

FREIRAUM

das magazin

ausgabe // 03



Veranstaltung

**Auf dem Radel
vor mir fährt ein...**

Referent

**Jan Gehl
Copenhagenization**

Freiraum

**Marktplatz der
Möglichkeiten**

METEN

AUF DEM RADEL VOR MIR FÄHRT EIN...

Neue Mobilitätskonzepte und nachhaltige Freiraumplanung für zukunftsfähige Städte

40 Jahre fachlicher Austausch: Gemeinsam von Projekten lernen, mit Planern und Gestaltern aus dem Städtebau, Garten- und Landschaftsbau diskutieren und Erfahrungen austauschen – das ist das Erfolgsrezept der METTEN Akademie, die der Betonsteinspezialist METTEN Stein+Design aus Overath seit 1982 veranstaltet. „40 Jahre METTEN Akademie, das bedeutet bis dato 80 hochkarätig besetzte Veranstaltungen mit 125 renommierten Referenten und rund 7600 Teilnehmenden“, resümierte Geschäftsführer Dr. Michael Metten anlässlich der jüngsten Veranstaltung. Am 10. Mai fand unter dem Dach der METTEN Akademie die nunmehr fünfte Ausgabe der METTEN FreiRaum-Gespräche mit Fachvorträgen und abschließender Podiumsdiskussion statt. Und erfreute sich gewohnt guter Resonanz: Vor Ort im Kölner Rautenstrauch-Joest-Museum und via Online-Lifeübertragung folgten rund 290 Teilnehmenden der Veranstaltung, die unter dem Motto „Auf dem Radel vor mir fährt ein...“ die Themen neue Mobilitätskonzepte und nachhaltige Freiraumplanung für zukunftsfähige Städte unter verschiedenen Aspekten und aus unterschiedlichsten Blickwinkeln beleuchtete.

Zum Auftakt stellte Geschäftsführer Dr. Michael Metten die Nachhaltigkeitsstrategie des Betonsteinspezialisten aus Overath vor, der mit der Kombination aus emissionsarmen Produktionstechnologien und der Investition in nachhaltige Energiekonzepte eines der nachhaltigsten Beton-



steinwerke werden möchte. Die EcoTerra®-Technologie von METTEN Stein+Design bietet dabei einen signifikanten Beitrag zur Reduktion von CO₂-Emissionen bei Betonsteinen – und kann somit einen wichtigen Beitrag zum Thema lebenswerte Stadt der Zukunft leisten. 2023 soll die nächste EcoTerra®-Generation als Weltneuheit auf den Markt kommen: Ein völlig zementfreier Stein mit 48% weniger CO₂-Emissionen im Vergleich zu einem herkömmlichen Betonstein.

Um lebenswerte, gesunde, zukunftsfähige Städte zu schaffen, braucht es bessere Luft und mehr Grün im urbanen Raum – aber auch ganz neue Mobilitätskonzepte.

Kopenhagen ist eine Stadt, die seit Jahrzehnten Vorreiter ist, wenn es darum geht, die Lebens- und Aufenthaltsqualität ihrer Bewohner zu verbessern. Mit der Optimierung der baulichen Infrastruktur und gleichzeitig der Lebensqualität der Menschen in seiner Heimatstadt beschäftigt sich Prof. Jan Gehl (Gehl Architects, Kopenhagen) seit Jahrzehnten. Der Architekt und Stadtplaner gilt als weltweiter Vordenker neuer Mobilitätskonzepte. Seit seinem Studienabschluss im Jahre 1960 arbeitet und forscht er, auch in Zusammenarbeit mit seiner Frau Ingrid, einer Psychologin, an der Schnittstelle von Architektur und Psychologie. „Wir haben viel zu lange Städte geplant, um Autos glücklich zu machen,



dabei sollten wir doch eigentlich Menschen glücklich machen“, stellte er in seinem Vortrag „Copenhagenization – the Danish way of changing mobility“ fest. Und illustrierte die Entwicklung Kopenhagens seit den 60er-Jahren bis heute zu einer Stadt mit sehr differenzierten Bewegungszonen, die Fußgängern und Fahrradfahrern Priorität einräumt. Im Jahre 2021 führte die dänische Metropole das Ranking der weltweit lebenswertesten Städte an. Aber auch Kopenhagen muss sich aktuell und perspektivisch ganz neuen Herausforderungen stellen – aktuell etwa Pandemie und Klimawandel. Rasmus Duong-Grunnet, Architekt und Mitarbeiter bei Gehl Architects in Kopenhagen, erläuterte in seinem Vortrag, wie man versucht, auch unter diesen neuen Vorzeichen weiterhin eine nachhaltige und gesunde Stadt zu schaffen. „Das bisherige Erfolgsrezept wird

nicht unbedingt für die Zukunft funktionieren. Immer neue Herausforderungen fordern immer neue Ideen“, so der Planer. „Aber die Methoden bleiben gleich: Wir fokussieren uns auch weiterhin darauf zu verstehen, was die Menschen, die in einer Stadt leben, wollen und brauchen. Nur wenn wir das als Stadtplaner verstehen, können wir urbane Räume schaffen, die lebenswert sind.“ Das Team von Gehl Architects umfasst unterschiedlichste Disziplinen vom Stadtplaner bis zum Sozial-

forscher, um Stadt von vielen Blickwinkeln und unter unterschiedlichen Aspekten denken und planen zu können.

Die Zukunft der Innenstädte und Zentren beleuchtete Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger von der HafenCity Universität Hamburg in seinem Vortrag, in dem er heutige Herausforderungen benannte und Perspektiven und Handlungsfelder aufzeigte. „Das Coronavirus hat den Online-Handel und das Home-Working deutlich be-

„Wir haben viel zu lange Städte geplant, um Autos glücklich zu machen, dabei sollten wir doch eigentlich Menschen glücklich machen.“

Prof. Jan Gehl, Gehl Architects, Kopenhagen



schleunigt, der Lockdown führte zu gravierenden Einbrüchen in Gastronomie, Hotellerie und Freizeit- und Kulturwirtschaft,“ stellte er eingangs fest. „Die daraus resultierenden umfassenden und tiefgreifenden Veränderungen für unsere Innenstädte sind vielfältig und unübersichtlich – und führen zu einer großen Unsicherheit der Akteure.“ Gewachsene Zentren stünden am Beginn eines tiefgreifenden Wandels. Was könnte man dem stillen Sterben von Gastronomie-, Einzelhandels- und Kulturangeboten in der Stadt entgegensetzen? „Eine Zusammenarbeit aus Gewerbetreibenden, Immobilieneigentümer und Kommune, unter Einbindung der Kultur- und Bildungseinrichtungen könnte als Bündnis für die Innenstadt einen Masterplan entwickeln, um Zentren wieder als Orte der Gesellschaft erscheinen zu lassen“, so sein Vorschlag. Das könnte unter anderem über eine Stärkung der Versorgungsfunktion funktionieren – und über die Schaffung eines attraktiven Nutzungsmix. So entstünde mehr soziale Begegnung und Kommunikation im öffentlichen Raum und mehr Aufenthaltsqualität für die Bewohner. Die Innenstädte wären nicht mehr primär Orte des Konsums, sondern würden Orte der sozialen Begegnungen und Erlebnisse, in denen

Shopping nebenbei erfolgte. „Nur mit der Einbindung der öffentlichen, sozialen und kulturellen Akteure und der Immobilieneigentümer wird dieses Ziel zu erreichen sein“, zeigte sich Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger überzeugt.

