

Die ideale Stadt – und warum die Bahnstadt vielleicht nicht so ideal ist

Im Kurpfälzischen Museum fanden Vorträge und eine Podiumsdiskussion zu Vorstellungen und Wirklichkeiten große Resonanz

Von Birgit Sommer

„Würden Sie gerne in der Bahnstadt wohnen?“ So provokant geht es manchmal zu, wenn das Gespräch auf Heidelbergs neuen Stadtteil kommt. Zu viel Beton, zu viele gerade Linien. Und auch Architekten mögen dann nicht so recht verteidigen, was aus einer einstmals enthusiastischen Planung wurde. Jüngstes Beispiel: Die Veranstaltung, die das Kurpfälzische Museum unter der Leitung von Prof. Frieder Hepp gemeinsam mit Stadtplanungsamt und Rhein-Neckar-Zeitung zum Thema „Stadt – Ideal und Wirklichkeit“ im Großen Salon des Museums anbot.

Die Frage nach einer ideal gebauten Stadt stellte sich schon vor 400 Jahren, als der protestantische süddeutsche Theologe Johann Valentin Andreae seine Utopie „Christianopolis“ entwarf. Prof. Henry Keazor vom Institut für Europäische Kunstgeschichte der Universität Heidelberg verwies darauf, dass bei Andreae schon Natur- und Geisteswissenschaften verbunden waren. Dreistöckige Wohnhäuser mit Gärten scharten sich um einen zentralen Tempel samt Kollegien, die Gottesdiensten, Gelehrsamkeit, Theater und Kunst dienten, Gewerbe war zum Rand hin angesiedelt. Das Ganze war im Quadrat angeordnet, ein geometrisches Bild, das protestantische Stadtplaner laut

Keazor in jenen Zeiten bevorzugten – im Gegensatz zur runden katholischen Form. „Ein auf die Erde gespiegeltes himmlisches Jerusalem“, meinte Keazor.

Städtebau ist auch für Prof. Franz Pesch – er hat an der Universität Stuttgart den Lehrstuhl für Stadtplanung und Entwerfen inne – eine der kostbarsten Errungenschaften der Menschheit. Er begleitet die Entwicklung der Bahnstadt seit 2004 als Mitglied des Fachbeirates und als Preisrichter mehrerer Wettbewerbe. Pesch zeichnete die Entwicklungslinien nach, erinnerte an die ersten Studien zur „Bahninsel“ und die Entwürfe aus dem Jahr 2001, bei denen es bereits um öffentliche Räume als Identifikationsorte und die Anbindung an die alte Stadt ging.

Mit dem Bebauungsplan 2003 entstanden dann die scharfe Kante zum Pfaffengrund, die „gewisse Dichte“, die die europäische Stadt laut Pesch auszeichnet, die Terrassen zur Landschaft

hin, der südliche Bahnhofsvorplatz, der Czernyplatz als Vision eines lebendigen Quartiers. „Die Bebauungsdichte wurde dann erhöht, weil man es langsam mit der Frage der Ökonomie zu tun bekam“, sagte Pesch ganz deutlich. Zwischen 1997 und 2007 sei die Rahmenplanung wirtschaftlich optimiert worden. Dennoch lobte er die Grünflächen, die Räume von besonderer Qualität, den hohen Standard der Nachhaltigkeit. Was die Im-

auf die provokante Frage von Moderatorin Ingrid Thoms-Hoffmann, der Leiterin der RNZ-Stadtredaktion, antwortete: „Warum hat man nicht kleinteiliger angesetzt?“

Ein wenig mehr in einzelnen Portionen zu bauen, wäre „ein großer Gewinn“, fand auch Pesch: „Wenn ein Investor einen ganzen Block bebaut, dann hat man die Vielfalt verspielt.“ Eine Kommune müsse Grundstücke kaufen,

mobilienvirtschaft daraus mache, sei außerhalb jeder Verfügungsgewalt der Planer.

Das war dann auch Thema der Diskussion, zu der sich Prof. Ulf Matthiesen vom Institut für Europäische Ethnologie an der Berliner Humboldt-Universität gesellte. Er ist Mitglied im Kuratorium der Internationalen Bauausstellung Heidelberg. Matthiesen will weder in Christianopolis noch in der Bahnstadt wohnen, wie er

um die Bebauung steuern zu können. Ein städtebaulicher Vertrag sei das schwächere Instrument. Dass differenziert durchgearbeitete Fassaden möglicherweise den dicken Isolierschichten des gewünschten und von der Stadt stolz beworbenen Passivwohnbaus widersprechen könnten, thematisierte keiner der Architekturfachleute.

Bei den Gebäuden in der Bahnstadt handle es sich um eine wenig wagemutige Architektur, meinte Ingrid Thoms-Hoffmann. „Da kommt noch so viel“, setzte Franz Pesch dagegen. Der Kunstgeschichtler Henry Keazor ging mit der Bahnstadt milde um. Er plädierte dafür, ihr einfach Zeit zu geben. Ein Gebiet müsse bewohnt und eingewohnt werden, dann verliere es von seiner Härte..

„Wir kriegen mit der Bahnstadt einfach ein Abbild unserer Zeit“, erklärte eine Zuhörerinnen. Sie wusste auch zu berichten, dass Kinder und Jugendliche ganz begeistert vom weiten Blick seien, der sich ihnen dort biete. „Jedes Stück moderne Architektur bekommt keine Chance“, warf ein anderer Zuhörer den Heidelbergern vor: „Deren Lieblingsarchitektur sind Historismus und Butzenscheiben.“ Vielleicht ist es an der Zeit, dass sich die Bahnstädter nun selbst zu Wort melden. Warum wollen sie dort wohnen? Und wie geht es ihnen?



Ingrid Thoms-Hoffmann moderierte die Diskussion über die ideale Stadt mit (v.l.) Prof. Ulf Matthiesen, Prof. Franz Pesch und Prof. Henry Keazor. Foto: Rothe