



(Hrsg.)
Sebastian Müller/Klaus M. Schmals

DIE MODERNE IM PARK?

Ein Streitbuch
zur Internationalen Bauausstellung
im Emscherraum

Dortmunder 1993

DORTMUNDER VERTRIEB FÜR BAU- UND PLANUNGLITERATUR

Arnold Voß

Innenstadt West - oder wie Bochum endlich Großstadt werden könnte

1. Das Kruppgelände und die "Jahrhunderthalle"

Die Stadt Bochum und die Internationale Bauausstellung Emscher Park haben sich zum Ende des Jahres 1991 entschlossen, das nicht weit vom Rathaus an der Alleestraße gelegene ca 70 ha große Gelände der Kruppstahl AG stufenweise bis zum Ende dieses Jahrhunderts in einen Dienstleistungspark umzunutzen. Die zentrale Lage und die Größe des Gebietes verlangen jedoch - bevor man sich mit dem eigentlichen Nutzungskonzept befaßt, eine Einschätzung der mittel- bis langfristigen Entwicklungsperspektiven und Entwicklungsrestriktionen der Gesamtstadt Bochum, einem Oberzentrum im mittleren Ruhrgebiet. Genau an dieser Stelle setzen meine Anregung zum bisherigen Planungsverfahren und seinen Ergebnissen an. Alle bisherigen Veröffentlichungen betonen zwar die besondere Lage des Grundstücks, machen jedoch außer den üblichen Allgemeinplätzen keine Aussagen über

- o die künftige Entwicklung Bochums im "Reigen" der großen Hellwegstädte und der angrenzenden Emscherzonengemeinden sowie über
- o weitere innerstädtische Potentiale Bochums und deren möglicher Bezug zu möglichen Nutzungen auf dem Kruppgelände.

Die geplanten und z.T. bereits realisierten städtebaulichen Maßnahmen im Wettlauf mit den Städten Essen, Duisburg oder Dortmund um hochqualifizierte Neubewohner, Betriebe und Arbeitsplätze sind - bei aller Mühe, die sie die Bochumer Stadtpolitiker gekostet haben - erst einmal nicht mehr, als die anderen Konkurrenten auch machen (Beispiele hierfür sind die Anlage eines Kongreßzentrums, der Neubau von Hotels, die weitere Umgestaltung der Fußgängerzone und die Stationierung des Dauer-musicals Starlight Express).

Deswegen geht mein Denkansatz von der Suche nach dem Besonderen der Stadt Bochum innerhalb der Region aus und definiert von daher auch die entwicklungsstrategische Funktion des Kruppgeländes. Dabei stelle ich weniger die einzelnen vorgeschlagenen Nutzungen als solche, wie z.B. das Angebot an Wohn- und Arbeitsplätzen, sondern die bislang vorgesehene Menge und räumliche Anordnung, sprich die städtebauliche Grundkonzeption des "Dienstleistungsparks Bochum West", in Frage.

Wichtiger als zusätzliche innenstadtnahe Bauflächen ist, so meine Leitthese, die Steigerung der innerstädtisch-urbanen Gesamtqualität, die speziell dieses Gelände auf Grund seiner zentralen Lage und Ausdehnung ermöglicht. Diese These schließt neue Bauflächen keineswegs aus, im Gegenteil. Sie setzt diese aber in einen höheren und langfristigeren Prioritätenzusammenhang und muß deshalb auch die städtebaulichen Leitlinien der Nutzung nach Qualität und Quantität bestimmen. Die dauerhafte und einschneidende Steigerung innerstädtischer Lebensqualität für die Bewohner der Stadt und ihrer Umgebung ist - bei ihrer gleichzeitigen Attraktivitätserhöhung für Neuinvestoren - eine einmalige historische Chance, die das Kruppgelände zusammen mit der Jahrhunderthalle bietet. Sie sollte nicht verpaßt werden.

2. Die Metropolisierungszwänge des Ruhrgebietes und ihre Auswirkungen auf die Stadt Bochum

Die Zukunftsperspektiven der Stadt Bochum hängen enger mit der Zukunft des Rhein-Ruhr-Ballungsraumes zusammen als den meisten Verantwortlichen der Stadt lieb ist.¹ Meine Grundfrage ist, ob sich das engere Ruhrgebiet zwischen Duisburg und Dortmund weiterhin als eine Einheit versteht, oder ob sich die Eigenstrategien vor allem der großen Städte der Hellwegzone zu konkreten Absetzbewegungen aus der "Gesamtstadt" verdichten.

Der Kampf der großen europäischen Städte um zukunftssträchtige Dienstleistungsarbeitsplätze wurde durch die Hauptstadtentscheidung der Bundesregierung ein weiteres Mal verschärft und vergrößerte auch auf nationaler Ebene die Konkurrenz zwischen den Städten. Diesbezüglich sind die Chancen im Rhein-Ruhrgebiet eindeutig verteilt. An oberster Stelle stehen hier die Städte Köln und Düsseldorf sowie die Großgemeinden des Reviers, die eine möglichst schnelle Verbindung zu ihnen und insbesondere zu ihren Flughäfen herstellen können. Gemeint sind Essen und Duisburg. An zweiter Stelle folgt Dortmund, das zwar nicht die Nähe zur Rheinschiene, dafür aber neben den hohen Eigen- und Umlandpotentialen über eine schnelle Verbindung zur neuen Nord-Süd-Entwicklungsschiene München/Frankfurt/Kassel/Berlin verfügt.

Bochum erweist sich als die Großgemeinde mit den geringsten Eigenpotentialen und der schwächsten internationalen Anbindung. Was innerhalb des engeren Ruhrgebiets im ersten Moment als geographisch optimale Mittellage erscheint, kann im Kontext dieser überregionalen Beschleunigungs- und Zentralisierungstendenzen ohne weiteres zur Randlage geraten. Mit einem Satz: Die Stadt Bochum ist trotz ihrer Hellwegzonenlage - bei Strafe ihrer weiteren Marginalisierung - auf großstädtische Attraktivitätszuwächse angewiesen. Dies ist auch von den Kritikern der bislang von der Stadt ergriffenen und oben beispielhaft aufgezählten "Großstadtmaßnahmen" zu akzeptieren. Andererseits ist zu fragen, ob eine Stadt wie Bochum nicht gerade durch die Strategie - was die anderen Großen haben, brauchen wir auch - Gefahr läuft, weder ihre Arbeitsplatz- und Armutsprobleme zu lösen, noch den leider nicht zu vermeidenden Konkurrenzkampf mit den anderen Ruhrgebietsgroßstädten zu ihren Gunsten zu entscheiden.

Wenn es also einerseits einen Zwang zum Großstädtischen gibt, andererseits aber das Hinterherlaufen hinter den anderen nicht viel nutzt, so gilt es sich auf das zu besinnen, wo die Stadt selbst einen Vorsprung vor anderen besitzt, den es womöglich auszubauen gilt. Es gilt sich aber auch nach Kooperationspartnern umzuschauen, die eine realistischere und auf die eigenen gewachsenen Potentiale setzende Konkurrenzstrategie mittragen und unterstützen könnten.

3. Das Nord-Süd-Problem des Ruhrgebiets als Kooperationschance

Während der Bochumer Süden vor allem im Ruhrtal und darüber hinaus besondere landschaftliche Qualitäten bietet, liegt in Herne ein für die Zentralentwicklung der Stadt bedeutsames Einwohner- und Kaufkraftpotential, das seit der ersten Dienstleistungskonzentrationswelle innerhalb der Region zum unmittelbaren Einzugs- und vor allem Einpendlerbereich der Stadt gehört.

¹ Siehe ausführlicher meinen Aufsatz: Vom Krisengebiet zur Ökometropole, in: PLANER-IN - SRL-Mitteilungen für Stadt- und Regionalplanung, Nr. 4, 1989.

Die Angstkoalition der Schwachen, sprich der Zusammenschluß der beiden Emscherzonengemeinden Wanne-Eickel (jetzt Herne 2) und Herne als Abwehr der Eingemeindung nach Bochum, stellte sich nach 15 Jahren als Ausbeutung des Schwächsten, als Niedergang der Wanner Stadtmitte zugunsten eines fragwürdigen Ausbaus der City Alt-Herne zum mehr schlecht als recht ausgestatteten Mittelzentrum heraus. Der Überlebenskampf als selbständige Gemeinde führte damit nicht nur zu einer nachteiligen und unsinnigen Konkurrenz mit der Stadt Bochum, sondern verschlechterte zugleich auch die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen eines Teils der Bevölkerung im ehemaligen Wanne-Eickel erheblich.

