

SPOT LIGHTS

TREIBER IN DER STADT



IN

HALT

WAS UNS UMTREIBT 8

Urbanisierung der Kliniken	12
Bildungslandschaften	26
Umsteigen heißt umdenken	42

WAS UNS ANTREIBT 56

Tauschzeit	58
Büro Köln	62
Projekte	66
Impressum	68



MEDIZINISCHE VERSORGUNG

MULTICODIERUNG DER FREIRÄUME

KLINIKEN

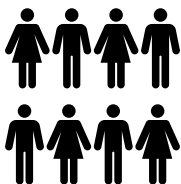
VERDICHTUNG

URBANISIERUNG

ARBEITSKRAFT

schaffen Arbeitsplätze

MASSSTÄBLICHKEIT



PRODUKTIVES WISSENSCHAFTSQUARTIER

BILDUNG



FOLGENUTZER

schaffen Grundversorgung
STADT IM QUARTIER



verbinden und
generieren Märkte

EINKALLSTORE IN DIE STADT

MOBILITÄTSHUBS

ANBINDUNG



lokal, regional, national, international  



VISITENKARTE DER STADT



VORREITERFUNKTION



VERKNÜPFUNG DER QUARTIERE

EXPANSION NACH INNEN

binden junge Leute

BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR



FUNKTIONALE SYNERGIEN

Wissen ist Macht!

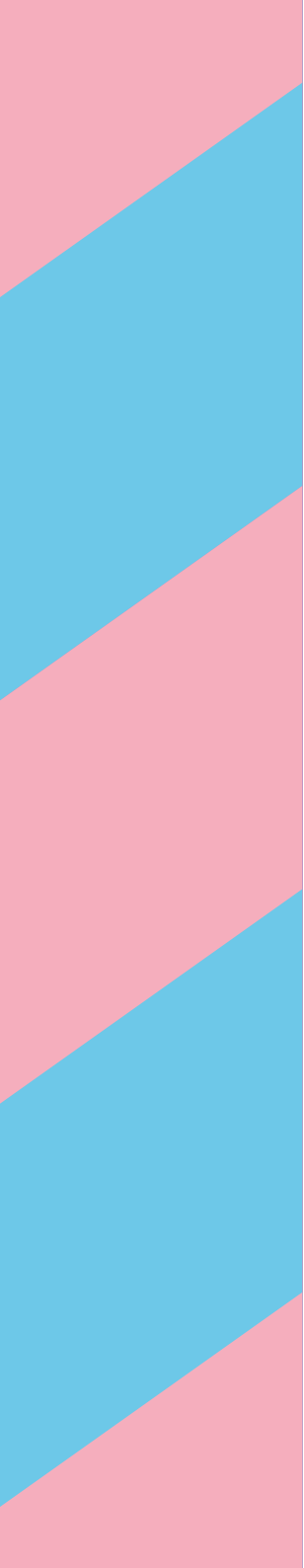
BILDUNGS LANDSCHAFTEN

WAS
UMTE



UNS
REIBT





Das Wachstum der deutschen und europäischen Städte und Stadtregionen hat in den vergangenen Jahren zu einer starken Verdichtung vor allem in den Zentren geführt. Mit städtebaulichen Strategien wie „Innen vor Außen“ waren es in den 2000er- und 2010er-Jahren insbesondere die Brachflächen von aufgelassenen Hafen-, Industrie- und Bahnflächen, die dem wachsenden Druck entgegenwirken konnten.

Diese Flächenressourcen sind heute weitgehend aufgebraucht. Dabei erzeugt das Wachstum unvermindert und gerade in den Ballungsräumen sowie in den Groß- und Mittelstädten dringenden Handlungsbedarf. Welche Rolle hier gesamtstadtrelevante Institutionen wie Universitäten, Hochschulen und Kliniken und deren Entwicklung, Verkehrsdrehscheiben vom internationalen Flughafen über Fernbahnhöfe und deren Umfeld bis zum Regionalbahnhof oder internationale Messestandorte bei der Stadtentwicklung einnehmen und welchen Herausforderungen sie sich stellen müssen, beschäftigt uns als Planer:innen. Sie sind relevante Treiber in den Städten, da sie globale Rahmenbedingungen wie die Erreichbarkeit, Relevanz als Wirtschafts- und Handelsstandort und die lokale Situation vor Ort zusammenführen und diese wechselseitig beeinflussen.

Die Anziehungskraft der Städte beruht letztendlich auf ihrer Attraktivität und Leistungsfähigkeit, auf ihren Angeboten an Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen, der sozialen Infrastruktur, einer guten medizinischen Grundversorgung und natürlich auf ihrer Lage, ihrer historischen und touristischen Attraktivität und der Qualität der Anbindung. Man könnte auch vereinfacht behaupten: auf passenden Angeboten und Rahmenbedingungen für alle Lebensphasen ihrer Bewohnerschaft.

Diese Rahmenbedingungen gilt es zu gestalten. Es geht um Orte mit Charakter, Orte, die angeeignet werden, Orte, die verbinden und ihre Nutzer:innen einladen. Die Komplexität unserer Projekte hat uns in den drei Jahrzehnten als Planer:innen eine Menge gelehrt, denn wir sehen uns nie ausschließlich als Architekt:innen oder Stadtplaner:innen, sondern machen uns das übergreifende Wissen beider Disziplinen zunutze. So schaffen wir es, Zusammenhänge auf mehreren Ebenen herzustellen – im kleinen und großen Maßstab, für die Stadt und das Projekt, auf Nutzer- und Bauherrenseite, für Städte und ihr Umland, ökonomisch und ökologisch.

Wir haben gelernt, Kliniken, Universitäten, Flughäfen und andere großmaßstäbliche Institutionen im Bewusstsein dieser Zu-

sammenhänge zu planen. Zudem sind wir in der Lage, in die Rolle der Kommunikator:innen zu treten und so den Dialog mit einer Vielzahl verschiedener Interessenvertreter:innen zu steuern.

Die erste Ausgabe dieses Magazins steht beispielhaft für die thematische Vernetzung unserer Projekte und soll verdeutlichen, vor welchen Herausforderungen die Treiber in den Städten stehen und welches maßgebliche Potenzial sie besitzen, zu einer klimagerechten und damit lebenswerten Stadt der Zukunft beizutragen.

Unsere Erfahrungen aus mittlerweile 30 Jahren ASTOC helfen uns, auf diese Fragen immer bessere Antworten zu finden: für den Ort, die Nutzer:innen sowie die Stadt und Gesellschaft insgesamt. Die aktuellen Entwicklungen und Diskussionen zeigen aber auch, dass nichts bleibt wie es war. Wir sind uns sicher, dass Veränderungen positive Energien entwickeln können und bewahren uns unsere geübte Neugierde.

Es wird weitere Ausgaben mit anderen, spannenden Herausforderungen und Sichtweisen geben. Wir bleiben neugierig, bleiben Sie es auch!

A solid teal vertical bar on the left side of the image.

URBA

RUNG

KL

NISIE
DER
INIKEN



Modell aus dem Wettbewerb für den Masterplan
des Universitätsspitals Bern

Für ASTOC haben die Planungen an Krankenhäusern und deren Umfeld mit dem Inselspital in Bern und der Medizinischen Hochschule in Hannover begonnen. Sie sollten uns schon früh mit den wesentlichen Themen der späteren Projekte vertraut machen: einer stärker werdenden Verdichtung des überalterten Gebäudebestandes und stadträumliche und qualitative Defizite zu den benachbarten Quartieren durch ein Heranrücken der Stadt sowie die Transformation vom anonymen Großklinikum zum Gesundheitsort.

Die „Insel“, ein Universitätsspital mit internationaler Bedeutung, liegt im Zentrum von Bern und wird eingerahmt von einem gewachsenen Innenstadtquartier, einem Friedhof und den Gleisen zum nahe gelegenen Bahnhof. In einem Wettbewerbsverfahren für die zukünftige Entwicklungsstrategie des gesamten Inselareals sollte die ohnehin schon unübersichtliche Gebäudestruktur in ihrer Nutzungsdichte schlicht verdoppelt werden – ohne dass neue Grundstücksflächen hinzukommen und ohne dass es zu Einschränkungen in den klinischen Abläufen während der Umbauphasen kommt.

Das vielerorts stetige Streben nach Verdichtung der städtebaulichen Struktur hat sicherlich seine Ursache in der sich ändernden Patientenstruktur und der fort-

schreitenden Technisierung in der Medizin. Nur eine hohe Auslastung der Behandlungsbereiche und kurze Aufenthaltszeiten der Patient:innen im Krankenhaus selbst schaffen die Basis für einen wirtschaftlichen Betrieb. Damit wandeln sich die baulichen Anforderungen an die Flächen im Krankenhaus: Die Behandlungsflächen (Ambulatorien, Operationssäle, Forschungscluster) mit hoch installierten Bereichen werden mehr, die Flächenanforderungen für Pflege und Verwaltung mit weniger hoch installierten Bereichen werden geringer bzw. werden in die Randbereiche der Klinikareale verlagert.

