Gestaltungsvaorschlag

Boris Sieverts - Entwurf eines Denkmals zu den Anschlägen des NSU in der Keupstraße und der Probsteigasse

Lücke/ Passage der 7 Jahre (Arbeitstitel)

Mein Vorschlag für das Denkmal besteht aus einer Passage/einem Durchgang/einer Lücke von der Keupstraße auf das Gewerbegebiet auf dem ehemaligen Carlswerkgelände. Der Durchgang steht dabei symbolisch für die Verbindung sehr unterschiedlicher Welten. Zugleich erfüllt das Denkmal eine städtebauliche Notwendigkeit. Indem es zugleich symbolisch als auch praktisch funktioniert, bezieht es seine Legitimation nicht allein aus dem Verweis auf etwas Geschehenes, sondern auch aus der täglichen Nutzung. Es wäre in einem sehr direkten Sinne ein "gelebtes" und benutztes Denkmal.

Die "Passage der 7 Jahre" (Arbeitstitel) besteht aus einer wie auch immer gearteten, direkten Wegeverbindung von der Keupstraße auf das Gewerbegebiet Schanzenstraße. Der Prozess der genauen Ausgestaltung dieser Verbindung ist Teil des Denkmals und soll in einem gemeinsamen Prozess mit den Anwohnern, Eigentümern und Nutzern beiderseits des Durchgangs entwickelt werden. Das Ergebnis dieses Prozesses kann von einer schlichten Pforte in einer Mauer bis zu einem labyrinthischen, sich durch diverse Gebäude windenden bzw. teilweise oder gänzlich eingehausten Gang reichen. Im Prozess der konkreten Ausgestaltung des Denkmals werden sowohl symbolische als auch praktische und eigentumsrechtliche Aspekte verhandelt.

Symbolische Bedeutung

Der Durchgang von der Keupstraße auf das Carslwerkgelände verbindet zwei sehr unterschiedliche Welten, und zwar sowohl von der räumlichen- als auch von der Nutzerstruktur. Diese Strukturen standen bislang "Rücken an Rücken". "Verbindung", "Zuwendung", "Kommunikation" wäre somit der vordergründigste symbolische Charakter des Denkmals.

Schillernder und vielschichtiger wird die Bedeutung, wenn man den Durchgang als eigenen Ort begreift. Je nach Ausformulierung des Bauwerks sind hier verschiedene Bedeutungsebenen denkbar:

Pforte/Schlupfloch/Lücke
Das Denkmal soll den Moment des Übertritts inszenieren. In seiner einfachsten Version wäre es ein schlichter Durchbruch durch eine Wand, verbunden mit einem öffentlichen, halböffentlichen oder auch nur auf einem privaten Zugeständnis beruhenden Wegerecht zu beiden Seiten. Dabei wäre darauf zu achten, dass der Durchbruch als solcher erkennbar bleibt, z.B., indem er den Charakter eines Schlitzes oder eines Loches in der Wand bekommt/behält. Keinesfalls ist er mit den üblichen Insignien räumlicher Regelungen (Poller, verzinkte Stahlelemente, Schilder, die mit "der Oberbürgemeister/die Oberbürgermeisterin" unterzeichnet sind) zu versehen.
Als "Pforte/Schlupfloch/Lücke" ist der Durchgang ein räumliches Wunder, etwas eigentlich Unmögliches und etwas kostbares, von dem man hofft, dass es nicht bald wieder verschwindet. Die Verbindung wird hier nicht institutionalisiert erlebt, sondern als etwas, das sich konkreten Personen und Haltungen verdankt, die fragil, aber dafür auch lebendig und poetisch sind und die eines stets erneuerten Bekenntnisses bedürfen. Während die Lücke in dem gleichnamigen Theaterstück von Nuran David Calis einen Spalt zwischen den Kulturen darstellt, wird sie hier zum verbindenen Element.