Es ist an dieser Stelle müßig, darüber zu spekulieren, ob die Eingemeindung nach Bochum unter den bestehenden politischen Konditionen ein besseres oder wenn schon schlechteres, dann zumindest gleichberechtigteres Ergebnis zwischen den beiden Altgemeinden hervorgebracht hätte. Klar sollte jedoch allen Beteiligten sein, daß nur eine enge Zusammenarbeit die Städte Bochum und Herne aus ihrer jeweils unterschiedlich verursachten Benachteiligung befreien könnte. Im Interesse großstädtischen Überlebens sollten beide Gemeinden ihren Nord-Süd-Gegensatz aufgeben und ihre gemeinsame Ost-West-Mittellage ausnützen und stärken. In der Einwohnermitte des Revier zu liegen, das ist das gemeinsame großstädtische Potential. Das damit verbundene Bevölkerungspotential gilt es auf eine gemeinsame städtische Mitte hin zu orientieren, um dort die Angebote zu konzentrieren, die dann in die Region und darüber hinaus ausstrahlen können.

Dies kann natürlich nur unter dem strikten Ökodiktat des öffentlichen Nahverkehrs vollzogen werden. Dabei existieren für die Herner Bevölkerung keine großen Probleme, denn die entsprechenden Linien sind vorhanden und bedürfen nur der Beschleunigung. In Verbindung mit der neuen U-Bahnlinie 35 könnte sich aufgrund der Köln-Mindener-Bahnlinie ein äußerst schnelles ÖPNV-Dreieck zwischen dem Bahnhof Herne, dem Hauptbahnhof Wanne-Eickel und dem Hauptbahnhof Bochum ergeben. Beide Städte könnten dann nicht nur für weitere IC-Halte am Bochumer Hauptbahnhof, sondern auch für einen zusätzlichen IC-Halt der Hamburg/Münster/Köln-Strecke in Wanne-Eickel kämpfen. Würde nämlich die vorhandene, mit einem Triebwagen betriebene Bahnlinie zwischen dem Wanne-Eickeler Hauptbahnhof und dem Bochumer Hauptbahnhof² mit diesem Schnellverkehr eng getaktet und dadurch beschleunigt, ergäbe sich auch hier eine gegenüber dem PKW konkurrenzfähige Erweiterung des Einzugsbereiches und zugleich eine Wiederaufwertung des ehemaligen Innenstadtbereichs von Wanne-Eickel.

Die geographische Mittellage im Revier ist für Bochum Schwäche und Chance zugleich, wenn sie sich entschließt, für den am nächsten und am dichtest besiedelten Teil der Emscherzone die Verantwortung mit zu übernehmen. Für Herne würde der damit verbundene Verzicht auf Großstadtkonkurrenz und Großstadtattitüde die Chance beinhalten, von einem großstädtischeren Bochum als Ausgleichs- und Ergänzungsstandort profitieren zu können. Dies bedeutet andererseits auch eine stärkere Dezentralisierung von Einrichtungen, die nicht unbedingt den knappen Platz im gemeinsamen Oberzentrum Bochum in Anspruch nehmen müssen oder die, wie z.B. die Universität, in sich selbst zur räumlichen Dependancenbildung in der Lage sind. Als infrastrukturell gut versorgte und schnell an die Bochumer City angebundene Standorte wären die Innenstadtbereiche von Herne und Wanne-Eickel aber auch als weiter ausbaufähige Wohnstandorte geeigneter als die weitere Zersiedlung des Ruhrtals. Aber auch die Bochumer Innenstadt sollte in diesem Rahmen weiteren Wohnungen Platz machen. Als ergänzende Verdichtungs- und Dezentralisierungsachsen für Wohn- und Arbeitsplätze kämen die Strecken der U 35 und diejenige der beschleunigten Straßenbahn 306 hinzu. Die kurze

² Dieser Triebwagen hält übrigens am Krupp Gelände in Bochum West.

Bundesbahnverbindung zwischen Bochum und Wanne-Eickel sollte weniger als Entwicklungsachse denn als Expressergänzung zur Straßenbahn 306 fungieren. Ihre Halte sollten deswegen nur dann vermehrt werden, wenn der dadurch gegebene Zeitverlust durch eine technische Beschleunigung wettgemacht werden kann.

4. Großstadtpotentiale der Bochumer Innenstadt und die unterschätzte Rolle des "Bermudadreiecks"

Bochum Mitte und insbesondere das Einkaufszentrum unterscheidet sich - mal abgesehen von der kleineren räumlichen Ausdehnung - nicht wesentlich von entsprechenden Einrichtungen in Duisburg, Essen oder Dortmund. Auch hier sind in den 70er Jahren Fußgängerzonenkonzepte mit Plätzen, Boulevards, Verkehrsberuhigungszonen und verstärktem Wohnungsbau umgesetzt worden. Mit ihnen sind die größten Verödungs- und Monofunktionalisierungsfehler behoben worden. Gleichzeitig wurde - und auch hier ähnlich wie in anderen Städten dieser Größenordnung - der Automobilsog ins Zentrum durch gewaltige Tiefgaragenprojekte erhöht. Der innere Straßenring Bochums ist mittlerweile zwar begrünt, aber nach wie vor eine vierspurige Großbarriere mit enormer Lärmemission. Das Gleiche gilt für die sternförmig ausstrahlenden Zubringerachsen. Die "Highlights" der Stadt liegen jedoch am Rande des Zentrums.

Auch sie sind typisch für Städte dieser Größenordnung, jedoch mit einigen wenigen, aber bedeutenden Ausnahmen: Gemeint ist das Bergbaumuseum, das "Bermudadreieck" und die "Jahrhunderthalle" auf dem ehemaligen Kruppgelände der Innenstadt West. Diese Zusammenstellung mag dem Bochumer Bürger befremdlich erscheinen, fehlen hier doch in der Regel angepriesene Einrichtungen wie das Stadttheater, das Planetarium, die Sternwarte oder der Starlight-Express. Sie fehlen, weil sie, vielleicht mit Ausnahme des nach wie vor national bedeutsamen Theaters nichts eigentlich Besonderes bzw. Einmaliges bieten. Kultureinrichtungen als Standortfaktor sind im übrigen eine Strategie, die mittlerweile alle anderen Großstädte des Ruhrgebietes verfolgen. Mindestens so entscheidend wie Anzahl und Güte dieser Einrichtungen ist jedoch das soziokulturelle städtische Umfeld.

Der räumliche Ausgangspunkt meiner Überlegungen beginnt deshalb mit dem Bermudadreieck, bzw. (wie es im offiziellen Sprachgebrauch heißt) dem Engelbertdreieck. Meine im ersten Moment vielleicht befremdliche These lautet: Dieses Stadtviertel und seine weitere Entwicklung ist der strategische Dreh- und Angelpunkt für die Zukunft Bochums als Großstadt. Nur hier hat diese Gemeinde einen fast uneinholbaren Qualitätsvorsprung vor anderen Städten des Kernruhrgebietes.