Frank Flor und Prof. Burkhard Wegener vom renommierten Landschafts- und Stadtplanungsbüro Club L94 in Köln stellten in ihrem Vortrag „Alles ist Gestaltung – über die Multicodierung urbaner (Funktions)-Räume“ schließlich eine Vielzahl praktischer (Planungs-)Beispiele des Umgangs mit der Verkehrswende in Deutschland und dem benachbarten Ausland vor. Dem Thema näherten sie sich dabei in verschiedenen Kategorien – von „Stadt ohne Verkehr“ über „Wunden heilen“ und „Stadt für Menschen“ bis „Multicodierung des Stadtraums“. Allen vorgestellten Projekten einig

war dabei das Ziel, eine andere Qualität von Innenstadt mit einer höheren Aufenthaltsqualität für ihre Bewohner zu schaffen, in der das Auto nicht mehr dominant ist. „Das bedeutet nicht, dass wir den Verkehr ganz ausblenden, sondern reduzieren“, so Frank Flor. Straßen werden auf ein Minimum an Fahrbahn verengt, Plätze wieder für Menschen hergerichtet, Spielangebote für Kinder geschaffen, Bäume in grünen Schwerpunkten gepflanzt und kühlende Wasserelemente integriert.

Bei der abschließenden Podiumsdiskussion, moderiert vom Kölner Kulturjournalisten Jörg Jung, tauschten sich die Referenten gemeinsam mit Dr. Michael Metten lebhaft über Lösungsansätze für eine zukunftsfähige und lebenswerte Stadt aus – auch und insbesondere unter dem Aspekt der Mobilität. //

„Eine Zusammenarbeit aus Gewerbetreibenden, Immobilieneigentümer und Kommune, unter Einbindung der Kultur- und Bildungseinrichtungen könnte als Bündnis für die Innenstadt einen Masterplan entwickeln.“

Prof. Dr. Thomas Krüger, HafenCity Universität Hamburg



COPENHAGENIZATION

The Danish way of changing mobility
Prof. Jan Gehl und Rasmus Duong-Grunnet,
Gehl Architects, Kopenhagen

„Neue Mobilitätskonzepte und nachhaltige Freiraumplanung für zukunftsfähige Städte“ waren das Thema der fünften Ausgabe der METTEN FreiRaum Gespräche. Um lebenswerte, gesunde Städte zu schaffen, braucht es bessere Luft und mehr Grün im urbanen Raum – aber auch smarte, wegweisende Mobilitätskonzepte. Wir sprechen in Deutschland oft von der Verkehrswende, diskutieren über zu viele Autos in den Städten und beklagen fehlenden Mut oder Willen zur Veränderung. Dänemark ist uns diesbezüglich weit voraus – und Kopenhagen ein absoluter Vorreiter in Sachen Verkehrswende. Die Stadt der Fahrräder bringt Verkehr und Klimaanpassung vorbildlich zusammen – und gehört heute in internationalen Rankings zu den weltweit lebenswertesten Städten.

Mit der Optimierung der baulichen Infrastruktur und gleichzeitig der Lebens- und Aufenthaltsqualität der Menschen in seiner Heimatstadt beschäftigt sich Prof. Jan Gehl seit Jahrzehnten. Der Architekt und Stadtplaner gilt als weltweiter Vordenker neuer Mobilitätskonzepte. Seit seinem Studienabschluss im Jahre 1960 arbeitet und forscht er, auch in Zusammenarbeit mit seiner Frau Ingrid, einer Psychologin, an der Schnittstelle von Architektur und Psychologie. „Wir haben viel zu lange Städte geplant, um Autos glücklich zu machen, dabei sollten

wir doch eigentlich Menschen glücklich machen,“ stellte er zum Einstieg in seinen Vortrag „Copenhagenization – the Danish way of changing mobility“ anlässlich der fünften Ausgabe der METTEN FreiRaum Gespräche fest. Und illustrierte die Entwicklung Kopenhagens seit den 1960er-Jahren bis heute zu einer Stadt mit sehr differenzierten Bewegungszonen, die Fußgängern und Fahrradfahrern Priorität einräumt. Straßen werden – zumindest in einigen Teilen der Stadt – nicht mehr in erster Linie als Domäne der Autos wahrgenommen, sondern als Domäne der Fußgänger und Radfahrer. Die Konzentration darauf, es den Bewohnern einfacher und attraktiver zu machen, sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad durch die Stadt zu bewegen, ist ein wichtiger Teil einer Lösung, um Platz für mehr Menschen in der Stadt zu schaffen und dabei die CO₂-Emissionen spürbar zu reduzieren.

Die Entwicklung begann in den 1960er-Jahren, als Kopenhagens Shoppingmeile Stroget in eine Fußgängerzone umgewandelt wurde – „Mitten in einer Zeit, als der Modernismus das rationale Bauen und die Auto-Invasion in der Stadt feierte, und Architektur nichts mehr mit Lebensqualität zu tun hatte“, so Prof. Jan Gehl. Während in der traditionellen Stadtplanung der Fokus auf (öffentlichen) Räumen gelegen hatte, leg-

te die Moderne den Fokus auf Objekte. „Räume für die alltäglichen Aktivitäten der Menschen, für Freizeit, Sport, Kommunikation, Austausch verschwanden aus dem urbanen Kontext. Diese Aktivitäten mussten in der modernen Stadt, die sich vom menschlichen Maßstab verabschiedet hatte, in left-over spaces stattfinden“, so Jan Gehl.

1960 erschien Jane Jacobs Buch „The Death and Life of Great American Cities“, das zur Bibel des humanistischen Städtebaus avancierte. „Diese Publikation hat uns in unserem Anliegen gestärkt, die Menschen sichtbar zu machen für die Planer unserer Städte“, so Jan Gehl, der in seinem 1971 veröffentlichten Buch „Life between Buildings – Leben zwischen Häusern“ beschreibt, wie groß der Einfluss von gebauter Umgebung und Gebäuden auf das Leben auch zwischen den Gebäuden ist. Auch in seinem 2010 erschienenen Buch „Cities for People“ nimmt der dänische Architekt und Forscher eine Gegenposition zu der Stadtplanung der Moderne ein. „Erst formen wir Städte, dann formen die Städte uns“, stellt er fest. Und beschreibt den enormen Einfluss von Stadtplanung auf unser Leben und unsere Lebensqualität: „Die Details der Stadtgestaltung sind entscheidend für die Aufenthaltsqualität. Schlüsselbegriffe in diesem Zusammenhang sind Schutz, Komfort, Wohlbefinden.“

Wenn das vordergründige Ziel einer zukunftsfähigen Stadtplanung im Jahre 2022 sei, lebenswerte, nachhaltige und gesunde Städte zu schaffen, muss der Mensch in den Fokus der Stadtplaner rücken, zeigt sich Jan Gehl überzeugt. Kopenhagen plane seit nunmehr sechs Jahrzehnten unter dem Aspekt der „People First Policy“ und ernte heute die Früchte dieser Arbeit, so der Planer. 1962 startete die Stadt mit der Umwandlung der Haupteinkaufsstraße Stroget in eine Fußgängerzone eine Gegenbewegung zur Dominanz des Automobils. Alle Plätze der Stadt wurden im Folgenden von Parkplätzen für Autos in Plätze für Menschen verwandelt, mit Cafés, Sitzgelegenheiten und einer hohen Aufenthaltsqualität. 1967 war Kopenhagen die erste Stadt der Welt, die das Leben in der Stadt dokumentiert, wofür öffentliche Verwaltung und Universität eng zusammenarbeiteten; eine städtische Abteilung für Fußgänger und öffentliches Leben wurde etabliert, die einen großen Einfluss auf die Humanisierung Kopenhagens nahm. Die städtebaulichen Studien der Stadt stützten sich dabei von Anbeginn an stark auf die analytischen Methoden, die Gehl Architects erarbeitet und etabliert hatten. Das Team von Gehl Architects umfasst damals wie heute unterschiedlichste Disziplinen vom Stadtplaner bis zum Sozialforscher, um Stadt von vielen Blickwinkeln und unter unterschiedlichen Aspekten denken und planen zu können.