Passage/Tunnel/Labyrinth
Als Passage/Tunnel/Labyrinth gewinnt das Denkmal zusätzliche Bedeutungsebenen. Hierbei sind wiederum verschiedene Varianten der Ausformulierung denkbar:

- Als gewundener Gang, der z.B. mit einer Pforte/Schlupfloch beginnt und sich über einen Fahrrad/Mülltonnenhof und einen Hausflur bis auf die Straße fortsetzt. Hier steht die Lust am Erleben verschiedener Welten im Vordergrund. Die Passage wird zum Parcours durch Atmosphären und "authentische" Welten.

- Als vollständig eingehaustes, durchgestaltetes, eigenes Bauwerk. Dies wäre die vordergründig symbolischste Variante des Denkmals. Die vollständig eingehauste Passage würde erlebt wie ein Tunnel oder eine Schleuse. Dieser zeitlich und räumlich gestreckt erlebte Übergang bietet Raum für unterschiedliche Interpretationen, u.a.:

- als Tunnel der 7 Jahre, die zwischen Nagelbombenanschlag und seiner Aufklärung lagen (die sog. "zweite Bombe")

- als Transitraum auf dem Weg von einer Kultur in die andere mit seinen Vorgängen der inneren und äußeren Reisen, des Verlassens und (allmählichen) Ankommens

- als Zeitschiene, auf der sich persönliche Biografien und die Entwicklung von Geschäftsmodellen auf der Keupstraße bewegen - die Keupstraße als Erzählung.

DGK5: Keupstr. und Carlswerk. Quelle: TIM-online.nrw.de

Städtebauliche Bedeutung

Ein Blick auf die deutsche Grundkarte 1:5000 zeigt: An der Keupstraße stoßen zwei äußerst markante städtebauliche Strukturen aufeinander:

Die extrem kleinteilige Struktur der Keupstraße

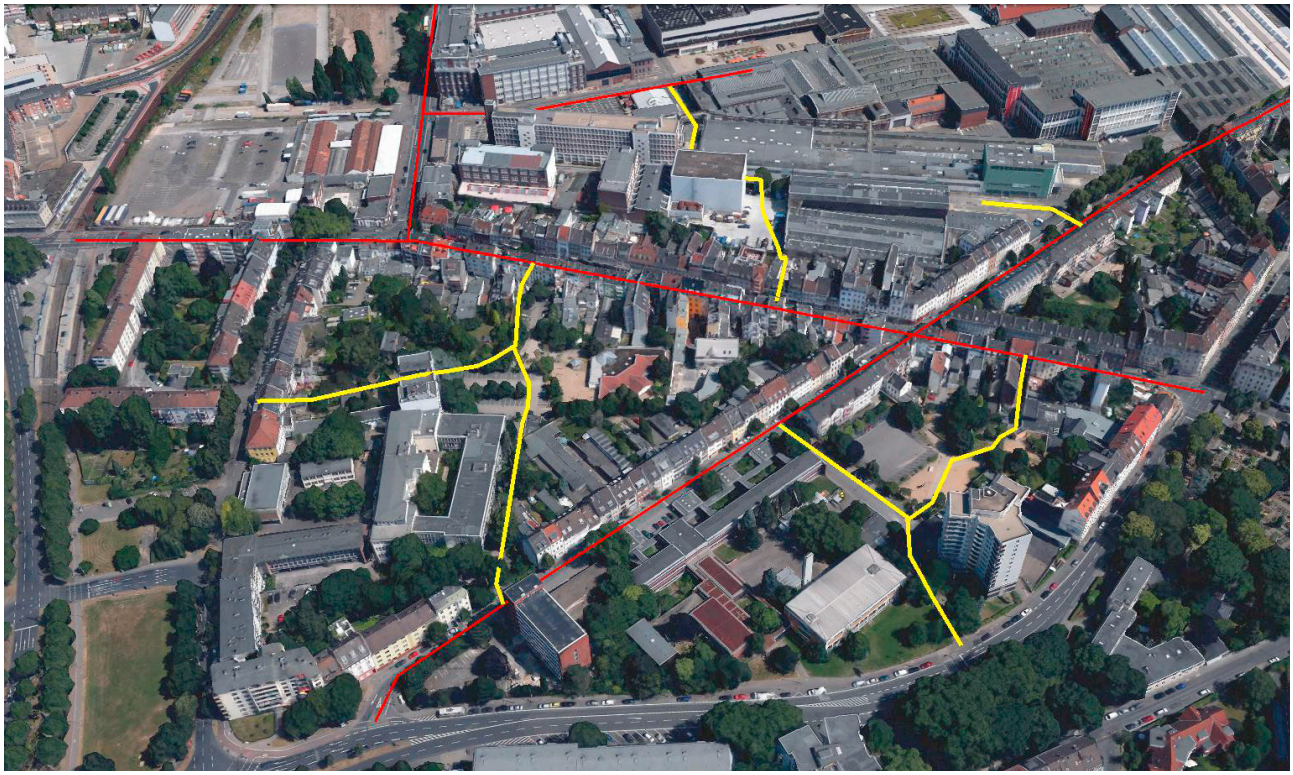
Tatsächlich handelt es sich hier um die kleinteiligste und zugleich um eine der dichtesten baulichen Strukturen Kölns. Der äußerst schmale Parzellenzuschnitt, die reiche Gliederung der zahlreichen gründerzeitlichen Fassaden und die dichte Hinterhofbebauung verleihen der kurzen Straße eine erstaunlich große Oberfläche. In Verbindung mit der regen Betriebsamkeit der Restaurants und Läden schafft dies einen "plötzlichen Kosmos", eine eigene Welt, die unvermittelt und überraschend auftaucht und die nach dem Durchfahren der Straße ebenso unvermittelt und überraschend wieder abbricht. Die ethnische Färbung der Keupstraße verstärkt diesen Effekt. Der Ursprung einer "Welt für sich", als welche die Keupstraße häufig beschrieben wird, ist jedoch vermutlich älter als die türkische Geschäftsstraße.

