Raumproduktion durch städtebauliche Großprojekte als Instrumente der urbanen Transformation

Eine vergleichende Studie aus Köln

Dissertation
zur
Erlangung des Doktorgrades (Dr. rer. nat.)
der
Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät
der
Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn

vorgelegt von

Moritz Ochsmann

aus
Köln

Bonn, im Juni 2023

Angefertigt mit Genehmigung der Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät
der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn

Gutachter: Prof. Dr. Claus-C. Wiegandt

Gutachter: Prof. Dr. Winfried Schenk

Tag der Promotion: 24.10.2023

Erscheinungsjahr: 2023

Zusammenfassung

Die Untersuchung von Raumproduktionen ist ein zentrales Anliegen der Stadt- und Raumforschung (vgl. BELINA 2013). Der Begriff „Raumproduktion" geht dabei zurück auf die Theorie der Produktion des Raumes von Henri Lefebvre, erstmals formuliert in seinem 1974 erschienen Werk *„La production de l'espace".* Darin konstatiert LEFEBVRE (2011), dass Raum ein soziales Produkt ist (ebd.: 26), welches in einem komplexen Prozess auf drei dialektisch miteinander verbundenen Ebenen entsteht: Raum wird zugleich gedanklich konzipiert, materiell umgesetzt und subjektiv erlebt (ebd.: 33). Auf diese Weise erschafft jede Gesellschaftsform im Laufe der Zeit einen ihr eigenen Raum, in dem sich die Folgen des gesellschaftlichen Wandels niederschlagen und widerspiegeln (ebd.: 46 f.).

Diese Theorie wird unmittelbar konkret und nachvollziehbar, wenn sie auf die Stadt und ihre Entwicklung bezogen wird: Die Stadt ist zugleich die Grundlage und das Produkt der sozialen Praxis einer Gesellschaft, wobei bestimmte Orte in der Stadt spezifische gesellschaftliche Entwicklungen auf besondere Weise abbilden. Städtebauliche Großprojekte zählen dabei zu den auffälligsten Bausteinen einer Stadt, nicht nur aufgrund ihrer Größe und Architektur, sondern auch wegen ihrer politischen und ökonomischen Bedeutung für die Gesamtstadt. Als Ausdruck eines übergreifenden Strukturwandels transformieren sie vormalige Industrieflächen in Standorte für die globale Wissensökonomie. Sie sind das Ergebnis einer Stadtentwicklungspolitik, die im internationalen Städtewettbewerb auf Alleinstellungsmerkmale in Form von spektakulärer Architektur und neuen Images setzt.

Daraus lässt sich die Hypothese ableiten, dass städtebauliche Großprojekte typische Raumprodukte der Spätmoderne sind, die Andreas RECKWITZ (2017) als „Gesellschaft der Singularitäten" charakterisiert, in der vor allem das vermeintlich Besondere, Authentische und Einzigartige geschätzt und prämiert wird. Dieser theoretische Zusammenhang wird empirisch anhand der Großprojekte MediaPark, Rheinauhafen und ICE-Terminal Messe/Deutz in Köln nachvollzogen. Im Zeitraum ihrer Entstehung von 1985 bis heute bilden sie die Schlüsselprojekte der Stadtentwicklung, um die Stadt Köln attraktiv und anschlussfähig für neue Formen des Lebens und Arbeitens zu halten.

Eine methodische Operationalisierung der theoretischen Begriffe Lefebvres ermöglicht es, die politische Planung, bauliche Umsetzung sowie soziale Bedeutung und Wirkung dieser Projekte zu erforschen und zueinander ins Verhältnis zu setzen. Dazu werden neben einer historischen Rekonstruktion der Projektentwicklung eine Analyse planerischer Diskurse, eine ikonologische Untersuchung der Architektur sowie Interviewspaziergänge in allen drei Projektgebieten durchgeführt.

Dabei lassen sich auf allen drei Ebenen der Raumproduktion typische Merkmale der spätmodernen Gesellschaft identifizieren und veranschaulichen, u.a. der zunehmende Einfluss privater Akteure, die zentrale Bedeutung der Wissensökonomie, die Rolle und Funktion architektonischer Zeichen sowie das übergeordnete Streben nach Singularität. Im Zusammenspiel der konzipierten, wahrgenommenen und erlebten Raumdimension offenbart die Analyse zudem Widersprüche, die im MediaPark, im Rheinauhafen und im Deutzer Bahnhofsumfeld zutage treten. Dabei bestehen insbesondere Konflikte zwischen politischen bzw. planerischen Ansprüchen und der subjektiven Alltagspraxis. Alle drei Projekte entfalten wenig persönliche Bedeutung für die Menschen vor Ort, sondern bilden vielmehr Inseln im Stadtraum, die nur für spezifische Zwecke produziert wurden. Dadurch wird eine individuelle und kreative Raumaneignung erschwert. Insofern erfüllen sie auch ihre Funktion als öffentliche Räume nicht, da sie kaum als solche wahrgenommen werden. Es mangelt ihnen an einer Urbanität, die offenbar nicht konzipiert, sondern nur erlebt werden kann. Dennoch können diese Orte offenbar zu selbstverständlichen Bestandteilen der Stadt und sogar zu Sehenswürdigkeiten werden. Aus den empirischen Ergebnissen werden abschließend Schlussfolgerungen für die Entwicklung urbaner Räume gezogen.

Inhaltsverzeichnis

1 Ziel und Aufbau der Arbeit ... 1

THEORETISCHER TEIL ... 4

2 Die Theorie der Produktion des Raumes ... 4
2.1 Grundlagen ... 5
2.2 Ursprünge ... 8
2.3 Dimensionen ... 10
2.4 Herausforderungen ... 13
2.5 Wege zur Operationalisierung ... 16
2.6 Von *Space* zu *Place* ... 18
2.7 Orte in der Stadt als Zugänge zur Raumproduktion ... 20

3 Die Transformation der Stadt im Wandel der Zeit ... 23
3.1 Der „abstrakte Raum" der Moderne ... 25
3.2 Konzepte einer neuen Moderne ... 30
3.2.1 „Postfordismus": Das Ende des Industriezeitalters? ... 31
3.2.2 „Postmoderne": Das Ende der großen Erzählungen? ... 32
3.2.3 „Reflexive Modernisierung": Zwischen Kontinuität und Bruch ... 35
3.2.4 Henri Lefebvre: Zwischen Marxismus und Postmoderne? ... 35
3.3 Die Spätmoderne als Analyserahmen der Gegenwart ... 38
3.4 Die Produktionsweise der spätmodernen Gesellschaft ... 41
3.4.1 Zum Wandel der Produktionsweise ... 43
3.4.2 Die globalisierte wissensbasierte Ökonomie ... 45
3.5 Stadtentwicklung in der Spätmoderne ... 47
3.5.1 Die kulturelle und materielle Renaissance der Stadt ... 48
3.5.2 Wettbewerbsorientierte Stadtpolitik ... 50
3.5.3 „Kreativität" als Standortfaktor ... 52
3.5.4 Singularisierung als Modus der Raumproduktion ... 54

4 Städtebauliche Großprojekte als Schlüsselprodukte der urbanen Transformation ... 57
4.1 Großprojekte als Instrumente der Planung ... 58
4.2 Ziele, Chancen und Risiken städtebaulicher Großprojekte ... 60
4.3 Zur *Governance* großer Projekte ... 62
4.4 Raumproduktion durch städtebauliche Großprojekte ... 64

METHODISCHER TEIL ... 68

5 Von der Theorie zur Empirie ... 68
5.1 *Räumliche Praxis* ... 69
5.1.1 Die Architektur der gebauten Umwelt als Ausdruck räumlicher Praxis ... 69
5.1.2 Ikonologische Architekturanalyse als methodischer Zugang ... 71
5.2 *Repräsentationen des Raumes* ... 73
5.2.1 Diskurse und Macht in der Stadtentwicklungsplanung ... 75
5.2.2 Diskursanalyse planerischer Raumkonzepte als methodischer Zugang ... 77
5.3 *Räume der Repräsentation* ... 79
5.3.1 Raumatmosphären und Alltagspraxis ... 80
5.3.2 Kommentierter Parcours als methodischer Zugang ... 82

6 Konzeption und Ablauf der empirischen Forschung ... 84
6.1 Leitfragen der Forschung ... 85
6.2 *Grounded Theory:* Forschung als dialektischer Prozess ... 86
6.3 Vergleichende Analyse von Raumproduktionen ... 88

EMPIRISCHER TEIL 90

7 Die Stadt Köln als Untersuchungsraum 90
7.1 Stadtentwicklung seit dem Zweiten Weltkrieg 91
7.2 Köln im Strukturwandel: Auf dem Weg zur „Medienstadt“ 94
7.3 Kommunalpolitik und Klüngel 96
7.4 Köln in der Spätmoderne: Stadtentwicklung durch Großprojekte 97

8 Fallstudie: Rekonstruktion der Projektentwicklung (1985-2025) 99
8.1 Der MediaPark 100
8.2 Der Rheinauhafen 107
8.3 Das ICE-Terminal Messe/Deutz 112

9 Zwischenfazit 118
9.1 Schlüsselprojekte der Stadtentwicklung 121
9.2 Raumprodukte der Spätmoderne 122

10 Forschungsdokumentation: Methodisches Vorgehen und Ergebnispräsentation 125
10.1 Konzipierter Raum: Planerische Diskurse im zeitlichen Verlauf (Methodik) 126
10.1.1 Zusammenfassender Vergleich der *Repräsentationen des Raumes* (Ergebnisse) 129
10.1.2 MediaPark: Die „Medienstadt“ der Zukunft 135
10.1.3 Rheinauhafen: Die „Neue City am Strom“ 142
10.1.4 ICE-Terminal Messe/Deutz: „Verkehrskreuz“ der „internationalen Stadt“ 149
10.2 Wahrgenommener Raum: Die gebaute Umwelt der Großprojekte (Methodik) 154
10.2.1 Zusammenfassender Vergleich der *räumlichen Praxis* (Ergebnisse) 157
10.2.2 MediaPark: Zwischen Köln, Siena und Manhattan 160
10.2.3 Rheinauhafen: Zwischen Hafendenkmal und Zukunftsvision 162
10.2.4 ICE-Terminal Messe/Deutz: Zwischen Köln und der Welt 166
10.3 Erlebter Raum: Unterwegs in der Spätmoderne (Methodik) 170
10.3.1 Zusammenfassender Vergleich der *Räume der Repräsentation* (Ergebnisse) 173
10.3.2 MediaPark: „Man merkt, dass sie es versucht haben“ 193
10.3.3 Rheinauhafen: „Hier bist du Tourist in deiner eigenen Stadt“ 199
10.3.4 ICE-Terminal Messe/Deutz: „Es ist ein Kosmos in sich“ 206

11 Dialektische Analyse und Diskussion der Ergebnisse 212
11.1 Reflexionen zum Forschungsprozess 214
11.2 „Abstrakte Räume“ vs. „Urbane Orte“ 215
11.3 Folgerungen für die Stadtentwicklung 218

12 Fazit und Grenzen der Arbeit, Ausblick 223

Literaturverzeichnis 228

Anhang 245

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Figur der dialektischen Triade 10
Abbildung 2: Unklare Verbindungen zwischen den drei Raumfeldern 11
Abbildung 3: Die drei Dimensionen der Produktion des Raumes 12
Abbildung 4: Die dreifache Dialektik der Raumdimensionen 15
Abbildung 5: Konkrete Produkte der drei Raumdimensionen 17
Abbildung 6: Drei räumliche Dimensionen von Place und ein analytischer Zugang 19
Abbildung 7: Die Stadt als Analyserahmen von Alltag, urbaner Gesellschaft und Staat 21
Abbildung 8: Die Raum-Zeit-Achse der Urbanisierung 24
Abbildung 9: Utopische Pläne moderner Stadtplanung 28
Abbildung 10: Die Transformation der Stadt in der Moderne 40
Abbildung 11: Großprojekte im urbanen Produktzyklus 58
Abbildung 12: Semiotisches Dreieck als Code der räumlichen Praxis 71
Abbildung 13: Architektur als materieller Bedeutungsträger 72
Abbildung 14: Konversionsfläche Güterbahnhof Gereon, 1988 101
Abbildung 15: Entwurf für den MediaPark von Zeidler 105
Abbildung 16: Der MediaPark kurz vor seiner Vollendung im Juli 2003 106
Abbildung 17: Blick auf den Rheinauhafen nach Süden, 1898 108
Abbildung 18: Panorama des heutigen Rheinauhafens. 112
Abbildung 19: Städtebaulicher Entwurf für das ICE-Terminal von JSWD 114
Abbildung 20: Schematischer Diskursverlauf zur Planung des MediaParks 130
Abbildung 21: Schematischer Diskursverlauf zur Planung des Rheinauhafens 132
Abbildung 22: Schematischer Diskursverlauf zur Planung des ICE-Terminals 133
Abbildung 23: Argumentationsschema nach Toulmin 136
Abbildung 24: Projektvisualisierung der MesseCity Köln GmbH (2021) 154
Abbildung 25: „KölnTurm“ im MediaPark 161
Abbildung 26: „Cinedom“ im MediaPark. 162
Abbildung 27: „Kranhaus Nord“ und „Kranhaus 1“ im Rheinauhafen. 163
Abbildung 28: „wohnwer[f]t“ im Rheinauhafen. 164
Abbildung 29: „Siebengebirge“ und „Silo 23“ im Rheinauhafen. 165
Abbildung 30: „RheinauArtOffice “ im Rheinauhafen. 165
Abbildung 31: „KölnTriangle“, Blick vom Ottoplatz. 166
Abbildung 32: Denkmal vor dem historischen Bahnhofsgebäude, Ottoplatz. 167
Abbildung 33: Blick vom „Messebalkon“ nach Westen. 168
Abbildung 34: „Millenium“ mit Messeturm. 169
Abbildung 35: Schematischer Ablauf der Auswertung des kommentierten Parcours 173
Abbildung 36: Überwachungskamera in der MesseCity Deutz. 180
Abbildung 37: „Skateplaza“ am südlichen Ende des Rheinauhafens. 186
Abbildung 38: „Krafthaus“ (links) und „Wohnwerft“ (rechts) im Rheinauhafen. 189
Abbildung 39: „Spiegelung“ des Kölner Doms in der Fassade des „KölnTurms“. 197
Abbildung 40: Kranhaus und historisches Hafenamt im Rheinauhafen. 200
Abbildung 41: Blick auf den „KölnTriangle“ vom Deutzer Bahnhof. 208
Abbildung 42: „Umgekehrte“ Dialektik der Raumproduktion 223

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Idealtypen: Innovationsneues – ästhetisch Neues 39
Tabelle 2: Unterschiede zwischen modernem und postmodernem Städtebau 50
Tabelle 3: Analysematrix der empirischen Untersuchung 85
Tabelle 4: Typisierung von Gebäuden im Rheinauhafen 158
Tabelle 5: Parameter für die Auswahl der befragten Personen 171

Abkürzungsverzeichnis

bbzl *Böhm/Benfer/Zahiri Landschaften Städtebau (Architekturbüro)*
BGF *Bruttogeschossfläche*
CFK *Chemische Fabrik Kalk*
DB *Deutsche Bahn AG*
Difu *Deutsches Institut für Urbanistik*
DW *Deutsche Welle*
EERI *Entwicklungskonzept Erweiterter Rechtsrheinischer Innenstadtbereich*
EG *Europäische Gemeinschaft*
EU *Europäische Union*
HGK *Häfen und Güterverkehr Köln AG*
IHK *Industrie- und Handelskammer zu Köln*
IuK *Informations- und Kommunikationstechnologien*
KHD *Klöckner-Humboldt-Deutz AG*
LVR *Landschaftsverband Rheinland*
MPK *MediaPark Entwicklungsgesellschaft mbH*
OB *Oberbürgermeister*in*
PPP Public-Private-Partnership
REK *Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept Köln*
RhAD *Rheinisches Amt für Denkmalpflege*
RTZ *Rechtsrheinisches Technologie- und Gründerzentrum Köln GmbH*
RVDL *Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz*
RVG *Rheinauhafen Verwaltungsgesellschaft mbH*
SWK *Stadtwerke Köln*
UNESCO *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization; in Deutschland Organisation der Vereinten Nationen für Bildung, Wissenschaft und Kultur*
WDR *Westdeutscher Rundfunk*

Dank

Ich möchte den vielen Menschen danken, ohne die diese Arbeit nicht möglich gewesen wäre. Vorneweg natürlich Claus Wiegandt, der als mein Doktorvater und Chef die großartigen Bedingungen geschaffen hat, unter denen ich meine Dissertation überhaupt erst aufnehmen konnte. Vielen Dank für diese Chance und das damit verbundene akademische Abenteuer!

Dann gilt mein Dank allen Freunden, Freundinnen, Familienmitgliedern und Arbeitskollegen, die sich viele Male meine komplizierten Theorien und abstrakten Probleme anhören mussten, aber immer fleißig Interesse bekundet und mich so aufs Neue ermutigt haben, dieses Projekt voran zu treiben. Außerdem danke ich allen, die mir trotz der Hitze des Sommers 22 für die Stadtspaziergänge zur Verfügung gestanden oder Bekannte dafür vermittelt haben.

Unverzichtbare Informationen kamen außerdem von Frau Müller und den Herren Küpper, Stüttem und Wevering sowie von Roland Berger – Danke und alles Gute für den Ruhestand! Nicht zuletzt: Danke, Jana, für deinen unerschütterlichen Optimismus und deine grenzenlose Geduld, mit denen du mich liebevoll durch die dreieinhalb Jahre meiner Promotion zwischen Klimanotstand, Pandemie und Ukrainekrieg begleitet hast.

Köln, im April 2023

Genderhinweis

Der Autor strebt eine geschlechtergerechte Sprache an und folgt dazu den Empfehlungen des Gleichstellungsbüros der Universität Bonn: „Wenn eine neutrale Formulierung nicht möglich ist, gilt es den Gender-Star zu nutzen, dargestellt durch ein Sternchen* vor der femininen Endung. Der Gender-Star dient der sprachlichen Abbildung aller Geschlechtsidentitäten“ (https://www.gleichstellung.uni-bonn.de/de/universitaetskultur/medienordner-universitaetskultur/medienordner-geschlechtergerechte-sprache/empfehlungen_sprache_gleichstellungsbuero.pdf, zuletzt abgerufen am 27.04.2023).

Davon ausgenommen sind wörtliche Zitate und Begriffe, die als *Nomen Agentis* handelnde Subjekte in abstrakten Kontexten bezeichnen, z.B. „Akteure“ oder „Investoren“, auch um einen möglichst exakten Bezug zum entsprechenden Begriff in der zitierten Fachliteratur herzustellen. Das generische Maskulinum im Plural bezeichnet in diesen Fällen geschlechtsneutrale Abstraktionen und keine Personen(gruppen). Dazu kommen Begriffe, bei denen es aus grammatikalischen Gründen nicht möglich ist, diesen Genderstil anzuwenden, z.B. „Laien“, „Experten“.

Hinweis zur Datenverfügbarkeit

Da allen für diese Arbeit interviewten Personen das jeweils gewünschte Maß an Vertraulichkeit zugesichert wurde, kann nicht das gesamte empirische Material dieser Arbeit weitergegeben oder öffentlich zugänglich gemacht werden. Bei berechtigtem Interesse können anonymisierte Dokumente und Transkripte bei dem Verfasser dieser Dissertation jedoch eingesehen werden.