Auch wenn es beim städtebaulichen Wettbewerb auf dem Inselareal in Bern um eine langfristige Entwicklungsstrategie gehen sollte, schienen uns insbesondere die ersten Phasen vor Ort schwer umsetzbar zu sein. Auf dem gesamten Gelände gab es keine freien Flächen und damit Rochaoptionen. Zudem ist das zusätzliche Maß an baulicher Verdichtung nur dann zu erreichen, wenn neues Planungsrecht geschaffen wird, und dies braucht eine positive Auseinandersetzung der Öffentlichkeit mit den formulierten Bedarfen des Spitals. Die Frage nach zunehmender Dichte bei hoher stadträumlicher Qualität hat uns als Architekt:innen und Stadtplaner:innen gleichermaßen fasziniert und nachfolgend bei vielen weiteren Klinikstandorten beschäftigt.

In Hannover an der Medizinischen Hochschule wurde für uns eine weitere Entwicklung offensichtlich. Die großmaßstäblichen Gebäudestrukturen, die in den Gründungsjahren vieler Universitätskliniken der 1960er- und 1970er-Jahre entstanden sind, offenbaren heute funktionale, technische und bauphysikalische Probleme. In Bezug auf die Umsetzung von zeitgemäßen klinischen, hygienischen und betrieblichen Anforderungen erweisen sie sich als ungenlenk. Für die Kliniken und ihre Betreiber stellt sich damit zunehmend dringender die Frage nach dem Umgang mit dem Gebäudebestand: Soll die gewachsene Struktur und die damit verbundenen Investitionen fortgeschrieben oder aber ein Neuaufbau initiiert werden? Wie verhält sich der Investitionsaufwand zu den Betriebskosten, die bereits nach einigen Jahren den Erstinvest überbunden und am Ende der langfristig zu tragende Kostenfaktor sind?

Die Frage einer zukunftsfähigen Entwicklung eines Klinikums ist selbstverständlich nicht immer eindeutig zu beantworten, beinhaltet aber noch einen weiteren Aspekt, der bei allen Beteiligten ein hohes Maß an Unsicherheit erzeugt. Verschiedene Klinikstandorte wie in Hamburg-Altona, das Universitätsklinikum in Aachen oder der Campus Benjamin Franklin der Charité in Berlin zeichnen sich durch einen archi-

tektonisch bemerkenswerten und historisch wertvollen Gebäudebestand aus und wurden zwischenzeitlich (in Teilen) unter Denkmalschutz gestellt. Sie stehen häufig als Testimonial, als mitunter weithin sichtbares Erkennungsmerkmal für einen spezifischen Klinikstandort, der sich lokal, aber auch überregional in den Köpfen der Menschen eingeprägt hat.

Doch wie kann man ein ganzes Krankenhaus als Einzelgebäude wirtschaftlich betreiben, das in medizinischer und betrieblicher Hinsicht nur eingeschränkt anpassungsfähig ist? Und was passiert mit einem denkmalgeschützten Krankenhaus, das nach seiner Ablöse im Zentrum eines Klinikareals liegt, aber nicht mehr als Klinik genutzt wird bzw. werden kann? Eine Situation, mit der zukünftig in der Asklepios Klinik Hamburg-Altona umgegangen werden muss. Wer kann solch ein Denkmal langfristig übernehmen und welche Nutzungen können es langfristig mit Leben füllen? Auch hier fällt auf, dass ein Zusammenspiel zwischen Stadt und Kliniken entsteht – weder Stadt noch Klinik werden aus eigener Interessenlage heraus eine zukunftsfähige Entwicklungsstrategie aufstellen können.

Die Kliniken befinden sich häufig räumlich in einer zentralen Position in der Stadt. Zukünftig können und müssen die Kliniken diese Lage noch besser für sich und die

**Steigende Qualität bei zunehmender Dichte,
das ist die Herausforderung.**

Natascha Lohner, Stadtplanerin





Der Neubau BB12 für das Hauptgebäude des Universitätsspitals Bern – das Herz der Insel

Stadt nutzen. Denn auch außerhalb des klinischen Gebäudebestandes werden die Defizite, die sich aus den städtebaulichen und stadträumlichen Zielsetzungen in den Entstehungsjahren der Kliniken ergeben haben, zunehmend in den Fokus gerückt.

Wo im Rahmen der Urbanisierung in den dichter werden, innerstädtischen Quartieren zunehmend auf einen menschlichen Maßstab mit qualitätsvollen öffentlichen Räumen und attraktiven Erdgeschossen referenziert wird, so zeigt sich auf den Klinikarealen noch heute die städtebauliche Funktionalität der vergangenen Jahrzehnte. Weniger die Maschine, sondern vielmehr der Mensch – egal ob Patient:in, Besucher:in oder Angestellte:r – rückt in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit und fragt nach einem Umfeld, das zum Gesundwerden oder noch viel besser zum Gesundbleiben beitragen kann.

Maßstäblichkeit, Orientierung, kurze Wege, grüne Landschaften, lebendige Stadträume und Orte zum Austausch und für die stillen Momente sind nur einige der wesentlichen Qualitätsmerkmale, die klinische Entwicklungen nun begleiten. Aber nicht nur durch eine enge Verknüpfung mit den Nachbarschaften entwickeln sich die Kliniken zu strategisch wichtigen Orten in der Stadt. Auch durch die räumliche Nähe zu

weiteren öffentlichen und halb öffentlichen Nutzungen entstehen vielfältige Synergien: Übergangsnutzungen wie Pflegeeinrichtungen und betreute Wohnangebote genießen die Nähe genauso wie private klinisch-medizinische Forschungsinstitute. Selbst programmatisch weiter entfernte Nutzungen wie Hotel und (Hoch-)Schulen suchen die Nähe, die Infrastruktur (Energie, öffentlicher Verkehr etc.) und die Frequentierung der wachsenden Klinikstandorte. Es entsteht damit hier die Chance, die Klinik als einen neuen Player in der Stadt zu denken und stärker in den Mittelpunkt der Stadtentwicklung zu setzen: der Klinikpark als Stadtteilpark für alle, der Vorplatz eines Klinikums als Mobilitätshub für den ganzen Stadtteil, die Klinik in der Rolle des Energieversorgers, mal eben einkaufen, Kaffee trinken oder Fortbildungsangebote und Kurse wahrnehmen im Spital.

Selbstverständlich sind die vielfältigen Anfahrbarkeiten für die Logistik des Klinikums und die Rettungswagen, für die Fußgänger:innen und die Radfahrer:innen wie auch den öffentlichen und individuellen Verkehr sicherzustellen. Warum aber kann diese notwendige Erschließungsqualität nicht für den gesamten Stadtteil als Mobilitätshub gedacht werden? Die Angestellten profitieren von einem optimal getakteten öffentlichen Personennahverkehr („around the clock“-Schichtbetrieb) und von attraktiven



**Die Parks entwickeln sich zu Orten
der Begegnung und der Erholung für
Patient:innen, Angestellte und Menschen
aus den benachbarten Quartieren.**

Universitätsmedizin Göttingen



Fahrradrouten (zum Beispiel der Fahrrad-schnellweg Universitätsmedizin Göttingen). Die Nachbarschaft wird vom ewigen Park-suchverkehr verschont, der sich sonst aus dem Betrieb des Klinikums generiert. Das sind sicherlich wichtige und richtige städtebauliche und verkehrstechnische Zielsetzungen, die ihrerseits weitere Übergangsnutzungen wie Forschungscluster, universitäre Lehrinrichtungen sowie Studierenden-Wohnheime und (insbesondere in sogenannten Ballungszentren) preisgedämpfte Wohnungen für eigenes Pflegepersonal (Unternehmenswohnungen) ermöglichen bzw. anziehen. Zugleich können Bus, Tram und U-Bahnen besser und wirtschaftlicher betrieben werden.

Die bestehenden Parks der Kliniken verlieren durch die kürzeren Aufenthaltszeiten der Patient:innen an Bedeutung. Sie zeigen sich zukünftig offen als Ort der Begegnung und des Austausches von Patient:innen, Angestellten und Menschen aus den benachbarten Quartieren. Die Grün- und Freibereiche werden von den dichter werdenden Nachbarschaften dringender denn je gebraucht. Die Menschen können sich diese Räume zukünftig aneignen und bespielen oder für sportliche Aktivitäten nutzen. Diese Entwicklungen lassen Krankenhäuser mehr und mehr zu attraktiven Orten in der Stadt werden.

Natürlich wandelt sich auch das oft zitierte „Klinikum der Zukunft“ in Bezug auf die Architektur permanent. Sicher werden die zukünftigen Grundrissflächen noch stärker in hoch installierte Bereiche für Behandlung und Forschung und in weniger hoch installierte Bereiche für die Pflege und Verwaltung zu unterscheiden sein. Auch wenn dies zunächst höhere Investitionen braucht, so schafft es für spätere Entwicklungen eine Variabilität in der Nutzung selbst und ebenso für Veränderungen in der Belegung. Doch auch ein veränderliches Gebäudekonzept braucht Orientierung und innere Qualitäten (Licht, Licht, Licht!) für Patient:innen, Besucher:innen und Angestellte.