Innerhalb dieses Dreiecks zwischen Viktoriastraße, Brüderstraße und Südring entstand in den vergangenen 15 Jahren etwas für das Ruhrgebiet ganz und gar Untypisches: Urbanität oder besser: Der erste Schritt dorthin.³ Im Schatten der Einkaufszone entwickelte sich, angetrieben durch einen neuen Typus kulturoffener und damit innovativer Gastronomen, Kaufleute und Gewerbetreibenden eine baulich-

³ Ich bin mir über den inflationären Gebrauch dieses Begriffes im Klaren und bezweifle auch, ob der demokratische Stadtgedanke, der dieser Kategorie zugrunde liegt, heute noch so diskutiert werden kann wie am Anfang der Geschichte dieses Begriffes. (Siehe hierzu differenzierter H. Häußermann/W. Siebel, *Neue Urbanität*, Frankfurt 1987) Andererseits ist dieser Begriff für eine belebte und zugleich anonyme soziale Stadtsituation, in der sich vielfältige Milieus und Lebensstile begegnen, auch im positiven Sinne soweit eingebürgert, daß mir als Schlagwort erst einmal nichts anderes zur Verfügung steht. Differenzierter wäre im Falle des "Bermudadreiecks" von urbanem Ambiente zu sprechen. Leider gibt es bislang keine wissenschaftlich brauchbare Analyse zur Kommunikationssituation und sozialen Mischung in diesem Viertel. Ich wage jedoch die These, daß hier vom Potential des Publikums die Chance für eine anspruchsvolle kulturelle und politische Qualität des "städtischen Lebens" gegeben sind.

räumliche Basis für städtische Kommunikation "von unten": Eine dichtgedrängte und sehr unterschiedliche Kneipen- und Geschäftslandschaft, als Knoten eines kurzwegig ausstrahlenden Fussweges zu Kinos, Diskotheken und Restaurants. Hier hat sich ein Treffpunkt all der Gruppen der Bevölkerung entfaltet, die zunehmend das Kino und das Theater dem Fernsehen, die Begegnung dem "Feierabend", das sich selbst in Szene setzen dem Vorstadtalltag vorziehen. Und wer nicht nur an warmen Sommerabenden die vielen Menschen auf den Straßen und Plätzen dieses Viertels gesehen hat, wird im ersten Moment nicht glauben können, daß er sich außerhalb der Geschäftszeiten auf einer ansonsten einfallslos gestalteten Fußgängerzone befindet: Vom Baustil her dem "Dirty Realism" der Region zuzuordnen, von der sozialen Zusammensetzung jedoch äußerst vielfältig.

Dabei machten sich die unterschiedlichen Milieus und Lebensstile - auch die Arbeiterschaft des alten Ruhrgebietes und die Punkszene ist vertreten - auch verschiedene Bereiche, Kneipen und Restaurants einschließlich ihrer Straßensitzplätze zu eigen und gestalteten sie zu einer differenzierten sozialen Zonierung um. Sie ist durch den öffentlichen Straßenraum höchst durchlässig und ermöglicht dem neugierigen Besucher auf engstem Raum sehr unterschiedliche Eindrücke und Gesprächserfahrungen.

Der "Bermuda-Vorsprung" ist in Sachen urbaner Treffpunkte - das scheinen die Stadtväter aus unterschiedlichen Gründen immer noch nicht realisieren zu können - der einzige, den weder Duisburg und Essen noch Dortmund in nächster Zeit einholen können. Er ist nämlich, wie jedes ernstzunehmende urbane Phänomen in Jahrzehnten gewachsen. Er ist nicht künstlich reproduzierbar wie z.B. der Starlight Express oder eine weitere Einkaufspassage in einem "Erlebniskaufhaus".

5. Urbanität im Ruhrgebiet, darf es das überhaupt geben?

Über "verspätete Stadtbildung" im Ruhrgebiet ist viel geschrieben worden. Augenscheinlich ist, daß sich die Vielfalt des Ballungsraumes nirgendwo auf den Punkt bringen läßt. Urbanität ist im Ruhrgebiet bislang ein allabendliches Puzzle-Spiel, das zu 90% aus Autofahren besteht. Los Angeles läßt grüßen. Das hat gewichtige Gründe, die in der speziellen Produktions- und Politikgeschichte begraben liegen und bis heute nachwirken.

Die Entwicklung des "Bermudadreiecks" ist von daher eher zufällig, wenn auch in den vergangenen Jahren von Seiten der Stadtverwaltung eine stille, aber doch bewußte Duldung zu spüren war. Sie traf jedoch auf in der Hellwegzone sich verändernde Sozialstrukturen. Die "nachholende Verstädterung" hat sozusagen ein ebenso "nachholendes Urbanitätsbedürfnis" hervorgebracht, das, sobald dafür ein Ort gewachsen war, in den vergangenen zehn Jahren mit einer exponentialen Mengendynamik reagierte, die selbst Experten überrascht hat.

Im Vergleich zur Rheinschiene, gemeint sind Altstädte und Szeneviertel in Düsseldorf und Köln, hat dieser Treffpunkt trotz seines zunehmend überlokalen Einzugsbereiches sowohl in der Angebotsmenge als auch im attraktiven städtischen Umfeld natürlich weniger zu bieten. Aber weder konkurriert er mit diesen Orten, noch wäre hier überhaupt das Vorbild für die weitere Zukunft dieses Gebietes zu suchen. Die oberflächliche Entwicklungslogik dieses Ortes verläuft aber sehr ähnlich.

Sie lautet: Wo sich eine Menge Leute treffen, dort gibt es mehr Gelegenheiten und: Wo es immer mehr Gelegenheiten gibt, dorthin kommen immer mehr Leute, denn die jeweils anderen sind der eigentliche Reiz des Treffpunktes. Mit einem Satz: Im Bermudadreieck sind deswegen so viele Menschen, weil dort soviel Menschen sind. Und das vor allem abends und nachts. Dann hat einerseits die

Stadt als gebaute Dichte eine besondere Ausstrahlung und andererseits bringt die Freizeit der Stadtmenschen nach wie vor bestimmte Nutzungsrhythmen hervor.

Die tiefere Logik liegt jedoch in den nach wie vor vorhandenen soziokulturellen Potentialen dieses anonymen Gesehen und Gesehenwerdens von Einzelnen und Gruppen und der von ihnen gebildeten Vielfalt. Hier bedarf es, neben den vorrangig mengenorientierten Kommerzinteressen und ihrem Interesse an urbanem Ambiente, des qualitativen Eingriffs und der Korrektur, sprich der Stadtplanung und des Städtebaus. Gemeinsam mit privaten Initiativen, die über die Vermarktung dieser neuen Urbanität hinaus wollen, gilt es auch in Bochum im Kleinen genau das zu verhindern, für das die Düsseldorfer Altstadt im Großen steht. Die kommerzielle Totalbesetzung des urbanen Ambientes gewachsener städtischer Treffpunkte.

Meine Vorstellungen laufen im Kern darauf hinaus, dieses Viertel, das ja in unmittelbarer Nähe zum Stadttheater liegt, durch Rezentralisierung der freien Kulturszene und durch preiswerten Wohnungsbau für die attraktiv zu machen, die durch ihre alltägliche Lebensweise die Chancen der Vielfalt als Begegnung und als spontane und dennoch kollektive Form des demokratischen Diskurses zu nutzen wissen.

Für meine Großstadtkonzeption ist jedoch ein weiterer Gedanke entscheidend. Zusammen mit anderen "Randgebieten" der Innenstadt Bochums könnte das so gestärkte "Bermudadreieck" sozusagen der Katalysator für die Veränderung der gesamten Innenstadt sein. Da wäre zum ersten das "Museumsviertel" mit dem Hauptmagneten Bergbaumuseum (als neben dem Stadttheater zweiten Treffpunkt der herkömmlichen Hochkultur), zum zweiten der Bahnhof (mit seinem Vorplatz als lokaler/regionaler Verkehrstreffpunkt) und zum dritten die zukünftige Nutzung des Kruppgeländes (als weiterer, jedoch grüner Freizeittreffpunkt). Sie bilden zusammen auch räumlich einen Ring um die Innenstadt und könnten von da aus deren kommerzielle Totalität und verkehrliche Einöde Schritt für Schritt in die urbane Zange nehmen. Im Rahmen dieser "Umzingelungsstrategie" möchte ich im folgenden ausführlicher auf das Kruppgelände eingehen.