Das Carlswerkgelände

Das Carlswerk war bis vor einigen Jahren eine der großen Industriellen Raumstrukturen im Stadtgebiet (neben KHD in Deutz und Kalk, CFK in Kalk, Clouth in Nippes u.a.). Mit seinen riesigen Hallen und den großen Fahrstraßen und Rangierflächen für LKWs stellt es den denkbar größten Maßstabssprung zur Keupstraße dar. Doch nicht nur im Maßstab sind die beiden Welten maximal verschieden. Auch die Dynamik von bebautem zu unbebautem Raum könnte verschiedener kaum sein: Während außerhalb der Werksmauer eine kleinteilige Parzellenstruktur mit dazwischen liegendem Straßenraum die Widmung in bebaut und unbebaut ein für alle mal festgeschrieben hat, sind diese Zuschreibungen auf dem Werksgelände stets veränderbar gewesen. So wurden im Laufe der

Werksgeschichte immer wieder Hallen abgerissen und zu Verkehrsflächen umgewidmet, während andernorts Betriebsstraßen und Durchgänge überbaut wurden. Auch der heutige Eigentümer des Areals nutzt die Gestaltungsfreiheit, die ihm das zusammenhängende Areal bietet. Die schillerndsten Momente dieses Vexierspiels aus Freiraum und bebautem Raum stellen die gewaltigen, lichtdurchfluteten Innenräume der Hallen selber sowie einige ehemalige Innenwände, die zu Außenwänden wurden, dar.* Auch die Tatsache, dass sämtliche Gebäude schwellenlos auf einer durchgehenden Asphaltfläche zu stehen scheinen, verstärkt die Differenz zur umgebenden Stadt des Wohnens und Einkaufens mit ihren Bürgersteigen, Fahrbahnen, Parktaschen etc. Auch das Carlswerkgelände ist eine "plötzliche Welt".

Bereits jetzt erleben die Besucher von Schanzen- und Keupstraße das Nebeneinander der beiden Welten als extrem spannend und anregend. Was bislang fehlt, ist ein Ort, der dieses Nebeneinander räumlich konkret erfahrbar macht.