Darüber hinaus benötigen Gebäude Orte der Begegnung, Orte für die Erholung und Orte der Betriebsamkeit. Dies erinnert nicht zufällig an die Organisation einer Stadt oder eines Quartiers und lässt sich auch in die Planung eines Klinikums integrieren. Im Neubau des Herz- und Gefäßzentrums BB12, dem zentralen Hauptgebäude des Inselspitals Bern, war neben der präzisen Volumenbearbeitung das baulich-räumliche Bild der Stadt im Gebäude – unterschiedliche Adressen und Ankommentorte, die Orientierung, die Qualität der öffentlichen Verkehrs- und Aufenthaltsflächen usw. – das zentrale Motiv des Ent-

wurfes, mit dem wir zusammen mit schweizerischen Planungsbüros den 1. Rang im Wettbewerb erreichen konnten.

Zwei innere „Stadtplätze“ erweisen sich als zentrale Anlaufpunkte für Patient:innen und Besucher:innen, an denen diese einerseits Informationen erhalten und andererseits einen Ort des Innehaltens finden. Die vertikalen Erschließungselemente der Lifte und Rolltreppen finden in diesen luftigen und lichten Atrien ihren Ausgangspunkt und führen die Patient:innen und Besucher:innen immer wieder an diese Orte zurück. Auf den oberen Etagen angekommen, öffnen sich „Quartiersplätze“, die eine eigene Adresse und Identität für die jeweilige Nutzung bzw. Abteilung schaffen und zugleich einen fantastischen Ausblick in die umgebende Stadtlandschaft bieten. So ist ein einfaches und schnell zu erfassendes Konzept entstanden, das auch für gesundheitlich eingeschränkte Patient:innen funktioniert.

Die Sockelgeschosse sind hoch technisiert ausgeführt und sind durch Brücken mit den benachbarten Funktionsgebäuden zu einem „durchgehenden“ Spital verbunden. Die oberen Geschosse sind für die Pflege und die Verwaltung vorgesehen und halten neben zwei attraktiven Terrassen auf allen Ebenen auch Balkone für die Pause und den Ausblick bereit.

Das Pflegezimmer ist die allgemein sichtbare Visitenkarte eines Klinikums. Hier verbirgt sich noch viel Entwicklungspotenzial, um Attraktivität für die Patient:innen, Pflege, Hygiene und Wirtschaftlichkeit zukünftig noch besser zu vereinen. Studien zeigen, dass sich Patient:innen in qualitätsvoller Umgebung deutlich schneller von Eingriffen erholen. Dieses Wissen zielt auf die Qualität der Innenräume wie auch auf die Außenräume eines Klinikums und rückt auch im Bewusstsein der Klinikbetreiber immer stärker in den Fokus. Ziel muss es sein, dass sich das Klinikum zukünftig kaum mehr von anderen qualitätsvollen Bausteinen in der Stadt unterscheidet.

Durch die Verdichtung und Zusammenlegung von Standorten ergeben sich für die Kliniken städtebauliche Fragestellungen, die zunehmend auch außerhalb der eigentlichen Grundstücksgrenzen der Kliniken und unter Umständen sogar außerhalb der eigentlichen Unternehmensfürsorge liegen. Wir haben gelernt, Klinik als Stadt zu denken.



Licht, Licht, Licht!
Ein entscheidender Faktor
für das Gesundwerden.

Spital Wallis, Standort Brig



**BILDU
LAND
SCH**

JUNGS

AFTEN

Das Feld der Bildungslandschaften – Universitäten, Hochschulen und Forschungscampus – haben wir uns im Laufe der vergangenen 15 Jahre Stück für Stück oder besser Campus für Campus erobert. Sowohl planerisch über zahlreiche Masterplannen bis zur Realisierung der Hochschule Ruhr West als auch personell durch die Professuren von Markus Neppl am Karlsruher Institut für Technologie und von Oliver Hall an der Technischen Hochschule Ostwestfalen-Lippe – sowie zahlreiche Lehraufträge an unterschiedlichen Hochschulen.

Seitdem durften wir das Thema „Hochschule“ aus verschiedenen Perspektiven betrachten. Das Verstehen der inneren Strukturen und Abläufe einer Hochschule, das Kennen aktueller Bedarfe und damit das Antizipieren von Trends in der Hochschulentwicklung hat sich bei den Masterplänen und Entwicklungsstrategien zusammen mit dem planerischen Erfahrungsschatz von der Strategie bis hin zur Realisierung als gute, weil realistische Basis herausgestellt. Mittlerweile haben wir national und international in rund 15 Städten an 20 Wissensstandorten gearbeitet, von der gesamtstädtischen Strategie für Bildungslandschaften in Gießen oder Karlsruhe über große Masterpläne in Köln oder Heidelberg bis hin zur Neugründung einer Technischen Universität (TU) in Nürnberg

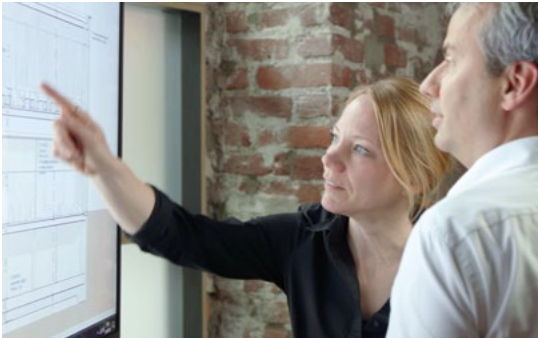
oder der komplett neu geplanten und durch uns realisierten Hochschule Ruhr West in Mülheim an der Ruhr.

Um den aktuell großen Planungsbedarf zu verstehen, müssen wir ein paar Jahre zurückblicken. Das Kapital „Wissen“ war für Städte und Regionen schon immer eine entscheidende Komponente im Wettbewerb, sowohl regional als auch national und international – das ist nichts wirklich Neues. Durch die Schaffung eines europäischen Hochschulraums im Zuge der Umsetzung der Bachelor- und Masterstudiengänge durch den Bologna-Prozess vor rund 20 Jahren wurde es jedoch verstärkt notwendig, sich nicht nur als Hochschule, sondern als gesamtheitlicher Wissenschafts- und Bildungsstandort, als attraktives Gesamtkonzept zu profilieren. Wir müssen daher Standorte neu und gesamtheitlicher denken. Das bedeutet „lokale Verwertungsketten“ über den eigentlichen Bildungsauftrag hinweg zu konzeptionieren, sowohl in ökonomischer als auch qualitativer Hinsicht, um damit wiederum international an Profil zu gewinnen.

Wir sprechen also von einem relevanten Wirtschaftsfaktor. Die Wertschöpfungskette von der Lehre über die Forschung bis zum Produkt am Markt muss ein Standort heute auch räumlich in seiner Struktur abbilden können. Das kann er bei Weitem

**Die Entstehung der Hochschule Ruhr West
durften wir von der ersten Stunde an
mitbegleiten – von der Standortermittlung
bis zur Eröffnungsfeier.**