6. Innenstadt West: Das Kruppgelände als grünes Pendant zum "Bermudadreieck"

Urbanität ist eben nicht nur ein Phänomen gebauter Dichte bzw. ein Abend- und Nachtphänomen der Stadt. Auch ein Park kann als Treff- und Kommunikationspunkt der Bewohner dienen.⁴ Er hat aber andere Urbanitätsgesetze als die gebaute Mitte. Er bietet mehr Platz, mehr Licht, mehr Bewegung und - soweit sie noch da ist - Natur. Am Tag, vor allem wenn er ein sonniger, zumindest aber trockener ist, bietet er eine andere Bühne. Eine grüne, weiträumige Szene, die eng genug ist, damit man die anderen erlebt, aber auch weit genug, daß man nicht nur ins Gedränge kommt. Das gelingt aber nur, wenn er nicht abgelegen und als Freizeitmaschine funktionalisiert ist (wie die Revierparks), sondern mitten in der Stadt liegt. Er sollte in der Nähe von Orten liegen, die einen nahtlosen räumlichen Übergang zur gebauten Dichte und Nachtszene erlauben. Das freiwerdende Kruppgelände an der Alleestraße (eingeschlossen die noch aktiven Schmiedewerke, die jedoch über kurz oder lang verlagert wer-

⁴ Hier lohnt dann doch der Blick in andere Städte: Ich meine z.B. den Kölner Volkspark. Hier kann man nicht nur die anwohnende "Normalbevölkerung", sondern auch die Leute treffen, die abends und nachts die Szeneviertel der Stadt aufsuchen. Dabei ergibt sich eine faszinierende Mischung aus verschiedenen Schichten, Kulturen und Altersgruppen der Stadt.

den), bietet diese Möglichkeit. Denn das Areal ist zum einen groß genug und obendrein fußläufig weniger als 15 Minuten vom Bermudadreieck entfernt.

Inmitten dieser zukünftigen grünen Mitte der Stadt, die zugleich geographische Mitte des Ruhrgebietes ist, liegt - ähnlich einem verwunschenem Schloß - eines der interessantesten Industriedenkmäler der Region: Die "Jahrhunderthalle" der Fa. Krupp. Sie findet sich eingebunden in Um- und Anbauten sowie einen betriebseigenen Wasserturm aus Stahlskelett. Ein Ensemble, das in seiner Mischung aus Schrottskulptur und gediegener Industriearchitektur ein einzigartiges Ambiente darstellt. Dieser Gebäudekomplex könnte die aktive Mitte dieses neuen Volksparks oder besser dieser Volksbühne werden. Am Rande und im notwendigen Abstand umrahmt von neuen innerstädtischen Wohngebieten und mit ihnen verträglichen Gewerbegebieten.

Die Pläne der Stadt sahen bislang jedoch anders aus. Auch sie hat nach einem ersten Gutachterwettbewerb mit hochkarätigen Architekten die besondere baulich-räumliche und geschichtliche Qualität dieses Fabrikkomplexes anerkannt. Mit ihrem bisherigen Nutzungskonzept geht sie jedoch von einem anderen Grundgedanken aus. Statt des hier aufgezeigten Konzeptes einer Grünen Mitte, das "Arbeiten und Wohnen" an einem neuen Volkspark nicht ausschließt, hat sich auch hier das IBA-Konzept "Arbeiten und Wohnen im Park" durchgesetzt.

Es basiert auf einem Entwicklungsplan, den die Stadt vor dem Gutachterwettbewerb als Leitlinie herausgegeben und danach verändert hat. Die anfänglichen Überlegungen sahen eine Vierteilung des Geländes durch eine neue, große und an das Innenstadtnetz anschließende Verkehrsstrasse (Verlängerung

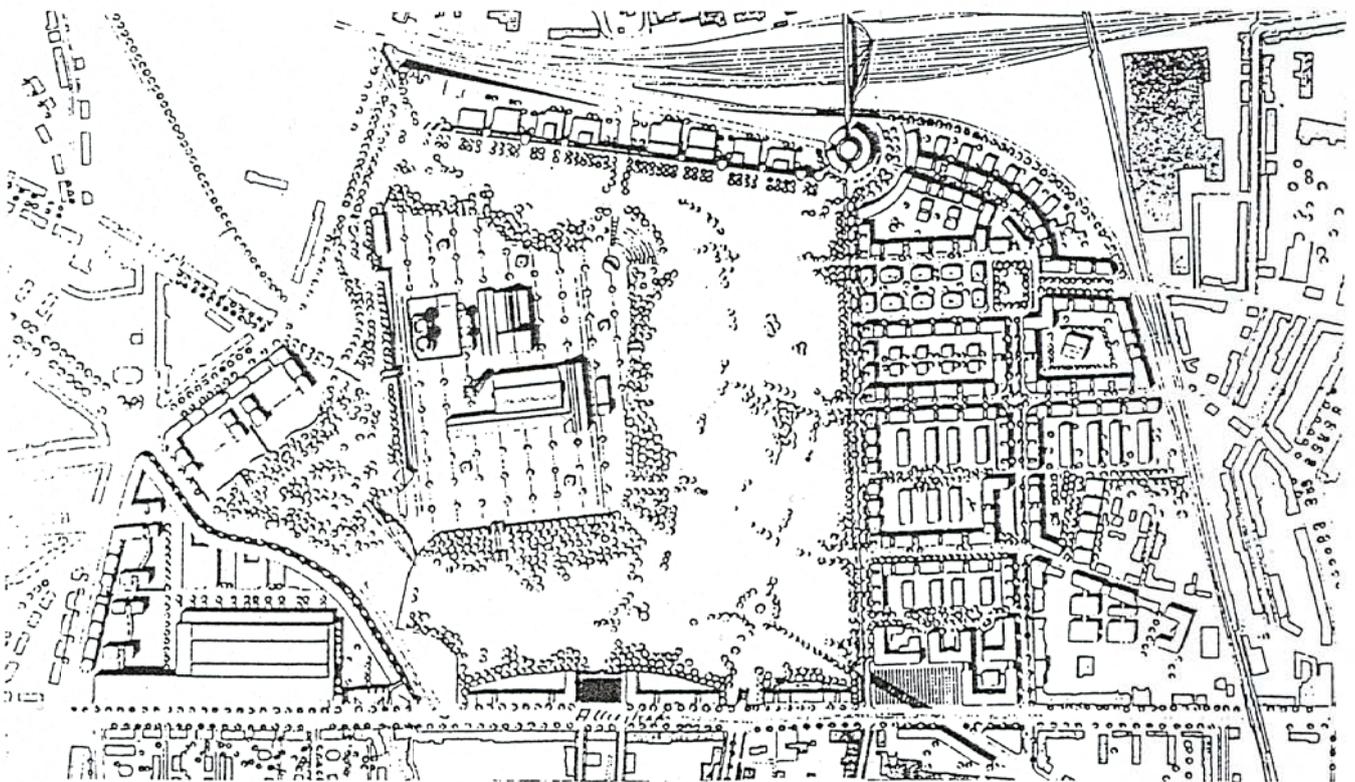


Abb. 1: Der hier abgebildete Städtebauentwurf von Regina Stottrop wurde im Rahmen des "Ruhrwörks" Projektes des Lehrstuhls Planungstheorie an der Architektur fakultät der RWTH-Aachen erstellt. Seine Abbildung an dieser Stelle dient wie das dazugehörige Funktionsschemata als anregendes Beispiel zur Verdeutlichung des hier propagierten städtebaulichen Konzeptes.

der Wattenscheider Straße parallel zur Alleestraße) vor, die als weitere vierspurige Zufahrt zur Innenstadt geplant war und sich inmitten des Geländes mit der verlängerten Bessumerstraße kreuzen sollte. Im Rahmen der Erhaltungsentscheidung für die Jahrhunderthalle wurde in der korrigierten Fassung auf dieses Straßenkreuz inmitten des Areals verzichtet. Nicht geändert wurde jedoch das Grundkonzept einer stark durchgrünten Gesamtbebauung, die vor allem die topographisch hochgelegenen Teile (mit Stadtblick) des Geländes betrifft, die die Jahrhunderthalle als ringförmiges Plateau umgeben.

In dem der Alleestraße zugewandten Teil sollten zur Straßenseite Dienstleistungsflächen und in Richtung Jahrhunderthalle - auf dem höhergelegenen Plateau - Wohnungsbauflächen bereitgestellt werden. Auf der anderen Seite, auf dem nördlich der Jahrhunderthalle gelegenen Plateau, war eine ähnliche Zweiteilung geplant: Zur Jahrhunderthalle hin das Wohnen und - da hier das Gelände von einer stark befahrenen Bahntrasse begrenzt wird, zu dieser Seite hin Gewerbe, das den Wohnbereich nicht stört. Zwischen diesen beiden Baulinien sollte in Ost-West-Richtung eine grüne Schneise in Richtung Innenstadt gezogen werden, die zugleich die Jahrhunderthalle grün einfassen sollte.

Zwei Fragen blieben in diesem Konzept jedoch offen:

- o Wieweit soll sich Wohnen und Arbeiten mit dem Grünzug verzahnen und
- o wie soll die "Jahrenderthalle" auf Dauer umgenutzt werden?