Eine Folge der Verbannung des Automobils aus Teilen des öffentlichen Raums war, dass sich Kultur- und Freizeiteinrichtungen wieder in der Innenstadt etablierten, aber auch der Tourismus einen Aufschwung erlebte. Kopenhagen ist heute nicht nur die Stadt der Fahrräder – auch das Zu-Fuß-Gehen spielt eine wichtige Rolle bei der lebenswerten Gestaltung und Klimaanpassung des Stadtraums. Begrünte Bereiche, Parks und Kanäle laden ein zum Flanieren und Verweilen und funktionieren bei Starkregen-Ereignissen wie ein Schwamm, der

Wasser auffängt. Die Umwandlung verkehrsreicher Straßen in von Fußgängern und Fahrrädern gemeinsam genutzten Raum führte dazu, dass im Jahre 2020 insgesamt 69% aller innerstädtischen Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden, die Stadt auch für Kinder und ältere Menschen [wieder] sicher und gut nutzbar wird – und Kopenhagen 2021 im Ranking der Zeitschrift Monocle auf Platz 1 der lebenswertesten Städte der Welt landet.

Aber auch die dänische Vorzeigemetropole muss sich aktuell und perspektivisch ganz neuen Herausforderungen stellen – etwa unter dem Eindruck der Pandemie. Rasmus Duong-Grunnet, Architekt und Mitarbeiter bei Gehl Architects in Kopenhagen, erläuterte in seinem anschließenden Vortrag, wie man versucht, auch unter diesen neuen Vorzeichen weiterhin eine nachhaltige und gesunde Stadt zu schaffen. „Das bisherige Erfolgsrezept wird nicht unbedingt

für die Zukunft funktionieren. Immer neue Herausforderungen fordern immer neue Ideen“, so der Planer. „Aber die Methoden bleiben gleich: Wir fokussieren uns auch weiterhin darauf zu verstehen, was die Menschen, die in einer Stadt leben, wollen und brauchen. Nur wenn wir das als Stadtplaner verstehen, können wir urbane Räume schaffen, die lebenswert sind.“ Basierend auf den von Gehl Architects etablierten analytischen Methoden beobachtet die Stadt Kopenhagen systematisch, wie die Menschen den städtischen Raum nutzen. Auf der Grundlage dieser Beobachtungen und von Interviews mit Bürgerinnen und Bürgern werden Visionen und Aktionspläne entwickelt, um auch zukünftig eine Stadt im Sinne ihrer Bewohner und Bewohnerinnen zu gestalten und so Raum für gutes urbanes Leben im 21. Jahrhundert zu schaffen. //





ZUKÜNFTIGE DER INNENSTÄDTE UND ZENTREN

Prof. Thomas Krüger
HafenCity Universität, Hamburg

Die Zukunft der Innenstädte und Zentren beleuchtete Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger von der HafenCity Universität Hamburg in seinem Vortrag anlässlich der fünften Ausgabe der METTEN Freiraum Gespräche. Der Bauassessor für Städtebau war als Fachbereichsleiter Konzeptentwicklung in der LEG Schleswig-Holstein tätig und ist seit 2000 Universitätsprofessor für Projektentwicklung und Projektmanagement im Fachbereich Stadtplanung. Seine Forschung und Lehre sind ausgerichtet auf die Inter-

aktion zwischen den öffentlichen und den privaten Akteuren der Entwicklung und Planung. In seinem facettenreichen Vortrag benannte Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger mannigfaltige Herausforderungen an die heutige Stadt und zeigte Perspektiven und Handlungsfelder auf.

„Das Coronavirus hat den Online-Handel und das Home-Working deutlich beschleunigt, der Lockdown führte zu gravierenden Einbrüchen in Gastronomie, Hotellerie und Freizeit- und Kultur-

wirtschaft“, stellte er eingangs fest. „Die daraus resultierenden umfassenden und tiefgreifenden Veränderungen für unsere Innenstädte sind vielfältig und unübersichtlich – und führen zu einer großen Unsicherheit der Akteure.“ Gewachsene Zentren stünden am Beginn eines grundlegenden strukturellen Wandels. Im Einzelhandel führten aktuell Geschäftsaufgaben, Verkleinerung oder Rückzug von Kaufhäusern und Filialisten, von denen viele schon vor der Pandemie „online“ waren, zum Rückgang des individuellen

Einzelhandels in der Stadt. Damit einher gingen nun Reduktion von Flächen und Leerstände in Innenstädten. In der Gastronomie seien Geschäftsaufgaben und das Vordringen einfacher „Fast Food“-Konzepte der Grund für Qualitätsverlust und Leerstände. Das klassische Büro erlebe seit Corona den deutlichen Rückgang der Aufenthaltsfrequenz, die Stadt im Zuge dessen eine Verringerung der Büroflächennachfrage. In der Kulturszene sei seit der Pandemie ein starker Rückgang jenseits der öffentlich oder von Sponsoren finanzierten „Hochkultur“ zu beklagen, so Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger weiter. Veranstaltungen freier Kunst-Events fänden kaum noch statt, viele Clubs usw. seien geschlossen worden. Auch in diesem Bereich sei eine Wiederbelebung beziehungsweise ein Neustart erforderlich. „Der Weg der primär auf Einzelhandel und Büroflächen, die bis dato die höchsten Mieten erwirtschaftet haben, ausgerichteten Innenstadt- und Zentrenentwicklung ist in die Sackgasse geraten“, stellte der Stadtplaner fest. Die negativen Entwicklungen seien bisher zwar kaum oder noch nicht sichtbar, aber ein „stilles Sterben“ habe längst eingesetzt.

Was könnte man diesem stillen Sterben von Gastronomie-, Einzelhandels- und Kulturangeboten in der Stadt entgegensetzen? Welche Perspektiven gibt es? „Eine Zusammenarbeit aus Gewerbetreibenden, Immobilieneigentümern und Kommune unter Einbindung der Kultur- und Bildungseinrichtungen könnte als Bündnis für die Innenstadt einen Masterplan entwickeln, um Zentren wieder als Orte der Gesellschaft erscheinen zu lassen“, so sein Vorschlag. Die Umsetzung könnte durch ein neu zu schaffendes Transformationsmanagement erfolgen. „Dieses bündelt die Ressourcen der Kommune, entwickelt gemeinsam getragene Maßnahmen und setzt diese in Kooperation mit den Akteuren um“, so Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger. „Mit Ankäufen von Immobilien oder der Unterstützung von Innovationsprojekten könnte es auch kurzfristig intervenieren, wenn nötig.“

Als Bausteine der Transformation von Innenstädten benannte der Stadtplaner zum einen den Umbau von Ladenflächen, Waren- und Kaufhäusern und von Büroflächen, um den neuen Anforderungen zu entsprechen. Elementar wichtig sei die Schaffung hoher Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, etwa über Flächen für Veranstaltungen. Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt steige zudem über mehr soziale Begegnung und Kommunikation im öffentlichen Raum – etwa durch Märkte, Straßenkultur und Veranstaltungen, getragen von Kommune und Geschäftswelt. Auch die Präsenz öffentlicher Einrichtungen in der Innenstadt, wie etwa eine Dependence der Museen in Ladengeschäften, Straßentheater, öffentliche Konzerte, aber auch Projekt- und Seminarräume von Schulen und Hochschulen trügen zur Schaffung eines attraktiven Nutzungsmixes bei. „Mehr Vielfalt der Angebote und eine Nutzungsmischung innovativer, individueller Handel-, Gastronomie-, Kultur- und Handwerkseinrichtungen könnten durch Kooperation der Eigentümer, Gewerbetreibenden sowie der sozialen und kulturellen Akteure in zusammenhängenden Bereichen der Innenstadt wie Geschäftsstraßen und öffentlichen Plätzen ermöglicht werden, um einen attraktiven Nutzungsmix zu schaffen“, so der Planer.