Sophie Brand, Architektin

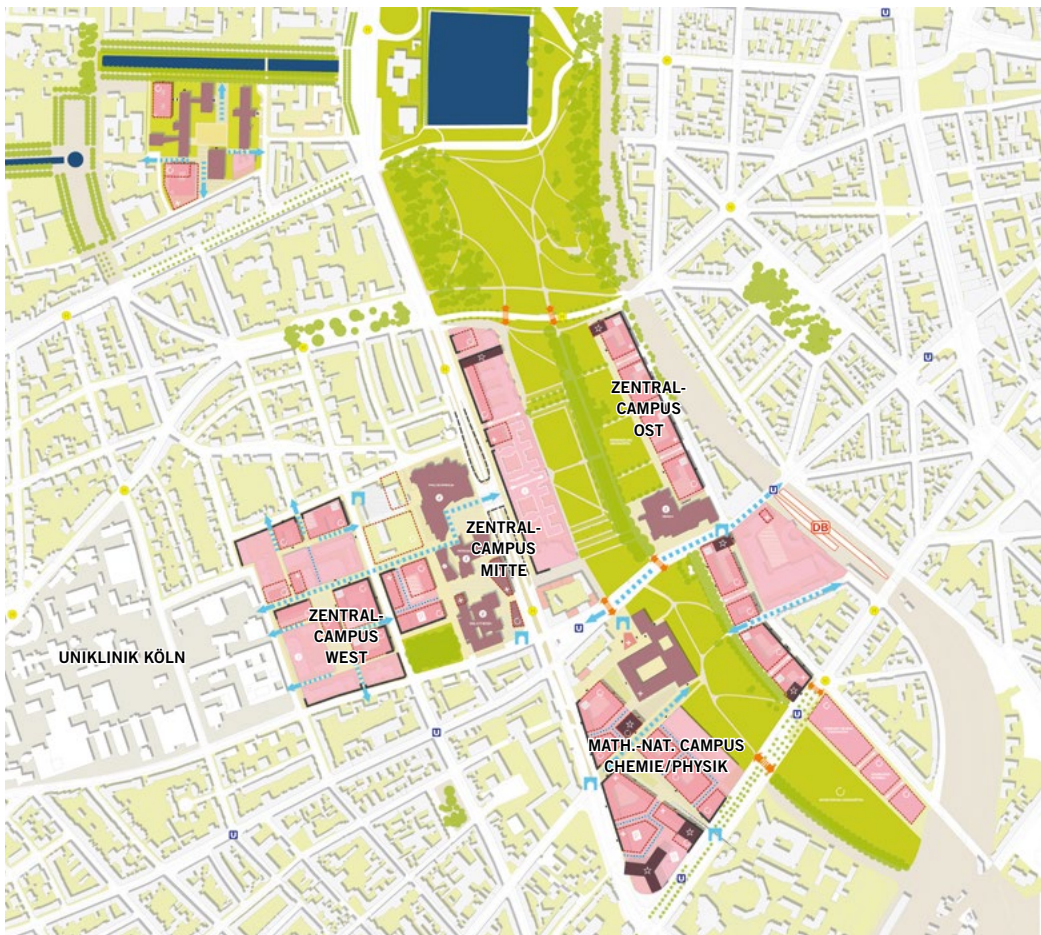






Die intensive Auseinandersetzung mit dem Potenzial der Universität und der besonderen Lage am inneren Grüngürtel Kölns hat zu einer erfolgreichen Koalition geführt.

Hochschulstandortentwicklungsplan Universität zu Köln



nicht im Rahmen seines öffentlich-rechtlichen Bildungsauftrags erfüllen. Er kann aber strategisch den Rahmen dafür aufspannen, das Feld für weitere Akteur:innen vorbereiten und so mit dynamischen Entwicklungen umgehen. Wir verwenden dafür den Begriff des „produktiven Wissensquartiers“.

Durch die kontinuierliche Tertiärisierung und den Strukturwandel brechen – natürlich regional unterschiedlich – mehr und mehr andere Labels und Standortfaktoren für Städte und Regionen weg, die Konzentration auf das Thema Wissen und damit Bildung zog und zieht an. Gleichzeitig stieg die Zahl der eingeschriebenen Studierenden im Zeitraum von 20 Jahren von rund zwei Millionen auf drei Millionen. Das Wachstum entspricht ungefähr der Einwohnerzahl Kölns!

Die Nachfrage ist also groß, das Spektrum wird weiter. Das hat zur Folge, dass viele Standorte ihre tradierten Struktur-, Entwicklungs- und Wachstumsmodelle hinterfragen und im Zuge von Master- oder Rahmenplänen die Weichen neu stellen müssen. Dabei geht es heute eben nicht mehr nur um den reinen Raumgewinn, sondern um das beschriebene Zusammenspiel der öffentlichen Institutionen mit privaten Forschungseinrichtungen, eine Kultur für Ausgründungen und Start-ups, internationale Kooperationen und natürlich die

von uns Planer:innen so schön benannten „weichen Standortfaktoren“ einer Stadt. Wohn- und Lebensqualität, Familienfreundlichkeit, Kultur- und Freizeitangebote, gute Erreichbarkeit etc. – am Ende alles, was man auch im Privaten schätzt.

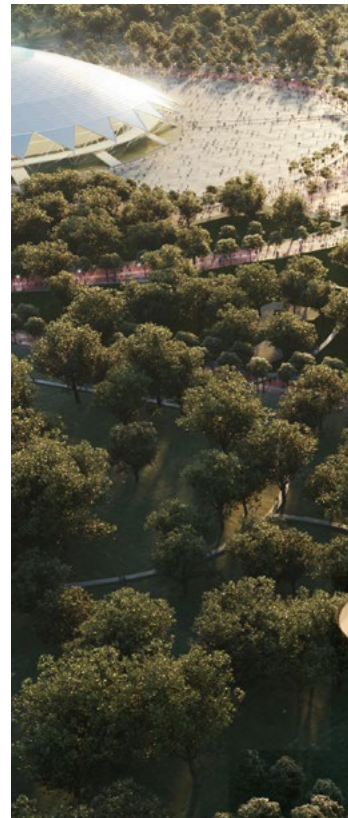
Langfristig geht es für die Hochschulen und Städte natürlich um die Bindung der jungen Menschen und deren „human capital“ über das Studium hinaus. Es geht auch darum, national wie international eine der ersten Adressen für die Forschenden und Lehrenden zu sein. Städte werben mit den Hochschulen.

Ein viel diskutierter Punkt der Hochschulentwicklung ist die Digitalisierung und deren Konsequenzen. Im Moment befinden wir uns pandemiebedingt in einer erzwungenen Testphase verstärkter Digitalisierung und Enträumlichung. Teilaspekte davon werden sicherlich auch langfristig Bestand haben, trotzdem zeigt uns der Trend der letzten Jahre mit der viel gepriesenen Digitalisierung, dass der Bedarf an Lern- und Arbeitsräumen sowie -orten immer weiter zugenommen hat. Die Digitalisierung ist also ein Hilfsmittel, eine immer wichtigere Infrastruktur am Standort, um dort gemeinsam Projekte entwickeln und realisieren zu können. Hochschulstandorte als die Basis für den Austausch, für soziale Kontakte und dafür, miteinander einen

Lebensabschnitt zu gehen, bleiben elementar wichtig. Wir werden am Ende mehr und bessere Kommunikationsbereiche schaffen müssen, als reine Lehrsäle, im Prinzip ein hochskalierter Trend aus den Büro- und Arbeitswelten.

Hochschulen sind Begegnungszentren, sie sind ein integrierter Baustein und ein Motor der gesamten Stadtentwicklung. Wir konnten die Wechselwirkungen beispielsweise in Karlsruhe oder Köln sehr konkret untersuchen. Dort haben wir jeweils gesamtstädtische Leitbilder und die Entwicklungsplanung für die Hochschulen im Rahmen von Masterplänen begleitet. In Köln beeinflusste die Masterplanung die Stilllegung einer radialen Einfallstraße im Bereich des Campus, in Karlsruhe mussten die Verlagerung des Schienenverkehrs unter die Erde und neue Zugangssituationen über die Haltestellen auf den Campus synchronisiert werden.

Ein erweiterter Betrachtungsraum – das Viertel oder das Quartier – ist ein wichtiges Argument für einen leistungsstarken und innovationsfähigen Standort, der gleichzeitig als spezialisierter „Hochschulstadtteil“ trotzdem unterschiedlichste Nutzungen und Angebote des täglichen Bedarfs anbietet. Wir sprechen hier natürlich über innerstädtische Lagen. Völlig anders präsentieren sich eigene, beinahe isolierte und hoch spezialisierte Forschungsstätten



**Großveranstaltungsort trifft auf Freizeitcampus:
Erst die Einbettung in einen passenden
Rahmen macht das WM-Stadion zu einem
integrierten Teil Samaras.**

Freizeit- und Technologicampus Samara





Masterplan CO₂-neutraler Campus Im Neuenheimer Feld, Heidelberg

wie der Campus Nord in Karlsruhe oder das Forschungszentrum Jülich. Sie folgen ganz eigenen Prämissen, statt Öffentlichkeit und Mischung punkten sie mit Sonderstatus wie beispielsweise atomschutzrechtlichen Genehmigungen als Alleinstellungsmerkmal und Standortfaktor.

Die Ausgangslagen der Standorte sind generell sehr unterschiedlich. Es gibt die innerstädtisch verankerte, historisch gewachsene Universität, die die Qualitäten eines Quartiers besitzt, aber keine Expansionsmöglichkeiten mehr hat, und deren Räumlichkeiten in historischen Gebäuden nicht mehr den heutigen Anforderungen gerecht werden. Dann heißt es nicht mehr anbauen und erweitern, sondern umbauen, ersetzen, neu sortieren und nachverdichten.

Wir haben das beispielsweise an der Universität zu Köln in einem etwa zweijährigen Prozess intensiv untersucht und am Ende auf den bestehenden Liegenschaften der Universität durch sehr individuelle und kleinteilige Strategien ein Expansionspotenzial herausgearbeitet, das in etwa so groß ist wie der heutige Flächenbestand. Das war so nicht abzusehen und hat im ersten Moment sogar Vorbehalte geschürt, da man eine unmäßige Verdichtung befürchtete. Viele kleine und große Maßnahmen sind mittlerweile bereits gebaut bzw. in Planungsverfahren auf den Weg gebracht worden.