Wegesytem Keupstr./Carlswerk. Rot: Autostraßen. Gelb: Fußwege. Mitte oben: Mögliche Verbindung Keupstr./Carlswerk

Praktischer Nutzen

Der praktische Nutzen einer direkten Verbindung liegt auf der Hand: Bislang führt kein direkter Weg vom Carlswerkgelände auf die Keupstr. und umgekehrt. Stattdessen muss man jedes mal außen herum gehen, d.h. entweder über die Schanzenstraße, über das Drehtor in der Holweider Straße (das am Wochenende jedoch geschlossen ist) oder sogar über Holweiderstraße und Carlswerkstraße. Insbesondere für die Besucher des Carlswerks stellt dies ein lästiges Hindernis dar, da die Keupstraße mit ihrem gastronomischen Angebot eine wichtige Versorgungsfunktion für die zahlreichen Angestellten und Besucher des Carlswerks übernimmt. Da damit zu rechnen ist, dass sich auf der Keupstraße mit der weiteren Entwicklung des Carslwerks sowie der Bebauung des Güterbahnhofsgeländes weitere wichtige Angebote für die neuen Nachbarn etablieren werden, wird der Bedarf für eine solche Verbindung in Zukunft voraussichtlich noch wachsen.

* Rein räumlich sind solche Industrieareale dem Ideal der "europäischen Stadt" als Ort der poetischen Aufladung des Raums durch Durchdringung, Mehrfachbedeutung und Ambivalenz deshalb näher als die Stadterweiterungen der Neuzeit.

Eine direkte Wegverbindung zwischen Keupstraße und Carlswerk wäre auch ein Lückenschluss im System der charmanten, kleinen Fußwege durch die in den 1980er Jahren entkernten Blockinnenbereiche zwischen Bergisch-Gladbacher Str., Holweider Str., Genovevastr. und Keupstr. Nicht zufällig wird eine solche Verbindung im Handlungskonzept Mülheim 2020 an mehren Stellen als wünschenswert erwähnt, auch als Teil einer grundsätzlich besseren Nord-Südverbindung in diesem Stadtgebiet (siehe Textauszüge im Anhang).

Umsetzung

In Vorgesprächen mit Geschäftsleuten der Keupstraße stieß die Idee einer direkten, fußläufigen Verbindung von Keupstr. und Carlswerkgelände weitgehend auf Zustimmung. In diesen Gesprächen spielten nicht nur praktische und geschäftliche Erwägungen eine Rolle, sondern auch die symbolische Bedeutung wurde sofort erkannt. Mit Ömer Kilim fand sich ein Hauseigentümer und Restaurantbetreiber, der von der Idee nicht nur spontan begeistert war, sondern dessen Grundstück zuleich auch hervorragend für die Umsetzung der Idee geeignet wäre. Es kommt jedoch auf Seite der Keupstraße auch noch eine handvoll anderer Grundstücke für das Bauwerk in Frage. Auch von Seiten der BEOS AG wurde grundsätzlich Gesprächsbereitschaft signalisiert.

Da der Prozess der genauen Standortwahl, der gestalterischen Umsetzung sowie der Lösung technischer und rechtlicher Probleme Teil des Denkmals werden soll, stellen die folgenden Fotomontagen keine konkreten Planungen dar, sondern lediglich ein Spektrum gestalterischer Möglichkeiten mit ihren jeweiligen Anmutungen.

Während der Umsetzung sollen insbesondere die Gestaltungsfragen in einem breiten Forum aus Anliegern beiderseits des Durchgangs diskutiert und eine Form gefunden werden. In Vorgesprächen auf der Keupstraße sind für diesen Prozess bereits wichtige Fragen aufgetaucht:

“Wie soll das Denkmal heißen? Pforte der Weltbürger? Passage der 7 Jahre? Tor des 7. Juni 2004”?
“Auf welcher Seite ist für einen persönlich der Eingang und wo der Ausgang?”
“Kann man mit dem Tunnel als Angstraum spielen oder geht das nicht?
“Wenn die Öffnung zum Carlswerk ein Schlupf wird, wie muss die Öffnung zur Keupstraße gestaltet sein? Genauso “incognito” oder umgekehrt als geschmückter Eingang?”
“Kann das Denkmal zugleich ein Ausstellungsort sein, in dem die Geschichte der Keupstraße dargestellt wird?”
“Muss das Denkmal eine endgültige Gestaltung bekommen oder ist sie veränderbar, sei es z.B. in Anpassung an den Zeitgeist, durch Wechselausstellungen oder auf Einladung verschiedener Künstler- und anderer Persönlichkeiten?”