Die städtebauliche Funktion des Grünfreiraumes bestand zum einen in der Frischluftzufuhr zur Innenstadt und zum anderen in der Aufwertung des Nahbereichs der neuen Wohnungsba- und Gewerbeflächen um die "Jahrenderthalle". Dabei führt die topographische Lage der Wohnflächen bei gleichzeitiger Parknähe zu ausgesprochen privilegierten Lagen.

Die Stadt setzt auf das herkömmliche Konzept der Innerstadterweiterung, ohne die sonstigen Großstadtpotentiale der nahegelegenen Innenstadt, wie ich sie oben aufgezeigt habe, in Betracht zu ziehen. Ein reines Mehr an Grün, Wohnen und Dienstleistungsflächen bringt Bochum zwar zusätzliche Angebotsflächen in gehobener Lage, nicht jedoch eine neue Stadtqualität.

In der letzten Planungsausschußsitzung des Jahres 1991 wurde jedoch eine neue Vorlage seitens der Verwaltung präsentiert, die zwar noch in der Sitzung von der SPD-Fraktion zurückgezogen wurde, die aber zumindest innerhalb der Verwaltung auf eine geänderte Position zum Krupp Gelände hindeutet. Im Rahmen dieser Vorlage wurde vorgeschlagen, den Grünanteil des Nutzungskonzeptes in Richtung der Hochplateaus zu vergrößern und von Bebauungen freizuhalten. Hiermit fielen sowohl die besonders privilegierten Teile der Wohnbauflächen als auch ein Teil der Gewerbeflächen weg, während die "Jahrenderthalle" zum Mittelpunkt der Freifläche gemacht würde. Diese Anpassung an das von mir bevorzugte Konzept des "Central-Parks" wurde damit begründet, daß gerade die angestrebten hochqualifizierten Dienstleistungsstandorte entlang der Alleestraße und auf dem zur Innenstadt orientierten Gelände der noch aktiven Schmiedewerke mit der Vergrößerung der Parkflächen an Attraktivität gewinnen würden.

Aber auch hier verblieb die Verwaltung noch im Rahmen einer immanenten Kurskorrektur. Die näheren Anwohner werden zur Begründung der erweiterten Grünflächen herangezogen. Das "Wohnen und Arbeiten im Park-Konzept" wandelt sich zwar zusehends zu einem "Am-Park-Konzept", ohne jedoch die Möglichkeit einer zweiten, grünen Stadtmitte konsequent zu thematisieren. Es ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht zu übersehen, was der "Rückzieher" der SPD zu bedeuten hat. Entsprechend der Veröffentlichungszwänge kann dieser Aufsatz nicht weiter aktualisiert werden. Abzusehen ist jedoch

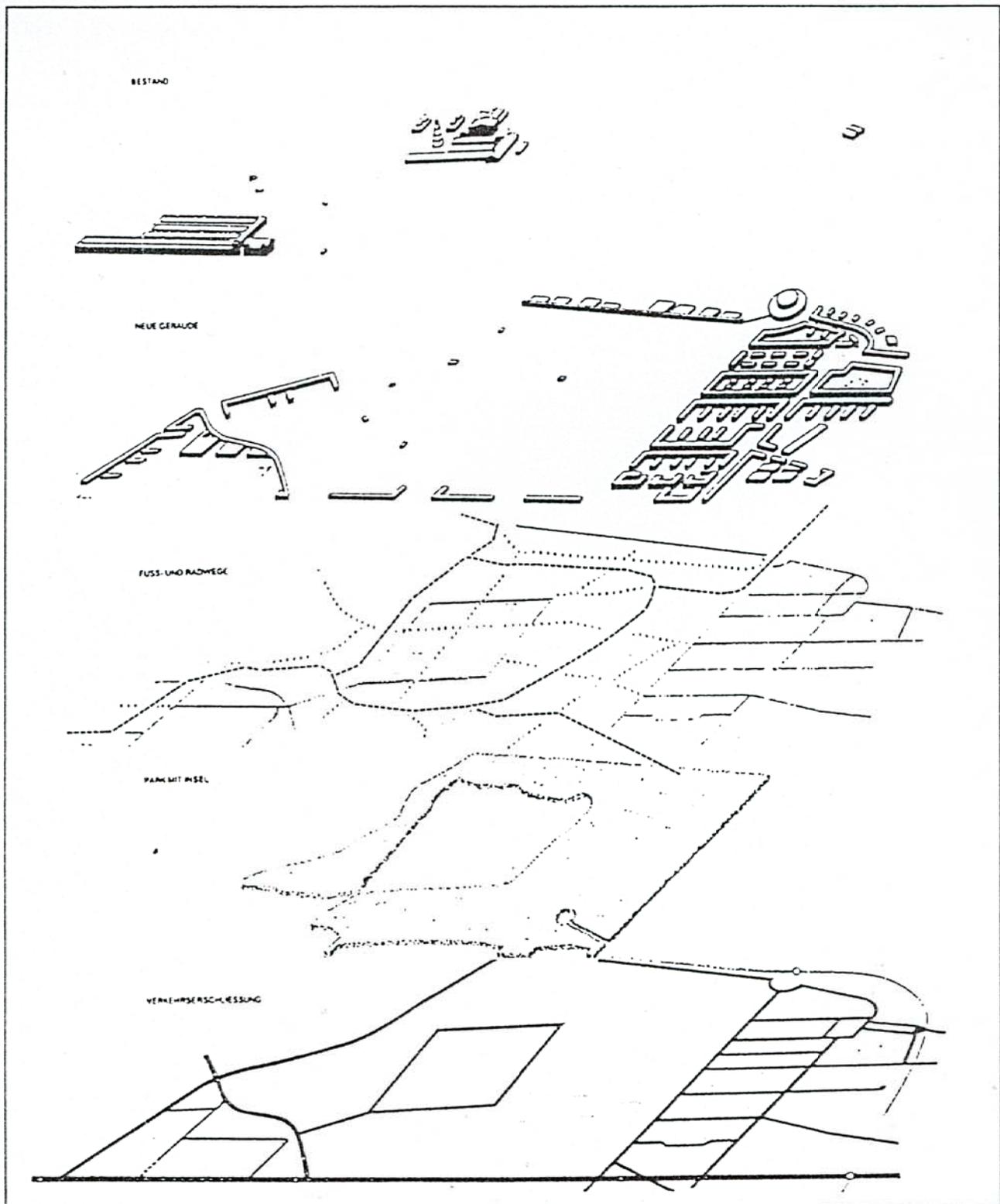


Abb. 2: Das hier abgebildete Funktionsschema des im vorigen abgebildeten Städtebauentwurfes zeigt in der zweiten Ebene von unten das die Jahrhunderthalle umgebende Hochplateau. Es wird - und das halte ich für richtungweisend - zur Alleestraße hin gänzlich von Bebauung frei gehalten. Ob auf den in Richtung Bahntrasse gegenüberliegenden Gewerbe-/Dienstleistungsriegel verzichtet bzw. ob das in Richtung Innenstadt geplante neue Wohngebiet zugunsten von mehr geschlossener Grünfläche verkleinert werden könnte, ist eine Frage der Prioritätensetzung. Das Konzept als solches bleibt davon relativ unberührt.

ein Konflikt zwischen den lokalen Interessen an weiteren Wohnbauflächen in privilegierter Lage und den Anhängern einer Erweiterung von geschlossenen Grünflächen. Dabei scheint sich ein Kompromiß anzudeuten, der zwar weniger Bauflächen vorsieht, den privilegiertesten Wohnbaubereich auf dem Hochplateau an der Alleestraße jedoch beibehält. Dabei böte insbesondere dieser Bereich ohne Bebauung einen fantastischen Aufenthalts- und Aussichtsbereich für alle Bürger dieser Stadt.