Anders konzeptioniert sind oftmals die in den 1960er- oder 1970er-Jahren vor den Toren der Stadt gebauten „Lehrmaschinen“. Großformatig organisierte Strukturen, die kein Flächenproblem haben, aber mehr oder weniger monostrukturell aufgebaut sind und denen meist die Angebote und die Vielfalt eines Quartiers fehlen und die große Veränderungswiderstände im Bestand haben. Diese Orte auch außerhalb der Hauptbetriebszeiten zu beleben und zu nutzen, ist eine große Herausforderung. Ein interessantes Beispiel für das Nachrüsten zu einem Stadtquartier ist die Entwicklung des Campus Höggerberg der renommierten ETH Zürich zur Science City, einem „Stadtquartier für Denkkultur“ von unseren KCAP-Kolleg:innen. Hier kann man durch die mittlerweile seit 15 Jahren verfolgte Strategie der Urbanisierung die Möglichkeiten, aber auch die Grenzen des Erreichbaren verfolgen.

Ein vielfältiges, städtisches Umfeld mit seinem Rund-um-die-Uhr-Betrieb kann nicht einfach an einem Standort nachgerüstet werden. Auf der anderen Seite wandelt sich der Campus sukzessive, er wird in seinen Angeboten vielfältiger, die öffentlichen Räume werden abwechslungsreicher und attraktiver, die Maßstäbe werden gebrochen und die Anbindung verbessert. Interessant wird es, wenn solche Standorte irgendwann von der wachsenden Stadt

geschluckt werden und damit vor doppelten Fragestellungen stehen. Bei einem Wettbewerbsverfahren für die Masterplanung des Standorts der Medizinischen Hochschule Hannover konnten wir uns durchsetzen, obwohl oder gerade weil wir damals noch nicht als Klinikplaner tätig waren und die Fragestellung aus einem ganz anderen Blickwinkel heraus – dem des Stadtquartiers mit all seinen städtebaulichen Aufgaben – beantwortet haben. Im Rückblick war dies gleichzeitig das Eintrittsticket für uns in die Planungswelt der Klinikstandorte.

Andersherum durften wir durch den kompletten Neubau der Hochschule Ruhr West in Mülheim erleben, was es bedeutet, wenn eine solche Institution einen bislang eher blinden Fleck in der Stadtlandschaft befruchtet. Die umliegenden Quartiere in den Stadtteilen Broich und Speldorf waren lange Jahre durch Leerstand geprägt. Mit dem Forschungscampus zog die Vitalität von 3.500 Studierenden in das Viertel ein, wodurch ein lebendiges Quartier mit einer eigenständigen Identität entstanden ist. Freiflächen werden mitgenutzt, die ÖPNV-Anbindung lohnt sich auf einmal und wird ausgebaut.

Die Hochschulen sind auf ihre Art „flagships“ – Imageträger, Anziehungspunkt und große Arbeitgeber in den Städten. Ihnen kommt daher auch eine Vorreiterrolle als Innovationsträger zu. Neben den baulich-räumlichen Entwicklungen, der geeigneten Nutzungsmischung und den Angeboten für das öffentliche Leben spielt mehr und mehr auch die soziale und ökologische Verantwortung und deren Wahrnehmung in der Öffentlichkeit eine Rolle. Große Standorte mit vielen Beschäftigten und Studierenden, mit Logistik- und Sonderverkehren generieren viele neue Verkehre. Gegenüber den Themen Verkehrsaufkommen und -belastung samt allen Folgen wird bekannterweise in der Öffentlichkeit relativ wenig Toleranz gezeigt.

Im Rahmen der Masterplanung für den Campus Im Neuenheimer Feld in Heidelberg haben diese Fragestellungen auch für uns eine neue Dimension im Planungsprozess eingenommen. Der Campus ist mit immerhin rund 180 Hektar Fläche ungefähr so groß wie die Innenstadt. Den bestehenden gut eine Million Quadratmetern Geschossfläche sollen bis 2050 weitere 800.000 Quadratmeter folgen – ohne signifikant in die Fläche zu expandieren. Im Zuge des Planungsverfahrens soll trotz des immensen Wachstums der Verkehrskollaps Heidelbergs verhindert werden. Wir arbeiten also sowohl mit gesamtstädtischen

Verkehrsmodellen als auch mit Planungen für die kleinsten Maßnahmen und deren Konsequenzen wie beispielsweise den Parkticketpreisen.

Die andere große Aufgabe in Heidelberg besteht darin, eine rechnerisch bilanzierte CO₂-Neutralität über den gesamten Campus nachzuweisen. Spätestens hier kommen dann wirklich alle Themen aus allen Maßstabsebenen zusammen und müssen ineinandergreifen. Ein komplexer – zunächst theoretischer – Metabolismus entsteht, den in die Realität umzusetzen eine wahrlich große Aufgabe ist. An dieser Stelle wird nochmals die Wichtigkeit der Freiräume und deren elementare Aufgabe als blauegrüne Infrastruktur mit klimatischer Funktion neben dem qualitativen Aspekt der Nutzbarkeit deutlich. Zudem ist alles, was erst gar nicht hergestellt, ersetzt, bereitgestellt oder abgeleitet werden muss, für die Bilanz am besten. Man blickt dann anders auf die Fragestellung Rückbau/Neubau oder doch Umgang mit Bestandsgebäuden. Wir versuchen daher in unseren Planungen, Gebäude in ihrer inneren Struktur und Größe nicht zu speziell zu gestalten, um sie flexibler zu machen. Mit Blick auf Gebäudetiefen und Geschosshöhen bedeutet das, sie so anzulegen, dass sie vom Büro über Seminarräume bis zu Labornutzungen alles abbilden können. Sie müssen sich wandeln können und extrem effizient sein, Erschließungsbereiche wer-

den Kommunikationszonen, Dächer sind nicht nur extensiv begrünt, sondern aktive Bereiche, und vieles mehr.

Über die Themen Verkehr und Nachhaltigkeit war das öffentliche Interesse an diesem von Beginn an total transparenten Verfahren in Heidelberg enorm. Die öffentliche Diskussion hat dieses Planungsverfahren schon sehr früh auf die mediale und politische Bühne gehoben und wird für uns nicht mehr beeinflussbar mit allen seinen Facetten im virtuellen Raum diskutiert. Neben der planerischen Strategie müssen wir also ebenso eine Kommunikationsstrategie entwickeln, um den Erfolg des Projektes zu ermöglichen.

Die Herausforderung steckt letztendlich also im gesamten Prozess: planerische Komplexität, lange Laufzeiten, die Koordination vieler Akteur:innen und das Ringen um ein gemeinsames Verständnis aller Beteiligten zur Lösung der Aufgabe. Genau diese Bandbreite an Aspekten machen die Planung und Implementierung von Bildungslandschaften in das Stadtgefüge für uns so reizvoll.

**Planung, Verfahrensdesign und Kommunikation zusammenbringen.
Das ist bei Verfahren mit großem
öffentlichen Interesse die entscheidende
Strategie.**

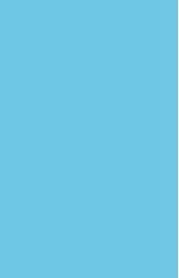
*Masterplan CO₂-neutraler Campus
Im Neuenheimer Feld, Heidelberg*



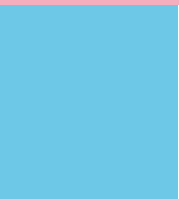


UNM
ST

NIKEN



EIGEN



HEISST



DE

SM

Unsere europäischen Städte und Metropolregionen verfügen über attraktive Räume zum Wohnen und Arbeiten und sind gleichzeitig Orte der Begegnung und des kulturellen Austausches. Diese Mischung ist Anziehungspunkt für viele Menschen und erzeugt einen hohen Druck auf die bestehende Stadtstruktur und die gewachsene Stadtgemeinschaft. Die aktuellen Wachstumsprognosen fragen nach intelligenten Strategien, wie und wo nachverdichtet werden kann.

Wir haben verstanden, dass es weniger darum geht, die bestehenden Zentren räumlich weiter zu verdichten oder auch bestehende soziale Quartiersgemeinschaften durch neue Bausteine zu stressen – dies führt zunehmend zu Konkurrenzsituationen beim Ankauf von Grundstücken und nachfolgend dann auch zu Mangelerscheinungen beispielsweise bei der Versorgung mit Schulen. Vielmehr gilt es, Flächen und Orte in der Stadt zu identifizieren, die trotz einer gewissen Entfernung über eine hochwertige Anbindung an die Innenstädte und Subzentren verfügen – bestenfalls nicht nur eindimensional über einen MIV-Anschluss, sondern über ein vielfältiges Verkehrssystem.

Mit den „Perspektiven 2030+“ für Köln, die im Jahr 2020 nach einer intensiven Diskussion mit der Verwaltung der Stadt

verabschiedet wurden, konnten wir beispielhaft für eine der stark wachsenden Metropolen in Deutschland bemerkenswerte Potenziale ausfindig machen, die bis dato nicht auf der Agenda der Stadtentwicklung auftauchten.