<u>Anlagen</u>:

Fotomontagen. Die Bilder stellen keine Entwürfe dar, sondern sind lediglich Skizzen zur Verdeutlichung der Grundidee. Der Prozess der gemeinsamen Bestimmung der exakten Lage sowie der konkreten Form des Denkmals ist Teil des Projektvorschlags.

Auszüge aus dem Handlungskonzept Mülheim 2020 mit Texthervorhebungen.

Kalkulation.

Gestaltungsvorschlag

Gestaltungsvorschlag

Gestaltungsvorschlag

Gestaltungsvorschlag

Gestaltungsvorschlag

Gestaltungsvorschlag

Vorgefundene Situation im Garten des Hauses Keupstr. 29,
(Friseur Özcan)

Straße bildet die Brachfläche des ehemaligen Güterbahnhofs eine weitere Zäsur. Die Voraussetzung für eine erfolgreiche Entwicklung der Berliner Straße ist die Überwindung dieser Barrieren und die Realisierung einzelner städtebaulicher Verbesserungen, wie z.B. die Entwicklung des Bürgerparks an der Berliner Straße oder die Öffnung des Marktplatzes zur Güterbahnhofsbrache.

- Städtebauliche Optimierung Waldecker Straße / Heidelberger Straße

  In der Waldecker Straße und der Heidelberger Straße konzentriert sich der Einzelhandel des Stadtteils Buchforst. Die Straßenzüge besitzen zurzeit wenig Aufenthaltsqualität und stehen durch die Ausweitung des Einzelhandelsangebots in Kalk unter Druck. Eine verbesserte städtebauliche Gestaltung könnte die Kaufkraft in Buchforst halten und die Aufenthaltsqualität im Stadtteil stärken.

Entwicklungskonzept Mülheim-Nord

Für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung von Mülheim-Nord sind die oben bereits angesprochene Öffnung des nördlichen Mülheims vom Gewerbegebiet Schanzenstraße bis zum Rhein und das städtebauliche Zusammenwachsen des nördlichen Programmgebiets von grundlegender Bedeutung. Dafür braucht die Stadt Köln ein städtebauliches Entwicklungskonzept für Mülheim-Nord, das folgende Elemente umfassen muss:

- Öffnung des Gewerbegebiets Schanzenstraße

  Das Gewerbegebiet Schanzenstraße wird von den Akteur/-innen und der Bevölkerung in Mülheim als geschlossener Standort empfunden, an dem überwiegend Arbeitsplätze für Gutverdienende aus dem Mediensektor geschaffen wurden. Das Gewerbegebiet hat mit der Mülheimer Bevölkerung nicht viel zu tun.

  Diese Aussagen und Einschätzungen beschreiben das fehlende Wissen über die tatsächliche Nutzung des Gewerbegebiets, einem Nutzungsmix aus Industrie, Gewerbe und Medienwirtschaft, das in vielen Bereichen hoch- und niedrigqualifizierte Beschäftigungsmöglichkeiten bietet.

  Der Investor, der die ehemaligen NKT-Flächen entwickelt, wird die Mischung des Gewerbegebietes Schanzenstraße aus kreativwirtschaftlichen und gewerblich-handwerklichen Nutzungen fortführen, um insbesondere die kreativwirtschaftliche Ausrichtung der Fläche im Marketing zu nutzen und trotzdem eine Risikostreuung in Bezug auf die weitere Marktentwicklung zu realisieren. Aus Sicht des Investors sollte die Fläche zur Güterbahnhofsbrache und zur Keupstraße perspektivisch geöffnet werden, ohne das Sicherheitsbedürfnis der Drahtwerke zu verletzten. Denkbar ist ein mittelfristiger Verzicht auf die Mauer zur Schanzenstraße, die nicht nur eine optische Trennung erzeugt. Eine städtebauliche Öffnung des Gewerbegebiets Schanzenstraße zur Keupstraße beispielsweise durch einen baulichen Durchbruch zwischen beiden Straßen könnte verstärkt Kaufkraft in die Keupstraße ziehen.

