

Einführung

Im Zuge des Kohleausstiegs 2038 werden nicht nur die Kraftwerke stetig vom Stromnetz genommen werden, sondern auch die Umnutzungs- und Rekultivierungsmaßnahmen der Abbaugebiete, besonders im Hinblick auf den global an Bedeutung gewinnenden Klimaschutzaktivismus, in den Diskurs gestellt. Der unweit westlich vor Köln gelegene „Tagebau Hambach“ ist der größte momentan noch betriebene Tagebau im Rheinischen Braunkohlerevier und wurde verstärkt durch den medialen Disput um die Rettung des „Hambi“, einer südlich angrenzenden Waldfläche, getadelt. Die Planung zur Wiedernutzbarmachung bzw. Rekultivierung des Gebiets sieht die Flutung der künstlichen Senke vor, was einen Zeitraum von 50 bis 100 Jahren in Anspruch nehmen wird. Diese fernscheinende Zukunftsvision ebnete die Grundlage einer utopischen Betrachtung, welche zu einer sowohl topografischen als auch städtebaulichen räumlichen Neuinterpretation des Gebiets führte.

Bestandsanalyse

Der Beschluss des Braunkohleausschusses von 1975 definierte die Abbau- bzw. Außenkippenflächen des Tagebaus Hambach und besiegelte bereits vor mehr als 45 Jahren das tragische Schicksal Manheims und anderer, im Abbaugebiet befindlicher Dörfer wie: Lich-Steinstraß, Gesolei, Etzweiler, Tanneck. Sie mussten dem Tagebau weichen und ihre Bewohner wurden in Ersatzdörfer mit der Vorsilbe „Neu-“ im Namen umsiedelt oder regelrecht „verfrachtet“. Bereits 1997 hatte der Naturschutzverband „BUND NRW“ ein mit einem gelben Holzkreuz gekennzeichnetes Grundstück, das als der „Bund-Widerstandsacker“ betitelt wurde, erworben, in der Hoffnung, die angrenzende Ortschaft Manheim vor der Devastierung schützen zu können. Mit der 2012 begonnenen Besetzung des Hambacher Forstes, der medial unter der personalisierten Verniedlichung „Hambi“ Bekanntheit erlangte, wurde ein weiteres Symbol der Anti-Kohlekraft-Bewegung geschaffen, was stark polarisierte und globales Aufsehen erregte. So heißt es in einem Zitat von Niklas Maak aus „Koolhaas‘ Countryside“ 2020, Begleitbuch der Ausstellung „Countryside, The Future“ im New Yorker Guggenheim-Museum: „Riesige Bagger standen im Sand wie grasende Dinosaurier [...]. Sie aßen das Land auf, schluckten den Wald und schließlich das Dorf, um den deutschen Energiebedarf zu decken.“ Nicht nur auf Grund der geografischen Lage wird die Ortschaft Manheim stark mit dem „Hambi“ kontextualisiert, viel mehr ist das beiden angedrohte tragische Schicksal der Zerstörung gemeinsames Thema: konkret in Abholzung und Devastierung. Das Plankonzept der RWE zur Wiedernutzbarmachung des Gebiets sieht den vollständigen Abriss des Dorfes Manheims bis zum Jahr 2022 vor. Dabei wird allerdings dort nicht wie anzunehmen abgegraben, um die Kohle abzubauen, sondern ausschließlich die darüber liegenden Deckschichten bzw. Erdmassen finden Verwendung, um die Böschung der nord-östlichen Grubenkante abfangen zu können. Mit dem Beginn des Abrisses 2015 wurde der „Geisterort“ immer mehr zum Opfer von Vandalismus und Ausflugsziel des Katastrophentourismus.