Stadt- und Ortsteilzentren könnten über eine Stärkung der Versorgungsfunktion an Bedeutung gewinnen, so Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger weiter. „Stadtteil-, Quartiers- und Kleinstadt-Zentren spielen eine zentrale Rolle in der wohnungsnahen Versorgung und für das öffentliche Leben. Dies setzt voraus, dass ein attraktives Angebot des täglichen Bedarfs integraler Bestandteil des Zentrums ist und nicht außerhalb beziehungsweise ausschließlich in Fachmarktzentren konzentriert ist.“

Eine Innovation in Handel und Gastronomie könnte in hybriden Handlungskonzepten liegen, aber auch in neuen Kombinationen von Nutzungen zwischen Handel, Gastronomie und Kultur. Tem-

poräre innovative Formate wie Pop-ups in ungenutzten oder leerstehenden Ladenlokalen lockten neue Zielgruppen in die Zentren. Die Profilierung der Innenstadt könnte und müsste zudem über mehr Individualität und Qualität, über Nachhaltigkeitsorte wie Repaircafés, Second-Hand-Shops oder Läden und Märkte für regionale Produkte erfolgen. Auch Service-Angebote wie Reparaturdienste oder Verbraucher-Beratung lockten in die Zentren. Eine Entwicklung zum „Erlebnisnetzwerk“ Innenstadt, das Kultur und Freizeit, Gastronomie, Handel, Dienstleistungen und Hotellerie verbindet, wäre wünschenswert. Zudem könnte eine Schaffung von Bildungs- und Hochschuleinrichtungen im Zentrum erfolgen, so Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger. „Mehr Vielfalt im Kulturangebot über die Stärkung von Off- und Subkultur in der Stadt, die Möglichkeit, Kunst und Kultur auf der Straße bzw. an Standorten des Handels und der Gastronomie erlebbar zu machen, stärkt ebenfalls die Attraktivität der Innenstadt.“ In Zeiten von New Work könnte man im innerstädtischen Leerstand hybride Arbeitsformen, flexible Arbeitslandschaften und zeitgemäße Office-Angebote schaffen. „Führen neue Konzepte der „Büro“-Arbeit, neue Anforderungen an die Flächen und neue Anforderungen an die Standorte mit dem Wunsch nach kommunikativen und kreativen Arbeitswelten dazu, dass die Innenstadt sich als Campus neu erfindet?“

Ob Innenstadt oder Stadt- und Ortsteilzentrum: Über die Schaffung eines attraktiven Nutzungsmixes entstünde grundsätzlich mehr soziale Begegnung und Kommunikation im öffentlichen Raum und mehr Aufenthaltsqualität für die Bewohner. Die Innenstädte wären nicht mehr primär Orte des Konsums, sondern würden Orte der sozialen Begegnungen und Erlebnisse, in denen Shopping nebenbei erfolgte. „Nur mit der Einbindung der öffentlichen, sozialen und kulturellen Akteure und der Immobilieneigentümer wird dieses Ziel zu erreichen sein“, zeigte sich Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger überzeugt. //



ALLES IST GESTALTUNG

Über die Multicodierung urbaner [Funktions] Räume
Frank Flor und Prof. Burkhard Wegener, Club L94, Köln

Nach dem gemeinsamen Studium der Landschaftsarchitektur gründeten Frank Flor, Burkhard Wegener, Jörg Homann und Götz Klose im Jahre 2001 das Büro Club L94 in Köln. Mit einem Schwerpunkt auf der Gestaltung des urbanen öffentlichen Raums gehört Club L94 heute zu den bekanntesten Büros für kreative Freiraumplanung in Deutschland. Zum Team zählen neben den vier Geschäftsführern, die sich die Aufgabenschwerpunkte Planung und Ausführung teilen, aktuell 28 Landschaftsarchitekten. Projektschwerpunkt des Büros ist NRW, darüber hinaus ist der „Club“ aktiv in bundesweiten Projekten, deren Ziel stets die Schaffung identitätsstiftender Freiräume bei Befriedigung differenzierter Nutzungsansprüche ist. In der Gestaltung zeichnen sich die Projekte durch die Reduktion auf wenige Elemente und möglichst ortsbezogene Gesamtkonzepte aus. Bautechnische Professionalität und hohe Detailgenauigkeit in der Ausführung ist den Planern des Club L94 wichtig.

In ihrem Vortrag „Alles ist Gestaltung – über die Multicodierung urbaner [Funktions] Räume“ stellten Frank Flor und Burkhard Wegener anlässlich der fünften Ausgabe der METTEN FreiRaum Gespräche eine Vielzahl praktischer [Planungs-]Beispiele des Umgangs mit der Verkehrswende in Deutschland und dem benachbarten Ausland vor. Dem Thema näherten sie sich dabei in vier Kategorien – von „Stadt ohne Verkehr“ über „Wunden heilen“ und „Straße für Menschen“ bis „Multicodierung des Stadtraums“. Allen vorgestellten Projek-

ten einig war dabei das Ziel, eine andere Qualität von Innenstadt mit einer höheren Aufenthaltsqualität für ihre Bewohner zu schaffen, in der das Auto nicht mehr dominant ist. „Das bedeutet nicht, dass wir den Verkehr ganz ausblenden, sondern reduzieren“, so Frank Flor. Straßen werden auf Minimum an Fahrbahn verengt, Plätze wieder für Menschen hergerichtet, Spielangebote für Kinder geschaffen, Bäume in grünen Schwerpunkten gepflanzt und kühlende Wasserelemente integriert.

Unter dem Titel „Stadt ohne Verkehr“ zeigten die Landschaftsarchitekten etwa am Beispiel Schrankenplatz Memmingen, wie sich eine andere Qualität in der Innenstadt schaffen lässt, wenn das Auto nicht mehr dominant ist. „Der Schrankenplatz war ein innenstadtnaher Parkplatz“, so Burkhard Wegener. „Unsere Planung hatte das Ziel, eine höhere Aufenthaltsqualität zu schaffen, dabei den Verkehr nicht ganz ausblenden, sondern lediglich geschickt zu reduzieren.“ Die Idee von Wasser auf dem Platz interpretierten die Planer dabei neu: Den Stadtbach machten sie wieder erlebbar als Stadtbachspur und addierten ein Forellenmotiv als gestalterisches Motiv auf den Flächen. „So ist ein schöner atmosphärischer Freiraum mit mehr Vegetation entstanden“, zeigt sich der Planer zufrieden. Auch der Marktplatz in Zeulenroda, ein weiteres Projekt des Club L94 war verkehrsdominiert. „Abbiegespuren haben den Platz durchschnitten“, so Burkhard Wegener. „Mit unserem Eingriff haben wir den benachbarten Tuchmarkt wieder ange-

bunden, die ursprüngliche Raumkante mit einem neuen Platanenhain nachgezeichnet und dadurch die Raumstruktur geklärt.“ Auch hier wurden die Straßen auf ein Minimum an Fahrbahn reduziert. Zudem wurde für das Marktgeschehen der Platz begradigt, eine neue Treppeanlage gebaut. Der Platz wurde wieder für die Menschen hergerichtet, auch ein Spielangebot für Kinder entstand. In Herford schufen die Landschaftsarchitekten vom Club L94 eine Verbindungsachse zwischen dem Museum MARTa und der Innenstadt. „Mit dem grünen Schwerpunkt Wilhelmsplatz wurde eine innere Achse im Sinne einer Promenade wieder aktiviert, die die beiden Flussläufe Aa und Werre miteinander verbindet“, so Frank Flor.