agiplan

Programmschwerpunkt 3 – Städtebauliche Leitprojekte	
Projekt 3.2	**Entwicklung Mülheim-Nord**
Projektinhalt	Das Programmgebiet hat in den vergangenen Jahrzehnten von den durchgeführten Sanierungs- und Wohnumfeldmaßnahmen in seiner Funktion als Wohnstandort und in seiner Gesamtattraktivität spürbar profitiert. Gleichwohl bleiben, abgeleitet aus den Potenzialen zur wirtschaftlichen und bildungsbezogenen Entwicklung, offene städtebauliche Handlungsfelder, die insbesondere den Mülheimer Norden zusammenführen müssen, um eine wirtschaftliche und soziale Verbesserung des Gebiets zu erreichen. Folgende städtebaulichen Projekte sind daher zu verfolgen: - Güterbahnhofsbrache Die Güterbahnhofsbrache hat sich in den vergangenen Jahren zunehmend als Barriere zwischen dem prosperierenden Kultur- und Medienstandort Schanzenstraße und dem nördlichen Wohngebiet erwiesen. Die Entwicklung dieser hochwertigen Fläche ist eine zwingende Voraussetzung, um das gewachsene Wohnviertel Mülheim-Nord aus seiner prekären Insellage zu lösen und von den Entwicklungspotenzialen des Umfeldes profitieren zu lassen. Derzeit ist beabsichtigt, einen neuen Masterplan in enger Zusammenarbeit zwischen der Stadt Köln und der Grundstückseigentümerin zu entwickeln, der den formulierten Ansprüchen gerecht wird. So soll insbesondere im südlichen Teilbereich zwischen Keup- und Von-Sparr-Straße ein lebendiges Stadtquartier mit gemischter Nutzungsstruktur aus Wohnen und Arbeiten entstehen. Die strukturelle Entwicklung und deren planungsrechtliche Sicherung erfolgt unter Einbeziehung der gewachsenen Nachbarschaften aus Wohnen, Gewerbe und Industrie. Die daraus folgenden immissionsrechtlichen Schutzansprüche sowie die Kenntnis und Beachtung der Entwicklungsabsichten der Gewerbe- und Industriebetriebe werden berücksichtigt. Die gleichen Grundsätze gelten für die Entwicklung der freiwerdenden Flächen des NKT-Kabelwerkes. Beide Entwicklungsbereiche leisten neben ihrem städtebaulichen Stellenwert einen maßgeblichen Beitrag zur Entwicklung der Geschäftsstraßen Berliner Straße und Keupstraße und unterstützen mit ihrer Öffnung und Verflechtung bisher isolierte Wohn- und Geschäftsstandorte bei der beabsichtigten sozialen und ethnischen Integration. - Keupstraße Die Keupstraße hat sich in den letzten Jahren zu einem regional bedeutsamen Versorgungsschwerpunkt für türkische Mitbürger/-innen entwickelt. Damit einher ging eine allmähliche Reduzierung alteingesessener Geschäfte und Haushalte, wodurch der Eindruck einer Abkapselung dieses Versorgungsbereichs von seinem unmittelbaren Umfeld entstand. Die kleinteilige Umnutzung der NKT-Flächen bietet die Option, die durchgehende Randbebauung der Keupstraße punktuell aufzubrechen und einen direkten Zugang bzw. sogar eine Zufahrt dorthin einzurichten. Damit wird insbesondere der Geschäftbereich der Keupstraße aus seiner isoliert wirkenden Lage herausgehoben, kann sich zu den hier anzusie-

delnden Gewerbe- und Kreativnutzungen öffnen und eine ergänzende Funktion als Nahversorgungsbereich für diese Betriebe übernehmen.