1 Ziel und Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Arbeit untersucht städtebauliche Großprojekte als einen spezifischen Modus der Stadtentwicklung im Sinne einer Produktion von Raum. Dazu werden drei Orte innerhalb der Stadt Köln analysiert und verglichen, die seit 1985 durch solche Projekte entwickelt wurden: Der MediaPark, der Rheinauhafen und das städtebauliche Umfeld des ICE-Bahnhofs Messe/Deutz. Als strategische Schlüsselprojekte der Stadtentwicklung und Ausdruck entwicklungspolitischer Leitkonzepte bilden sie zentrale Bausteine einer urbanen Transformation, die das gegenwärtige Bild der Stadt Köln materiell und ideell prägen. Ihre Betrachtung als gesellschaftliche Raumprodukte mithilfe der Theorie Henri Lefebvres ermöglicht es, die politische Planung, bauliche Umsetzung sowie soziale Bedeutung und Wirkung dieser Projekte zu erforschen und so anhand einer empirischen Untersuchung von lokaler Stadtentwicklung ein tieferes Verständnis über den dialektischen Zusammenhang von Gesellschaft und Raum zu gewinnen.

Dieses Vorhaben setzt eine grundlegende Auseinandersetzung mit der Theorie der Produktion des Raumes von Henri Lefebvre voraus. Sie bildet das Raumverständnis der vorliegenden Arbeit und damit die theoretische Basis für die empirische Forschung. Aufgrund ihrer Komplexität und ihres soziohistorischen Kontextes stellt Lefebvres Raumdialektik jedoch keinesfalls eine Art Blaupause für die Forschung dar, die sich beliebig anwenden ließe. Vielmehr bedarf ihre Anwendung einer Einordnung in zeitgenössische Perspektiven, wobei deren erkenntnistheoretische Vereinbarkeit jedoch beachtet werden muss. Nur wenn sie auf einem stimmigen und plausiblen Theoriefundament steht, kann die empirische Untersuchung abschließend Erkenntnisse liefern, die über eine Einzelfallbetrachtung hinausgehen und anschlussfähig an übergreifende Zusammenhänge und Thesen grundsätzlicherer Art sind.

In Kapitel 2 wird die Theorie der Produktion des Raumes in ihren Grundzügen dargelegt, dabei wird primär auf die für diese Arbeit relevanten Inhalte näher eingegangen (2.1 – 2.3). Mit der zentralen Annahme, dass Raum ein soziales Produkt ist, geht die Herausforderung einher, den abstrakten Prozess der Raumproduktion im Hinblick auf eine empirische Untersuchung zu operationalisieren (2.4, 2.5). Die theoretische Verknüpfung des lefebvreschen Raumbegriffs *(Space)* mit einem relationalen Konzept des Ortes *(Place)* (2.6) ermöglicht es, ausgewählte Orte in der Stadt als konkreten Zugang zum abstrakten Prozess der Raumproduktion zu nutzen (2.7): Historische Entwicklungen, die unsere gegenwärtige Gesellschaft prägen, haben Orte hervorgebracht, die insofern bedeutsam sind, als sie Verhältnisse von Stadt und Gesellschaft auf eine spezifische Weise abbilden. Um diesen Zusammenhang empirisch sichtbar zu machen, muss die Relevanz dieser Orte zunächst theoretisch bestimmt werden.

Lefebvre geht davon aus, dass jede Gesellschaft einen bestimmten Raum produziert, der die Produktionsweise dieser Gesellschaft widerspiegelt. Dabei bezieht sich sein Raumbegriff explizit auf die Stadt, was die Stadtentwicklung zum zentralen Element der Analyse macht (Kapitel 3). Entsprechend illustriert er seine theoretischen Überlegungen Anfang der 1970er Jahre anhand einer Kritik der funktionalen Stadt der industriellen Moderne in Europa, die er als „abstrakten Raum“ charakterisiert (3.1). Megatrends wie Globalisierung, Digitalisierung, die Deregulierung der Wirtschaft und neoliberale Politiken hat Lefebvre, der 1991 verstarb, zwar teilweise vorausgesehen, jedoch nur ansatzweise miterlebt. Hier setzt die vorliegende Arbeit an: Aus gegenwärtiger Perspektive stellt sich zunächst die Frage, wie sich die Gesellschaftsform, die auf die fordistisch organisierte Moderne folgt, theoretisch fassen lässt, was ihre Produktionsweise auszeichnet und welchen Raum sie entsprechend hervorbringt (3.2).

Dazu werden einige geläufige Konzeptionen einer „neuen Moderne“ im Hinblick darauf diskutiert, inwieweit sie einen kohärenten und konsistenten Theorieentwurf darstellen, der sich zur Beantwortung dieser Fragen eignet (3.2.1 – 3.2.3). Dabei müssen die Vereinbarkeit der theoretischen Positionen und ihre erkenntnistheoretischen Implikationen bedacht werden, z.B. wenn postmoderne Theorien auf den Materialismus von Lefebvre treffen (3.2.4). In diesem Zuge wird auch die Aktualität seiner Theorie überprüft. Schließlich wird gezeigt, dass das Konzept der Spätmoderne eine geeignete Vorstellung der Gesellschaft darstellt, vor dessen Hintergrund die Produktion des Raumes seit den 1980er Jahren in Europa erforscht werden kann (3.3). Mit Bezugnahme auf den Regulationsansatz wird gezeigt, dass die globalisierte wissensbasierte Ökonomie eine treibende Kraft der kapitalistischen Produktionsweise in dieser Periode ist, die fundamentale Auswirkungen auf die Stadtentwicklung hat: Indem das Lokale zur entscheidenden Ebene neuer Akkumulations- und Regulationsstrategien wird, wird das „Urbane“ selbst zum Produkt in einer globalen „Ökonomie der Symbole“ (3.4).

Auf diese Weise wird deutlich gemacht, dass die sozioökonomischen Entwicklungen der Spätmoderne zu einer tiefgreifenden Transformation städtischer Räume geführt haben. Dabei liefert die Stadtentwicklungsplanung einerseits die benötigte Infrastruktur, andererseits machen wirtschaftspolitische Entscheidungen nachfolgende stadtentwicklungspolitische Prozesse erforderlich. Insofern ist die Stadt zugleich das räumliche Produkt und die materielle Grundlage „ihrer“ Gesellschaft. Folglich werden zentrale Prozesse der Stadtentwicklung in der Spätmoderne identifiziert, aus denen räumliche Strukturen resultieren, die diesen Zusammenhang konkret aufzeigen und auf eklatante Weise illustrieren (3.5). Diese können dann als typische Raumprodukte einer spätmodernen Gesellschaft begriffen werden bzw. als Orte, anhand derer die Produktion des Raumes empirisch untersucht werden kann.

In Kapitel 4 wird gezeigt, dass städtebauliche Großprojekte Schlüsselprodukte der urbanen Transformation von der industriellen Moderne zur Gegenwart darstellen. Dazu wird ein Überblick zur Stadtentwicklung durch Großprojekte gegeben, der zentrale Charakteristika dieser Raumprodukte sowie die Hintergründe ihrer Entstehung und ihre Bedeutung für die Städte und ihre Bewohner*innen illustriert. Als konkretes Resultat eines abstrakten Prozesses bilden städtebauliche Großprojekte den Untersuchungsgegenstand, anhand dessen die Produktion städtischer Räume in der Spätmoderne exemplarisch analysiert und an Lefebvres Thesen angeknüpft werden kann.

Die theoretischen Überlegungen werden in Kapitel 5 zu einer übergreifenden Arbeitshypothese zusammengefasst, die den Ausgangspunkt der empirischen Untersuchung bildet. Den Brückenschlag von der Theorie zur Empirie bildet die Operationalisierung der drei Dimensionen der Produktion des Raumes (5.1 – 5.3), aus denen drei unterschiedliche Methoden abgeleitet werden, die das Forschungsdesign der vorliegenden Arbeit begründen. Darauf basierend werden in Kapitel 6 Konzeption und Ablauf der Forschung vorgestellt und die Leitfragen der Forschung ausformuliert. Daran knüpft der empirische Teil der Arbeit an.

Zunächst wird die Großstadt Köln als übergreifender Untersuchungsraum vorgestellt. Da eine Analyse von drei Großprojekten nur gewisse Aspekte aus rund 40 Jahren Stadtentwicklung beleuchten kann, müssen die Fallbeispiele im gesamtstädtischen Kontext von Geschichte, Politik, Wirtschaft und Planung betrachtet werden. In Kapitel 7 wird ein entsprechendes Porträt der Stadt Köln skizziert. Anschließend wird in Kapitel 8 basierend auf Primär- und Sekundärliteratur die Entwicklung der Projekte MediaPark, Rheinauhafen und des ICE-Terminals Messe/Deutz nachgezeichnet. Ergänzt um explorative Interviews mit ehemaligen Führungskräften aus der Kölner Stadtplanung und Stadtentwicklung, zeigt diese historische Rekonstruktion, dass die ausgewählten Fallbeispiele Raumprodukte sind, die in vielerlei Hinsicht die theoretischen Grundannahmen dieser Arbeit illustrieren. Neben dieser

Validierung ihrer Relevanz treten dabei bereits zentrale Momente und Mechanismen ihrer Produktion hervor. Diese ersten Ergebnisse werden in Kapitel 9 zu einem Zwischenfazit zusammengefasst, welches bereits über eine reine Beschreibung zeitgenössischen Städtebaus und die Entstehungsgeschichte einzelner Projekte hinausgeht und dabei den Ausgangspunkt einer tiefergehenden Untersuchung bildet.

Für diese Untersuchung werden die drei ausgewählten Großprojekte mit den in Kapitel 5 hergeleiteten Methoden analysiert und im Hinblick auf ihre politische Planung, bauliche Umsetzung und soziale Wirkung miteinander verglichen. Das Kapitel 10 dokumentiert diesen Forschungsprozess und stellt dessen Befunde ausführlich vor. Die abschließende Analyse in Kapitel 11 setzt die empirischen Ergebnisse der Untersuchung miteinander ins Verhältnis und knüpft sie wieder an die Theorie der Produktion des Raumes an, indem sie den durch städtebauliche Großprojekte produzierten Raum als Ausdruck und Analysekategorie spätmoderner gesellschaftlicher Prozesse, Konflikte und Perspektiven begreift. In einem Fazit werden schließlich der wissenschaftliche Mehrwert und die Limitationen der vorliegenden Arbeit in theoretischer, methodischer und praktischer Hinsicht zusammengefasst und ein kurzer Ausblick angesichts gegenwärtiger gesellschaftlicher Entwicklungen gegeben (Kapitel 12).

2 Die Theorie der Produktion des Raumes

Der französische Theoretiker Henri Lefebvre (1901–1991) lehrte unter anderem als Professor an den Universitäten von Straßburg (1961–1965) und Paris-Nanterre (1965–1973). Er veröffentlichte über 70 Bücher zu unterschiedlichsten Themen wie Raumtheorie, Strukturalismus und Existentialismus, Moderne, Alltag, Stadtpolitik, Staatstheorie, Globalisierung und soziale Bewegungen. Entsprechend dieser thematischen Bandbreite wird Lefebvre mitunter als Philosoph, Stadttheoretiker, Geograph, Soziologe, Politikwissenschaftler oder Historiker bezeichnet. Er selbst verstand sich stets als Marxist, für den in erster Linie politisches Engagement zählte. 1928 wurde er Mitglied der *Parti communiste français*, die ihn aufgrund seiner Kritik am Stalinismus 1958 ausschloss. Lefebvre gilt seither als der wichtigste französische Vertreter des marxistischen Humanismus (FUCHS 2019: 129 f.).

1974 erschien *„La production de l'espace"* als Lefebvres umfangreichstes und thematisch einheitlichstes Werk (MEYER 2007: 308), in dem er ausführlich seine Thesen zur Produktion des Raumes entwickelte, ein „mit titanischer Kraft errichtetes Theoriegebäude" (ebd.: 310). Es sollte das bekannteste und meist gelesene Buch Lefebvres werden (FUCHS 2019: 130). Bis Ende der 1980er Jahre erhielten seine Thesen zu Stadt und Raum jedoch keine größere Aufmerksamkeit, ihre Wiederentdeckung erfolgte erst im Zuge des *spatial turn* und der Erstveröffentlichung von *„The Production of Space"*, der 1991 erschienenen Übersetzung des Buches ins Englische (RONNEBERGER & VOGELPOHL 2014: 253, vgl. SCHLÖGEL 2003: 62 ff.). [1]

20 Jahre später konstatiert VOGELPOHL (2011): „Henri Lefebvres Theorien nehmen seit einigen Jahren einen selbstverständlichen Platz in den Stadt- und Raumwissenschaften ein" (ebd.: 233). LÖW et al. (2007) bezeichnen Lefebvre als „Pionier der modernen Raumsoziologie" (ebd.: 52), dessen Überlegungen zum Raum inzwischen zum „festen Bestandteil sozialwissenschaftlichen Wissens" zählen (ebd.: 55). Ab Mitte der 1990er Jahre wurden diese zunächst stärker theoretisch rezipiert. Im Anschluss entstanden zahlreiche empirische Arbeiten, deren Zahl inzwischen unüberschaubar ist, auch weil potenzielle Forschungsgegenstände kaum einzugrenzen sind (RONNEBERGER & VOGELPOHL 2014: 259), so dass mitunter bereits von einer „Lefebvre-Industrie" gesprochen wurde (KIPFER & MILGROM 2002: 38 f.). Deutschsprachige Publikationen, die Lefebvres Theorie ganzheitlich anwenden, sind jedoch nach wie vor rar (eine der wenigen Ausnahmen bildet SMIGIEL 2016).

Unter den theoretischen Studien soll an dieser Stelle die Abhandlung von SCHMID (2010, erstmalig 2005) hervorgehoben werden, die vermutlich die umfassendste deutschsprachige Rekonstruktion von Lefebvres Werk darstellt (vgl. SCHNEIDER 2012: 179) und auch international Aufmerksamkeit erfahren hat (vgl. GOONEWARDENA et al. 2008, LEHTOVUORI 2010: 57, STANEK 2011: 129). Sein Werk, das neben viel Würdigung auch vereinzelte Kritik erhielt (z.B. ENGELKE 2009: 99), diente der vorliegenden Arbeit als Wegweiser durch das intellektuelle Dickicht von Lefebvres „Metaphilosophie" (siehe v.a. Kapitel 2.2).

Im englischsprachigen Raum wurde die Übersetzung von *„La production de l'espace"* insbesondere von Vertreter*innen postmoderner Ansätze innerhalb der Geographie begeistert aufgegriffen (SCHMID 2010: 13). So beschreibt SOJA (1996) gleich zu Beginn seiner Abhandlung „Thirdspace" Lefebvres Werk als *"arguably the most important […] ever written about the social and historical significance of human spatiality and the particular powers of the spatial imagination"* (ebd.: 8). Auch zwei Jahrzehnte später sind sich PIERCE & MARTIN (2015) einig: *"The impact of Lefebvre's thinking on urban scholarship cannot*

[1] Eine deutsche Fassung ist seit 2020 angekündigt, lag bei Abschluss dieser Arbeit (Juni 2023) aber noch nicht vor.

be overstated" (ebd.: 1281). Weithin anerkannt und angewandt, ist *„The Production of Space"* zu einem Schlüsselwerk für Geographinnen und Geographen geworden, um verschiedenste Prozesse zu analysieren, die den sozialen Raum formen (ebd.: 1279). Lefebvres Theorie wurde in den 1990er Jahren zunächst für eine postmodern ausgerichtete geographische Forschung nutzbar gemacht, ihre Bedeutung gilt jedoch seit der Jahrtausendwende als ungebrochen und ist seitdem weitergeführt und mit zeitgenössischen Ideen verbunden worden (ebd.: 1281 f.). Indem die Theorie der Produktion des Raumes die Begriffe „Stadt" und „Raum" in eine übergeordnete Gesellschaftstheorie einbettet, ermöglicht sie eine Analyse von sozialen Prozessen und Phänomenen auf allen räumlichen Maßstabsebenen, vom Privaten bis zum Globalen (SCHMID 2010: 165).

2.1 Grundlagen

„(Social) space is a (social) product" (LEFEBVRE 2011: 26)[2]. Dieser Satz bildet ein zentrales Leitmotiv in der Theorie der Produktion des Raumes (MEYER 2007: 308). Die sozialen Aspekte von Räumen beschäftigen Forschende der Geographie, Soziologie und anderer Disziplinen bereits seit über 150 Jahren. Mit der Veröffentlichung von *„La production de l'espace"* wird jedoch vermutlich erstmals die Perspektive eingenommen, den gesamten anthropogenen Raum grundsätzlich als sozial hergestellt zu betrachten (LEHTOVUORI 2010: 53 f.). Demnach ist alles was der Mensch hervorbringt, als *produziert* zu betrachten: Neben materiellen Gütern und Bauten bis hin zu Städten zählen dazu auch die Politik, Religion, Kunst und Philosophie und damit das Bewusstsein jedes Einzelnen sowie die Gesellschaft, ihre Geschichte und auch die Natur, die der Mensch sich aneignet und überprägt. Diese zunächst abstrahierend wirkende Perspektive ermöglicht es, ganz konkrete und umfassende Fragen über die Gesellschaft zu stellen: *Wer produziert? Was? Wie? Warum und für wen?* Würden diese Fragen hingegen nicht gestellt, verharre der Begriff der Produktion in purer Abstraktion, so auch Lefebvres Kritik an Marx (LEFEBVRE 2011: 68 f.).

Lefebvres Theorie verknüpft also ein abstraktes Raumkonzept mit den konkreten räumlichen materiellen und sozialen Bedingungen. Raum versteht er dabei als strategische Größe, Raumanalyse bedeutet bei ihm auch stets Machtanalyse. Diese Sichtweise basiert auf seiner Beobachtung des französischen Staates der 1960er Jahre, der mittels Raumplanung, Gesetzgebung und staatlicher Investitionen den nationalen Raum zum Produkt eines fordistisch organisierten Kapitalismus umbaut (RONNEBERGER & VOGELPOHL 2014: 251 f.). Deutliche Einflüsse auf Lefebvres Theorie reichen vom marxschen Materialismus über die Feldtheorie Bourdieus, die Psychoanalyse von Lacan bis zur Phänomenologie Merleau-Pontys. In der Vielzahl der Schnittmengen liegt auch eine Erklärung für die mannigfaltige Anwendung seiner Theorie von Wissenschaftler*innen unterschiedlichster Disziplinen und deren Verständnis vom und Zugang zum Raum. Allen Querbezügen zum Trotz ist Lefebvre selbst in erster Linie Materialist geblieben, überzeugt von einer Einheitlichkeit des Raums, die sich aus dessen materieller Wirkung ergibt (PIERCE & MARTIN 2015: 128).

LEFEBVRE (2011) übt harsche Kritik am Strukturalismus, dessen reduktionistischer Funktionalismus dazu führe, dass *einem* Erklärungskonzept Vorrang vor allen weiteren gegeben werde. Solche monistischen Ansätze lehnt er als irreführend ab, zudem führten sie zu einer Form etablierten Wissens, das als Werkzeug von Staat und Macht fungiere (ebd.: 106). Deshalb versteht Lefebvre den Raum weder als ausschließlich materiell, noch als rein gedanklich konstruiert. Auch wenn der Raum auf einer konkreten Materialität basiert, lässt er sich keineswegs nur als physisches Objekt verstehen oder als „Ding"

[2] „Der (soziale) Raum ist ein (soziales) Produkt" (eigene Übersetzung aller wörtlichen Zitate aus LEFEBVRE 2011).

fassen (SCHMID 2010: 203). Das bedeutet im Umkehrschluss jedoch nicht, dass der Raum nur eine mentale Vorstellung wäre. Auf der Widersprüchlichkeit, die in der Vereinigung gegensätzlicher Konzepte liegt, gründet das dualistische Verständnis Lefebvres von Raum, das durch die Überwindung dieser Dichotomie einen „dritten Begriff" (VOGELPOHL 2011: 239) hervorbringt (SCHMID 2010: 322, LEFEBVRE 2011: 39; siehe 2.3).