*„Das bedeutet nicht,
dass wir den Verkehr
ganz ausblenden,
sondern reduzieren.“*

Frank Flor, Club L94, Köln

Auch hier war der planerische Ansatz, den Verkehr zu minimieren, aber nicht komplett auszublenden. „Durch die Verlagerung des Autoverkehrs in den Seitenraum und das Herausnehmen von Parkplätzen konnten wir eine ganz neue Aufenthaltsqualität schaffen.“

Zum Oberthema „Wunden heilen“ zeigten die Landschaftsarchitekten unter anderem ihre Planung für das Bahnhofsquartier der Stadt Luxemburg, das den entsprechenden Wettbewerb gewann, aber [noch] nicht umgesetzt wurde. „Hier waren Bahnschneisen teilende Elemente in der Stadt“, erläutert Frank Flor den Ausgangspunkt der Planung. „Das Projekt sollte einen Mehrwert generieren und Bauland erzeugen, indem ein zusammenhängender Park über den Bahnschienen entsteht, der die beiden Stadtteile verbindet.“ Auch beim Projekt Portsmouthplatz in Duisburg stellte sich den Planern die Frage: Wie schließt man Fugen, die durch Verkehrsachsen in der Stadt entstanden sind? Die Stadtautobahn durchschneidet in diesem Fall das Bahnhofsareal. „Der Bahnhofsvorplatz war eine Autobahn“, erklärt Burkhard Wegener. Die Planer deckelten diesen Bereich, um die Verknüpfung vom Hauptbahnhof in die Innenstadt zu stärken. Entstanden ist ein öffentlicher Raum mit großer Aufenthaltsqualität und Mehrwert: Unter anderem mit einer Stadtbühne für Public Viewing, einem Baumhain über Fahrradabstellplätzen, Sitzmöglichkeiten und kühlenden Wasserfontänen sowie einer Skateranlage, die auch für Jugendliche Aufenthaltsqualität schafft.

Unter dem Obertitel „Straßen für Menschen“ stellten Frank Flor und Burkhard Wegener beispielhafte Planungen des Büros Club L94 vor, die der Dominanz des Autoverkehrs in der Stadt

„Für die Geschäftsleute ist der Individualverkehr und eine ausreichende Menge an Parkplätzen nach wie vor wichtig.“

**Burkhard Wegener,
Club L94, Köln**

neue Räume für Fußgänger und Fahrradfahrer entgegensetzen. So wurde im Ortskern Verl mit relativ wenig Aufwand viel erreicht: „Die Neuzonierung der Bundesstraße wurde vorbereitet, ein Minimum an Fahrgasse belassen, um einen möglichst breiten homogenen Seitenraum zu generieren für die Menschen in der Stadt“, erläutert Burkhard Wegener. Sitzmöglichkeiten entlang der Straße wurden ausgebaut, Pflanzungen ergänzt – und so mit relativ einfachen Mitteln qualitativvoller Freiraum geschaffen. Die Schloßstraße in Bensberg stellt die Verbindung vom Rathaus zur Kirche des Ortes dar. Hier gab es im Zuge der Umwandlung in eine verkehrsberuhigte Geschäftsstraße Diskussionen zwischen den Lagern, wie Frank Flor berichtet. „Für die Geschäftsleute ist der Individualverkehr und eine ausreichende Menge an Parkplätzen nach wie vor wichtig“, so der Planer. Der Kompromiss: 90 Parkplätze wurden erhalten, der Charakter der Straße selbst über neuen Belag jedoch in eine ganz neue Qualität übertragen. Eine homogene Pflasteroberfläche zieht den Raum zwischen den Fassaden zusammen und suggeriert Fußgängerzonen-Qualität. Auch eine Art von kleinem Marktplatz wurde im Zuge der Umgestaltung ausgebildet, die unter dem Motto „Bens-

berg in neuem Glanz“ stand. Das Farbkonzept der Planer zitiert dabei eine lokale Besonderheit: Das „Bensberger Erzrevier“, in dem Erz abgebaut wurde, das man „Bleiglanz“ nannte, diente als Inspiration für die Ausstattungsmaterialität. „So konnten wir eine neue Identität mit lokalem Bezug für die Straße schaffen.“ Beispielhaft zeigt das Bensberger Projekt zudem, „dass wir die Autos nicht verteufeln, sondern sie zu integrieren und zu verlangsamen versuchen“, so Frank Flor. „Und wenn das Auto nach und nach aus dem Stadtraum verschwindet, werden die heutigen Parkräume ohne zusätzlichen Umbauaufwand nutzbar für die Außengastronomie.“

Unter dem Stichwort „Multicodierung des Stadtraums“ schließlich präsentierten die Landschaftsarchitekten von Club L94 Beispielprojekte, die das Nebeneinander von Aufenthaltsqualität und Verkehrsraum in der Stadt schaffen. So fragten sie sich beim Projekt Münsterstraße Dortmund etwa: Wie können Seitenräume neben den Fahrbahnen so umgestaltet werden, dass die Nutzung der Straße auch für Fahrräder und Fußgänger möglich wird? Der Freiheitsplatz in Hanau, einst eine baumüberstellte Esplanade, stellte sich inzwischen als rein verkehrsdominierter Raum mit Busbahnhof dar. Um die Aufenthaltsqualität auf dem Platz zu verbessern, machten die Planer den baumüberstellten Platz als öffentlichen Ort neu erlebbar: „Architektonische“ Bäume – in Form von runden, schirmförmigen Busdächern – und echte Bäume wurden zu einem Gesamtkonzept zusammengefasst, eine gestalterische Einheit aus Busbahnhof und öffentlichem Platz nebenan geschaffen. //

FRANK GERRITZ ***„SCULPTURAL LIGHT“***

Kunst-Station Sankt Peter, Köln



Zum Auftakt der fünften Ausgabe der METTEN FreiRaum Gespräche führte der Künstler Frank Gerritz die Teilnehmenden gemeinsam mit Pater Dr. Stephan Kessler durch die Kunst-Station Sankt Peter in Köln. Dort war die beeindruckende ortsspezifische Arbeit „Sculptural Light“ des Bildhauers zu sehen.

Ein weltweit einzigartiger Ort des Dialogs von Spiritualität mit zeitgenössischer Kunst und neuer Musik ist der spätgotische Kirchenraum der Kunst-Station Sankt Peter, unweit des Kölner Neumarkts – mit prachtvollen farbigen Fenstern aus der Renaissance und dem berühmten Rubensbild „Kreuzigung Petri“. Mitten im Dreißigjährigen Krieg schuf Peter Paul Rubens in den Jahren 1638-40 das Hauptaltarbild für Sankt Peter. Es war sein Geschenk an die Pfarrei, in der er getauft wurde und bis zu seinem zwölften Lebensjahr lebte, einen Steinwurf von der Kirche entfernt. Es war auch sein letztes Bild, das er schuf. Heute sind zeitgenössische Künstlerinnen und Künstler dazu eingeladen, den von Mobiliar befreiten Kirchenraum aus ihrer Ideenkraft heraus immer wieder neu zu gestalten. Ihre Arbeiten, die sie der Gemeinde für eine gewisse Zeit anvertrauen, konfrontieren den Betrachter mit existenziellen Fragen. Und nehmen unmittelbar Bezug auf den Genius Loci, den besonderen Ort, seinen Geist und seine Geschichte sowie dem berühmten Rubensbild als Herzstück. So auch und insbesondere Frank Gerritz: Der in Hamburg lebende Bildhauer und Zeichner reagiert mit seiner Arbeit „Sculptural Light“ auf den lichtdurchfluteten Raum der Kunst-Station Sankt Peter und vermittelt damit eine spezifische, für den Besucher unvergleichliche Raumerfahrung. „Alle ausgestellten Arbeiten, die Skulpturen am Boden und die Arbeiten an der Wand, ziehen das Licht an, reflektieren es und lassen es uns als etwas bildhauerisch Gestaltetes erleben, als im wahrsten Sinne des Wortes Sculptural Light“, stellt Kurator Dr. Guido Schlimbach in seinem Vorwort zum Ausstellungskatalog fest.