- Berliner Straße

  Voraussetzung für die Entwicklung der Berliner Straße als Einkaufsstraße ist die Verlegung der Bundesstraße B 51 auf die Markgrafenstraße, die zeitnah umgesetzt wird. Hierdurch bieten sich Spielräume für eine Umgestaltung, die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer/-innen mehr Bewegungsraum und qualitätvolle Aufenthaltsmöglichkeiten einräumt. Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang eine Verbreiterung der Gehwege zwischen Marktplatz und Böckingpark, um die fußläufige Vernetzung mit dem Rheinufer zu verbessern.
  Die im April 2007 gegründete Bürgerinitiative „Nachbarschaftstreff Köln-Mülheim Nord“ hat gemeinsam mit den Anwohner/-innen ein „Optimierungskonzept“ für den minder genutzten Bürgerpark an der Berliner Straße entwickelt, welches neben einer rückwärtigen Öffnung angrenzender Grundstücke insbesondere einen zeitlich beschränkten und kontrollierten Zugang zu der öffentlichen Grünfläche vorsieht, um Belästigungen der Anwohner/-innen in verträglichen Grenzen zu halten. Das Optimierungskonzept soll im Dialog mit der Initiative und den beteiligten Fachämtern im Laufe des nächsten Jahres weiter ausgearbeitet werden. Zur Belebung und entsprechender Kontrolle des öffentlichen Durchgangs durch den Block sollen auf Vorschlag der Bürgerinitiative die leerstehenden städtischen Hinterhofgebäude einer neuen Nutzung zugeführt werden.

  Der Marktplatz Berliner Straße wurde Anfang der 90er Jahre mit dem Bau einer offenen Markthalle, einer Pflasterung der Platzfläche, einem Spielbereich und einer ergänzenden rückwärtigen Bebauung zur Markgrafenstraße hin neu gestaltet. Durch seine vom Straßenraum abgewandte Lage in einer großen Baulücke und die seitlich angrenzenden Grundstücksmauern ist die öffentliche Kontrolle des Platzbereichs sehr eingeschränkt, was Rückzugsbereiche für unerwünschte und unangemessene Nutzungen (z.B. Autoreparatur, Drogen- und Alkoholkonsum) eröffnet und starke Verschmutzungen begünstigt. Im Rahmen des Projekts „Förderung des Bürgerengagements für mehr Sauberkeit, Lebensqualität und Wirtschaftskraft im Umfeld des Marktplatzes Berliner Straße“ sollen deshalb zusammen mit den Anwohner/-innen auch Ideen für bauliche Optimierungen des Platzes entwickelt und umgesetzt werden.

- Clevischer Ring

  In dem durch den Umbau der Berliner Straße ermöglichten Fußwegenetzschluss zum Rhein entfaltet der Clevische Ring als vierspurig ausgebaute Bundesstraße mit begrüntem Mittelstreifen eine hohe Trennwirkung zwischen dem Wohnquartier rund um das Nahbereichszentrum Berliner Straße und der Böcking-Siedlung. Diese soll durch zusätzliche und direkt geführte Überquerungsmöglichkeiten verringert werden. Eine Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts ist hierfür zu prüfen.

Kalkulation

Gestaltungsprozess
Anwohnerforen (Begehungen, Gesprächsrunden, Visualisierung von Möglichkeiten, Erstellen eines Tonmodells, Impulsvorträge und Interventionen von Künstlern, Architekten, Bühnenbildnern u.a.). Teilnehmer: IG Keupstr., BEOS, betroffene Mieter der BEOS (z.B. NKT Cables), interessierte Mülheimer Bürger.

6 Zusammenkünfte in unterschiedlichen Konstellationen.

Materialkosten:	1000 Euro
Vortragshonorare	1600 Euro
Reisekosten:	1000 Euro
Moderation:	1800 Euro
Sonstige Zuarbeit (z.B. Erstellung von 3D-Animationen)	2000 Euro
Summe Gestaltungsprozess:	**7400 Euro**

Abstimmung mit Stadtplanung, Klärung baurechtlicher Fragen	**2000 bis 4000 Euro**
Honorare und Gebühren (Architekt, Notar, ggf. Grundbucheintrag Wegerecht etc.)	**5000 bis 10.000 Euro**
Bau- und Ausgestaltungskosten	**5000 bis 20.000 Euro**
Gesamtkosten	**19.400 bis 41.400 Euro**