7. Die "Jahrhunderthalle" als Chance und als Problem

Die "Jahrhunderthalle" ist in mehrfacher Weise von großer baulicher Faszination. Da ist zum ersten ihre Größe. Eine "Kathedrale der Industriearchitektur", bestehend aus drei gewaltigen Schiffen, die einen langgezogenen und zugleich feingliedrigen Konstruktionskomplex bilden. Da ist zum zweiten ihr inneres Lichtspiel, das durch die zum großen Teil verglasten Dächer und Seitenwände gewährleistet und zugleich vielfältig gebrochen wird. Da ist zum dritten die besondere Anordnung der drei parallel und rechtwinklig zueinander versetzten Einzelhallen, die unter einem überdachten und durchlässigen Ganzen sehr unterschiedliche Längen-, Breiten- und Höhererlebnisse ermöglichen, ohne die Struktur des Gesamtgebäudes aus den Augen des Betrachters zu verdrängen. Da ist zum vierten die Einbindung in einen größeren topographischen Zusammenhang, der einmal aus ergänzenden und zum Teil schon verfallenen Gebäuden und Infrastrukturen und weiterhin aus wild verwucherten und industriell vernutzten Landschaftsteilen besteht. Letztere machen den gesamten Gebäudekomplex, der in einem Tal liegt, zu einem Ort, von dessen Rändern man nicht nur "nach innen" auf die Hallen, sondern zugleich auch "nach außen" über die ganze Stadt und Region blicken kann.

Es ist die Gesamtwirkung, die diesen Gebäudekomplex so einmalig macht. Sie ist es aber auch, die den Erhalt zu einer äußerst kostspieligen Angelegenheit werden läßt. Dies gilt auch dann, wenn man, so wie es die Stadt Bochum und die IBA vorsehen, nur die eigentliche "Jahrhunderthalle" und den Wasserturm als Wahrzeichen restauriert. Allein die Sicherung dieser Gebäude kostet aufgrund bisheriger Schätzungen über 20 Millionen DM. Das eigentliche Finanzierungsproblem ist jedoch die zukünftige Nutzung.

Wer die Jahrhunderthalle in ihrer innenräumlichen Spezifität bewahren möchte, muß entweder Nutzungen wählen, die ohne große Umbauten und speziell ohne Verkleidung der Stahlkonstruktion auskommen. Mit diesem Vorschlag würden Umnutzungsmöglichkeiten, erheblich eingeschränkt, plante man nicht zusätzliche Energiekosten ein. Werden solche Zusatzkosten abgelehnt, wären auch kurzfristige Zwischenverwendungen als Versammlungsstätte jeglicher Art (Konzerte, Tagungen, Theater usw.) nur im Sommer und unter feuerpolizeilichen Ausnahmeregelungen möglich.

Oder es wird ein "Haus-im-Haus-Konzept" gewählt (wie z.B. beim Einbau eines Konzertsalles in die "Berlage-Börse" in Amsterdam), das zugleich höchste Transparenz vom Innenhaus zum Außenhaus gewährleistet. Auch eine solche Konstruktion ist äußerst aufwendig und damit sehr kostspielig. Jede andere, das Gebäude in relativ große Nutzungseinheiten umwandelnde Umbaukonzeption, nimmt dem Gebäude den luziden Kathedralencharakter und damit seine denkmalpflegerische Substanz und städtebauliche Attraktivität.

Ein relativ geringes Problem bieten einmalige Ausnahmenutzungen, die ohne dauerhafte Infrastrukturen der Ver- und Entsorgung auskommen. Diese sind auch als Übergangskonzept vorgesehen und wurden in ersten Pilotveranstaltungen bereits erfolgreich erprobt. Aber auch diese Veranstaltungen müssen mit dem überdimensionalen Volumen der Halle umgehen lernen. Selbst 2.000 Besucher kön-

nen hier wie ein verlorenes Häuflein wirken. Hinzu kommen die akustischen Unwägbarkeiten der Hallenkonstruktion, die ein kompliziertes Beschallungssystem erfordern. Eine nutzungsspezifische Aufteilung des Gesamtgrundrisses erscheint unausweichlich.

Es sei denn, die Stadt entschließt sich zu einer Nutzung des Gebäudes als konzeptionelles Environment, sprich als unveränderte, historisch erhaltenswerte Hülle für thematische Aktionen verschiedenster Art. Sie gibt dabei dieses Gebäude, so wie es ist und jeweils leer, Leuten, die sich ihm auf Zeit bemächtigen, um es dann der Öffentlichkeit mit immer anderem Inhalte zu präsentieren. Das Gebäude sucht sich sozusagen seine Nutzer selbst und wird nicht umgekehrt entsprechend den Nutzerinteressen dauerhaft umgebaut. Das Gebäude selbst ist damit immer fester Bestandteil der Aktion, was nicht bedeutet, daß es dadurch nicht immer anders in Erscheinung tritt. Die einen wollen es wegen seiner Größe, andere wieder wegen seines transparenten Charakters, wieder andere wegen seiner besonderen Konstruktion, noch andere wegen seiner speziellen Lage im Gelände. Dabei könnten die damit verbundenen unterschiedlichen Gestaltungen des Gebäudes verschieden und von sehr unterschiedlicher Dauer sein. Voraussetzung sollte jedoch sein, daß das Gebäude überwiegend der Öffentlichkeit zugänglich bleibt. Das, was bisher als Zwischenlösung diskutiert wurde, wird damit zum Nutzungskonzept. Aus der Not wird eine Tugend, die bei entsprechendem Management und weltweiter Suche nach "Gestaltern" zu einem kulturellen Treffpunkt ganz besonderer Güte führen könnte. Das schließt natürlich auch kommerzielle bzw. populärkulturelle Nutzungen nicht grundsätzlich aus (ich denke hier an Messen, Techno-Disco-party, Jazzfestivals, Zirkusveranstaltungen oder Eistanz). Aber auch diese Strategie bedarf einer umfangreichen technischen Ausrüstung, hochflexibler logistischer Infrastrukturen und der zeitweisen und vor allem energiesparenden Raumaufteilung.

Eine andere Alternative, die bisher nicht zur Debatte stand, möchte ich an dieser Stelle zur Diskussion stellen, nämlich das Konzept "Stadt im Haus". Es basiert auf dem traditionellen Gedanken der Markthalle, d.h. dem Konzept der schützenden, aber als solcher nicht beheizten Überdachung sich selbst wärmeversorgender Einheiten, die zugleich einen Stadtraum bzw. Straßenraum ausbilden. Übertragen auf ein Gebäude von der Größen- und Höhenordnung der "Jahrhunderthalle" ergeben sich hier erweiterte Möglichkeiten der horizontalen und vertikalen Raumbildung energetisch selbstschützender Einheiten. Ein zweites, im Einzelfall sogar drittes Stockwerk oder die Einfügung von unterschiedlichen Ebenen des öffentlich begehbaren Raumes. Die Ausbildung von Plätzen und botanischen Grünflächen erlauben einerseits eine hohe Nutzungs- und Erlebnisvielfalt bei gleichzeitigem Erhalt der gestalterischen Gesamtqualität des Hallenkomplexes. Der Nachteil dieses Konzeptes liegt in der trotz der Überdachung und Seitensicherung nach wie vor vorhandenen Außenklimaabhängigkeit der öffentlichen Räume und Wege.

Er läßt sich jedoch ohne weiteres verkraften, wenn man bedenkt, daß

- o damit die Möglichkeit der Großhallennutzung z.B. als im weitesten Sinne kulturellem Veranstaltungsraum - wenn auch nur bei entsprechenden Außentemperaturen - weiter möglich bleibt;
- o eine Aufteilung der Halle in unterschiedliche und parallele Dauernutzungen möglich wird, ohne das Eigentliche der Halle, sprich ihre luzide Gesamtwirkung zu zerstören und
- o eine architektonisch vielfältige Innenraumqualität ermöglicht wird, die eine zusätzlich Eigenattraktivität für den Besucher entfalten könnte.

Unter diesen Voraussetzungen könnte sich für den Besucher selbst der Nachteil der unbeheizten Gesamthalle in einer einmaligen Erlebniswirkung aufheben.