Konzept Workshop

Im Zuge des Workshops wurden sowohl die Potentiale und Defizite der Dörfer im Gesamtkontext diskutiert, sodass sich Themenschwerpunkte für die einzelnen Orte ergeben, als auch ein gemeinsames Mobilitätskonzept entwickelt. Betrachtet man die Restbestände des ehemals großen zusammenhängenden Bürgerwaldes, erscheinen diese, be- und zerschnitten von Infrastruktur und Landwirtschaft, wie „grüne Inseln“. Die angereichten Inseln bilden in der Gesamtheit eine „grüne Achse“ zwischen den Naturräumen „Erft“ und „Rur“. Betrachtet man die Erscheinung der „grünen Insel“ Hambacher Forst genauer, spiegelt sich anhand ihrer Kontur der Zuschnitt des Waldes durch die Landwirtschaft und den Kohleabbau besonders deutlich wieder. Durch die Freistellung des „Hambi“ als tatsächliche Insel wird er zum Mahnmal deklariert. Ergänzt wird der Wald durch eine Kulturinsel, die sich zwar räumlich an den Achsen des Forstes orientiert, jedoch bewusst abgesetzt wurde, um respektvollen Abstand zu halten und „Hambi“ nur kontrolliert für Führungen durch Camps zugänglich zu machen. Manheim wird bei der Definition der Seekante bewusst dem Festland zugeschrieben, um einer Isolation der Anwohner vorzubeugen. Im Zuge eines gemeinschaftlichen Mobilitätskonzeptes wurde im Kollektiv beschlossen, die Dörfer mittels Wassererschließung zu vernetzen. Diese Knotenpunkte prägen sich abhängig von der Größe der bearbeiteten Struktur sowie den thematischen Schwerpunkten als Anlegestellen oder auch größere Häfen mit dem Angebot dauerhafter Liegeplätze für Privatboote aus. Die Erschließung der dem „Hambi“ angegliederten Kulturinsel erfolgt immer über den Zu- bzw. Umstieg der Anlegestelle Manheim, um die touristische Fluktuation im Dorf zu erhöhen und den bereits benannten thematischen Bezug zwischen Ortschaft und Forst zu unterstützen. Der gesamte See wird von einem meist am Wasser gelegenen, die Dörfer verbindenden Fahrradweg umschlossen. Eine weitere, gemeinsame Vernetzung zuzüglich zum Straßennetz des motorisierten Verkehrs, stellt die „Seestadtbahn“ dar, eine gemeinschaftliche Ringbahn, welche Manheim im Nord-Osten über einen Kopfbahnhof erschließt. Der Kopfbahnhof soll das Zerschneiden des Dorfes durch ein Schienennetz vermeiden. Die Positionierung des Bahnhofs an der historischen Hauptachse soll zum einen zum Durchschreiten des Dorfes anregen und die nord-östliche Lage ist zum anderen als Reaktion auf die, in den mittleren Breiten vorherrschenden Südwestwinde im Bezug auf potentiellen Lärm durch Schienenverkehr begründet.

Städtebaulich

Bei der genaueren Betrachtung der Bestandsstraßen wurde zunächst sondiert, welche Straßen Potentiale aufweisen und daher beibehalten werden sollten und welche Straßen das Gesamtgefüge der Erschließung defizitär schwächen und daher entfallen sollten. Dabei war auffällig, dass die größten Qualitäten und Potentiale sich entlang der historischen Achsen befanden, weshalb wir uns entschieden haben, diese bestmöglich zu stärken. Während die historischen Bestandsstraßen den Sonderstatus durchgehender Blickachsen bis zum See bekommen, werden die Nebenachsen immer gebrochen. Entlang der historischen Hauptachse befindet sich außerdem am nord-östlichen Ende der bereits beschriebene Bahnhof sowie am anderen nord-westlichen Ende die Anlegestelle. Die runde Seekante unterstützt einerseits eine klare Zentrumsbildung, ein Dorfmittelpunkt, der sich tatsächlich in mitten des Dorfes befindet. Außerdem schafft die gewählte Uferkante die größtmögliche Wohnqualität im Hinblick auf Licht, Luft und Aussicht, mit dem Bestreben, das Dorf nicht beispielsweise durch die Formation eines Straßendorfes entlang der Uferkante zu zersiedeln, sondern räumliche Qualitäten in einer gebündelten Struktur anbieten zu können. Es wurde bewusst zwischen befestigten und natürlichen Uferbereichen unterschieden. Während die Bebauungs- und Erschließungsstrukturen im südlichen und westlichen Bereich des Dorfes unmittelbar an der Uferkante befindlich positioniert wurden, mäandert die natürliche Böschung der Seekante von Norden zu Süden in das Dorf hinein, was einen gänzlich anderen Bezug zum Gewässer schafft. Anhand der Bewertung der Potentiale der Zwischenräume wurde die Notwendigkeit von Plätzen und Freiräumen definiert, positioniert und mittels der ihnen zugesprochenen Hierarchien dimensioniert. Die zuvor beschriebenen Parameter wurden daraufhin in einer übergeordneten Blockstruktur erprobt und prozessierend ausformuliert. Der südlich bzw. süd-östlich gelegene Dorfrücken orientiert sich an der Struktur des alten, bereits angerissenen Bestandes. Hierbei wurde priorisiert, den Zentrumsbereich im Umkreis der Kirche zu unterstützen und Abstand zu den Erschließungsstrukturen der A4, der Seestadtbahn sowie der Bundesstraße zu wahren. Im Folgenden haben wir uns verstärkt den topografischen Verläufen zugewendet. Die Transformation des Ursprungsgeländes unterlag limitierenden und variablen Einflussfaktoren. Während die Höhe der verbliebenen Bestandsgebäude (89m ü.N.N) sowie der zu erwartende Wasserspiegel (73m ü.N.N.) unveränderlich waren, wurden der Verlauf der Seekante und mögliche Gefälleverteilungen diskutiert. Die übergeordnete Betrachtung von Hoch- bzw. Tiefpunkten und daraus resultierenden Blickachsen wurden dabei ebenso beachtet wie die Gefälleverteilung innerhalb einzelner Straßen. Auf Grundlage der neu geschaffenen Topografie wurden Straßenverläufe sowie Plätze geprüft, angepasst und verändert.