Mit den bereits vorhandenen öffentlichen Verkehrsanbindungen bieten auch Flughäfen solche eine besondere Chance für die Stadtentwicklung. ASTOC begleitet nun schon seit mehr als 15 Jahren Flughäfen bei der langfristigen Entwicklung ihrer luft-, aber insbesondere ihrer landseitigen Entwicklung. Anfänglich wurden wir oft von den luftseitigen Planungspartner:innen belächelt, wenn wir aus diesem Ort eine „Geschichte für ein lebendiges Quartier“ skizziert haben. Heute bilden die landseitigen Flächen eine wesentliche Säule in der Unternehmensentwicklung der Flughäfen. Das Betreibermodell „Flughafen“ liegt damit nicht mehr nur auf dem Schwerpunkt Personen- und Warentransport, sondern auch auf der landseitigen Entwicklung mit einem vielfältigen Mix aus flughafenaffinen Nutzungen und Nachbarschaften.

Gerade weil die Flughäfen in den Außenbezirken der Städte liegen, können und müssen sie zukünftig eine zentrale Rolle in den Metropolräumen übernehmen. Dank ihrer hervorragenden Erreichbarkeit mit

Bahn, Bus, Auto und Flugzeug zeigen sie ein Potenzial, das bis Anfang des letzten Jahrhunderts einzig den Bahnhöfen inne- wohnte: Sie sind die Einfallstore in die Stadt, an denen sich das urbane Leben manifestiert und wo Dichte und Qualität eine Einheit bilden müssen. An diesem Ort kommen Menschen aus aller Welt zu- sammen, treffen sich und tauschen sich aus. Eigentlich ist dies bereits das Bild einer Stadt in der Stadt.

Die Flughäfen mit ihren Bahnhöfen sind schon heute sehr leistungsfähig und die Er- reichbarkeiten erstaunlich. So ist man in nur 15 Minuten Zugfahrt vom Flughafen Köln/Bonn am Kölner Dom. Doch nicht nur am CGN, auch am BER in Berlin-Branden- burg haben die flankierenden Flächen bis- lang ein eher trauriges Dasein gefristet und wurden mit Straßen belegt, die auf ein oder zwei tägliche Leistungspeaks des Flug- hafens ausgelegt sind. Mit unseren (land- seitigen) Planungen im Umfeld der Flug- häfen in Frankfurt (Gateway Gardens) und Berlin (Midfield Gardens) ist ein Impuls zur verstetigten Nutzung der bereits vorhan- denen Infrastruktur entstanden und damit ein deutlich höheres Maß an Resilienz.

An allen Standorten entstehen heute ge- mischt genutzte Quartiere, die ihrerseits auch weitere Entwicklungen im Umfeld an- stoßen und damit dem Wachstum der Städ- te und Metropolregionen entgegenkommen

werden. In den Quartieren selbst entstehen offene Gebäudestrukturen für Bildung, Lehre, Kultur und Event, Gastronomie, Start-ups und die Nahversorgung. Dabei rücken städtebauliche Qualitäten, wie gut proportionierte Räume, belebte Erd- geschosse, Freiräume mit hoher Aufent- haltsqualität und Vorrang für den öffentli- chen Personennahverkehr, den Fuß- und Radverkehr in den Fokus.

Das Thema der städtebaulichen Aufwertung und Verdichtung fin- den wir auch bei den innerstädti- schen Umsteigestationen wieder. In unserer Heimatstadt Köln konn- ten wir das bestehende Erschließungs- potenzial des Deutzer Bahnhofs funktional wie städtebaulich nutzen und in Wert set- zen. Der Bahnhof Köln Messe/Deutz als einer von zwei ICE-Haltepunkten der Millio- nen-Metropole Köln versorgt insbesondere die schnelle Nord-Süd-Verbindung Amster- dam–Frankfurt. Mit dem Umbau zum ICE- Halt im Jahr 2002 wurden bereits die ehe- maligen Rheinhallen der Messe Köln zu attraktiven Büroflächen und TV-Studios umgebaut. Auch die Kölnarena – ausgelegt für rund 20.000 Besucher:innen – und das angrenzende Technische Rathaus haben die Nutzungsdichte des Areals stark er- höht. Doch erst mit der Masterplanung für die Koelnmesse und der Entwicklung der MesseCity hat das Umfeld des Bahnhofs Messe/Deutz sein bislang endgültiges



**Die MesseCity ist heute viel
mehr als das Nebeneinander von
Bahnhof und Messeeingang.**

MesseCity Köln



Besonders die Klein- und Mittelstädte profitieren von einer gut ausgebauten und architektonisch präsenten Infrastruktur.

Bus- und Bahnstation Solingen Mitte

Gesicht erhalten. Bei der Entwicklungsplanung der Messe spielten für uns neben der baulichen Entwicklung die logistischen Abläufe, also die Führung der Personen- und Güterströme, eine wesentliche Rolle.

Auf der dem Bahnhof zugewandten Seite konnten wir parallel zur Entwicklung der Koelnmesse die MesseCity realisieren, ein aus sechs Baukörpern bestehendes Ensemble aus differenzierten Büro- und Hotelgebäuden. Attraktive Erdgeschosse und öffentliche Räume schaffen ein urbanes Stadtquartier, das sich bis an den Rhein fortsetzt und in das Gelände der Bundesgartenschau von 1971 überleitet. Der heutige Hauptnutzer – ein großer Versicherer – hat genau solch einen Ort gesucht: ein attraktives Umfeld mit vielfältigen Nutzungsoptionen vor, während und nach der Arbeit sowie hervorragender

Anbindung an das lokale und überregionale öffentliche Verkehrssystem. Und wie selbstverständlich wird zentral der südliche Eingang zur Messe integriert. Die Leitung und die Besucher:innen der Messe schätzen unisono den repräsentativen neuen Eingang, der Teil der Stadt ist und nicht wie vorher quasi über die Rückseite der Messe führt. So ist der lange Zeit logistisch geprägte Hinterhof rund um den Deutzer Bahnhof zu einer wichtigen und wahrnehmbaren Adresse in Köln geworden, der die Leistungsfähigkeit des Deutzer Bahnhofes nutzt und die Intensitäten der anliegenden Nutzer mit dem Potenzial des Ortes städtebaulich und stadträumlich zusammenbringt.



Mit einer räumlich wie thematisch ähnlichen Situation dürfen wir uns in Hamburg auseinandersetzen: Dort wird der bestehende Fernbahnhof Altona in das rund zwei Kilometer nördlich gelegene Quartier Diebsteich verlegt. Die Deutsche Bahn möchte hier den Sackbahnhof Altona durch einen neuen Durchfahrtsbahnhof ersetzen und damit schnellere Verbindungen ermöglichen. Durch den Wegfall von Gleisen ist unter anderem auch das aktuell in Realisierung befindliche Wohnquartier „Neue Mitte Altona“ ermöglicht worden. Aber zurück zum nördlich gelegenen Diebsteich mit dem neuen Bahnhof: Was passiert mit einem heute ziemlich gewöhnlichen und gewerblich geprägten Quartier, wenn dort plötzlich ein Bahnhof mit ICE-Halt angesiedelt wird? Tatsächlich wurde der Realisierungswettbewerb für den Bahn-

hofskomplex mit Hotel- und Büroturm bereits vor der eigentlichen städtebaulichen Untersuchung entschieden und öffentlich. Nun steht die Frage im Raum, in welche Richtung sich das ganze Quartier weiterentwickeln soll. Da auch in Hamburg innerstädtische Flächen für produzierendes und emittierendes Gewerbe rar sind, bietet sich die Chance, auch zukünftig im Schwerpunkt gewerblich zu bleiben – allerdings mit einem bunteren Nutzungsmix. In diesem Umfeld können viele schon lange formulierte Bedarfe aus dem Kultur-, Sport- und Freizeitbereich in einem robusten und abwechslungsreichen Umfeld ein Zuhause finden.

**Neue Bahnhöfe schaffen Orte
des Ankommens und sind
Pioniere für die Transformation
angrenzender Quartiere.**

*Masterplan Mooca und Vila Carioca,
São Paulo*



Gerade weil die Flughäfen in den Außenbezirken der Städte liegen, können und müssen sie zukünftig eine zentrale Rolle in den Metropolräumen übernehmen.

Ingo Kanehl, Architekt



Durch den starken Zuzug in die Metropolen und die gleichwohl zunehmenden Pendlerbewegungen zeigen sich die bislang zentral organisierten Umsteigepunkte zunehmend anfällig. Dezentrale Umsteigepunkte, infrastrukturelle Satelliten, die die wachsenden Bewegungen aufnehmen und dadurch zentrale Einrichtungen entlasten können, warten auf den Ausbau als Umsteigepunkt – sowohl als Infrastrukturstandort wie auch als Stadtraum.

In São Paulo haben wir uns auf rund 1.600 Hektar mit der Impulswirkung durch vier Bahnhöfe beschäftigt, die zu urbanen Zentren ausgebaut werden. Brücken verbinden

die Haltepunkte über die Verkehrstrassen hinweg mit den angrenzenden Vierteln und „infizieren“ diese. Die Knotenpunkte reichen mit Fußgängerzonen bis weit in die Stadtgebiete hinein. Heute stark gewerblich geprägt bilden diese Standorte zukünftig eine stärkere Nutzungsmischung ab, die neben Wohnen und Arbeiten auch Handel, Gastronomie, Schulen und Kultur umfasst. Aktive Erdgeschosszonen schaffen Raum für eine soziale Infrastruktur mit Gastronomie, Kindergärten, Bibliotheken, Praxen oder Handwerk. Der Masterplan Mooca und Vila Carioca dient heute als Modellprojekt in São Paulo und soll auf weitere Stadtteile übertragen werden.

