.67: Wohnhof – Axonometrie – eigene Darstellung
- 75 Abb.68: Sonnenstudie morgens, mittags, abends (April) – eigene Darstellung
- 76-77 Abb.69: Grundriss Erdgeschoss – eigene Darstellung
- 78-79 Abb.70: Lageplan – eigene Darstellung
- 80-81 Abb.71: Schnitte – eigene Darstellung
- 82-83 Abb.72: Schnitte – eigene Darstellung
- 84-87 Abb.73: Modellfotos - Eigene Aufnahme
- 88 Abb.74: Collage – eigene Darstellung - Quelle für Bilder: maps.google.com
- 92-93 Abb.75: Lageplan Vision 2070 – eigene Darstellung