Der Raum ist also nicht nur ambi-, sondern polyvalent (LEFEBVRE 2011: 85). Er ist ein sozial produziertes Phänomen, bei dem Artefakte, Praktiken und Gedanken gleichermaßen eine Rolle spielen. Dieser soziale Raum existiert sowohl auf der materiellen als auch auf der mentalen Ebene. Aus dieser Perspektive steht er für eine gesellschaftliche Wirklichkeit, die das Ergebnis eines konkreten Produktionsprozesses ist, der in seinem historisch spezifischen Kontext analysiert werden muss. Das Erkenntnisinteresse ist dabei nicht auf Objekte im Raum gerichtet und es geht auch nicht darum, Räume zu typisieren. Im Fokus steht hingegen die Erforschung der *Produktion* des Raumes, die reproduziert und dargelegt werden soll. Sowohl die Dinge im Raum als auch Diskurse über den Raum können dabei nur Hinweise auf den Produktionsprozess geben, ihn aber nie vollständig erklären (LEHTOVUORI 2010: 54, SCHMID 2010: 203, LEFEBVRE 2011: 36 f.). LEFEBVRE (2011) folgt hierbei der Terminologie von Marx und überträgt sie auf den Raum. Dabei nimmt er nicht das Produkt in den Fokus, sondern die Produktion selbst (ebd.: 26). Die Produktion im marxistischen Sinne organisiert demnach eine Abfolge von Aktionen mit einem bestimmten Ziel. Sie legt eine zeitliche und räumliche Ordnung fest (ebd.: 71).

Nach SCHMID (2010) ist die „Produktion des Raumes" deshalb weniger eine Raumtheorie im engeren Sinne, sondern eher eine Analyse des Prozesses der Produktion des Raumes. Das Verständnis eines fortlaufenden Produktionsprozesses beinhaltet notwendigerweise auch eine historische Dimension, d.h. der Raum kann nicht ohne die Betrachtung der Zeit begriffen werden, aus der er hervorgeht (ebd.: 30). Wenn LEFEBVRE (2011) konstatiert, dass jede Gesellschaft *ihren* Raum produziert, geht damit einher, dass Raum sich nur mittels der dieser Gesellschaft eigenen Produktionsweise verstehen lässt. Das bedeutet weiter, dass jeder Modus der Produktion einen spezifischen Raum hervorbringt und jeder Wechsel dieses Modus zur Produktion eines neuen Raumes führt (ebd.: 46 f.). Das Verständnis der Raumproduktion ist dabei ein holistisches, das die materielle Produktion von Dingen im Raum mit der Produktion von Wissen über den Raum und der Bedeutung von Raum zusammenführt (STANEK 2011: 142). Auf diese Weise verbindet der soziale Raum alle natürlich entstandenen und sozial hergestellten Produkte wie Lebewesen, Dinge, Objekte, Werke, Zeichen und Symbole und ist damit selbst als Produkt zu begreifen, dessen Form sich durch die Ansammlung, Begegnung und Gleichzeitigkeit der in ihm enthaltenen Produkte auszeichnet (LEFEBVRE 2011: 101).

Die Dialektik des Raumes basiert darauf, den Raum konkret und abstrakt zu begreifen: als konkretes Produkt, und als abstrakten Prozess, der dieses Produkt hervorbringt; als physisches Terrain und die darin enthaltenen Aktivitäten, die es formen; als Feld von sozialen Handlungen und als Grundlage dieser Handlungen; als Produkt und Basis einer Gesellschaft. Der Raum beinhaltet damit immer einen aktuellen Zustand sowie ein Potenzial nicht realisierter Möglichkeiten (LEHTOVUORI 2010: 55):

> *„Space is at once result and cause, product and producer; it is also a* stake*, the locus of projects and actions deployed as part of specific strategies, and hence also the object of* wagers *on the future – wagers which are articulated, if never completely* (LEFEBVRE 2011: 142 f., Hervorh. i.O.)[3].

Der Raum ist also zugleich eine Zielvorstellung und das Instrument zu deren Erreichung, er ist Mittel und Zweck, konkret und abstrakt: eine konkrete Abstraktion (STANEK 2011: 132.).

[3] „Raum ist zugleich Ergebnis und Ursache, Produkt und Produzent; er stellt auch ein *Engagement* dar, einen Ort von Projekten und Aktionen, die als Teil spezifischer Strategien eingesetzt werden, und ist daher auch Gegenstand von *Wetten* auf die Zukunft – Wetten, die kommuniziert werden, wenn auch nie vollständig" (eigene Übersetzung).

Als Analyserahmen sozialer Phänomene spielt der Raum dann eine Rolle, wenn die Analyse seiner Produktion zur Erklärung sozialer Prozesse und Phänomene beiträgt. Indem die für das jeweilige soziale Phänomen relevanten Aspekte des Raumes bestimmt werden, wird das Abstrakte im Raum konkret und der Raum so zum empirisch erforschbaren Ergebnis der sozialen Praxis seiner Produktion. Dazu muss die Welt als Produkt gesellschaftlicher Verhältnisse verstanden werden, das durch eine bestimmte Praxis produziert wird, welche sich auch im Raum niederschlägt und damit eine räumliche Praxis ist. Dabei gilt es zu bestimmen, inwiefern dieser räumliche Aspekt der Praxis, z.B. in Form von Städtebau, relevant für die Erklärung sozialer Phänomene ist. Konsequenterweise kann der sozial relevante Raum nicht *a priori* bestimmt werden, sondern tritt erst in der Betrachtung gesellschaftlicher Entwicklungen hervor (BELINA 2013: 77 ff.). Diese theoretische Implikation erfordert eine Herleitung des Forschungsgegenstands anhand eben dieser Entwicklungen, wie sie in Kapitel 3 erfolgt.

Weil der Raum einerseits materiell und darüber hinaus mit Symbolen und Bedeutung besetzt ist, steht er als sozialer Raum in Beziehung zu den gesellschaftlichen Strukturen. In ihm werden die politischen und ökonomischen Kräfteverhältnisse konkret sichtbar, die ihn beeinflussen und formen. Das macht ihn gleichzeitig zu einem Spiegel und Werkzeug von Macht und damit auch zu einem Ort politischer und sozialer Konflikte (LEHTOVUORI 2010: 16). Die Analyse des strategischen Einsatzes von Raumproduktionen als Instrumente zur Erreichung von Zielen wird damit zu einer zentralen Aufgabe der Raumforschung (BELINA 2013: 81-85).

Raumproduktionen artikulieren also gesellschaftliches Denken und Handeln und sind damit immer historisch spezifisch. Für Lefebvre ist der Raum folglich niemals statisch, sondern wird kontinuierlich hergestellt. Die Art und Weise seiner Produktion ist typisch für eine bestimmte Gesellschaftsform und deren Produktionsweise. Im Frankreich der 1960er Jahre ist es die standardisierte Massenproduktion, die sich in Schicht- und Fließbandarbeit, getakteter Mobilität und klassenspezifischem Wohnen im Eigenheim der Vorstadt bzw. im Hochhaus der Trabantensiedlung äußert und so das Alltagsleben der Bevölkerung dominiert (RONNEBERGER & VOGELPOHL 2014: 256 f.). Den Zusammenhang zwischen Raum und Gesellschaft zeigt Lefebvre vornehmlich am urbanen Raum. Die Stadt stellt den Ausgangspunkt der gesamten Theorie der Produktion des Raumes dar (SCHMID 2010: 326). Die Bedingungen, unter denen Stadt entsteht, ändern sich im Laufe der Geschichte, so dass jede Gesellschaft „ihren" städtischen Raum produziert. Das macht Stadtentwicklungsprozesse, die sich in der Zeit abspielen und diesen spezifischen Raum hervorbringen, zum zentralen Gegenstand der Analyse (ebd.: 190): „*Itself the outcome of past actions, social space is what permits fresh actions to occur, while suggesting others and prohibiting yet others"* (LEFEBVRE 2011: 73)[4].

MEYER (2007) spricht in diesem Zusammenhang auch von Raumepochen oder –phasen, in denen stets auch noch Spuren der Vergangenheit vorhanden sind (ebd.: 318). Die zeitdiagnostische Ebene ist charakteristisch für Lefebvres Analyse und Kritik des Fordismus in Frankreich (RONNEBERGER &VOGELPOHL 2014: 255), aber auch für gegenwärtige Studien der Stadtforschung, die Lefebvres Theorie anwenden (z.B. DÖRFLER 2011, SMIGIEL 2016). Ausgangspunkte solcher Analysen sind historische, also räumlich und zeitlich spezifische Momente im Produktionsprozess (VOGELPOHL 2011: 239), die sich an Orten manifestieren und sichtbar werden (siehe 2.7). Die Produktionsverhältnisse als *Modus Operandi* einer Gesellschaft, ihre inneren Beziehungen, das Denken in bestimmten Begriffen sowie dominante Vorstellungen schlagen sich in Form einer sozialen Praxis im Raum nieder. Sie produzieren den Raum, nutzen

[4] „Als Ergebnis vergangener Handlungen lässt der soziale Raum gewisse neue Handlungen zu, während er andere suggeriert und wiederum andere verbietet" (eigene Übersetzung).

ihn, eignen ihn sich an und werden so zu einer *räumlichen Praxis*, werden *real* im Sinne von materiell greifbar und mental erfahrbar (BELINA 2013: 73 f.), z.B. in Form städtebaulicher Projekte.

Da der Raum über die Zeit produziert wird und sich somit in ihrem Verlauf wandelt, müssen Raum und Zeit stets zusammen gedacht werden (MASSEY 2005: 18, LEHTOVUORI 2010: 16). Wird der Raum lediglich als eine statische „Zeitscheibe" betrachtet, so ist er nicht mehr als eine Repräsentation seiner selbst, eine abstrakte Reduktion und ein geschlossenes System, das keiner Veränderung mehr zugänglich ist (MASSEY 2005: 59). LEFEBVRE (2011) betont:

> *„The historical and its consequences […] in the sense of what happened at a particular spot or place and thereby changed it – all of this becomes enscribed in space. The past leaves ist traces, time has its own script. Yet this space is always, now and formerly, a* present *space, given as an immediate whole, complete with its associations and connections in their actuality. Thus production process and product present themselves as two inseperable aspects, not two seperable ideas"* (ebd.: 37, Hervorh. i.O.)[5].

Eine gültige Analyse des (historischen) Raumes kann also nur aus einer gegenwärtigen Perspektive erfolgen. Nachdem das grundlegende Raumverständnis Lefebvres und seine Bedeutung für die sozialgeographische und raumsoziologische Forschung in seinen Grundzügen dargelegt wurde, werden im Folgenden die für den empirischen Teil dieser Arbeit zentralen Prozesse der Produktion des Raumes erläutert und damit verbundene Herausforderungen reflektiert. Für ein umfassenderes Verständnis der drei Dimensionen der Raumproduktion widmen wir uns jedoch zunächst den Ursprüngen der Theorie.

2.2 Ursprünge

Als theoretischen Ausgangspunkt für die Produktion des Raumes entwirft Lefebvre eine dreiseitige Dialektik, die auf Thesen der deutschen Philosophen Marx, Hegel und Nietzsche basiert. Letztere werden von Lefebvre selbst kaum wörtlich zitiert, sondern stehen eher für eine gewisse philosophische Grundhaltung (MEYER 2007: 311). Diese Dialektik beschreibt zunächst eine Kritik der hegelschen Philosophie durch ihre Konfrontation mit der sozialen Praxis von Marx und der Poesie Nietzsches (LEFEBVRE 2011: 24, 406). Bei Hegel stellen Idee, Erkenntnis und Vernunft die Ausgangspunkte einer objektiven Wirklichkeit dar, die sich in einem von der Logik beherrschten Diskurs ausdrückt. Das Dasein des Menschen bleibe dabei jedoch auf seinen Geist beschränkt und durch spekulative Gedanken in absoluter Abstraktion gefangen, die schließlich zu seiner Entfremdung führe, so die Kritik durch Feuerbach und Marx. Lefebvre folgt dieser Kritik und kommentiert, Hegel lasse die Welt verschwinden (SCHMID 2010: 94). Darüber hinaus stelle das formale logische Denken ein Instrument zur Beherrschung der Lebenswirklichkeit dar, das mittels begrifflicher Definition und Abstraktion Macht ausübt. Die abstrakte Stabilität der Logik mit ihren fixierten Begriffen führe demnach zwangsweise zur Reduktion und Kohärenz von allem, was sie beschreibt. Als homogenisierende Strategie begrenze sie so die Reichhaltigkeit des Lebens auf abstrakte Kategorien. Diese systematische Reduktion, verkörpert durch die Institutionen Wissenschaft und Staat, begreift Lefebvre als politische Strategie, die als formalisiertes Wissen dazu diene, gesellschaftliche Widersprüche und Freiheiten zu reduzieren (ebd.: 101 f.). So steht Hegel gewissermaßen für einen übermächtigen, planenden und das Alltagsleben regulierenden Staat, der das Soziale und Kulturelle erdrückt und den Lefebvre im Frankreich der 1950er und 1960er Jahre beobachtet hat (MEYER 2007: 311).

[5] „Das Geschichtliche und seine Folgen […], im Sinne dessen, was an einem bestimmten Ort passiert ist und ihn dadurch verändert hat – all dies wird in den Raum eingeschrieben. Die Vergangenheit hinterlässt ihre Spuren; die Zeit hat ihr eigenes Drehbuch. Doch der Raum ist immer, damals wie heute, ein *gegenwärtiger* Raum, er ist ein unmittelbares Ganzes, vollständig erst mit seinen aktuell gültigen Assoziationen und Verknüpfungen. Produktionsprozess und Produkt stellen damit zwei untrennbare Aspekte eines Ganzen dar, keine separaten Ideen" (eigene Übersetzung).

Die Thesen von Marx gelten Lefebvre teilweise als überholt, also erweitert er diese um eine zeitgenössische Perspektive, wobei er sich aber stets auf zentrale marxistische Begriffe wie Entfremdung, Materialismus, soziale Praxis und Alltagsleben bezieht (CHARNOCK & RIBERA-FUMAZ 2011: 615). So setzt Lefebvre wie auch Marx dem abstrakten Denken das materielle Handeln entgegen, eine soziale Praxis, die etwas Konkretes erschafft (ebd., SCHMID 2010: 109). Die Handlung allein bezeichnet er als schöpferisch, denn aus ihr ließen sich erst die Begriffe herleiten. Diese Aussage bildet den Kern von Lefebvres Materialismus: Die Praxis stellt den Inhalt eines Begriffs dar, während der Begriff selbst nur seine Abstraktion ist (ebd.: 96). Auch das Bewusstsein bildet sich demnach durch Praxis heraus, wie Lefebvre am Beispiel eines Malers verdeutlicht: Erst durch das Malen selbst erlernt er seine künstlerische Praxis, allein durch abstraktes Denken kann er sein Talent nicht entdecken und entwickeln (ebd.: 99). Hier wird deutlich, wie konkret und materialistisch diese Argumentation eigentlich ist: „Das Sein bestimmt das Bewusstsein" (ebd.). Die Widersprüchlichkeit von Handeln und Denken bildet den Ausgangspunkt von Lefebvres Dialektik, die er der rein begrifflichen Dialektik Hegels entgegenstellt. Letztere lasse sich nicht auf die gesellschaftliche Wirklichkeit anwenden, so Lefebvres Kritik, da sie sich nur im Geist abspiele und so nur *Repräsentationen* der Realität hervorbringe. Ein solches Denken dominiere zudem die Praxis auf eine Weise, welche die Freiheit des Menschen begrenze und zwar durch die Macht der Abstraktion durch Sprache und Schrift (SCHMID 2010: 100).

LEFEBVRE (2011) erteilt dieser Gewalt der Abstraktion eine radikale Absage, indem er sie als Wissen im Dienste der Macht verurteilt, die ihn auch vehemente Kritik an räumlicher Planung und Architektur üben lässt (ebd.: 360 f.). Die Grundlage von Herrschaft bildet für ihn der Logos, der Bedeutungen setze, Begriffe durch Abstraktion von der Realität abtrenne und so letztendlich tödlich wirke. Dagegen hält Lefebvre mit Nietzsche eine Poesie, die als Metamorphose der abstrahierenden Zeichen wirkt (ebd.: 134 f.). Sie repräsentiert eine revolutionäre Kraft gegen die Gewalt des Staates, den Nietzsche selbst als das „kälteste[ ] aller kalten Ungeheuer" bezeichnet hat (MEYER 2007: 311). Durch diese radikale und poetische Interpretation Nietzsches möchte Lefebvre einen Zugang zur Fantasie des Menschen eröffnen. Die Poesie bildet neben der Praxis und dem Denken das dritte Element seiner Dialektik. Sie steht gleichermaßen im Widerspruch zu Praxis und Denken, indem sie beide auflöst und auf einer höheren Ebene transzendiert. Es ist nicht möglich, dieses Dritte genauer zu definieren, Lefebvre selbst lässt es bewusst in der Schwebe (SCHMID 2010: 105). Er verweist jedoch darauf, dass es sich durchaus um etwas Reales handelt, in dem Sinne, dass es erfahrbar sei, aber nicht vollends zu erfassen oder theoretisch zu durchdringen. An dieser Stelle sollen zu Verdeutlichung lediglich einige Begriffe fallen, die Lefebvre in diesem Zusammenhang verwendet hat: *Leidenschaft, Impuls, Imagination, Spontaneität, Abenteuer* (ebd.: 106, Hervorh. M.O.). Diese Dimension will den Logos – den Diskurs der Logik – durch Eros überwinden, seine rationale Herrschaft durch subjektive Aneignung bezwingen und die Technik durch Poesie ersetzen (LEFEBVRE 2011: 391 f.).

Sie beinhaltet all jenes, das sich der systematischen Reduktion durch Abstraktion und somit der Kontrolle entzieht, all das, was die Herrschaft von Philosophie und Religion sowie Technik, Bürokratie und Organisation übrig lässt: spontane Vitalität und Drama, Sexualität und Verlangen, Kreativität und Wünsche sowie alles Alltägliche aber auch das Abweichende und Einzigartige. Die Vielfalt dieser nicht konvergenten Welten mit all ihren Unzulänglichkeiten und Konflikten sichtbar zu machen und ihrem Verlangen Ausdruck zu verleihen, begreift Lefebvre seinerzeit als Revolte gegen eine Politik, die aus seiner Sicht versuchte, alles Unangepasste und Dysfunktionale zu unterdrücken. Aus der Konfrontation von traditioneller Philosophie und formalisiertem Wissen mit einer sozialen und politischen Praxis, welche die Möglichkeiten des banalen Alltagslebens betont, entwickelt er eine *Metaphilosophie*, die

ein Projekt der Revolution des Alltags darstellt. Dazu zieht Lefebvre die genannten drei deutschen Philosophen heran, anhand derer sich auch die theoretische Herleitung seiner dialektischen Triade der Raumproduktion illustrieren lässt (SCHMID 2010: 108 ff.): Dabei steht Marx für die Affirmation des Seins im Sinne einer sozialen Praxis, die eine Materialität produziert. Hegel steht für deren Negation durch gedankliche Abstraktion, deren Ergebnis der Begriff und das Wort sind, und damit für das Nicht-Sein, also den Tod. Nietzsche bildet schließlich die Negation dieser Negation durch „die Poesie, die das Wort dem Tod entreisst [*sic*] […] und so […] zur höheren dialektischen Wahrheit gelangt" (ebd.: 110).