Verbindet man dieses Innenraumkonzept mit dem Außenraumkonzept "Park als Treffpunkt", wird eine einmalige Stadtlandschaft möglich, die wie der altbekannte Überraschungseffekt der "Puppe in der Puppe" ein mehrstufiges räumliches Gesamterlebnis eröffnet. Da ist zum einen als äußerste Hülle die Stadt Bochum, bzw. der zum Park hin ausgeprägt städtische und dicht bebaute Parkrand. Dann folgt als zweite Hülle, das grüne und den Park fast völlig umschließende Hochplateau, das sowohl den Blick auf die äußere Stadt als auch auf das innere grüne Tal mit der "Jahrhunderthalle" als baulichem Mittelpunkt ermöglicht. Dann folgt als dritte Hülle, das zentrale Gebäude selbst. Einerseits als Außenhülle aussehend wie das schon erwähnte "versunkene Schloß", andererseits als Innenhülle eine neue Stadt bergend, die selber wiederum Behälter für unterschiedliche Kommunikations- und Austauschbedürfnisse bietet. Welche Dauer- und Temporärnutzungen hier die beste Kombination bietet, sollte weiteren Diskussionen und Vorschlägen vorbehalten bleiben. Sie sollten Gegenstand des öffentlichen Aushandelns sein. Auch in diesem Zusammenhang bietet das von mir vorgeschlagene Konzept einen Vorteil: Das Nutzungssystem selbst ist über die Zeit veränderbar, ohne daß dabei gleich das gesamte Bauwerk in Mitleidenschaft gezogen würde. Unabhängig von der dann ausgewählten konkreten Nutzung der Halle ist hier jedoch als Grundvoraussetzung eine Grundsatzentscheidung für den Park als städtebaulichem Kern der Gesamtgestaltung notwendig. Der Park muß die städtebauliche Dominante und die Halle - egal ob als Schrottskulptur, Denkmal oder Hülle - ihre unbestrittene Mitte sein.

Aus dieser Leitentscheidung ergibt sich zugleich die weitestgehende Freihaltung der Hochplateaus von Bebauung jeglicher Art. Blickkontakte sind die Verbindungsglieder zur Gesamtstadt und können nur dann als solche funktionieren, wenn die Bewohner das Plateau als Aussichtsgebiet nutzen können. Es ist der unbeeinträchtigte Blick auf "ihre" Stadt auf der Außenseite und auf ihre industrielle Vergangenheit auf der Innenseite, der diese baulich-räumliche Sichtbeziehung auch zum sozialräumlichen Identitätserlebnis machen könnte.

Wohnungsbau sollte dagegen auf dem an die Innenstadt direkt angrenzenden Gebiet der Schmiedewerke vorgesehen werden. Der Dienstleistungsbereich, wie auch im bisherigen Konzept vorgesehen, könnte sich vor dem Plateau entlang der Alleestraße entfalten. Die so um das Krupp Gelände und damit um die neue Grüne Stadtmitte gelegte Stadtkante umrahmt dann den Park, ohne die besondere Sichtbeziehungsqualität seiner Topographie zu beeinträchtigen.

Die unmittelbare Nähe des Krupp Geländes zur Innenstadt und damit zum Konsumzentrum macht im Zusammenhang mit der hier vorgeschlagenen Gesamtstrategie einen weiteren Denkschritt notwendig: Die Umgestaltung der Fußgängerzone.

8. Fußgängerzone und Stadtkultur

Dieser Bereich der Stadt kann weder durch einen unmittelbar in der Nähe gelegenen neuen Volkspark noch durch neue Plätze und Boulevards, auch nicht durch die kommunikative Infiltration mittels des Bermudadreiecks grundsätzlich zu einem Ort ursprünglicher, sprich kommerz- und konsumunabhängiger Urbanität zurückfinden. Wir alle sind zu sehr Teil dieser Konsumwelt und haben ihre monofunktionale Konzentration in der Stadtmitte mehr oder weniger mitgefördert. Daran kann auch Kultur als künstlerische Umgestaltung nichts grundsätzlich ändern, das zeigte die Aktion "Kunstachse Bochum". Aber sie kann im räumlichen Sinne des Wortes eine Bresche durch den Konsum schlagen, wenn sie sich als dauernde, das heißt städtebaulich-räumlich verankerte Umgestaltung versteht.

Es gilt die Idee der "Kunstachse" konsequent zu Ende zu denken. Und zwar räumlich entlang der Linie, die die Initiatoren des Kunsthauses Bochum vorgegeben hatten. Es gilt entlang dieser Linie eine Kette dauernder Ereignisse zu schaffen. Sie sollten nicht in biederer 68er-Manier, Konsum permanent und grundsätzlich (und damit erfolglos) in Frage stellen, sondern das andere, das "Nicht-Konsum-Leben" mitten im Konsumrausch in Erinnerung rufen. Natürlich auch als Kritik am heutigen Konsumterror, aber zugleich auch als Ironie, als Verführung zum Innehalten, als Spaß für den noch verbliebenen Flaneur in uns, als subversive Durchdringung von Konsum und Kunst. Jedoch nicht, wie bei der Aktion "Kunstachse", versteckt in nicht auffindbaren Schaufensterecken, sondern als öffentliche, im Straßenraum sichtbare Dauerinstallationen und Orte, die wiederum selbst Behältnisse und Flächen für Kunst als Ausstellung und Performance bieten.

9. Das Rathaus - die Schnittstelle von Kultur und Politik

Der traditionell stadtdemokratische Gedanke, der im Begriff Urbanität fortlebt, könnte in der Bochumer Innenstadt einen neuen Ausgangspunkt erhalten. Räumlich zentraler gelegen als die vier oben genannten Randgebiete der Innenstadt, könnte das Rathaus als Brückenkopf, als nichtkommerzielle Insel inmitten des Verkaufsmeeeres fungieren.

Zugegeben, Rathaus und Kultur, das scheinen gerade aus der Erfahrung des kritischen Stadtbürgers eher einander diametral gegenüberstehende Phänomene zu sein. Was aber ist mit dem Anspruch der politischen Kultur auf die offene und transparente Form des öffentlichen Diskurses? Was ist mit der städtischen Streitkultur, die sich auf dem Rathausplatz als Anfangs- oder Endpunkt von Demonstrationen schon in ersten mehr oder weniger konventionellen Schritten verortet hat? Warum nicht weitere und unüblichere Schritte einleiten? Warum nicht eine Ratssitzung bei entsprechendem Wetter im Hof des Rathauses abhalten? Warum nicht regelmäßige Diskussionsveranstaltungen auf dem Rathausplatz veranstalten? Warum nicht eine Art "Hyde-Park-Ambiente" schaffen, das die Bürger und Passanten zum politischen Gespräch, zum politischen Innehalten und Verweilen einlädt? Warum nicht eine ständige Rathausgalerie einrichten, die in (auch ideologisch) wechselnden Ausstellungen nicht nur Stadtreklame, sondern auch Politkunst im alten und neuen Sinne zeigt, um das demokratische Selbstbewußtsein Bochums zu präsentieren und zu provozieren. Hier wäre dann auch der stadtdemokratische Ursprung des Urbanitätsbegriffs neu aufzugreifen und vielleicht auch mit neuem Leben zu füllen.

10. Das räumliche Gesamtkonzept und die Rolle des Hauptbahnhofes

Soll das urbane Profil einer Stadt prägend und identitätsstiftend wirken, müssen die entsprechenden Gebäude und Ereignisse in einen sozialräumlichen und städtebaulichen Zusammenhang eingebettet sein. Vor dieser Leitlinie ergibt sich folgende räumliche Rahmenstruktur für die oben entwickelten Ideen (vgl. nachfolgende Skizze): Da ist zum einen ein übergeordnetes Dreieck aus Tagbühne (Krupp-Park), Nachtbühne (Bermudadreieck) und Einkaufs/Kommerzbühne, sprich Fußgängerzone. Eckpunkte dieses Dreiecks sind das Stadttheater, der Rathausplatz und ein zukünftig zu gestaltender Eingangsbereich zum neuen Volkspark in Höhe Alleestraße/Rottstraße. Viktoria- und Alleestraße bil-