Mit seiner insgesamt 1,80 mal 7,42 Meter messenden Bodenarbeit „Passage, 2022“ – 14 Barren aus purem Gusseisen, die in Raumrichtung eine Passage bilden – der Gruppe „Block I bis IV, 1988“ sowie drei großformatigen Wandarbeiten an der Ostwand und in der Taufkapelle markiert Frank Gerritz den Kirchenraum auf beeindruckende Weise und fängt gleichzeitig spürbar sein Licht ein. Vom Boden ausgehend greift sein Werk auf die Wand über und wirkt von dort zurück in den Raum. Bei den beiden Arbeiten „Im Ersten Licht, 2001“ und „Im Letzten Licht, 2009“ in der Taufkapelle bearbeitete der Bildhauer Tafeln aus eloxiertem Aluminium so dicht mit einem Paintstick (Ölwachs-Stift), dass deren Oberflächen einerseits geschlossen wirken, andererseits aber die Struktur des Auftrags sichtbar bleibt. Schwarz ist nicht gleich Schwarz – wo die Aluminiumflächen den Raum spiegeln, zeigt sich in den dunklen Partien der Oberflächen ein Schimmern, ein Rest von Licht, das sich je nach Standpunkt und Ausleuchtung verändert. In der drei Meter hohen und ein Meter breiten Arbeit „The Darksides, 2007“ unter den Chorfenstern entwickeln die mit Bleistift auf einer MDF-Platte gezeichneten Flächen eine Materialität, die von unscharfen Spiegelungen geprägt ist und so die Oberflächen der zweidimensionalen Bildträger in eine räumliche Dimension überführen. Im direkten Dialog mit dem Rubensbild „Kreuzigung Petri“, das im April 2022 nach zweieinhalb Jahren restauratorischer Überarbeitung an seinen angestammten Ort im südlichen Seitenschiff zurückkehrte, präsentiert Frank Gerritz die „Urform“ seines skulpturalen Arbeitens: „Block I bis IV“ waren 1988 die ersten Eisenskulpturen des Künstlers. Die vier je 20x20x20 Zentimeter messenden Quader entsprechen in ihrer Größe dem Durchmesser eines menschlichen Kopfes. Frank Gerritz, der Maße nie willkürlich setzt, sondern sich stets auf den Raum oder den menschlichen Körper bezieht, tritt hier in inhaltlichen Dialog zu Rubens' Darstellung des kopfüber

gekreuzigten Apostels, dessen Haupt eine zentrale Stellung im Bild einnimmt.

Die vierzehnteilige Bodenskulptur „Passage“ hat Frank Gerritz aus Anlass der aktuellen Ausstellung präzise auf die Proportionen des Raums von Sankt Peter entwickelt. Die besondere Materialität der gusseisernen, über viele Stunden im Ofen nachgeglühten Stränge mit je 258 Kilo Gewicht manifestiert sich über unterschiedlich grau changierende Oberflächen. Als klare geometrische Körper mit den Maßen 14x14x180 Zentimeter nehmen sie Bezug auf die Körperlänge des Künstlers. Wer die im Kirchenraum positionierte Bodenskulptur „passiert“, wird von Maß und Rhythmus gleichzeitig mit der Materialanmutung konfrontiert, die in der Oberflächengestaltung eine Vielzahl in Klarheit erfahrbar macht. Die Arbeiten an den Wänden auf Aluminium und MDF erscheinen dem wachen Auge damit nicht mehr nur schwarz, sondern in ihrer Sensibilität dem Licht und dem Raum gegenüber von einer im Sinn des Wortes bezeichnenden Vielfalt. Die räumliche Wirkung der gezeichneten Wandbilder ist je nach Lichteinfall eine andere – sie verändert sich abhängig von Tageszeit und Lichtintensität. „Der Kirchenraum ist eben kein White Cube“, zeigt sich der Künstler begeistert. „Unter dem Einfluss des natürlichen Tageslichts, das durch die farbigen Renaissance-Fenster einfällt, erlebe auch ich meine Arbeiten immer wieder ganz neu.“ //





MARKTPLATZ VON HOFGEISMAR IN DIE GEGENWART TRANSFORMIERT

Die „Dornröschen-Stadt“ Hofgeismar hat mit der Neugestaltung ihres historischen Marktplatzes eine neue Mitte mit hoher Aufenthaltsqualität bekommen.

Das Betonstein-Pflaster Palladio® von METTEN Stein+Design, das sich in verschiedenen Farben, unterschiedlichen Formaten von Hauskante zu Hauskante erstreckt, setzt den Stadtraum mit seinem historischen Marktbrunnen lebendig in Szene. Die Qualität und die spannende Flächenwirkung der barrierefreien Steine ermöglichen, den Platz multifunktional nutzen und bespielen zu können. Mit der Umgestaltung des Platzes war das Kasseler Planungsbüro foundation 5+ beauftragt, die Bauleitung erfolgte in Bietergemeinschaft mit dem Büro Riehl, Bauermann und Partner, ebenfalls aus Kassel.

Das Herz der Qualitätsoffensive „Innenstadt Hofgeismar“ liegt inmitten der Stadt: Der neugestaltete Marktplatz. Als Platz-Aufweitung direkt an der Marktstraße gelegen bildet der heimelige Platz die „gute Stube“ in der Altstadt. Das historische Rathaus, ein weitgehend erhaltenes Fachwerk-Ensemble und ein Brunnen-Denkmal prägen diesen Stadtraum, der durch den Umbau an Aufenthaltswert gewonnen hat und in seiner Funktionalität gestärkt wurde. „Mit der Umgestaltung ist es gelungen, den historischen Marktplatz in die Gegenwart zu transformieren und ihm gleichzeitig eine funktionierende Urbanität zurückzugeben“, sagt Landschaftsarchitekt Heinz-Jürgen Achterberg vom Kasseler Planungsbüro foundation 5+. Dazu trägt wesentlich die neue Pflasterung mit dem Betonstein Palladio® von METTEN Stein+Design bei. Die Qualität, Ebenheit und handwerkliche Ausführung der neuen Pflasterung lässt eine vielfältige Nutzung des Stadtplatzes zu, der sich nach dem Umbau auch zu Zeiten, wenn kein Markt oder kulturelle Veranstaltung stattfinden, einladend präsentiert. „Das hat auch das Interesse der Gastronomie und anderer Geschäfte wieder geweckt, hier Angebote einzurichten“, freut sich Reinhard Rudolph von der Stadt Hofgeismar, der die technische Projektleitung für den Umbau übernommen hatte. Die Betonsteine in unterschiedlichen Formaten und mit einheitlicher Stärke von 14 cm wurden ohne Fase in Split verlegt.