Räumlich

Da wir zersiedelte Strukturen, bestehend aus sich endlos anreihenden Solitären vermeiden wollten und die, oft im historischen Kern ruraler Strukturen vertretene, geschlossene Bauweise als räumliche Qualität erachten, haben wir uns für eine Neuinterpretation einer städtischer Struktur entschieden, welche sich als aufgelockerte Blockrandbebauung beschreiben lässt. Der im Blockinneren befindliche Bereich gliedert sich in kleinere, sich bedingende Wirkungsräume. Die Wirkungsräume äußern sich räumlich in Gestalt von terrassierten Plateaus, welche nicht nur optische Blickbezüge zueinander gewähren, sondern faktisch miteinander verbunden sind. Vom öffentlichen Straßenraum aus markieren Flachdachgebäude die Erschließungen zu den stubstrukturalen, im Innenraum des Blocks befindlichen Plateaus. Dabei ist je ein Flachdachgebäude dem spezifischen Plateau beziehungsweise Teilinnenhof zugeordnet, in welchem es sich befindet. Wie bereits erläutert sind die Plateaus über Treppen miteinander verbunden, damit die gesamte Substruktur des Blockinnenraumes durchschritten werden kann und somit ein halböffentlicher Raum ist. Sollte ein Block aufgrund seiner geringen Größe keine weitere Untergliederung des Blockinnenraums bedürfen, sind diesem jedoch mindestens zwei Zugänge zugeordnet, um die Möglichkeit des Durchschreitens gewährleisten zu können. Gemäß dem Fall, dass sich ein Flachdach innerhalb eines fortlaufenden Straßenzuges befindet, entspricht die Höhe des Attikaabschlusses der angrenzenden Giebelhöhe. Befindet sich ein Flachdachgebäude jedoch an der Ecke eines Blockrandes, ist das Gebäude als Hochpunkt auszubilden. Während der öffentliche Straßenraum von „natürlichem“, starkem, jedoch stufenfreiem Gefälle durchzogen wird, werden die halböffentlichen Plateaus der Blockinnenräume immer über ausgebildete Schwellen in Form von Treppen erschlossen. Die Treppen befinden sich im Falle der Erschließung von der Straße aus bündig zum Beginn des Plateaus. Infolge dessen wird der Bereich vor dem Beginn der Stufen im Bezug auf sein Niveau zwar dem Straßenraum zugesprochen, bildet jedoch aufgrund seiner „sich im Verhältnis zum Straßenraum verengenden Raumkanten einen eigenen Bereich aus. Befindet sich die Erschließung zu einem Plateau jedoch an einem Platz, sind die Treppenstufen bündig mit der öffentlichen Platzstruktur zu setzen, die Begrenzung bzw. eine klare Fassung des öffentlichen Platzes zu unterstützen.