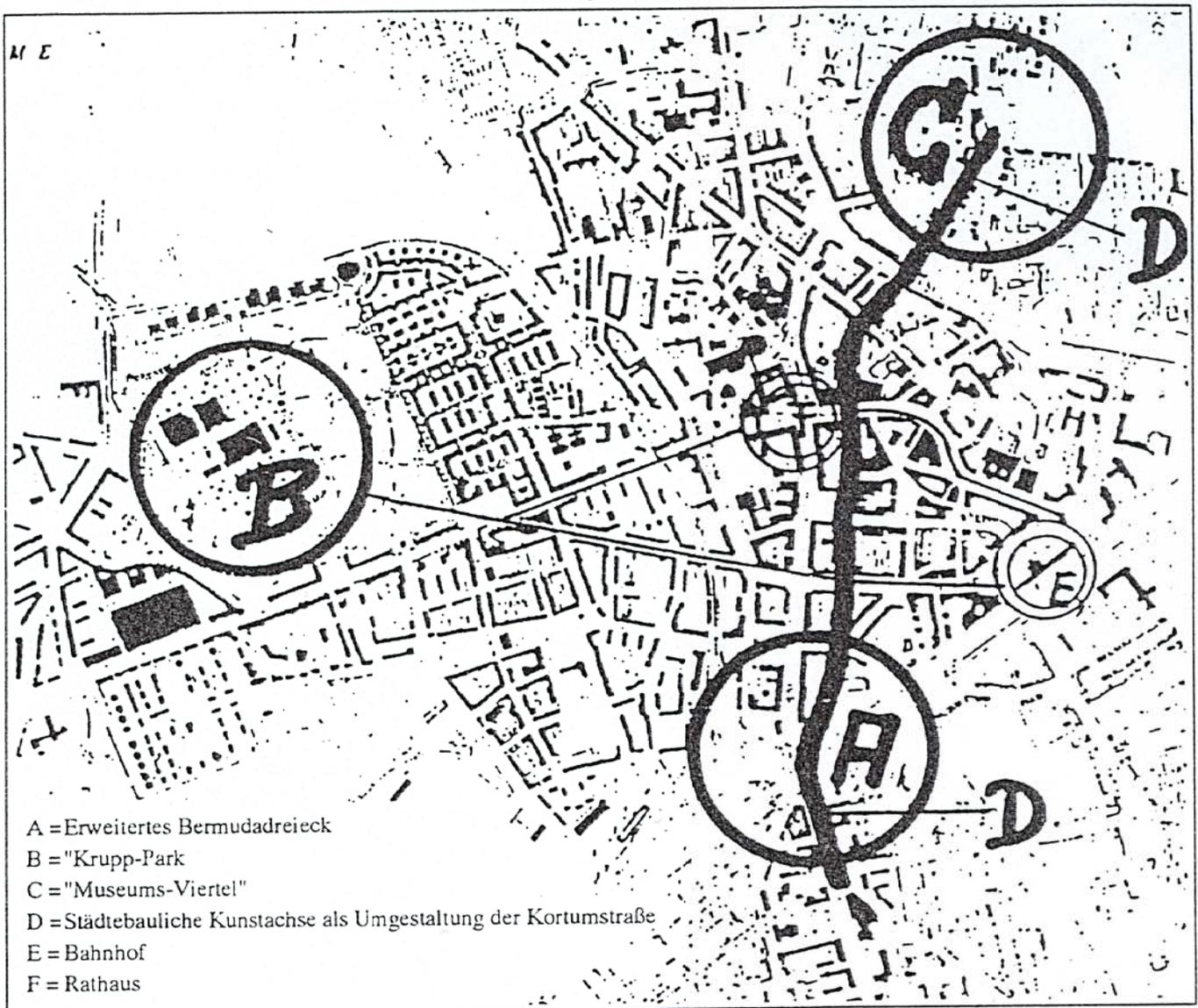


Abb. 3: Die in dieser Skizze abgebildete Bebauungsstruktur des Kruppgeländes entspricht dem in diesem Text abgebildeten Städtebauentwurf.

den die Katheten dieses Dreiecks. Die Hypothense wäre die Rottstraße. (In ihrer Achse können wir übrigens von der Kortumstraße aus beim Überqueren des Südrings den Wasserturm an der "Jahrhunderthalle" deutlich erkennen.) Die kürzeste Fußwegeverbindung zwischen Bermudadreieck und Krupp-Park⁵ verlief nahezu parallel zur Rottstraße über die Kolbe-, Maximilian- und Annastraße vorbei an der Marienkirche. Beide Strecken bieten bislang keinen großen Anreiz zur Begehung und müßten entsprechend verändert werden. Zum zweiten bildet die parallel zur Viktoriastraße verlaufende Kortumstraße das durchgehende Kulturgelenk, an dem dieses Dreieck aufgehängt ist. An den beiden Kopfenden dieses Gelenks befinden sich - wie an den beiden Enden einer Hantel - zwei für das kulturelle Selbstverständnis der Stadt Bochum gewichtige Stadtquartiere. Das besagte "Bermudadreieck" mit der Verlängerung zum Stadttheater und das Stadtviertel, das die beiden wichtigsten Museen der Stadt beherbergt. Kurz und kulturfunktional gesprochen verbindet die Kunstachse "Kortumstraße"

⁵ Ein solcher Name für den neuen Stadtpark Innenstadt West könnte eventuell auch den Namensgeber zur Unterstützung anregen.

das Theaterviertel mit dem Museumsviertel und fungiert zugleich als kulturrräumliche Schneise durch die kommerzielle Stadtmitte. Rufen wir uns auf dieser Betrachtungsebene noch einmal die regionale Bedeutung dieser Entwicklungsperspektive in Erinnerung, so muß unter einem ökologischen Gesamtindikator auch der Bochumer Hauptbahnhof mit in die Überlegung einbezogen werden. Von ihm aus sind alle oben genannten Orte zu Fuß (vor allem das "Bermudadreieck") oder mit der Bahn bzw. U-Bahn schnellstens zu erreichen. Eine im Ruhrgebiet ebenfalls einmalige Ausgangslage für den Stadtbesucher. Der Hauptbahnhof sollte darum in Zukunft als das "ökologische Stadttor" und der Bahnhofsvorplatz als "kultureller Empfangsraum" Bochums begriffen werden. Die Serra-Plastik "Terminal" bekommt so, wenn auch nachträglich, eine weitere räumliche Legitimation. Sie sollte zugleich Ausgangspunkt für die weitere künstlerische Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes werden.

Erst wenn eine solche Gesamturbanisierung der Bochumer Innenstadt gelingt, machen auch die anderen vorhandenen und zukünftigen Großstadtmaßnahmen eine perspektivischen Sinn. Aber auch hier muß die Standortfrage unter der Leitlinie stärkerer räumlicher Zentralisierung und Bündelung neu diskutiert werden. Deshalb kommen hier auch das Krupp Gelände und das Bermudadreieck erneut ins Spiel. Nicht nur das dem Bermudadreieck gegenüberliegende Bundesbahngelände, sondern auch die unterhalb des "Colosseum-Plateaus" gelegenen Teilräume der Schmiedewerke bieten Zentralitätsvorteile erster Güte. Dies gilt sowohl für das bisher direkt an der Bundesstraße 1 (B 1) geplante Kongreßzentrum als auch für den im alten Stadtgarten geplanten Hotelneubau. Gerade der zuletzt genannte Standort ist stadtoökologisch ausgesprochen fragwürdig. Die Verwendung eines Teils des Krupp Geländes oder des erweiterten "Bermudadreiecks" für neue Wohn- und Arbeitsflächen macht nur dann einen gesamtstädtischen Sinn, wenn an anderer Stelle stadtoökologisch schützens- oder rückeroberungswerte Fläche freigehalten oder freigemacht werden können. Dies spricht zugleich für eine überdurchschnittlich dichte Bebauung auf diesen innerstädtischen Lagen.

Insgesamt entscheidend ist jedoch, daß in Bochum mit dem Umbau und der Erweiterung der Innenstadt eine neue Stadtidee wächst, die "Ökologie und Urbanität" in neuer Weise verknüpft. Dabei sollten Zentralisierung und Verdichtung nicht von vorneherein abgelehnt werden, sondern in der Kombination mit dem radikalen Umbau des innerstädtischen Verkehrssystems, sprich dem Rückbau von Flächen für den ruhenden und fließenden Individualverkehr, diskutiert werden. Damit soll die Innenstadt wieder zum Treffpunkt gemacht werden. Ihre Reorganisation durch einen neuen zentralen Park, die kulturorientierte Umgestaltung der Fußgängerzone und den Einbezug des Bermudadreiecks darf nicht nur kommerziellen Interessen vorbehalten bleiben. Gelingt städtischer Politik dieser Schritt, erhält Bochum nicht nur eine Vorreiterrolle für die gesamte Region. Seine Stadtväter und Stadtmütter bräuchten sich dann auch über die langfristige Zuwanderung zukunftsträchtiger Arbeitsplätze keine Sorgen mehr zu machen.