„Wichtig war uns, den Platz vor dem Rathaus einladend und nutzungsfreundlich, barrierefrei und ohne Stolpergefahr zu gestalten“, erklärt Projektleiter Rudolph. Ein großes Plus für die gute Begehbarkeit ist der reduzierte Fugenanteil in Folge der ungefasten Steinkanten. Auch der barrierefreie Anschluss aller öffentlichen Gebäude, die verbesserte Zugänglichkeit der Geschäftshäuser, der Einbau eines taktilen Leitsystems sowie die Förderung des Radverkehrs sollen zur Belebung der historischen Altstadt mit ihrem gemütlichen Marktplatz beitragen.

Die Umbautätigkeiten des innerstädtischen Marktplatzes begannen 2019 mit dem kompletten Austausch der Ver- und Entsorgungsleitungen inklusive der Hausanschlüsse, geplant vom Hofgeismarer Ingenieurbüro Bick. Im Jahr 2020 folgten die Erneuerung der Oberflächen und Beleuchtung, die Bepflanzung und Möblierung sowie der Umbau der historischen Brunnenanlage. Die Ausführung wurde in enger Abstimmung mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde erarbeitet. „Grundgedanke unseres Entwurfskonzepts war es, den Marktplatz wieder mit Leben zu füllen und ihn in seiner Funktion als Ort der Zusammenkunft und Kommunikation zu stärken“, erklärt Landschaftsarchitekt Heinz-Jürgen Achterberg vom Kasseler Planungsbüro foundation 5+.

Dazu war es wichtig, eine Pflasterung zu finden, mit der durch unterschiedliche Steinformate und den objektspezifischen Farben Beige, Rot und Rosé sowohl dem Entwurfskonzept als auch dem Farbkanon der umgebenen Bebauung entsprochen werden konnte. Die passende Lösung fanden die Kasseler Landschaftsarchitekten mit dem schlichten Betonstein Palladio® von METTEN Stein+Design. Seine Oberfläche mit samtiger Textur und feinem Glimmer sowie die klaren Konturen bringen das gestalterische Konzept auf den Punkt: Eine optisch spannende Verzahnung zwischen Marktplatz, historischen Gebäuden und Altstadt.









Schön harmonisieren die fein abgestimmten Beige- und Rottöne der neuen Pflasterung mit den Farben des Zierfachwerks und dem Natursteinsockel. In der Mitte des Platzes ergeben großformatige Betonsteinplatten in den drei Formaten 60 x 60 x 14, 60 x 30 x 14 und 30 x 30 x 14 cm – im wilden Verband verlegt – eine abwechslungsreiche, lebendige Fläche, die fließend in den Reihenverband an den Rändern zu den Häusern übergeht, mit ergänzenden Formaten 40 x 20 x 14 und 30 x 20 x 14 cm. Die Abfolge der fünf Formate wiederholt sich und ist auf beiden Platzseiten (Ost und West) gleich. Ein umlaufender Betonstein-Läufer im Steinformat 20 x 15 x 14 cm bildet an allen Fassaden den Abschluss, einschließlich dem Rathaus. Die Art der Materialverwendung verbindet optisch die Platzseiten und leitet fließend in das Gassensystem der Altstadt über.

Besonderes Highlight im Zentrum des Platzes ist der in Abstimmung mit der Denkmalpflege restaurierte Marktbrunnen. Er wurde um ein Fontänen-Feld erweitert und sein altes Becken durch eine Bodenplatte mit beleuchteten Fontänen ersetzt. Das Dornröschen-Thema aufgreifend ist das Ganze eingebettet in eine Brunnenplatte in stilisierter Rosenform. Neue LED-Leuchten in historischer Optik sowie ergänzende Lichtpunkte im Boden setzen die neu geschaffene Platz-Szene effektiv ins Licht. Eine stimmige Möblierung mit Sitzskulpturen um den Brunnen sowie gepflanzte Bäume, die Schatten spenden und den Grünanteil erhöhen, ergänzen das Platzbild und laden zum Verweilen ein. Mit dem Umbau des Marktplatzes konnte ein wesentlicher Teil der Maßnahme zur Sanierung der Fußgängerzone in Hofgeismar fertiggestellt werden. Begleitet wurde die Entwicklung des Umbaus durch die „Steuerungsgruppe Stadtentwicklung“.

BAUTAFEL

PROJEKT:

Marktplatz, Hofgeismar

ARCHITEKTEN:

Planungsbüro foundation 5+, Kassel

VERARBEITER:

Hugo Pieper, Korbach

BETONWERKSTEINE:

METTEN Palladio®
Objektfarben 4053, 4061 und 4062

Formate:

60 x 60 x 14 cm, 60 x 30 x 14 cm, 40 x 20 x 14 cm,
30 x 30 x 14 cm, 30 x 20 x 14 cm, 20 x 15 x 14 cm

Gesamtmenge:

ca. 2.100 m²



PURISTISCH MIT FEINEM GLIMMER – PALLADIO



Ein puristischer, unbehandelter Betonstein für den öffentlichen Raum. Eine faszinierende, neuartige Oberfläche mit samtiger Textur und feinem Glimmer. Monochrome Farbtöne, klare Konturen, schnörkelloses Design. Palladio bringt Ihre Ideen auf den Punkt. Sehr feine Naturstein-Edelsplitte lassen die homogene, hoch verdichtete Architekturbeton-Oberfläche des Steins leicht glimmern. Eine große Vielfalt an Formaten und Materialstärken sowie sechs fein aufeinander abgestimmte Grautöne und

drei elegante Beigetöne erlauben maximale Gestaltungs- und Kombinationsfreiheit. Die Farben sind untereinander kombinierbar und ermöglichen so die Kreation eines zum Umfeld passenden Farbspiels. Die ungefasten Steinkanten reduzieren den Fugenteil und sind ein großes Plus für die Begehbarkeit. Mit diesem Produkt lassen sich anspruchsvolle Außenraumflächen attraktiv gestalten.

PRODUKTEIGENSCHAFTEN

- Hochwertige, homogene und dichte Oberfläche durch spezielles Herstellungsverfahren.
- Besonders fein abgestimmte, homogene Farbtöne.
- Farbgebung der Oberfläche überwiegend durch Rohstoffe aus dem regionalen Natursteinbereich.
- Frost- und Tausalzbeständigkeit.
- Trittsicher.
- Klimaneutrale und CO₂-zertifizierte Produktion:
www.metten.de/nachhaltigkeit
- Große Formatauswahl. Steindicken von 5 bis 18 cm möglich. Mit und ohne Faskante erhältlich.
- Besonderes Steinhärtungsverfahren durch klimagesteuerte Oberflächenveredelung.

- Palladio ist wahlweise mit **BlueAir**®-Technology erhältlich:
 - Photokatalytischer Prozess nach dem Vorbild der Natur.
 - Abbau von schädlichen Stickoxiden aus der Luft und Umwandlung in Nitrate.
 - Der Prozess ist über die gesamte Lebensdauer des Betonsteins aktiv. Der Katalysator selber verbraucht sich nicht.

- Palladio ist wahlweise mit **EcoTerra**®-Technology erhältlich:
 - Frei von Kalkausblühungen.
 - Reduzierte Schmutzaufnahme.
 - Dauerhaft farbveredelte Oberfläche.
 - Reduktion der rohstoffbedingten CO₂-Emission um 15% je qm (bei 8 cm Pflasterdicke).
 - Besonders ressourcenschonend: Rohstoffgewinnung u.a. aus Recyclingmaterial.
 - Zum Patent angemeldet.
 - Ausgezeichnet mit renommierten Design- und Innovationspreisen.

FORMATE

Palladio gibt es in über 100 verschiedenen Formaten. Eine aktuelle Übersicht über die aktuell lieferbaren Formate finden Sie im Internet auf www.metten.de



FARBEN

Wir zeigen Ihnen hier eine Auswahl möglicher Farbvarianten. Das Palladio-Programm bietet Ihnen darüber hinaus eine Vielzahl weiterer Kompositionsmöglichkeiten. Sprechen Sie uns bitte an.