Einfacher zusammengefasst bildet die materielle gesellschaftliche Praxis den Ausgangspunkt. Im Widerspruch dazu steht die Abstraktion durch Gedanken, Worte und Schrift, die eine konkrete Macht verkörpert. Die Poesie tritt als Drittes dieser Macht entgegen, um diese in der Transzendenz aufzuheben. Die gesellschaftliche Wirklichkeit verharrt jedoch nicht auf dieser Metaebene, sondern kehrt zurück zur Praxis; denn die poetische Entfaltung resultiert wieder in einer differenten Form der sozialen Praxis, die wiederum das Wissen im Dienste der Macht zu dominieren versucht, usw. Jedes Element dieser dreidimensionalen Figur der gesellschaftlichen Realität konstituiert sich also in der Negation der beiden anderen. Alle drei sind dabei gleichwertig und gleichermaßen aufeinander bezogen (ebd.: 111; vgl. Abbildung 1).

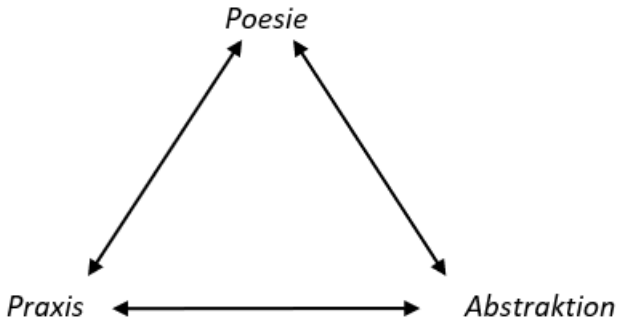


Abbildung 1: Figur der dialektischen Triade (eigener Entwurf [6])

2.3 Dimensionen

Ausgehend von dieser Figur entwickelt Lefebvre zu Beginn seiner Theorie drei Felder der sozialen Wirklichkeit, denen er Räume zuordnet: den *physischen Raum* der Praxis und Wahrnehmung, den *mentalen Raum* der Logik und Abstraktion und den *sozialen Raum* der Symbole und Utopien. Es gelingt ihm jedoch zunächst nicht, diese drei Begriffe zu einer einheitlichen Theorie zusammenzuführen (LEFEBVRE 2011: 11 f.). Vielmehr erscheinen sie als drei separate Räume, die zwar in Beziehung zueinander stehen, sich aber schon durch ihre Begrifflichkeit voneinander abgrenzen: Der physische Raum zeichnet sich durch sein *Materialität* aus. Ihm entgegen steht der mentale Raum, der ausschließlich durch *Theorie* definiert ist. Dieser Widerspruch soll aufgehoben werden durch einen dritten, sozialen Raum der *Symbolik*, eine lebendige Komponente, die Lefebvre bis dato in der „westlichen" Philosophie vermisst hat. So will er die Dualität von Subjekt und Objekt überwinden, denn das Gegenüber von Mentalem und Materiellem führt seiner Überlegung nach dazu, dass beide Pole in der Abstraktion verharren, anstatt greifbar zu werden. Aber die Synthese dieser drei Räume misslingt vorläufig, denn ihre Verbindung zueinander ist unklar (MEYER 2007: 312, SCHMID 2010: 205; vgl. Abbildung 2).

[6] Vergleichbare Illustrationen der Triade finden sich bei Veröffentlichungen der in dieser Arbeit zitierten Autor*innen, die sich mit Lefebvres Theorie befasst haben, z.B. SCHMID (2010), DÖRFLER (2011), RONNEBERGER & VOGELPOHL (2014), u.v.a. Gleiches gilt für die nachfolgenden Abbildungen 2 – 5 sowie Abbildung 42.

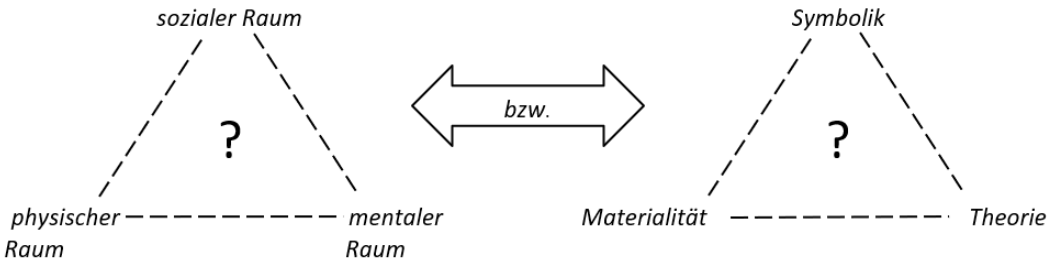


Abbildung 2: Unklare Verbindungen zwischen den drei Raumfeldern (eigener Entwurf)

Auf der Suche nach einer einheitlichen Raumtheorie, die alle drei Felder vereint anstatt sie als System von Räumen zu kategorisieren oder als Diskurs über Räume zu abstrahieren, konzentriert sich Lefebvre auf die *Produktion* des Raumes. In ihr will er die drei Raumarten und die Modalitäten ihrer Genese zu einer Theorie kombinieren (LEFEBVRE 2011: 16). Dazu schlägt er drei Begriffe vor, die nicht länger drei Räume bezeichnen, sondern drei Aspekte der Raumproduktion: *das Wahrgenommene, das Konzipierte* und *das Gelebte* (ebd.: 40). Diese Begriffe beziehen sich jeweils auf einen der zuvor benannten Räume und machen diesen erfassbar: Der physische Raum wird *wahrgenommen*, der mentale Raum wird *konzipiert* und der soziale Raum wird *gelebt* und *erlebt* (MEYER 2007: 315, SCHMID 2010: 207).

Die Triade dieser Begriffe lässt sich auch als eine Weiterentwicklung der Phänomenologie von Merleau-Ponty und Bachelard verstehen, welche aktive individuelle und kollektive Prozesse beschreibt, die konstitutiv für die Gesellschaft sind: Wahrnehmen, Konzipieren und Erleben sind Bestandteile jeder sozialen Handlung. Lefebvre zeigt dies am Beispiel des Handels: Bevor es zum materiellen Warentausch kommen kann (physische Dimension), ist ein gedanklicher Austausch durch Worte und Zeichen im Sinne von Kommunikation notwendig (mentale Dimension). Zudem wird der Tauschprozess von einer affektiven und sozialen Ebene begleitet, dem Austausch von Motivationen und Emotionen (gelebte und erlebte Dimension) (SCHMID 2010: 317 f.). Grundsätzlicher ausgedrückt lässt sich auch sagen, dass die Gleichzeitigkeit und das Zusammenspiel von Körper, Geist und Seele das Wesen jedes Individuums bildet. Analog dazu wird auch der Raum auf diesen drei Ebenen durch die Gesellschaft produziert.

Die soziale Produktion des Raumes impliziert, dass der ursprüngliche physische Raum der Natur durch diesen Prozess verschwindet bzw. überprägt wird. Zwar erhält die Natur in modernen Gesellschaften dadurch auch einen symbolischen Wert und wird als wertvolle, schützenswerte Ressource und Quelle des Lebens betrachtet. Zugleich liefert sie jedoch das „Rohmaterial", aus dem die Produktivkräfte einer Gesellschaft ihren Raum formen. Dies impliziert wiederum, dass die jeweiligen Produktionsverhältnisse dieser Gesellschaft in der Produktion des Raumes enthalten sind; also die Art und Weise wie Arbeit, Konsum und soziales Zusammenleben organisiert sind und sich gegenseitig bedingen. Der soziale Raum einer Gesellschaft enthält neben diesem praktischen Aspekt auch symbolische Repräsentationen der sozialen Verhältnisse, die sich wiederum materiell im Raum ausdrücken, etwa in der Architektur der Städte. Komplex wirkt dabei zunächst die Unterscheidung in „öffentliche" und „private" Repräsentationen, deren Unterscheidung jedoch zentral ist, da sich in ihr auch gesellschaftliche Konflikte und Machtverhältnisse widerspiegeln (LEFEBVRE 2011: 30 ff.). Aus dieser theoretischen Betrachtung der Raumproduktion ergibt sich eine weitere konzeptionelle Triade:

Die *räumliche Praxis* bildet die gesellschaftliche Produktion und Reproduktion ab sowie spezifische Orte und materielle Gegebenheiten, die für eine gesellschaftliche Formation charakteristisch sind. Sie erhält dadurch die Produktionsweise dieser Gesellschaft aufrecht und erlaubt eine gewisse Kontinuität und Kohäsion von Gesellschaft und Raum. Entsprechende *Repräsentationen des Raumes* bilden die Produktionsverhältnisse, die gesellschaftliche Ordnung und das öffentliche Leben ab, in Form von

institutionalisiertem Wissen über den Raum sowie räumlichen Zeichen und Codes. Davon zu unterscheiden sind *Räume der Repräsentation*, die komplexere Symbole enthalten, welche mit der privaten Seite des Alltagslebens verknüpft sind und sich u.a. in der Kunst Ausdruck verleihen können (ebd.: 33).

Es ergeben sich nun also zwei Triaden räumlicher Begriffe:

- Der wahrgenommene Raum bzw. die *räumliche Praxis*,
- der konzipierte Raum bzw. die *Repräsentationen des Raumes*
- und der gelebte und erlebte Raum bzw. die *Räume der Repräsentation*[7]

(LEFEBVRE 2011: 33; vgl. MEYER 2007: 315).

„Diese doppelte Reihe von Begriffen kennzeichnet für Lefebvre die grundlegenden Aspekte, Momente oder Formanten der Produktion des Raumes", in der alle drei Prozesse vereint werden (SCHMID 2010: 207). Diese Begriffstriade stellt den essenziellen Kern von Lefebvres Theorie dar (STANEK 2011: 129; Abbildung 3).

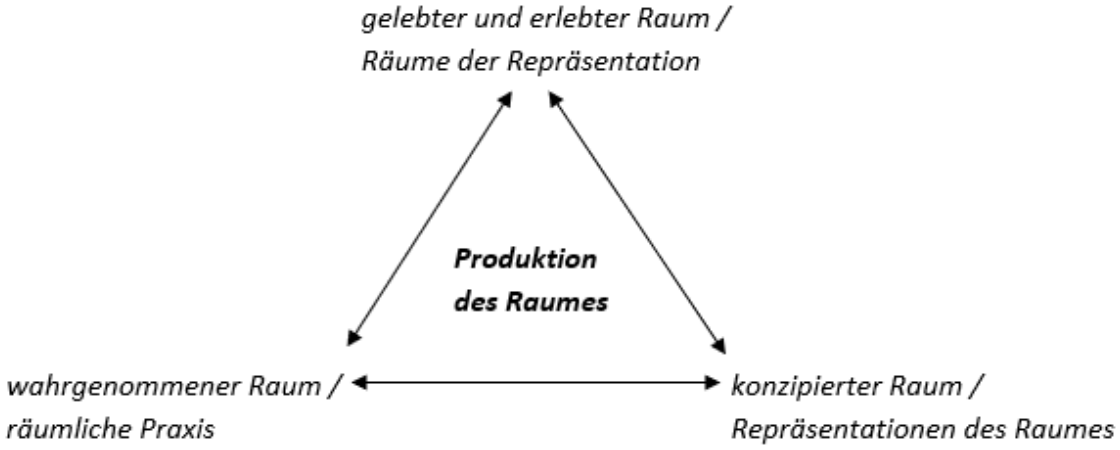


Abbildung 3: Die drei Dimensionen der Produktion des Raumes (eigener Entwurf)

Dabei geht es nicht um verschiedene Dinge im Raum, sondern um die Dimensionen der Produktion des Raumes (VOGELPOHL 2011: 238):

> „1. Die materielle Produktion, die eine räumliche Praxis und damit auch den wahrgenommenen Aspekt des Raumes *(espace perçu)* produziert.
>
> 2. Die Wissensproduktion, die eine Repräsentation des Raumes und somit einen konzipierten Raum *(espace conçu)* produziert.
>
> 3. Die Bedeutungsproduktion, die mit Räumen der Repräsentation verbunden ist und die einen erlebten oder gelebten Raum *(espace vécu)* produziert" (SCHMID 2010: 208, Hervorh. i.O.).

Entscheidend ist dabei, dass alle drei Produktionsprozesse parallel ablaufen, d.h. der Raum wird gleichzeitig wahrgenommen, konzipiert und erlebt. Diese Begriffe sollen nicht abstrakt bleiben, sondern etwas Konkretes erfassen (ebd.): *„The perceived-conceived-lived triad (in spatial terms: spatial practice, representations of space, representational spaces) loses all force if it is treated as an abstract ‚model'. If it cannot grasp the concrete […], then its import is severely limited"* (LEFEBVRE 2011: 40)[8]. Eine entsprechende Konkretisierung und weitere Erklärung der drei Raumdimensionen erfolgt in dieser Arbeit in den Kapiteln 5.1, 5.2 und 5.3.

Lefebvres Triade bereitet vielen Forschenden Schwierigkeiten bei der Interpretation und Anwendung, während sie zugleich darin übereinstimmen, dass sie den zentralen und originären Beitrag Lefebvres zur Raumtheorie darstellt (ENGELKE 2009: 98 f.), nämlich das Denken über einen Dualismus der

[7] Die hier übersetzten Begriffe *Räumliche Praxis, Repräsentationen des Raumes* und *Räume der Repräsentation* sind in dieser Arbeit fortan stets kursiv gesetzt, um sie als feststehende theoretische Begriffe nach LEFEBVRE (2011) zu kennzeichnen.

[8] „Die Triade des Wahrgenommenen-Konzipierten-Gelebten (in räumlichen Begriffen: räumliche Praxis, Repräsentationen des Raumes, Räume der Repräsentation) verliert jede Kraft, wenn sie als abstraktes ‚Modell' behandelt wird. Wenn sie das Konkrete nicht erfassen kann […], ist ihre Bedeutung stark eingeschränkt […]" (eigene Übersetzung).

Begriffe bzw. über dualistische Modelle hinaus (ebd.: 104). Zentral für das Verständnis ist, dass es sich nicht um drei eigene Räume handelt, sondern um drei dialektisch verbundene Dimensionen *eines* Prozesses. Dialektisch bedeutet dabei, dass diese drei Dimensionen stets aufeinander verweisen (SCHMID 2010: 311) und dass es Widersprüche und Wechselwirkungen zwischen ihnen gibt (ebd.: 322). „Lefebvre geht von einer widersprüchlichen Einheit der drei Momente der Produktion des Raumes aus" (ebd.: 321). Die Begriffspaare des Modells (vgl. Abbildung 3) weisen auf diese dialektischen Kategorien der Produktion des Raumes hin. Jede Dimension der Raumproduktion stellt dabei Ausgangs- und Endpunkt der Dialektik dar. Im Gegensatz zur „klassischen" Dialektik von Hegel oder Marx stehen sich hier nicht zwei Begriffe in einem Widerspruch gegenüber, der sich durch Synthese in einem dritten Begriff aufhebt, sondern drei Begriffe (LEFEBVRE 2011: 39). Diese wirken gleichsam und bilden so ein geschlossenes Dreieck. Jede Ecke dieses Dreiecks bildet dabei die Synthese der beiden anderen Ecken, da sie paarweise im Widerspruch zueinander stehen (SCHMID 2010: 321 f.), was gelegentlich auch als „Trialektik" bezeichnet wird (z.B. SOJA 1996: 71 f., ENGELKE 2009: 104). Die drei Dimensionen der Raumproduktion treten deshalb niemals einzeln, sondern immer gemeinsam und gleichzeitig auf. Sie sind keine separaten Räume oder alternativen Realitäten, sondern Eigenschaften einer einzigen Wirklichkeit, die sich in stetigem Fluss befindet (LEHTOVUORI 2010: 55).

2.4 Herausforderungen

„Lefebvre sagt von sich selber, er arbeite nicht sehr methodisch, er neige zum zwanglosen Improvisieren" (MEYER 2007: 309). Da überrascht es nicht, dass das Studium von Lefebvres Theorie eine Herausforderung darstellt und es mitunter schwierig ist, seine Texte eindeutig zu verstehen. Glücklicherweise steht der Autor dieser Arbeit damit nicht alleine da, sondern befindet sich mit prominenten Geographen wie Edward Soja, David Harvey und Derek Gregory in bester Gesellschaft (ohne sich mit diesen vergleichen zu wollen). SCHMID (2010) zeigt an deren Auseinandersetzungen mit den drei Dimensionen der Produktion des Raumes, wie es selbst bei exzellenten Theoretikern zu Missverständnissen bezüglich der hier von Lefebvre verwendeten Begriffe kommt (ebd.: 301-312). Die zentralen Begriffsbestimmungen des triadischen Modells (siehe 2.3) bleiben auch für ENGELKE (2009) vage und ungenau. Er bemerkt, dass Interpretierende von Lefebvres Triade sich häufig gegenseitig Fehlinterpretationen vorwerfen, ohne die Theorie selbst fruchtbar weiterzuentwickeln (ebd.: 99 f., so auch seine Kritik an SCHMID 2010). Lefebvres „wilde[s] Denken" wird zuweilen als Begriffschaos abgetan (RONNEBERGER & VOGELPOHL 2014: 254), auch SOJA (1996) bezeichnet den Text von Lefebvre als *„bewildering", „unruly", „perplexing", „meandering"* und *„anarchic"* (ebd.: 8), PIERCE & MARTIN (2015) empfinden ihn als *„sometimes frustatingly circular"* (ebd.: 1281). Während VOGELPOHL (2011) derlei Verwirrungen auf die Komplexität und Sprache von Lefebvres Werk zurückführt (ebd.: 234), lehnt ENGELKE (2009) es ab, die Verständnisschwierigkeiten beim Lesen auf Lefebvres Schreibstil zu schieben. Er sieht einen „funktionalen Sinn" in diesem Stil, nämlich dass „Art und Weise der Darstellung und Gegenstand der Darstellung sich einander bedingen" (ebd. 101).

SCHMID (2010) sieht ein weiteres Problem insbesondere bei angloamerikanischen postmodernen Ansätzen in der Geographie, die sich die Theorie der Raumproduktion obsessiv angeeignet und in eklektischer Manier mit unpassenden Ansätzen vermischt hätten (ebd.: 13). Laut PIERCE & MARTIN (2015) haben zahlreiche Forschende Lefebvres Theorie auf ein breites Spektrum intellektueller und politischer Fragen angewandt, ohne konsequent darauf zu achten, ob diese Projekte mit seiner zugrundeliegenden Ontologie des Raumes kompatibel sind (ebd.: 1280). SCHMID (2010) warnt entsprechend davor, die Theorie der Produktion des Raumes lediglich als „theoretische[n] Steinbruch" (ebd.: 332) für eigene

Konzepte zu verwenden, da die Missachtung ihres erkenntnistheoretischen Kontextes und Lefebvres wissenschaftstheoretischer Haltung zu „zahlreichen Verkürzungen und Missverständnissen“ (ebd.: 13) führe. Deshalb verweist die vorliegende Arbeit explizit, wenn auch knapp, auf die Basis von Lefebvres Erkenntnistheorie; nämlich die „deutsche Dialektik“ (Marx, Hegel, Nietzsche) sowie die französische Phänomenologie (Merleau-Ponty und Bachelard) (siehe 2.2).