Es geht aber nicht immer um Millionen-Metropolen wie São Paulo. Durch steigende Mieten und Grundstückspreise werden auch die Bahnhöfe in den Einzugsbereichen rund um die Großstädte zu wichtigen und hoch frequentierten „Zulieferungsstationen“. In Dachau (Einzugsgebiet München) und Solingen (Einzugsgebiet Düsseldorf und Köln) haben wir das gesamte Bahnhofsumfeld neu definiert. Umstiege aus dem lokalen und regionalen Busnetz auf die Gleise, vom Fahrrad oder mit dem Fahrrad in die Bahn spielen hier eine wesentliche Rolle.

In diesem Zusammenhang erstaunt es vielleicht nur ein wenig, dass allein der zukünftige Busbahnhof von Dachau mit 28 Buchten größer als der größte Busbahnhof Münchens ist. Aus einem vernachlässigten Bahnhofsumfeld entsteht – ganz im Sinne eines „Transferiums“ – ein urbaner Stadtraum, der neben den vielfältigen Umsteigebeziehungen eine neue Qualität aus Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistung, Hotel und unterschiedlichen Wohnformen definiert.

Wir haben verstanden, dass – egal ob Solingen oder São Paulo, ob Flughafen oder Vorstadt – die Umsteigestation ein besonderer Stadtraum ist, den es sorgsam zu entwerfen gilt. Hier prallen Funktionalität und Aufenthaltsqualität aufeinander, hier buhlen Verkehrsplanung, Architektur und Freiraum auf engstem Raum um die gleichen Flächen und müssen miteinander versöhnt werden. Denn im Ergebnis bilden diese Stadträume das „Einfallstor“ für die Menschen, die auch zukünftig von der Attraktivität unserer Städte profitieren wollen. Nur wenn es gelingt, diese Orte leistungsfähig und zugleich attraktiv zu gestalten, kann das Wachstum der Stadt gelingen.



Vertiefungsstudie Midfield BER und Masterplan BER 2040,
Flughafen Berlin-Brandenburg



The background of the image consists of diagonal stripes in shades of pink and light blue, creating a geometric pattern. The stripes are of equal width and intersect to form a series of triangles and parallelograms across the entire frame.

WAS
ANTR

The background of the image consists of diagonal stripes in shades of pink and light blue, creating a vibrant, geometric pattern. The stripes are of equal width and intersect to form a series of triangles across the entire frame.

UNS

EIBT

Tauschzeit



Aus dem Team für das Team: Die Tauschzeit ist bei uns ein etabliertes Format und Plattform zum Austausch von Wissen, intern wie extern.

*Manuel Giralt,
Mitinitiator der Tauschzeit*



Einmal im Monat gibt es bei uns eine Stunde Tauschzeit. Dieser fachliche Austausch hilft uns, Wissen zu teilen und über den Tellerrand hinauszuschauen.

In fünf Jahren Tauschzeit haben wir uns mit einer Vielzahl von Themen beschäftigt. Urban Mining, generative Algorithmen im Städtebau, Stadt formt Mobilität/Mobilität formt Stadt, Dorf Neu Denken, die Mühle im Köln-Deutzer Hafen, urbaner Holzbau... und vieles mehr. Auch Baustellenbesuche wie der auf dem ehemaligen Hochhaus der Deutschen Welle in Köln-Raderthal oder die Nachtbesichtigung des Flughafen Köln/

Bonn Cargo-Terminals sind regelmäßig Teil des Tauschzeit-Programms. Diese projektübergreifenden Einblicke quer durch die planerischen Arbeitsbereiche verbinden wir jeweils mit unseren laufenden Projekten, um diese auch von anderen Standpunkten aus betrachten und diesen Mehrwert direkt einfließen lassen zu können.

Wir lernen voneinander, aber auch von anderen. Uns ist wichtig aktuelle Strömungen aufzugreifen und zu reflektieren, auch interdisziplinär. Mit dem Input unserer externen Gäste und Planungspartner:innen bleiben wir immer am Puls der Zeit.

TAUSCHzeit **ASTUT**
AN DER UNIVERSITÄT DUISBURG ESSEN

THE FOUR AMBASSADORS

feierabendfilm
dienstags 19.12.2016 / 18:00 Uhr

„The Intransigent, original, original and strange between individualism and collectivism“

06

[illegible]

TAUSCHzeit

ASTUT
ARCHITECTS & URBANISTS

farbe bauen!
diensttag 21.03.2017 // 17:00 uhr



The collage includes several photographs: a bright yellow wall at the top left; a modern interior space with white walls, large windows, and colorful plants; a tall building facade with a grid of blue and white panels; a close-up of a staircase with a glass railing and colorful flowers; and a circular inset showing a textured surface.

Julia Hausmann
INNEARCHITEKTUR

Farbe als architektonischer Mehrwert?

03

TAUSCHzeit **ASU**
ASU UNIVERSITÄT SÜDOSTERREICH

PFAFF-Areal
dienstag 25.04.2017 // 13:00 uhr // an der löcherampe

Veranstaltungen bei der Umstrukturierung
mehrfacher Industrieanlage

04

TAUSCHzeit ASTUUL

Qualität in der Fassade

Klaus Zehrer
 dienstag 20.06.2017 // 13:00 Uhr // an der Laderampe

Der Kölner Architekt Klaus Zehrer ist neben seiner Tätigkeit als Architekt auch als Berater und Referent für anspruchsvolle öffentliche Bau- und Museumsarchitektur tätig.

In seinem Workshop werden die besonderen Herausforderungen dabei dargestellt: gestalterische, finanzielle und deren gegenseitigen Möglichkeiten beleuchtet.

06

TAUSCHzeit ASTUUL

7min

positionen zum wohnungsbau

**donnerstag 26.10.2017
 13:00 - 14:00 Uhr
 an der Laderampe**

In internationalen Wettbewerben und Projekten des privaten, öffentlichen und sozialen Wohnungsbau:

Melike Asoz, Marcen und Aemlich

10

TAUSCHzeit ASTUUL

exkursion kölncubus süd

donnerstag 15.3.2018 // 17:00 Uhr

Im Rahmen der Tauschzeit wird eine Exkursion zur Exkursion in den KÖLNCUBUS SÜD.

Die Exkursion umfasst einen Besuch der Auf- und Abwärtsfahrt und durch die verschiedenen Ebenen des KÖLNCUBUS SÜD.

Die Exkursion erfolgt am Freitag, 15.3.2018 um 17:00 Uhr losgeht.

Frank Kumpung
 Geschäftsführer
 Drees & Sommer, Köln

03

TAUSCHzeit ASTUUL

form follows paragraph

die neue Bauordnung

donnerstag 22.11.2018 // 13:00 - 15:00 Uhr

Stefan Rappes
 Fachanwalt für Verwaltungsrecht
 GBN Rechtsanwälte

11

TAUSCHzeit ASTUUL

Berlin Spandauer Ufer

dienstag 18.07.2017 // 13:00 Uhr // an der Laderampe

Rüdiger Handorf
 Düsseldorf Heerdt
 an Schneider

07

TAUSCHzeit ASTUUL

Digitales Transformationsmanagement für Städte und Regionen

dienstag 9.11.2017 // 13:00 Uhr

Prof. Dr. Axel Häußler
 Lehrstuhl Digital Cities und Smart Cities
 realPlace Lab Hochschule OWL
 Bielefeld

17

TAUSCHzeit ASTUUL

Digitale Strategie und Umsetzung in Bürogebäuden

dienstag 10.07.2018 // 13:00 Uhr // an der Laderampe

Frank Kumpung
 Geschäftsführer
 Drees & Sommer, Köln

07

TAUSCHzeit ASTUUL

MY ARCHITECT

A Son's Journey

feierabendfilm

donnerstag 13.12.2018 // 18:30 Uhr

12

TAUSCHzeit ASTUUL

Bonner Bogen

Kameha Hotel

**Dienstag, 22.08.2017
 13:00 Uhr: Start im Büro
 Fahrt mit Bus & Bahn
 17:00 Uhr: Beginn der Führung
 Treffpunkt am Wasserturm
 Konrad-Zuse-Platz, Bonn
 18:30 Uhr: Ausklang in der Staudard**

06

TAUSCHzeit ASTUUL

feierabendfilm

donnerstag 14.12.2017 // 18:30 Uhr

HIGH-RISE

Life for the residents of a tower block begins to run out of control.