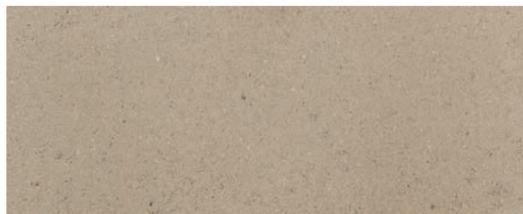
Farbton 11.01



Farbton 11.03



Farbton 11.05



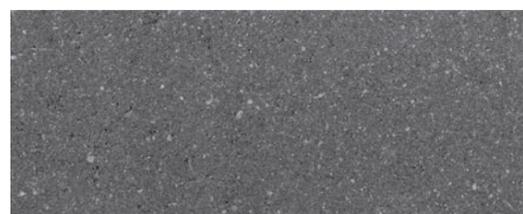
Farbton 15.01



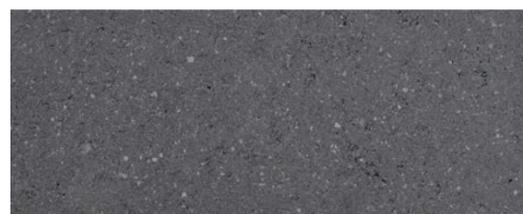
Farbton 15.03



Farbton 15.05



Farbton 13.01



Farbton 13.03



Farbton 13.05



Objektfarbe 4062



Objektfarbe 4061

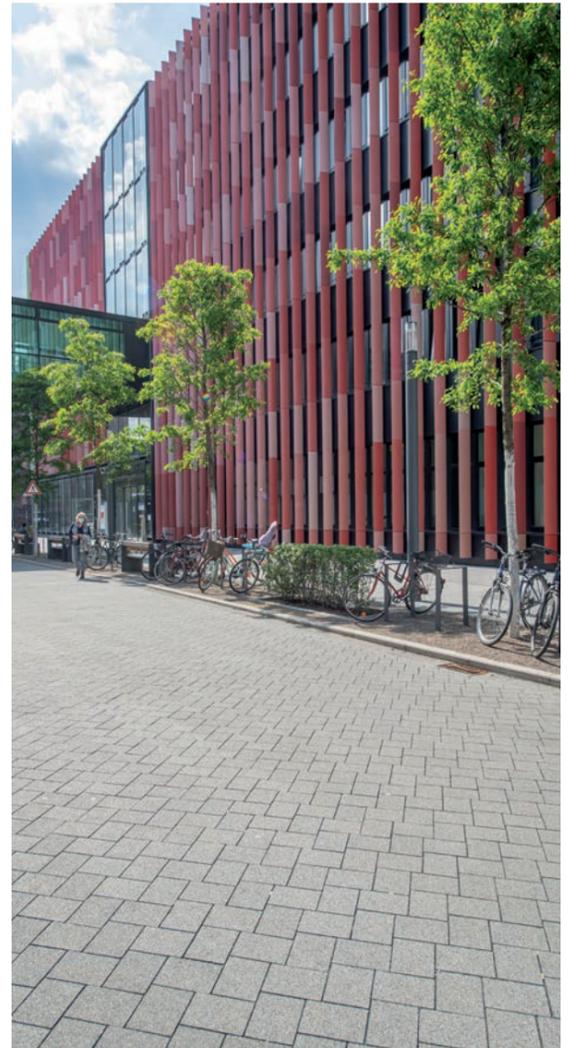
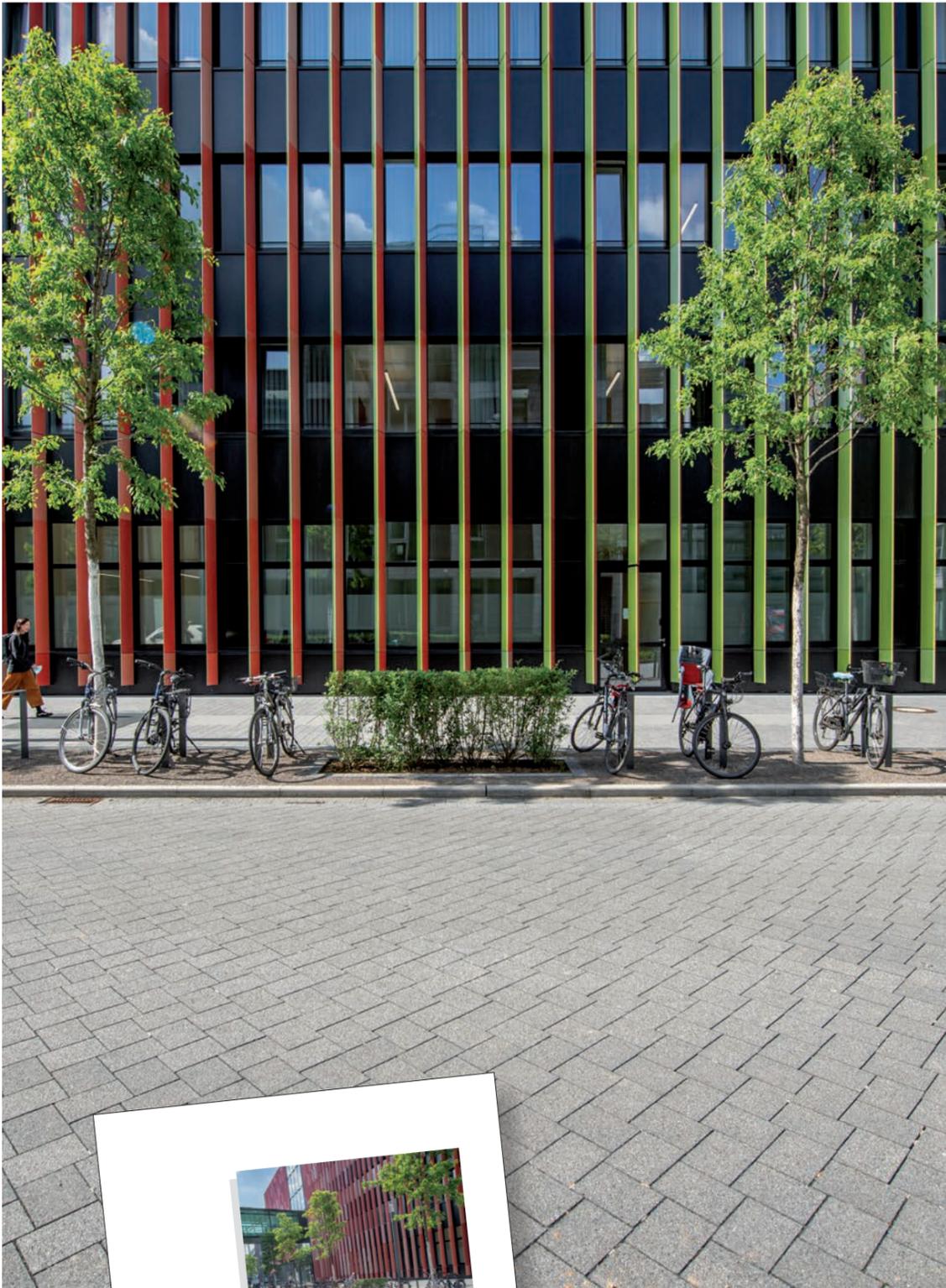


Objektfarbe 4053



Objektfarbe 2434

Kennen Sie schon...



...unseren Objektbericht
UNIKLINIK
KÖLN

www.metten.de/referenzen/werkberichte