ENGELKE (2009) vermisst hingegen bei deutschsprachigen Rezipienten von Lefebvres Theorie der Produktion des Raumes Ergebnisse im Sinne operationalisierbarer Konzepte (ebd.: 98 f.). So steht auch der Autor dieser Arbeit vor der Aufgabe, die Theorie der Produktion des Raumes für seine empirische Forschung nutzbar zu machen. Die Herausforderung dabei besteht hauptsächlich im Fehlen von Hinweisen in Lefebvres Text auf ein Forschungsdesign, dass seiner ontologischen Komplexität gerecht wird (vgl. PIERCE & MARTIN 2015: 1286). Zentral für Lefebvre selbst ist die Frage, was den Raum inhaltlich und materiell im Wesentlichen eigentlich ausmacht, um dieses Raumwissen für eine städtepolitische Praxis zu nutzen. Sein Ziel ist es, sich in einem ontologischen Sinne festzulegen, was Raum *ist* – nicht dagegen, auf welchem Weg dieser Raum zu verstehen oder untersuchen sei. Solche erkenntnistheoretischen Fragen verbannt er in den abstrahierenden Bereich des Mentalen (ebd.: 1283 ff.).

LEFEBVRE (2011) äußert sich in *„The Production of Space“* mehrfach explizit skeptisch, kritisch, ja sogar feindselig gegenüber der Epistemologie (ebd.: 8 f., 90 f., 133 ff.). Zwar erkennt er die Notwendigkeit einer methodologischen Vereinfachung zur Erforschung der allzu komplexen Realität an, warnt zugleich aber davor, diese in einen Reduktionismus umschlagen zu lassen, der die Wissenschaft in den Dienst einer „Ideologie“ stellt (ebd.: 105 f.). Im Namen der Epistemologie als „Wissenschaft über Wissenschaft“ (ebd.: 106) werde ein vermeintlich absolutes Wissen produziert, das ein politisches Werkzeug unter dem Deckmantel der Wissenschaftlichkeit darstellt. Diese Gefahr sieht Lefebvre in jeder wissenschaftlichen Methode, die vereinfachende Darstellungen der Wirklichkeit hervorbringt. Indem etwa Modelle zur Erklärung von Stadt oder Gesellschaft entwickelt werden, werde der soziale Raum auf seine mentale Abstraktion reduziert. Indem solche *Repräsentationen des Raumes* auf eine bestimmte *räumliche Praxis* abzielen (vgl. 2.3), könnten sie dazu dienen, einen politischen Willen zu legitimieren und umzusetzen. LEFEBVRE (2011) nennt hier konkret die Raumplanung und Architektur als Beispiele (ebd.: 106 f.).

Prinzipiell praktiziert jedoch jede wissenschaftliche Disziplin notwendigerweise eine solche Reduktion des sozialen Raumes auf eine Abstraktion, die ihrem jeweiligen Erkenntnisinteresse entspricht. Indem sie einen Forschungsgegenstand definiert, wird der Raum zur Untersuchungseinheit abstrahiert. Dabei wird er segmentiert und neu arrangiert. Ausgewählte, im Raum enthaltene Dinge werden spezifisch beschrieben und systematisch klassifiziert. Schließlich werden Aussagen über die Realität bzw. den Raum getroffen, die einen Wahrheitsanspruch haben, da sie das Label der Wissenschaft tragen, obwohl sie den Raum nie in seiner Ganzheitlichkeit im Sinne Lefebvres erfassen können. Seine Theorie des Raumes verläuft gewissermaßen quer zu den fachlichen Grenzen praktischer Wissenschaften, die auf den allumfassenden Anspruch einer holistischen Raumtheorie nur mit einem zwangsläufig reduktionistisch wirkenden Konzept antworten können, das ihrer jeweiligen Methodologie entspricht (vgl. LEFEBVRE 2011: 107 f.). Passend dazu konstatiert SCHMID (2010), dass es unmöglich sei, „die Theorie in ihrer Gesamtheit zu erfassen und anzuwenden“ (ebd.: 332). Er plädiert jedoch dafür, Lefebvres Werk als Anhaltspunkt für eine eigene offene Analyse und kreative Konstruktion von Theorie zu nutzen, „im Sinne der von Lefebvre selbst so geschätzten Mäeutik“ (ebd.).

Wie bereits geklärt wurde, ist dabei nicht die Analyse des Raumes selbst zielführend, sondern die Analyse der aktiven Produktionsprozesse, d.h. nicht die Anordnung materieller Objekte und Artefakte,

sondern das *In-Beziehung-Setzen* dieser „Objekte“ auf der praktischen, mentalen und symbolischen Ebene (SCHMID 2010: 321). Für den Prozess der Raumproduktion ist dabei entscheidend, dass alle drei Dimensionen der Triade sich wechselseitig konstituieren und dabei gleichzeitig ablaufen. Wie kann ein so verstandener Raum jedoch in seiner Gänze zugänglich gemacht werden? Lefebvre nennt mehrmals die Geschichte des Raumes als Möglichkeit, umgeht dabei aber die Frage nach einer Operationalisierung seiner Raumdimensionen (PIERCE & MARTIN 2015: 1286). Die dreidimensionale Dialektik der sozialen Wirklichkeit bildet für SCHMID (2010) den zentralen erkenntnistheoretischen Schlüssel: Wahrnehmung, Denken und Erleben können nur gemeinsam eine soziale Wirklichkeit konstituieren, die außerhalb der Abstraktion existiert (ebd.: 307, 310). Die Dialektik zwischen den drei Begriffen stellt damit den zentralen Zugang zur Anwendung der Theorie dar (VOGELPOHL 2011: 234): In der Widersprüchlichkeit ihrer Elemente liegt die Dialektik der Produktion des Raumes (vgl. Abbildung 4).

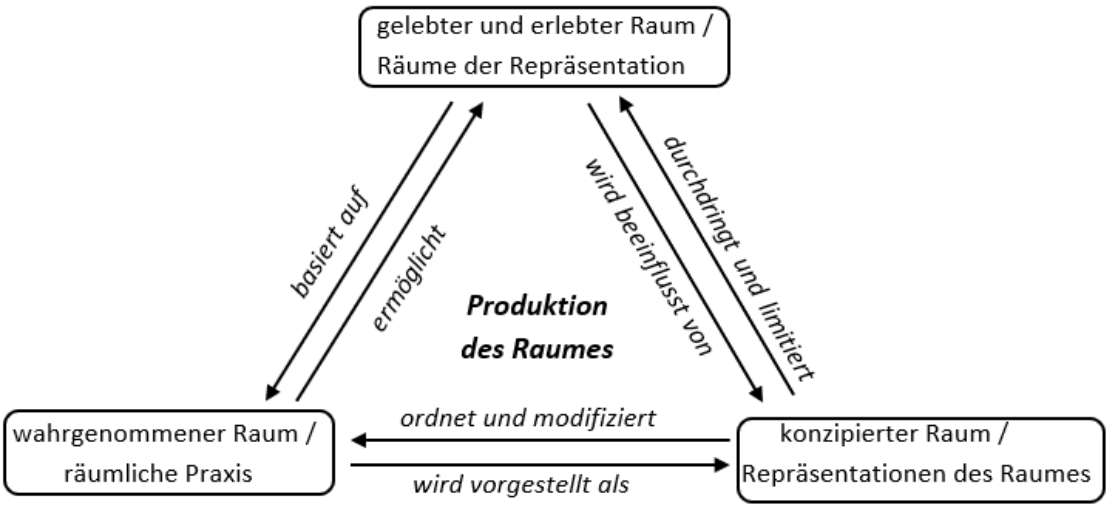


Abbildung 4: Die dreifache Dialektik der Raumdimensionen (eigener Entwurf)

Der erste Widerspruch besteht zwischen der sinnlichen Wahrnehmung und der gedanklichen Konzeption, also der Wechselwirkung zwischen der materiellen Anordnung der Objekte im Raum und der Vorstellung von dieser Ordnung. Die *räumliche Praxis* stellt die materielle Grundlage der *Repräsentationen des Raumes* dar, wird jedoch gleichzeitig von diesen beherrscht und modifiziert, wie das Beispiel eines städtebaulichen Plans verdeutlicht. Der zweite Widerspruch liegt in der Dialektik von Sprache und Bedeutung. Durch Sprache werden Bedeutungen ausgedrückt und gleichzeitig beeinflusst. Dies erschwert eine klare Differenzierung von konzipiertem Raum und erlebtem Raum. Denn die Konzeptionen der *Repräsentationen des Raumes* enthalten immer auch Konnotationen, die über die Bedeutung des Bezeichneten hinausgehen und somit ein Erleben evozieren. Die *Räume der Repräsentation* sind somit durchdrungen von Codes der *Repräsentationen des Raumes*, die in einem gesellschaftlichen Kontext einen Rahmen für symbolische Zuschreibungen vorgeben oder bestimmte Interpretationen nahelegen. Der dritte Widerspruch resultiert aus der Beziehung von gelebter Erfahrung und sinnlicher Wahrnehmung, die darin besteht, dass ohne Wahrnehmen kein Erleben möglich ist. Die Symbolik der *Räume der Repräsentation* basiert auf der Materialität des wahrgenommenen Raumes und lässt sich damit nicht von der *räumlichen Praxis* isolieren, die ihrerseits vom Erleben dieser Materialität geprägt ist (SCHMID 2010: 322 f.). Wie diese Ausführungen erneut deutlich machen, beeinflussen die drei Dimensionen der Raumproduktion sich stets wechselseitig, weshalb es wenig zielführend ist, ausschließlich eine Dimension für sich zu betrachten.

Auch wenn Repräsentationen in Form von Konzepten und Symbolen zentrale Elemente der Raumproduktion sind, ist Lefebvres ontologische Haltung explizit materialistisch. Gesellschaftlich relevant ist für ihn das, was konkrete Spuren im Raum hinterlässt. Auf dieser Weise wird seine Raumanalyse zur Gesellschaftsanalyse:

> *„The study of space offers an answer according to which the social relations of production have a social existance to the extent that they have a spatial existance; they project themselves into a space, becoming inscribed there, and in the process producing that space itself. Failing this, these relations would remain in the realm of ‚pure' abstraction"* (LEFEBVRE 2011: 129)[9].

Diese Haltung kann als Grundlage einer methodischen Umsetzung genutzt werden. Der Ausgangspunkt ist stets der physisch-materielle Raum: *„The fields we are concerned with are, first, the* physical *[…]; secondly, the* mental *[…]*; *and, thirdly, the* social" (ebd.: 11, Hervorh. i.O.)[10].

2.5 Wege zur Operationalisierung

Es gilt nun, die Aspekte zusammenzuführen, die für eine empirische Anwendung der Theorie der Produktion des Raumes als zentral gelten können und dabei gewisse Fallstricke zu umgehen. Der soziale Raum kann anhand der drei Dimensionen der Raumproduktion erforscht werden: Kollektive Handlungen, die auf der materiellen Morphologie des Raumes basieren, sich z.B. auf die gebaute Umwelt beziehen, werden als *räumliche Praxis* bezeichnet. Diese Praxis wird durch gedankliche Abstraktion als ein Ganzes gefasst, sprachlich als Raum definiert und abgegrenzt, und bildet so eine *Repräsentation des Raumes*, die als Ordnungsschema fungiert und Orientierung ermöglicht, aber dabei zugleich Regeln festlegt und so die Praxis mitbestimmt. Diese Ordnung, die sie auf das physische Terrain projiziert, wird nun selbst als Träger von Bedeutungen analysiert, als *Räume der Repräsentation* (SCHMID 2010: 319). Durch sie bekommt der materielle Raum eine Symbolik, „die gesellschaftliche Normen, Werte und Erfahrungen beinhaltet und evoziert" (ebd.: 320). LEHTOVUORI (2010) bezeichnet die drei Raumdimensionen explizit als Werkzeuge der Analyse und Intervention (ebd.: 55), betont gleichsam die Schwierigkeit ihrer Operationalisierung und macht dazu verschiedene konkrete Vorschläge, die strukturalistischer, semiotischer und experimenteller Natur sind (ebd.: 58-73).

Der Blick in die Literatur zeigt, dass die methodische Umsetzung der Theorie sehr vielfältig ist und je nach Fragestellung angepasst werden muss. VOGELPOHL (2011) betont, dass die Raumdimensionen separat berücksichtigt werden müssen, jedoch mit dem Ziel, die Beziehungen zwischen ihnen zu analysieren, um gesellschaftliche Konflikte deutlich zu machen (ebd.: 240). Äquivalent zur starken Betonung der Dialektik bei Lefebvre müssen auch die Untersuchungsgegenstände dialektisch begriffen werden (RONNEBERGER & VOGELPOHL 2014: 261). So sind etwa Widersprüche zwischen dem konzipierten und dem gelebten Raum, die sich im Wiederstreit zwischen Herrschaft und Aneignung über den Raum ausdrücken, zentral für die Analyse sozialer Konflikte (WAPSHOTT & MALLETT 2011: 72).

Klar geworden ist zudem die entscheidende Rolle der Zeit: „Ausgehend von beobachteten Verhältnissen werden […] deren historische Bedingungen analysiert, um von da aus Möglichkeiten zu erkennen" (VOGELPOHL 2011: 240). Dieses Vorgehen bezeichnet Lefebvre als regressiv-progressive Methode. Die Analyse beginnt also im physisch-materiellen Raum der Gegenwart, erforscht die historischen Gegebenheiten seiner Entstehung (z.B. die Hintergründe seiner Konzeption) und fragt schließlich nach

[9] „Die Raumforschung bietet eine Antwort, wonach die sozialen Produktionsverhältnisse gesellschaftlich existent sind, sofern sie eine räumliche Existenz haben; sie projizieren sich in einen Raum, schreiben sich dort ein und produzieren dabei diesen Raum selbst. Andernfalls blieben diese Verhältnisse im Bereich der ‚reinen' Abstraktion" (eigene Übersetzung).

[10] „Die Felder, mit denen wir uns befassen sind, erstens, das *Physische* [...]; zweitens, das *Mentale* [...]; und, drittens, das *Soziale*" (eigene Übersetzung).

Möglichkeiten (z.B. in Form von Wünschen und Vorstellungen), die noch in der Zukunft liegen (RONNEBERGER & VOGELPOHL 2014: 261). Dinge, die im Raum lokalisiert sind, sowie Diskurse über den Raum werden als partielle Produkte betrachtet, die als Hinweise und Zeugen des Prozesses der Raumproduktion dienen. Da Lefebvre den Raum prinzipiell ähnlich betrachtet wie Marx die Ökonomie, werden nicht diese Produkte als Resultate der Produktionsweise analysiert, sondern der Produktions*prozess* an sich. Indem sie die Perspektive vom Objekt zum Prozess lenkt, bildet die Analyse der Raumproduktion einen Zugang zu den in der Produktion des Raumes enthaltenen sozialen Verhältnissen (SCHMID 2010: 204).

Diese Analyse ist notwendigerweise abstrakt; entscheidend ist, dass sie eine wissenschaftliche Abstraktion ist, die auf etwas Konkretes abzielt: *„a ‚concrete abstraction', the main philosophical category by which Lefebvre's multifaceted research of social space was gathered into a theory"* (STANEK 2011: 132; vgl. 2.1). Der Analyse voraus geht der gewissermaßen umgekehrte Prozess, nämlich die Konkretisierung des Abstrakten im Sinne einer Operationalisierung der theoretischen Begriffe. Den Kern der Theorie bildet der beschriebene dreistufige Produktionsprozess (siehe S. 12). So lässt sich die Produktion des Raumes auch konkreter als ein Konzept der Analyse dieser drei miteinander verknüpften Prozesse, die sich wechselseitig bedingen, zusammenfassen: Die gesellschaftlich notwendige materielle Produktion von Gütern, die Produktion von Wissen, die den Arbeitsprozess durchdringt und so materiell wirksam wird, und die schöpferisch freie Produktion von Bedeutungen (SCHMID 2010: 207; vgl. Abbildung 5). Diese drei Dimensionen sind gleichwertig und gleichzeitig, d.h. es darf keine Privilegierung eines Aspekts vorgenommen werden. Eine unterschiedliche Gewichtung kann sich bei der Untersuchung ausgewählter Räume zu einem gegebenen Zeitpunkt in einer spezifischen Gesellschaft jedoch ergeben (SCHMID 2010: 321).

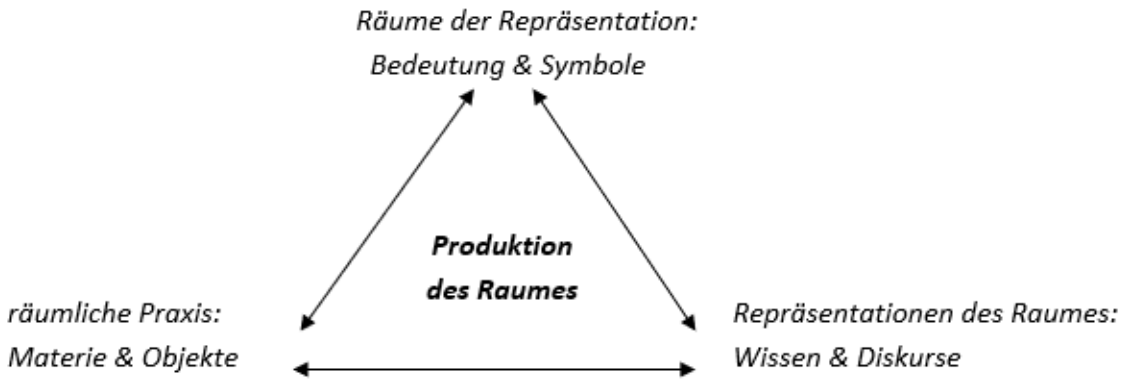


Abbildung 5: Konkrete Produkte der drei Raumdimensionen (eigener Entwurf)

Die Tatsache, dass Lefebvre keinen epistemologischen Standpunkt vorgibt, von dem aus der soziale Raum erforscht werden könnte, führt dazu, dass viele Studien nur eine Raumdimension aus Lefebvres Triade operationalisieren (PIERCE & MARTIN 2015: 1285). Dabei entsteht der Eindruck, dass häufig diskursive Wissensbestände und Bilder, die auf der Ebene des konzipierten Raumes als *Repräsentationen des Raumes* entstehen, als Untersuchungsgegenstand herangezogen werden (z.B. MCCANN 1999, JONES & POPKE 2010, DÖRFLER 2011, CHARNOCK & RIBERA-FUMAZ 2011). Diese Raumdimension wird primär durch Texte kommuniziert und ist damit empirisch relativ leicht zugänglich und ergiebig (WAPSHOTT & MALLETT 2011: 67). Dies birgt jedoch das Risiko, die anderen Raumdimensionen zu vernachlässigen (ebd.: 72). Zwar kann die Analyse von Planungsdokumenten Aufschluss über politische Entwicklungsziele und die ökonomische Einflussnahme auf bestimmte Räume geben (VOGELPOHL 2011: 240), und unter Umständen lässt der konzipierte Raum auch Rückschlüsse auf die anderen beiden Dimensionen zu (vgl. DÖRFLER 2011: 100 ff.). Seine ganze Widersprüchlichkeit offenbart sich jedoch erst in der Konfrontation mit

dem gelebten Raum (LEFEBVRE 2011: 165). Entsprechend begrenzt ist die Aussagekraft von Analysen, die sich lediglich auf *Repräsentationen des Raumes* beziehen (WAPSHOTT & MALLETT 2011: 75).

2.6 Von *Space* zu *Place*

Um das oben beschriebene Dilemma der Operationalisierung aufzulösen, plädieren PIERCE & MARTIN (2015) für eine Integration des *Place*-Konzepts in Lefebvres Theorie. Der Begriff *Place* hat sich in unterschiedlichsten Teildisziplinen der Humangeographie durchgesetzt, auch wenn diese verschiedenen theoretischen Strömungen angehören und abweichende Raumkonzepte anwenden (ebd.: 1287). Nach JOHNSTON (1991) beinhaltet der Begriff ein breites Verständnis von Raum als Ursache und Produkt von Handlungen und stellt ein zentrales Konzept geographischer Forschung dar: "Place *is central to geography*" (ebd.: 253, Hervorh. i.O.).