12

TAUSCHzeit ASTUUL

Kölner Messegelände

aktuelle Entwicklung

Donnerstag 23.08.2018 // 12:30 Uhr // an der Laderampe

Wangjung Zuo
 Projektleiter
 Messeplan Köln/ICC
 Zhen Huber
 Messe City
 Charissa Götting

06

TAUSCHzeit ASTUUL

Generative Algorithmen im Städtebau

Freitag 01.02.2019 // 12:30 - 13:30 Uhr

Julia Dettmers
 Architektin bei DPLP
 Gesellschaft für Digitales Planen und Bauen GmbH

02

TAUSCHzeit ASTUUL

freiraum

**mittwoch 27.9.2017
 12:30 - 13:30 Uhr
 an der Laderampe**

Freiraum im Dialog mit Architektur und Städtebau. Erfassung und Problematik des privaten und öffentlichen Freiraums. WPT 2016.

Rene Riemers KRAFT RAUM,
 Landschaftsarchitektur und Stadtplanung

09

TAUSCHzeit ASTUUL

BIG BIM

aktuelle, tools und vorgänge

**mittwoch 24.01.2018
 13:00 Uhr**

Vortrag: Jörg Zickowski

01

TAUSCHzeit ASTUUL

work in progress

mittwoch 31.10.2018 // 13:00 Uhr

Klausener Klagsmarkt
 Manuel Haas
 Berni Wenzel
 Anne Brand
 Kain Schillergerasse
 Linda Hengenberg

10

TAUSCHzeit ASTUUL

Dorf Neu Denken

Mittwoch 20.03.2019 // 12:30 - 13:30 Uhr

Johi Meier
 HTI Institut Erkennen von Stadt und Landschaft STOP
 & ADOBE Architects und Planning

05



Büro Köln

Seit 2002 sitzt ASTOC in den ehemaligen Räumlichkeiten der Schneider-Clauss Metallwarenfabrik in der Maria-Hilf-Straße in der Kölner Südstadt. Themen wie Revitalisierung, Dichte, Innenstadtlage, Mobilität oder lebenswerte Quartiere begleiten uns seit jeher auch bei der Wahl und Ausgestaltung unserer Büroräume – unseren Prinzipien bleiben wir treu.

Mit der stets wachsenden Zahl an Kolleg:innen wurden unsere Büroflächen nach und nach erweitert, sodass sich unsere über 90 Arbeitsplätze heute im Erdgeschoss, im ersten Geschoss und im dritten Geschoss befinden. Im seitlichen Anbau, von uns Schneiderei genannt, entsteht derzeit ein neuer Ort für unseren regelmäßigen Austausch sowie unsere gemeinsamen Mittagspausen. Mobile Tische und Sitzgelegenheiten ermöglichen uns, flexibel zu arbeiten und den Raum an unsere jeweiligen Bedürfnisse anzupassen.

Gleichzeitig bietet die Schneiderei uns ein Schaufenster in den belebten Innenhof – und dem Veedel Einblicke in unseren Planungsalltag.

Wir genießen das heimelige Flair und fühlen uns sehr wohl in der Südstadt. Das ehemalige Industriegebäude ist unsere kreative Basis, wo wir uns beste räumliche Bedingungen geschaffen haben und diese kontinuierlich optimieren. So ist unser Großraumbüro ein Abbild unserer Planungsthemen und spiegelt unsere offene Arbeitsweise wider.

TEAM 2021

Alicja Bergmann / Alina Moulen / Andrea Berner /
Andreas Kühn / Anja Dick / Anna Rieger / Anne
Osenberg / Annika Ziemann / Barbara Witten /
Bernhard Schumann / Britta Schümmer / Canan
Güngör / Caroline Wend / Christina Körber /
Christopher Nowitzki / Claudia Mundt / Daniel
Richter / Darleen Ertelt / Dennis Langosch /
Dorothee Limbach / Engin Esen / Fabio Bucolo /
Felix Grauer / Ferdinand Holz / Florian Peters /
Frank Grätz / Gabriela Rusch / Gerd Mrohs / Gesa
Webering / Hana El Kabbany / Imbi Leitaru /
Ingo Kanehl / Jacob Kramer / Jochen Härtel /
Jörg Ziolkowski / Johanna Mosetter / Johannes
Groote / Johannes Mende / Jörg Schatzmann /
Josefine Kieseewalter / Judith Freund / Kai
Ballweg / Karl Hanno Borck / Kerstin Reske /
Keva Zeynalova / Konstantin Weber / Kristina
Tomova / Kurt Nau / Lena Piepmeyer / Linda
Hegenberg / Louisa Schausten / Luisa Dahmen /
Lukas Hegele / Luz Maria Gutiérrez Gómez /
Madlen Fink / Magdalena Schaller / Manuel
Giralt / Marcel Piethan / Marcel Salentin / Marcin

Wasag / Marcus During / Mareike Meiszies /
Maria Cirrincione / Maria Schweitzer / Markus
Lang / **Markus Neppl** / Martin Schulze / Marvin
Blank / Massimo Piazza / Matthias Jakob /
Merlin Strauß / Miriam Leonard / Miriam Simon /
Mirko Bergmann / Moritz Johnsen / Moses
Pöhls / Mustafa Güngör / Natascha Lohner /
Nils Michaelis / Nima Maghsoudi / Özlem Cinar /
Ole Linne / Oliver Ernst / **Oliver Hall** / Paula
Beitnere / **Peter Berner** / Peter Rosik / Philip
Dockenfuß / Philipp Feuß / Pia Lambrecht /
Priscilla Schädler / Rebecca Szücs / Richard
Büsching / Rüdiger Hundsdörfer / Ruth Bünker /
Sabine Reske / Savina Mavrodontidou /
Sebastian Haufe / **Sebastian Hermann** / Silke
Grapenthin / Silvia Grischkat / Sophie Brand /
Stefan Afflerbach / Stephan Becker / Stephanie
Gräfe / Svenja Krings / Tanja Harst / Tim
Bruckhoff / Timo Eisele / Ulrich Hundsdörfer /
Ursula Stengel / Valentin Claus / Vera Witteck /
Viviane Heidemann / Zafer Bildir

DARGESTELLTE PROJEKTE UND PLANUNGSPARTNER:INNEN

Universitätsspital Bern BB12

*Planergemeinschaft Archipel,
bestehend aus GWJ, IAAG und ASTOC*

Universitätsmedizin Göttingen

ASTOC und TEAMPLAN

Spital Wallis, Standort Brig

GWJ, IAAG und ASTOC

Hochschule Ruhr West,

Standort Mülheim a. d. R.

Arbeitsgemeinschaft HPP/ASTOC

Masterplan für die Universität zu Köln

ASTOC

Freizeit- und Technologiecampus

Samara, Russland

Drees & Sommer und ASTOC

**Masterplan CO₂-neutraler Campus
Im Neuenheimer Feld, Heidelberg**
ASTOC

**MesseCity Köln
Städtebaulicher Entwurf/Gesamtkonzeption
Planung Baufelder West 1, 2, 3, 4**
*ASTOC und Arbeitsgemeinschaft ASTOC/HPP
Integration Fassade KSP Engel/GMP*

Bus- und Bahnstation Solingen Mitte
ASTOC

Masterplan Mooca und Vila Carioca, São Paulo
*Arbeitsgemeinschaft
ASTOC/VIGLIECCA & ASSOCIADOS*

**Vertiefungsstudie Midfield BER
und Masterplan BER 2040
Flughafen Berlin-Brandenburg**
*ASTOC und
Arbeitsgemeinschaft amd.sigma/ASTOC*

IMPRESSUM

© 2021 ASTOC

Herausgeber

ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS GmbH

Maria-Hilf-Straße 15

50677 Köln

Deutschland

pr@astoc.de

www.astoc.de

KÖLN KARLSRUHE BASEL

Dipl.-Ing. Peter Berner, Geschäftsführender Gesellschafter

Prof. Dipl.-Ing. Oliver Hall, Gesellschafter

Dipl.-Ing. Sebastian Hermann, Gesellschafter

Dipl.-Ing. Ingo Kanehl, MBA, Geschäftsführender Gesellschafter

Dipl.-Ing. Andreas Kühn, Geschäftsführender Gesellschafter

Prof. Dipl.-Ing. Markus Neppl, Gesellschafter

Dipl.-Ing. Jörg Ziolkowski, Geschäftsführender Gesellschafter

Redaktion

Priscilla Schädler, Britta Schümmer

Essays

Ingo Kanehl, Sebastian Hermann

Lektorat

Textgärtnerei®, Bremen

Art Direction

MKSTUDIO, Düsseldorf

Druck

Druckhaus Süd Medien GmbH, Köln

Auflage: 1.000

Bildnachweise

Nina Gschlößl (17), chinzilla films (29), Christa Lachenmaier (30/31),
Lukas Roth (46/47), Stadt Solingen, Der Oberbürgermeister, Stadtdienst Vermessung
und Kataster (49), Chris Rausch (52)

Visualisierungen

play-time Barcelona (18, 24/25, 34/35, 51, 54/55)

alle sonstigen

ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS GmbH

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung ist nur mit ausdrücklicher
Zustimmung durch die ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS GmbH zulässig.



PDF-Version



ASTUC

ARCHITECTS AND PLANNERS