Im „SAGE Handbook of Geographical Knowledge" findet sich folgende Definition:

> *"In the simplest sense place refers to either a location somewhere or to the occupation of that location. […] Sometimes this distinction is pushed further to separate the physical place from the phenomenal space in which the place is located. Thus place becomes a particular or lived space. […] Place is specific and location (or space) is general. These definitions are largely uncontroversial"* (AGNEW 2011: 318 f.).

Die Formulierung *„lived space"* verweist auf einen gelebten Raum, wie er in Lefebvres Theorie vorkommt (vgl. 2.3). Für BELINA (2013) zeichnen sich *Places* dadurch aus, dass Menschen ihnen aufgrund ihrer Erfahrung individuelle Bedeutungen zuschreiben. Er beschreibt diese als konkrete „Orte" (ebd. 108), „als eine einzigartige Entität, ein ‚spezielles Ensemble'; [mit] Geschichte und Bedeutung" (TUAN 1974: 213, zit. n. BELINA 2013: 109). Die Lehrbuchdefinition von FREYTAG (2014) setzt die Begriffe *Place* und Ort quasi gleich:

> „*Place* steht […] für ein *ganzheitliches, phänomenologisch geprägtes Verständnis von Raum,* das neben der *materiellen* Dimension von *Orten* auch deren Wahrnehmung, die *symbolischen* Bedeutungen und die Aufenthaltsqualitäten beinhaltet. […] Solche Eigenschaften ergeben sich aus einem fortwährenden *Prozess der Produktion* und der Reproduktion ortsbezogener Bedeutungen" (ebd.: 16, Hervorh. M.O.).

Diese Definition weist bereits Parallelen zu Lefebvres Raumverständnis auf. Dennoch sind Raum und Ort nicht als austauschbare Begriffe zu betrachten, es besteht vielmehr eine gewisse Hierarchie zwischen ihnen. In *„The Production of Space"* spielt der Begriff *Place* quasi keine Rolle, bis LEFEBVRE (2011) an einer Stelle plötzlich *Space* als *„places or sets of places"* (ebd.: 132) bezeichnet.

Für eine fundierte theoretische Verknüpfung von Raum *(Space)* und Ort *(Place)*, bieten sich die Überlegungen von MASSEY (2005) an: Sie versteht Orte als Kollektionen der Geschichte des Raumes und als spezifische Artikulationen der machtvollen Prozesse, die den Raum formen. Die Spezifität eines Ortes ist das Produkt der Schnittpunkte von parallel ablaufenden Prozessen, die den übergeordneten Gesamtraum produzieren. Orte sind Ereignispunkte, in denen bestimmte räumliche und zeitliche Gegebenheiten zusammentreffen. Als spezifische Konstellationen bilden sie einen Ausschnitt der weitläufigeren Topographie des Raumes bzw. einen zeitlichen Moment im fortlaufenden Prozess seiner Produktion ab. Auf diese Weise bieten sie einen Zugang zur Produktion des Raumes (ebd.: 130 f.).

Diese „Gleichzeitigkeit der Ungleichzeitigkeit" (SCHLÖGEL 2003: 10) an Orten ermöglicht eine räumliche Hermeneutik des Historischen, denn das Nacheinander historischer Ereignisse stellt sich an Orten als ein Nebeneinander im Raum dar. Indem auf diese Weise menschliches Handeln, die Zeit und Orte zusammengedacht werden, werden letztere zu Schauplätzen der Geschichte, *ergo*: „Im Raume lesen wir die Zeit" (ebd.). Exemplarisch zeigt auch HEßLER (2007), wie Orte einen Zugang zur Geschichte einer Gesellschaft bieten: Anhand von drei bairischen Städten bzw. Stadtteilen rekonstruiert sie die historische Entwicklung dieser Orte, deren Geschichte von Stadtplanung, Lokalpolitik, Unternehmen und den

Bewohner*innen mitgeschrieben wurde (ebd.: 321) – oder um mit Lefebvre zu sprechen: Sie zeigt, wie diese urbanen Räume über die Zeit von der Gesellschaft produziert werden.

VOGELPOHL (2014) wendet das *Place*-Konzept direkt auf die Quartiersforschung an. Obwohl sie in ihrer theoretischen Konzeption (ebd.: 61-66) nicht direkt auf Lefebvre verweist, sind deutliche Schnittmengen zwischen seiner Raumtheorie und ihrem Verständnis von *Place* zu erkennen: Demnach können die relevanten Aspekte von *Places* „[e]ntlang von drei räumlichen Dimensionen" (ebd.: 62) analysiert werden, der symbolischen, sozialen und physischen Dimension (vgl. Abbildung 6).

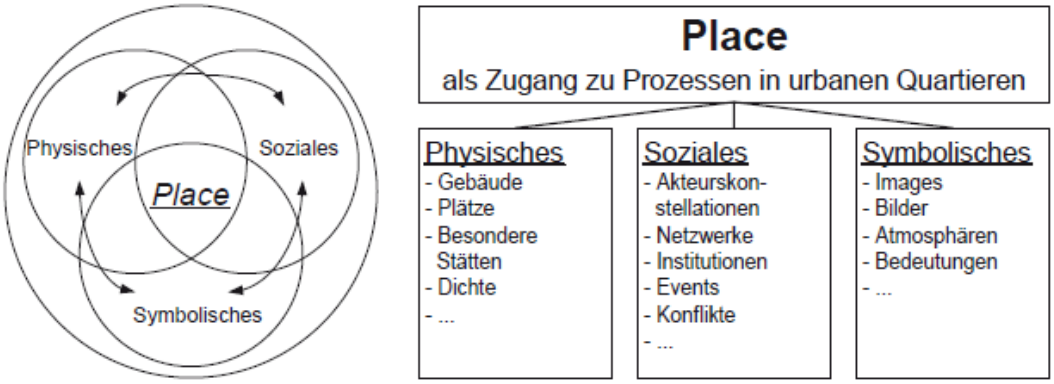


Abbildung 6: Drei räumliche Dimensionen von Place und ein analytischer Zugang (VOGELPOHL 2014: 65)

Das Symbolische beinhaltet sowohl individuelle Vorstellungen und Erlebnisse als auch Images und Diskurse als „gezielt artikulierte Repräsentationen" (ebd.: 63). Hier fließen also Elemente des gelebten und konzipierten Raumes zusammen, die „grundsätzlich die extreme Symbolkraft von *Places* beton[en]" (ebd.). In der sozialen Dimension stoßen diese Felder aufeinander, hier kommen „Akteurskonstellationen, politische Auseinandersetzungen" und „soziale Konflikte um Inklusionen und Exklusion, um Deutungshoheit, um Nutzungen der Orte o.Ä." (ebd.: 64) zum Tragen. Die materiellen Eigenschaften eines Standorts finden sich schließlich in der physischen Dimension von *Places*, die neben der Materialität auch die Funktion der Räume als Ergebnis sozialer (Aus)Handlungen beinhaltet. Die gebaute Umwelt mit ihren Spuren der Nutzung und Aneignung wird „als Spiegel sozialer und symbolischer Strukturen betrachtet" (ebd.). Die jeweiligen drei Dimensionen von *Place* und *Space* lassen sich zwar nicht eins zu eins übersetzen. Entscheidend ist jedoch, dass vergleichbare Aspekte als zentral für die Produktion von Ort und Raum gesehen werden und die Wechselwirkungen der einzelnen Ebenen im Sinne der lefebvreschen Dialektik stets den Kern der Analyse bilden: „Die Thematisierung zwischen den Dimensionen und die Kontextualisierung räumlicher Einheiten sind das Ziel des Konzepts" (ebd.: 65). Die Betrachtung der Zeit knüpft dabei an Ausführungen von MASSEY (2005) (s.o.) an. Orte weisen demnach eine historische Pfadabhängigkeit auf, da an ihnen unterschiedliche Zeitstränge zusammenlaufen und in der gegenwärtigen räumlichen Struktur des Ortes kumulieren. Auf dieser zeitlichen Ebene lassen sich die Wechselwirkungen zwischen den räumlichen Dimensionen am deutlichsten aufzeigen; etwa indem das gegenwärtige subjektive Erleben der gebauten Umwelt an einem Ort vor dem Hintergrund seiner pfadabhängigen Entstehung in einem vergangenen gesellschaftlichen Kontext analysiert wird (vgl. VOGELPOHL 2014: 62).

Das Verständnis von *Place* als eine Zusammenstellung verschiedenster Elemente, die in etwas Neuem konvergieren, das einerseits kollektiv produziert, andererseits individuell erlebt und interpretiert wird, zeichnet die ontologische Hybridität des Konzepts aus. PIERCE & MARTIN (2015) verweisen in diesem Zusammenhang auf den *ontological turn*, wonach ein Gegenstand ontologisch mehrdeutig sein kann, also zu etwas anderem wird, wenn er auf andere Weise betrachtet und untersucht wird (ebd.:

1288). Die holistische Komplexität des Raumes zeichnet sich bei Lefebvre ebenfalls dadurch aus, dass er nicht *ein* „Ding" ist, sondern eine dialektische, symbolisch vielfältige, komplexe Kombination *vieler* Aspekte (WAPSHOTT & MALLETT 2011: 67; vgl. LEFEBVRE 2011: 37). „Dass Raum relational produziert wird, ist seit Lefebvre […] eine gängige Erkenntnis, die das räumliche Denken seit den 1970er Jahren verändert hat" (STÖBER & KALANDIDES 2009: 234). Insofern gleicht der lefebvresche *Space* in seiner relationalen Ontologie dem relationalen Konzept des *Place* (vgl. KINKAID 2020: 174 f.).

2.7 Orte in der Stadt als Zugänge zur Raumproduktion

Eine relationale Perspektive nimmt mithilfe des Konzepts *Place* keinen ganzheitlichen Raum – wie Lefebvre ihn theoretisch formuliert – als Forschungsgegenstand in den Fokus, sondern notwendigerweise lediglich einzelne Komponenten unvollständiger und temporärer räumlicher Settings, die letztlich jedoch stabile Orte im Raum bilden (PIERCE & MARTIN 2015: 1294). Der Ort als Forschungsgegenstand bietet so einen Zugang zum Raum, welcher nach Lefebvres holistischem Verständnis nie zur Gänze erfasst werden kann. Die maßstäbliche Größe des Untersuchungsortes variiert dabei je nach Fragestellung. Für Analysen auf Quartiersebene bietet sich folglich ein lokaler Maßstab an (VOGELPOHL 2014: 62).

Der relationale Ort bzw. *Place* als Analysekategorie erfordert schon von sich aus eine Integration unterschiedlicher Perspektiven. Wie der polyvalente Raum bei Lefebvre (vgl. 2.1) sind auch *Places* von sich aus *mehr*deutig und können nicht durch *einen* epistemologischen Ansatz vollständig verstanden werden, sondern immer nur teilweise durch jeweils unterschiedliche Blickwinkel. So können z.B. weder die politischen Hintergründe der städtebaulichen Konzeption eines Orts, noch die Materialität der Gebäude an diesem Ort, noch das individuelle Erleben dieser gebauten Umwelt vor Ort mit ein und derselben Methode erforscht werden (vgl. PIERCE & MARTIN 2015: 1289.). Forschungspraktisch verlangt ein *Place*-orientierter Ansatz also nach einem Methodenmix, der den Untersuchungsgegenstand auf sehr verschiedene Weisen beleuchtet, wobei Forschende sich notwendigerweise auf bestimmte Aspekte mehr fokussieren müssen als auf andere (ebd.: 1293). Eine Betrachtung der Produktion des Raumes aus relationaler Perspektive schließt das Verständnis mit ein, dass dieser Prozess niemals zur Gänze erfasst und verstanden werden kann, da jeder epistemologische Ansatz und die damit verbundenen Methoden andere Aspekte der Raumproduktion zutage fördern. Jeder Aspekt ist dabei nur ein Teil des Ganzen, die zunächst einzeln methodisch untersucht und abschließend wieder zusammengeführt werden müssen. Die Geographie als interdisziplinäre Disziplin bietet dazu zahlreiche Möglichkeiten (ebd.: 1295).

SCHMID (2010) ermutigt dazu, die Theorie der Produktion des Raumes empirisch anzuwenden. Sämtliche Bereiche der Gesellschaft kämen dafür in Frage, als naheliegend nennt er zuerst die Stadt- und Regionalforschung (ebd.: 332 f.). Das ist wenig verwunderlich, stellt doch die Stadt für Lefebvre zugleich Basis und Ergebnis sozialer Aushandlungsprozesse dar. Das *Place*-Konzept setzt dabei die räumliche Ebene des Lokalen ins Verhältnis zu anderen Maßstabsebenen, beispielsweise Stadtquartiere „als konkrete Orte in Relation zur Gesamtstadt, zu Prozessen der Globalisierung oder auch zu Aktionsräumen einzelner Individuen" (VOGELPOHL 2014: 61). Auch gesamtgesellschaftliche Entwicklungen, die oft abstrakt durch „große Theorien" wie den Wandel zur Postmoderne beschrieben werden (vgl. 3.2), können so im Lokalen konkret veranschaulicht werden (HEßLER 2007: 13).

Dieser Zusammenhang unterschiedlicher Maßstabsebenen findet sich auch in Lefebvres Verständnis des urbanen Raumes und wird im Folgenden an seine Theorie zurückgekoppelt: Der Raum als übergeordnete Kategorie der sozialen Wirklichkeit weist demnach drei Ebenen auf: Alltag, Stadt und Staat.

Die Stadt stellt für Lefebvre die „mittlere Ebene“ der gesellschaftlichen Realität dar, die Alltag und Staat verbindet und zwischen ihnen vermittelt. Der Begriff der Produktion des Raumes erreicht seine volle Bedeutung erst in der Analyse dieser drei miteinander verbundenen Bereiche (SCHMID 2010: 323 f.). Als Verknüpfungspunkt zwischen der „globalen Ebene“ (G) von Staat, Wissen und Ideologie und der „privaten Ebene“ (P) des subjektiven Alltagslebens kommt der städtischen Ebene dabei eine zentrale Rolle zu, denn sie enthält Elemente der ihr übergeordneten und untergeordneten Ebenen: Von oben wird eine *konzipierte* Ordnung *(*als *Repräsentation des Raumes)* auf die Stadt projiziert und manifestiert sich in ihr *(*als *räumliche Praxis)*, beispielsweise in Form städtebaulicher Projekte. Hier wird sie praktisch *wahrnehmbar* und damit auch subjektiv *erlebbar (*als *Räume der Repräsentation).* Andererseits umfasst die Stadt auch das Privatleben (z.B. im Wohnen) auf der unteren Ebene, was sie zum Ort des gesellschaftlichen Zusammentreffens macht. Auf der urbanen Ebene wird so die „ferne Ordnung“ von Staates und Ökonomie der „nahen Ordnung“ der Nachbarschaft auferlegt: Das Alltagsleben der unteren Ebene schlägt sich ebenfalls auf dieser mittleren Ebene (M) nieder, wo es durch Institutionen der oberen Ebene reglementiert wird (ebd.: 165; Abbildung 7).

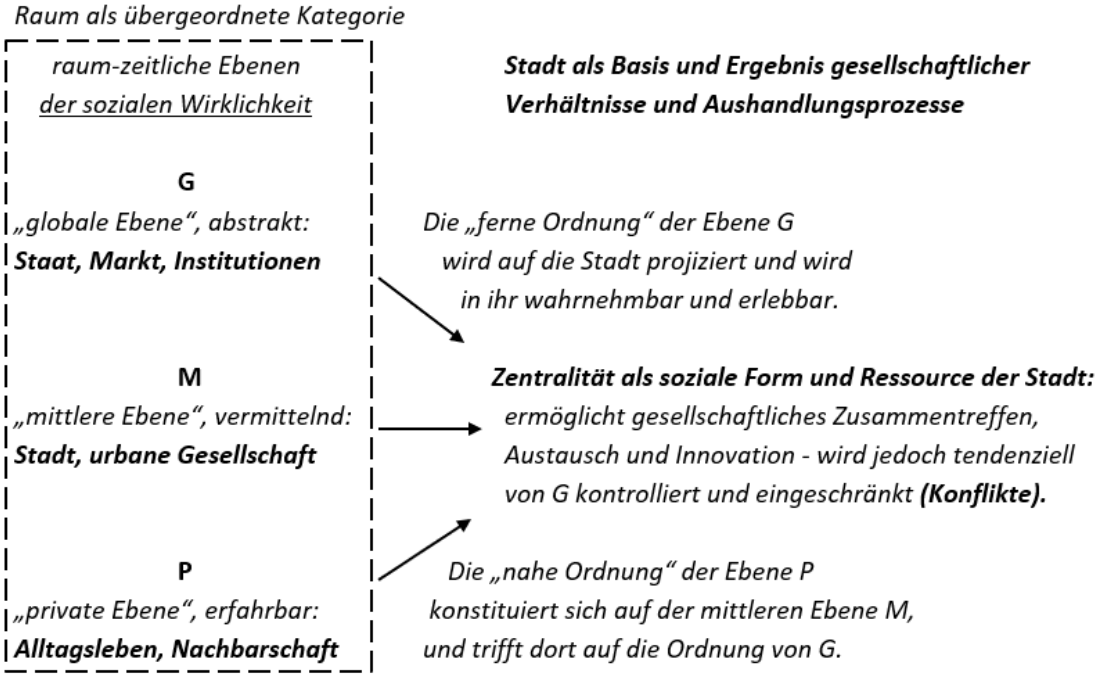


Abbildung 7: Die Stadt als Analyserahmen von Alltag, urbaner Gesellschaft und Staat (eigener Entwurf nach Ausführungen von SCHMID 2010: 162 ff., 190 f., 323 f.)

LEFEBVRE (2011) hat seinerzeit gezeigt, wie der Städtebau der fordistischen Ära mittels einer Ideologie ökonomischer Rationalität dazu neigte, diese mittlere urbane Ebene tendenziell aufzulösen. Indem das private Alltagsleben zunehmend durch Institutionen der globalen Ebene bestimmt wurde, ging die Zentralität als spezifische Qualität des Städtischen zusehends verloren (ebd.: 269, 272; vgl. 3.1). Im Übergang zur gegenwärtigen „nachfordistischen“ Raumproduktion erlebte diese Zentralität jedoch eine Renaissance, insbesondere in den Innenstädten (SCHMID 2006: 164; siehe 3.5). Die Stadt ist dabei nach wie vor ein Produkt, das auf den drei Dimensionen der Raumproduktion hergestellt wird (SCHMID 2010: 327). Sie ist das Ergebnis raumproduzierender Prozesse, die wiederum auf drei hierarchisch angeordneten Ebenen (G, M und P) lokalisiert sind (ebd.: 168 f.). Der Raum stellt dabei eine übergeordnete Kategorie dar, die diese Ebenen umfasst und abbildet (ebd.: 191; vgl. Abbildung 7).

Um zu verstehen, wie „Stadt“ konstituiert bzw. produziert wird, muss Stadt als Raum begriffen werden. Produktion des Raumes heißt bei Lefebvre auch immer Produktion der Stadt bzw.

Stadtentwicklung, denn er bezieht seine Theorie stets auf den historischen Prozess der globalen Verstädterung und eine urbane Gesellschaft (siehe Kapitel 3). Aus diesem Grund sollte *„La production de l'espace"* zunächst auch *„Théorie de l'espace urbain"* heißen (SCHMID 2010: 191).

Die Stadt kann also als zentraler Anwendungsgegenstand der Theorie der Produktion des Raumes gelten. Indem Orte in der Stadt im Sinne von *Places* als Zugangspunkte zur Produktion des urbanen Raumes gefasst werden, wird das ontologisch holistische Raumkonzept Lefebvres methodologisch handhabbar, wenn auch nicht gänzlich erfassbar (2.6). Bestimmte Orte geben jedoch Auskunft über stadtraumproduzierende Prozesse, die mit unterschiedlichen Methoden erforscht werden können. Die Analyse der Raumproduktion soll schließlich zur Erklärung sozialer Verhältnisse und gesellschaftlicher Entwicklungen beitragen (vgl. 2.1).

Damit stellt sich folgende Anschlussfrage: Welche Orte sollen ausgewählt werden, um gesellschaftlich relevante Prozesse der Raumproduktion zu erforschen? Dazu müssen wir zunächst klären, wie sich die gegenwärtige Gesellschaft theoretisch fassen lässt. Im folgenden Kapitel 3 wird gezeigt, dass auf den von Lefebvre analysierten Raum in der Moderne (3.1) eine Phase folgt, die als „Postmoderne", „Zweite" bzw. „Reflexive Moderne" oder „Spätmoderne" bezeichnet werden kann; weitere Begriffe in diesem Zusammenhang sind „Informations-" und „Erlebnisgesellschaft" sowie „postfordistische" oder „postindustrielle Gesellschaft". Sie alle stehen nebeneinander und bezeichnen prinzipiell dieselbe zeitliche Periode (vgl. KÜHNE 2006: 1; RECKWITZ 2020: 18). Es handelt sich aber nicht um bloße Synonyme, sondern um theoretische Konzeptionen von Gesellschaft, die auf bestimmte Merkmale ihrer Entwicklung abheben. Hier soll das Hauptaugenmerk darauf liegen, inwiefern diese Theorien Auskunft geben können über die Produktionsweise einer Gesellschaft und den Raum, den sie hervorbringt (3.2, 3.3). Der funktionale kohärente Zusammenhang zwischen einer Gesellschaft und ihrer Produktionsweise lässt sich konkreter mit Hilfe der Regulationstheorie fassen (3.4). Schließlich gilt es, die Stadt als räumliches Produkt sowie materielle Grundlage einer Gesellschaft zu begreifen (3.5). Auch hier geht es nicht darum, ob die Stadt „post-", „spät-" oder „hypermodern" ist (vgl. RECKWITZ 2016: 236), zumal es sich um einen fortlaufenden Prozess und keinen abgeschlossenen Zustand handelt – solche Konzepte sind letztendlich nur verschiedene Repräsentationen des urbanen Raumes (PRIGGE 2008: 50). Das Ziel liegt vielmehr darin, zentrale Prozesse der Stadtentwicklung zu identifizieren, die den Zusammenhang zwischen Stadt, Raum und Gesellschaft konkret aufzeigen. Die dabei entstehenden Strukturen können dann als Raumprodukte begriffen werden, die als konkrete Orte in der Stadt einen empirischen Zugang zur abstrakten Produktion des Raumes in der gegenwärtigen Gesellschaft bieten.

3 Die Transformation der Stadt im Wandel der Zeit

Wie bereits in Kapitel 2 dargelegt, spielt die Betrachtung der Zeit für die Raumproduktion eine grundlegende Rolle. Da jeder produktive Prozess sich in der Zeit abspielt, muss jede Untersuchung der Produktion des Raumes ihre historische Dimension miteinbeziehen. Da die Kräfte, Verhältnisse und Organisation dieser Produktion dabei eine entscheidende Rolle spielen, sind die sozialen, politischen und technologischen Entwicklungen einer Gesellschaft folglich auch immer in der Betrachtung des Produktionsprozesses enthalten. Insbesondere der Übergang einer Gesellschaft von einer Produktionsweise zu einer anderen ist dabei von höchster theoretischer Bedeutung, denn er hinterlässt zwangsläufig seine Spuren im Raum (LEFEBVRE 2011: 46). Die Geschichte des Raumes beschränkt sich jedoch nicht auf diese Momente der Bildung, Etablierung und Auflösung eines bestimmten Modus, sondern betrachtet Produktionsweisen als institutionalisierte Funktionsweise einer Gesellschaft im Sinne einer historischen Periode. Diese „Epochen" der Geschichte des Raumes entsprechen dabei nicht unbedingt herkömmlichen historischen Periodisierungen (ebd.: 48).

Die Gesamtheit der Veränderungen, die eine Gesellschaft durchschreitet, um von einer Phase der Raumproduktion zu einer anderen überzugehen, fasst Lefebvre zusammen in seiner Hypothese einer globalen Verstädterung, welche aus der Industrialisierung hervorgeht (LEFEBVRE 1972b: 7 f.). Sein Konzept von Verstädterung sollte hierbei sowohl quantitativ als auch qualitativ im Sinne von Urbanisierung begriffen werden. Es geht ihm dabei jedoch nicht nur um städtisches Wachstum und die Ausbreitung urbaner Lebensformen, sondern vor allem auch um die Transformation der städtischen Form im Wandel der Zeit. Die Prozesshaftigkeit der „Verstädterung" wird dabei dem starren Begriff der „Stadt" entgegengestellt, der ein definiertes Objekt bezeichnet. Es geht also wieder darum, einen Prozess und seine gesellschaftliche Bedeutung zu begreifen, statt einen sozialen oder ökonomischen Zustand zu beschreiben (GUELF 2010: 33 f.). Die historische Transformation von Städten lässt sich auch nach RECKWITZ (2016) weder als statische Momentaufnahme noch als linearer Modernisierungsprozess verstehen. Sie entfaltet ihre gesellschaftliche Bedeutung erst als Sequenz räumlich-kultureller Realitäten, die Konfliktfelder divergierender sozialer Interessen und Diskurse abbilden. Auf diese Weise wird die Analyse des urbanen Raumes um eine archäologisch-genealogische Perspektive erweitert (ebd.: 164 f.).

Lefebvres Konzept der „Verstädterung" illustriert die historische Entwicklung der Stadt in ihrer Entstehung und Veränderung entlang einer Raum-Zeit-Achse. Die Geschichte der Stadt ist nur aus der Retrospektive sichtbar, zugleich lässt sich ihre Gegenwart nur begreifen, wenn man auf ihre Vergangenheit blickt: Eine postindustrielle Stadt kann nur als Nachfolgerin der Industriestadt verstanden werden, die ihren Ursprung in der vorindustriellen Handelsstadt hat, deren Entstehung nur durch die Analyse der politischen Stadt der Antike erklärt werden kann, usw. Auf diese Weise sollen Zusammenhänge und Gründe zutage treten, die im Zeitverlauf zu einer spezifischen gegenwärtigen Form von Stadt und Gesellschaft geführt haben. Diese Methode soll nicht nur Erkenntnisse über Gewesenes, sondern auch Hypothesen über eine mögliche Zukunft ermöglichen, indem die Entwicklungen der Vergangenheit in die Zukunft projiziert werden (MEYER 2007: 297, GUELF 2010: 35). Zu betonen ist, dass es dabei um potenzielle Möglichkeiten und nicht um deterministische Voraussagen über die Zukunft geht. Da solche Prognosen prinzipiell unmöglich sind, wurde dem Historischen Materialismus, an den sich Lefebvre hier anlehnt (vgl. LEFEBVRE 2011: 128 f.), schon die Wissenschaftlichkeit abgesprochen, meist unter dem Vorwurf, ein prophetischer Historizismus zu sein (vgl. POPPER 1992: 125 ff., 172 ff.). Der Suche nach Alternativen, die in einem noch nicht realisierten, differentiellen Raum liegen, haftet vielmehr etwas Utopisches an, das mit einer Kritik der bestehenden Verhältnisse einhergeht (VOGELPOHL 2011: 239 f.). In seinem Werk *„La révoultion urbaine"* (1970) wendet Lefebvre die regressiv-progressive

Methode (siehe 2.5) auf konkrete soziale Strukturen in Westeuropa an, die sich in der historischen Abfolge von drei Epochen zeigen: der ländlichen, der industriellen und der verstädterten (oder urbanen) Epoche (LEFEBVRE 1972b: 34). Lefebvres Darstellung der globalen Verstädterung basiert auf einer marxistischen Analyse der Dichotomie von Stadt und Land und ist damit angebunden an die historische Entwicklung von Kapitalismus und Herrschaft. Genauer gesagt bringt jede Produktionsweise eine Form der Stadt hervor, die ihrerseits die jeweiligen gesellschaftlichen Verhältnisse widerspiegelt (GUELF 2010: 58). Diese Hypothese steht analog zur Grundannahme in *„La production de l'espace"* (1974), jede Produktionsweise einer Gesellschaft bringe ihren eigenen Raum hervor.

Lefebvres Geschichte des urbanen Raumes beginnt mit der Sesshaftwerdung und dem endgültigen „Übergang vom Wildbeutertum zum Ackerbau […] erst unter dem (autoritären) Druck städtischer Zentren" (LEFEBVRE 1972b: 14) und endet in einer hochindustrialisierten Übergangsphase, in der sich die Produktionsweise auf Stadt und Land nicht länger unterscheidet. Deren Dichotomie wurde aufgehoben durch ihre vollständige Integration in das globale Produktionssystem einer industrialisierten und verstädterten Welt. Dieser Prozess hat das Ländliche vollständig dem Städtischen untergeordnet und zugleich zu einer Krise des Urbanen geführt. Die Stadt der Zukunft erscheint ungewiss, ihre Analyse steht aus (MEYER 2007: 298, GUELF 2010: 52 ff; Abbildung 8.). Der Nullpunkt dieser Raum-Zeit-Achse liegt noch vor der ersten Gründung permanenter Siedlungen, als die Menschen als Halbnomaden auf nahezu unbewohnten Flächen lebten. Dieses quasi unberührte, „natürliche" Ideal nennt Lefebvre den *absoluten Raum* (MEYER 2007: 319, vgl. LEFEBVRE 2011: 48 f.). Die Natur stellt dabei das Rohmaterial der Raumproduktion dar, es wird durch menschliche Aktivitäten zunehmend umgewandelt zur „zweiten Natur" des anthropogenen Raums. Die Geschichte der Produktion des Raumes ist also die Geschichte einer Urbanisierung, in der sich der Mensch auf Basis der „ersten Natur" eine eigene urbane Natur schafft, und zwar den sozial produzierten Raum der Stadt (SCHMID 2010: 250 ff.).

Abbildung 8: Die Raum-Zeit-Achse der Urbanisierung
(eigener Entwurf; vgl. Lefebvre 1972b: 13, 22 sowie MEYER 2007: 294)

Die Raum-Zeit-Achse der Urbanisierung erscheint zwar rhetorisch eindrucksvoll, besitzt aber letztendlich wenig theoretische Aussagekraft und ist eine sehr eurozentrische, unilineare und eindimensionale Darstellung von Stadtentwicklung – nicht zuletzt, weil Lefebvre sich dabei exemplarisch auf Paris bezieht. Sie weist erhebliche Inkonsistenzen und Lücken auf und wirkt aus heutiger Perspektive weit überholt, mehr wie eine Illustration, denn als eine stringente Analyse. Sie ist dennoch als originelle Denkfigur zu gebrauchen, wenn man „Stadt" auf diese Weise als historische Konfiguration begreift, als Aufstieg und Krise urbaner Formationen im Wandel der Zeit, deren Relikte Bausteine nachfolgender Neustrukturierungen bilden (SCHMID 2010: 137, 331).

Als erste städtische Form tritt die klassische antike Stadt auf, die Lefebvre die *politische Stadt* nennt. Ihr Zentrum ist das Forum, von dem aus die sozialen Eliten sowie religiöse und militärische

Führer herrschen. Sie verwalten die politische Stadt und ihre Peripherie mit ihren Dörfern und Höfen und beuten diese ökonomisch aus. Die Zentralisierung ihrer Macht erscheint lediglich durch Handel treibende Menschen bedroht, die aufgrund der Beweglichkeit ihres Eigentums über eine gewisse Autonomie verfügen. Deshalb findet in der politischen Stadt innerhalb der Stadtmauern nur ein begrenzter Warenaustausch statt. Erst Jahrhunderte später wird der Handel in die Stadt integriert und der Markt löst das Forum als zentralen Platz ab. Zusammen mit Kirche und Rathaus symbolisiert er das wirtschaftliche, religiöse und politische Zentrum der spätmittelalterlichen Feudalgesellschaft. Der zunehmende Warenhandel auf den Märkten führt zu einer Umdeutung von Stadt und Land: An die Stelle des ländlichen Raumes mit seinen natürlichen Reichtümern tritt nun die *Handelsstadt* als wichtigste ökonomische Einheit. Dies führt auch zu einer Neuordnung sozialer Strukturen, denn die produktive Arbeitskraft wird nun zunehmend in den Städten gebündelt. In der Handelsstadt konzentrieren sich Kapital, Macht und Intellekt, so dass der Gegensatz zwischen Stadt und Land immer deutlicher wird. Er findet seinen Wendepunkt in der *Industriestadt*, welche die Handelsstadt ablöst. Sie zieht in nie dagewesenem Ausmaß Kapital und Arbeitskräfte an, was schließlich zu einem Ausufern der Städte führt, das sich in der Entstehung fragmentierter Randgebiete, Vororte und Trabantenstädte äußert. Lefebvre bezeichnet diesen Prozess als *Implosion-Explosion:* Einerseits bildet die Industriestadt einen Konzentrationspunkt für die Produktionsmittel der Gesellschaft, andererseits breitet sie sich rasant in den ländlichen Raum aus und wächst mit anderen Städten zusammen, bis sie kaum noch als Stadt im klassischen Sinne erkennbar ist. Der durch Bebauung definierte begrenzbare städtische Raum ist in Auflösung begriffen, da der Gegensatz zwischen Stadt und Land immer mehr verwischt. Die Industrialisierung stellt in der Evolution der Städte damit eine Zäsur dar; sie führt hin zu einer globalen Verstädterung und einer globalen Implementierung des Handels, der schließlich vom Tauschhandel bis zum Weltmarkt alles umfasst und dominiert (LEFEBVRE 1972b: 14-21).

Damit sind wir in den Produktionsverhältnissen eines modernen Kapitalismus angelangt, den LEFEBVRE (1972a) in den 1950er und 60er Jahren beobachtet und als „Neo-Kapitalismus“ (ebd.: 93) bezeichnet. Ein geläufigerer Begriff ist der des Fordismus. Er leitet sich ab aus den Methoden der Massenproduktion und Prinzipien des Managements, die Henry Ford in den 1920er und 30er Jahren in seinen Autofabriken in den USA eingeführt hat und wird als Zeitalter intensiver Kapitalakkumulation charakterisiert (AMIN 2003: 9). Das Ziel einer gesteigerten Produktivität durch Arbeitsteilung (Taylorismus), Standardisierung und zentrale Steuerung wurde im 20. Jahrhundert von verschiedensten politischen Systemen aufgegriffen und gilt daher als ein zentrales Merkmal der Moderne (SCOTT 2020: 99). Diese Produktionsweise dominiert LEFEBVRE (1972a) zufolge die soziale Praxis in dieser Zeit, indem er den gesellschaftlichen Alltag rational organisiert, strukturiert und funktionalisiert (ebd.: 94 f.). Auf diese Weise wird ein spezifischer Raum produziert, den LEFEBVRE (2011) als *abstrakten Raum* bezeichnet (ebd.: 53).

3.1 Der „abstrakte Raum“ der Moderne

Um Lefebvres Verständnis von Stadt und seine Kritik an staatlicher Macht und Planung zu verstehen, muss der zeitliche Kontext der Entstehung seiner Werke berücksichtigt werden. Die Quantifizierung des Raumes und universelle Konzepte zu seiner Entwicklung sind Merkmale jener spätfordistischen Phase, in der Lefebvre seine zentralen Texte zur Stadt verfasst hat (1968–1974). Er beschreibt die Produktion des Raumes in einer „bürokratische[n] Gesellschaft des gelenkten Konsums“ (LEFEBVRE 1972a: 94, 99 ff.), in der die Logik staatlicher Regulation und standardisierter Massenproduktion

dominiert. Diese bringe einen abstrakten Raum hervor, in dem der Alltag der Individuen bereits vorgegeben sei und so freie Entfaltung verhindert werde (VOGELPOHL 2011: 235).

Bei diesem Raum handelt es sich um den Prototyp der funktionalen Stadt. Für RECKWITZ (2016) bildet sie das „räumliche-materiale Pendant zur ‚organisierten Moderne'"(ebd.:170) bzw. „industriellen Moderne" (RECKWITZ 2020: 17). Diese gesellschaftliche Formation entstand zu Beginn des 20. Jahrhunderts in den industrialisierten Staaten des globalen Nordens und erreichte durch allumfassende Rationalisierung, Technisierung und Planung ein Wachstum des gesellschaftlichen Wohlstands, der bis in die 1970er Jahre anhielt. Ihre Produktionsweise war allgemein gekennzeichnet von industrieller Massenproduktion in Großbetrieben, Massenwohnungsbau, dem Wohlfahrtsstaat sowie dem Glauben an Wohlstand durch technischen Fortschritt, wobei ein relativ egalitärer Lebensstandard angestrebt wurde, der mit sozialer Kontrolle und kulturellem Konformismus einherging (ebd., ausführliche Abhandlung bei SCOTT 2020).

Die „moderne Weltanschauung" basiert auf dem Glaube, dass sich soziale und ökologische Fragen allein durch Wissenschaft und Vernunft lösen lassen, so dass rationale Kontrolle zum Grundsatz gesellschaftlichen Handelns wird (BOYNE & RATTANSI 1990: 3). Dabei dominiert eine Vorstellung des Menschen als *homo oeconomicus*, der durch lineares Streben nach materiellem Wohlstand zu Fortschritt und Zufriedenheit gelangt sowie eine auf Objektivismus und Rationalismus basierende mechanistische Weltsicht, die zu einem reduktionistischen Szientismus führt. Daraus folgt eine auf Standardisierung, Bürokratisierung und Zentralisierung bzw. Hierarchisierung basierende Arbeits- und Produktionsweise. Die moderne Zivilisation betrachtet sich als anthropozentrische Antithese zur Natur, die es zu dominieren und kontrollieren gilt. Das moderne Alltagsleben bleibt idealtypisch unterteilt in separate Bereiche wie Arbeit, Familie, Religion usw. Ein so skizziertes Konzept von Modernität stellt eine weit verbreitete Ideologie dar, die durch Institutionalisierung zum normativen Ideal vieler Gesellschaften geworden ist. Auch wenn viele ihrer Dogmen längst wiederlegt wurden, begleiten uns Diskurse von „Modernität" bis ins 21. Jahrhundert (DEAR 2000: 29 f.).

Der Logozentrismus der Moderne, den Lefebvre vehement kritisierte (vgl. S. 9), impliziert eine Ablehnung aller nicht-logischen Diskurse und läuft letztlich auf eine eurozentrische Weltsicht hinaus (SCHÖNWALD et al. 2014: 8), die übrigens auch von Lefebvre reproduziert wurde (vgl. S. 24). Die progressive Vereinigung von wissenschaftlicher Objektivität mit politisch-ökonomischer Rationalität und deren Widerhall in mitunter verstörenden Visionen existenzieller Sinnentleerung spiegeln für BOYNE & RATTANSI (1990) die zwei Seiten der Moderne wider (ebd.: 5). Sie bestimmt im Zeitraum von 1920 bis Mitte der 1970er Jahre die Raumproduktion sowohl im kapitalistischen Westen als auch in den sozialistischen Staaten Osteuropas. Produktion, Arbeit und Konsum, aber auch die Grundbedürfnisse einer wachsenden Bevölkerung werden mittels Standardisierung und Regulation organisiert. Daraus ergibt sich eine funktionale Trennung als neues zentrales Ordnungsprinzip der Stadt. Um das gesellschaftliche Ideal eines bestimmten Lebensstandards für eine wachsende Bevölkerung zu erreichen, wird das Wohnen zunehmend in die Peripherie verlagert. Dort zeigt sich das städtebauliche Ideal der organisierten Moderne in Europa als serienmäßige Reproduktion in Gestalt puristischer Mehrfamilienwohnblöcke bzw. als suburbane Einfamilienhaussiedlungen in den USA (RECKWITZ 2016: 170).

Henri Lefebvres Kritik an dieser fordistischen Raumpolitik und ihren Folgen gehen persönliche Erfahrungen voraus: Als 1957 unweit seines Herkunftsorts in den Pyrenäen die Planstadt Mourenx entsteht, erforscht Lefebvre die sozialräumlichen Auswirkungen des funktionalen Städtebaus quasi vor der eigenen Haustür (STANEK 2008: 66 f.). Das Projekt Mourenx verurteilt er als *„entreprise semi-*

coloniale prise en charge par le secteur public, dans un pays mal-développé"[11] (LUI 2014: 39 f.). Entsetzt von den „Wohnmaschinen" à la Le Corbusier, publiziert Lefebvre ab 1968 zahlreiche kritische Schriften zum Urbanismus und Alltagsleben der Moderne (RONNEBERGER & VOGELPOHL 2014: 252). Die funktionale Aufspaltung des Alltags als Folge einer rationalisierten, bürokratischen und nicht zuletzt kapitalistischen Raumplanung bildet den Kern von Lefebvres Kritik am modernen Urbanismus. Seine „Kritik des Alltagslebens" (1974) stellt einen zentralen Beitrag zur marxistischen Theorie dar, in dem er das Konzept der Entfremdung auf alle Bereiche des täglichen Lebens erweitert. Das Alltagsleben in der Moderne werde ebenso rational organisiert wie alles andere, bis das Individuum sich in einem geschlossenen Kreislauf aus Produktion und Konsum wiederfinde, in dem alle Bedürfnisse vorhersehbar sind. Auf diese Weise habe der Kapitalismus einen abstrakten Raum produziert, so Lefebvre in *„La survie du capitalisme"* (1973), und auf diese Weise trotz aller inhärenter Widersprüche sein Überdauern bis ins späte 20. Jahrhundert gesichert (CHARNOCK & RIBERA-FUMAZ 2011: 615 f.).

„Space thus understood is […] abstract inasmuch as it has no existence save by virtue of the exchangeability of all ist component parts, and concrete inasmuch as it is socially real and as such localized" (LEFEBVRE 2011: 341 f.)[12]. Diese Aussage verdeutlicht die Dialektik zwischen Raum und Gesellschaft in der Art, dass die Produktion des abstrakten Raumes mit einer Reproduktion entfremdeter sozialer Verhältnisse einhergeht, die sich an unterschiedlichen Orten konkret niederschlagen. Darüber hinaus weist sie auf ein zentrales Merkmal des abstrakten Raumes hin, das Voraussetzung für seine Austauschbarkeit ist: das räumliche Ideal der geometrischen Homogenität. Es handelt sich dabei jedoch nur um eine Vorstellung, also eine *Repräsentation des Raumes* (ENGELKE 2009: 93): *„Abstract space is* not *homogenous; it simply* has *homogeneity as its goal"* (LEFEBVRE 2011: 287, Hervorh. i.O.)[13].

Dieses Ziel wurde insbesondere in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts nahezu weltweit verfolgt und lässt sich auf die 1933 verabschiedete Charta von Athen zurückführen, die als „wohl einflussreichste[s] Stadtplanungsdokument ihrer Zeit" (SENNETT 2018: 96) eine rationale Funktionalisierung der Städte propagierte, welche in ihrer ausgeprägtesten Umsetzung zu „einer furchtbar vereinfachten Form von Erfahrung" (ebd.: 98) führte, so etwa in Brasilia (siehe SCOTT 2020: 117-130). Auf der ganzen Welt sollte sich die materielle Form der Städte angleichen – eine Forderung, die sich als prophetisch herausgestellt hat (SENNETT 2018: 99). Die funktionalen städtebaulichen Produkte der organisierten Moderne unterscheiden sich oft nur im Detail, sie sind austauschbar und könnten sich überall auf der Welt befinden (vgl. AUGÉ 2014). Im homogenen Raum werden Unterschiede nivelliert, so dass sich alles wiederholt; „die Flughäfen und Autobahnen, die Vertikale der Betonstädte und die Horizontale der endlosen Vorortssiedlungen" (MEYER 2007: 322).

Der Funktionalismus der Städte lässt sich als direkte Konsequenz der Moderne deuten, wenn er als Reaktion auf die Erfordernisse verstanden wird, die sich aus der vorangegangenen Industrialisierung ergeben hatten. Dazu zählen insbesondere die Industrialisierung des Bauens mit Stahl und Beton, die Raumüberwindung durch Massenmobilität sowie eine starke Zentralisierung der industriellen Produktion und dazugehörigen Arbeitskräfte. Den daraus erwachsenden Folgen für die Lebensbedingungen der Menschen wurde durch teils utopische stadtplanerische Konzepte begegnet, die auf rationalen, wissenschaftlichen und technologischen Innovationen basierten (Abbildung 9). In diesem Zuge etablierte sich auch die Stadtplanung als eigenständige Disziplin (STREICH 2011: 660 f.).

[11] „ein halbkoloniales Unternehmen, unterstützt vom öffentlichen Sektor, in einem unterentwickelten Land" (eigene Übersetzung).

[12] „Ein so verstandener Raum ist insofern abstrakt, als dass er nur aufgrund der Austauschbarkeit aller seiner Bestandteile existiert, und insofern konkret, als dass er vor Ort zur sozialen Wirklichkeit wird" (eigene Übersetzung).

[13] „Der abstrakte Raum ist nicht homogen; er hat nur Homogenität zum Ziel" (eigene Übersetzung).

Sie verband fortan unterschiedliche technische Fachgebiete zu einem interdisziplinären Austausch und führte zu einer neuen Professionalität, welche die Produktion eines funktionsfähigen gebauten Raumes als eigenständiges Problem begreift. Die Charta von Athen bot dafür einen Leitfaden für die Stadtplanung des 20. Jahrhunderts. Auf diese Weise fanden insbesondere frühe Überzeugungen von Le Corbusier, die den gelebten Raum weitestgehend ignorierten, Eingang in die Planung des Alltagslebens (SENNETT 2018: 100 f.).

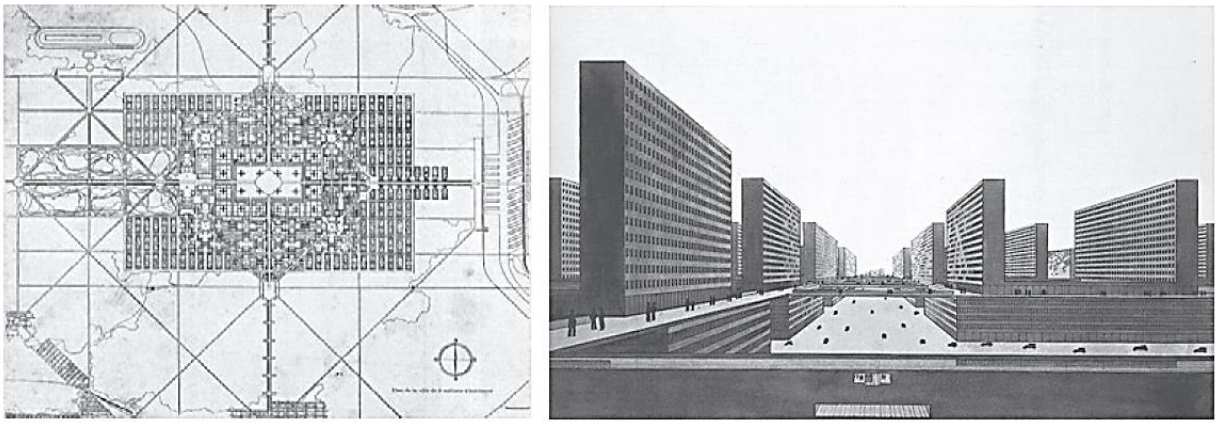


Abbildung 9: Utopische Pläne moderner Stadtplanung (STREICH 2011: 661)
links: „Ville contemporaine" von Le Corbusier, eine funktionalistische Stadt für 3 Mio. Einwohner
rechts: Vision einer durchrationalisierten Stadt von Ludwig Hilbersheimer

Die Stadt sowie ihre politische Organisation und Planung sind also einerseits Ausdruck gesellschaftlicher Verhältnisse, sie reagieren aber auch darauf. In LEFEBVRES (1972b) Verständnis zählen die Stadt und ihre Entwicklung deshalb nicht nur zum Überbau der ökonomischen Basis einer Gesellschaft im Sinne von Marx und Engels. Sie sind vielmehr Teil der gesamtgesellschaftlichen Grundlage, da sie die herrschenden Produktionsverhältnisse reproduzieren. So wird auch die Stadtplanung zur Produktivkraft, ähnlich wie die Wissenschaft (ebd.: 30). Daraus folgt auch die machtvolle Komponente der *Repräsentationen des Raumes*, die aus eben diesen Domänen stammen (siehe 5.2).

Da der abstrakte Raum der Moderne funktional aufgeteilt wird, ist er nicht nur homogen, sondern auch fragmentiert. Er wird in Zonen zergliedert, denen klare Funktionen zugewiesen werden: Arbeit, Wohnen, Freizeit, Verkehr, usw. Dies ermöglicht eine Kontrolle über den Raum, die scheinbar keiner Erklärung oder Legitimation bedarf, da sie logisch erscheint. Die rationale Zuweisung isolierter Funktionen auf einen verfügbaren und scheinbar beliebig aufteilbaren Raum, lässt diesen austauschbar erscheinen und damit homogen und fragmentiert zugleich (STANEK 2011: 142). Der scheinbare Widerspruch von Homogenität und Fragmentierung löst sich in der dritten zentralen Eigenschaft des abstrakten Raumes auf: Beide finden ihren Zweck in der Hierarchisierung des Raumes. Sie stellt eine Folge der Dominanz entsprechender *Repräsentationen des Raumes* dar, die den Raum geometrisch aufteilen, quantifizieren und damit der ökonomischen Verwertbarkeit zugänglich machen. Diese räumliche Hierarchisierung zeigt sich z.B. an Stadtmodellen nach dem Prinzip der Lagerente, einem sozioökonomischen Gefälle zwischen Zentrum und Peripherie, der Macht von Bodenspekulationen und Immobilienmärkten, einer fortschreitenden Segregation mit der Entstehung von „Ghettos" und *Gated Communities,* usw. Dabei wird der städtische Raum in mehr oder weniger „wertvolle" Fragmente parzelliert, mit einem Preis versehen und so letztendlich zur Ware, die produziert, verteilt und konsumiert wird (MEYER 2007: 322 f., STANEK 2011: 151 f.).

Indem der Raum zur Ware wird, wird ein Raumverständnis dominant, das die Qualitäten des Raumes als abstrakt, objektiv, homogen und universell definiert, so dass der Raum selbst als

quantifizierbare Geldquelle erscheint (BELINA 2013: 63 f.) In dieser Abstraktion erscheint der Raum als neutrales Produkt. Wie bei jeder Ware ist der ihm zugrunde liegende Produktionsprozess nicht sichtbar. Der „abstrakte Raum" ist also eine *Repräsentation des Raumes*, welche die *räumliche Praxis* seiner Herstellung „verbirgt" (siehe SCHMID 2010: 262-270). Dadurch erscheint der Raum losgelöst von jedem sozialen Prozess und damit quasi „natürlich". Dies äußert sich in einem zweckmäßigen Städtebau, der auf eine einfache und eindeutige Lesbarkeit des Raumes abzielt und zugleich seiner Kontrolle dient (ENGELKE 2009: 94 f., JONES & POPKE 2010: 119 ff.). Die zweckmäßige reduktionistische Architektur der Moderne, wie sie archetypisch von Le Corbusier konzipiert wurde, suggeriert eben diese Klarheit, indem die Funktion die Form bestimmt. Auf diese Weise ist dem Raum sein Zweck sozusagen anzusehen, z.B. als Großwohnsiedlung oder Einkaufszentrum. Phallische Hochhäuser und Monumentalbauten in den Zentren dominieren das Stadtbild als weithin sichtbare, unmissverständliche Symbole der ökonomischen und politischen Macht. Die architektonische Ordnung ist Ausdruck der *räumlichen Praxis* einer herrschenden Produktionsweise, zugleich reproduziert sie die ihr zugrunde liegenden räumlichen Bedingungen (LEFEBVRE 2011: 49 f., 304; vgl. MEYER 2007: 302, STANEK 2011: 147 f., 154 f.). In der organisierten Moderne ist es *„the worldwide, homogenous and monotonous architecture of the state, whether capitalist or socialist"* (LEFEBVRE 2011: 126)[14].

Diese Prozesse sind zwar ebenso abstrakt wie die ihr zugrunde liegenden *Repräsentationen des Raumes*, ihre sozialen Folgen sind jedoch konkret. In diesem Sinne ist der Raum des modernen Kapitalismus eine konkrete Abstraktion: ein Abstraktum, das in der sozialen, ökonomischen, politischen und kulturellen Praxis konkret, d.h. zur gesellschaftlichen Realität wird (STANEK 2008: 62 f., 75 f.; vgl. 2.1).

Für den Marxisten Lefebvre erfolgt die Reproduktion kapitalistischer Produktionsverhältnisse in der Moderne also letztendlich durch die Produktion eines abstrakten Raumes, der auf Homogenität abzielt und dabei Transparenz suggeriert, um die sozialen Verhältnisse seiner Produktion zu verbergen (CHARNOCK & RIBERA-FUMAZ 2011: 617). In der gesellschaftlichen Wirklichkeit entsteht auf diese Weise die funktionale Stadt, in der tauschwertorientierte Beziehungen dominieren. Die Stadt ist auf Effizienz ausgerichtet, sie wird auf quantifizierbare Bedürfnisse reduziert und darüber reguliert. Mit ihren separierten Funktionsbereichen und einem serienmäßigen Wohnungsbau, die auf denselben betriebswirtschaftlichen Planungsgrundsätzen beruhen wie die fordistische industrielle Produktion, erscheint sie morphologisch zerbrochen und homogen zugleich (VOGELPOHL 2011: 235 f.). Das Alltagsleben ihrer Bewohner*innen ist geprägt von einer entsprechenden Reduktion ihrer Möglichkeiten und Erfahrungen, wie der Teilnahme am eintönigen, repetitiven Autoverkehr auf großen Verkehrsachsen oder einer entfremdeten eingeschränkten Raumnutzung in monofunktionalen Wohnsiedlungen am Stadtrand (LEFEBVRE 2011: 232 ff., 313).

Die Strukturen dieser *räumlichen Praxis* führen jedoch sowohl in den Innenstädten als auch in den Wohnvororten zu sozialer Desintegration. Es zeigt sich, dass die soziale Praxis sich nicht im gewünschten Maße über die funktionale Planung steuern lässt. So gerät die funktionale Stadt in den 1960er und 1970er Jahren zunehmend in eine politische Legitimationskrise, gilt manchen Kritiker*innen gar „als unwirtliche, kreativitätstötende Kontrollmaschine" (RECKWITZ 2016: 171). SENNETT (2018) resümiert zum Städtebau der Moderne:

> „Das [20.] Jahrhundert setzte die […] Bemühungen des 19. Jahrhunderts, Gelebtes und Gebautes zusammenzuführen, nicht fort. […] Jene, die davon träumten die Moderne zu bauen, waren kühn, aber sie achteten nicht auf die Stimme der Menschen, die in ihren Träumen leben sollten. Le Corbusiers Charta von Athen war eine […] Vision der rationalen, funktionalen Stadt, die *für* Menschen geschaffen wurde statt *von* ihnen (ebd. 114, Hervorh. i.O.).

[14] „die weltweite, homogene und monotone Architektur des Staates, ob kapitalistisch oder sozialistisch" (eigene Übersetzung).

Die organisierte industrielle Moderne, die sich in Europa ab dem 19. Jahrhundert entwickelt hatte, beginnt sich auch mit dem Aufkommen der ökologischen Frage und dem Zweifel an grenzenlosem Fortschritt durch Wachstum aufzulösen (BECK 1996: 20) und scheint 1989 am „Ende der Geschichte" (FUKUYAMA 1992) angekommen zu sein. Mit der Analyse des abstrakten Raumes der Moderne endet auch Lefebvres Zeitdiagnose, die Raum-Zeit-Achse läuft ab hier in ein „Blindfeld" (Abbildung 8). Darin laufen Industrialisierung und Urbanisierung auf Hochtouren, alles scheint möglich zu sein (MEYER 2007: 294, 298). Die neoliberalen Umstrukturierungen, welche tatsächlich auf die Fordismuskrise folgten, konnte Lefebvre zeitlebens nicht mehr hinreichend erfassen. Der Kapitalismus ging aus dieser Krise gestärkt hervor, auch indem Werte wie „Subjektivität" und „Kreativität", die vormals gegen seine Logik sprachen, zu neuen Verwertungslogiken wurden. Damit gingen auch neue Leitbilder, Praktiken und Formen städtischer Entwicklung einher (RONNEBERGER & VOGELPOHL 2014: 266 f.)

3.2 Konzepte einer neuen Moderne

Wenn davon ausgegangen wird, dass jede Gesellschaft mit ihrem Produktionsmodus ihren eigenen Raum hervorbringt, folgt daraus, dass jeder Wechsel dieses Modus einen neuen Raum produziert. LEFEBVRE (2011) plädiert für die Untersuchung dieser Bruchlinien in der Geschichte der Produktion des Raumes, da sie den Zusammenhang zwischen einer Gesellschaft und ihrem Raum besonders deutlich machen (ebd.: 46): *„examination of the transitions between modes of production will reveal that a fresh space is indeed generated during such changes, a space which is planned and organized subsequently"* (ebd.: 47)[15]. Ausgehend von dieser Feststellung hat es sich die vorliegende Arbeit zum Ziel gemacht, diesen „neuen Raum" mithilfe der Theorie der Produktion des Raumes zu untersuchen. Dieses Vorhaben geht davon aus, dass sich eine gesellschaftliche Transformation und ein Wechsel der Produktionsweise bereits vollzogen haben. Zur Konzeption einer gegenwärtigen zeitlichen Periode, die an Lefebvres Zeitdiagnose anschließt, bieten sich unterschiedliche Theorien über eine „neue Moderne" an. Entscheidend ist dabei, inwiefern diese Theorien Auskunft geben können über einen Wechsel in der Produktionsweise des Raumes. Dabei sind auch erkenntnistheoretische Aspekte zu beachten, z.B. wenn postmoderne Theorien mit dem Materialismus Lefebvres zusammentreffen (vgl. SCHMID 2010: 64 f., siehe 3.2.4).

Lefebvres utopische Vision einer urbanen Gesellschaft der Zukunft geht mit einem *differentiellen Raum* einher (vgl. Abbildung 8). Er stellt eine Alternative zum technokratischen Urbanismus der Moderne dar, und betont die soziale Relevanz von Begegnungen im städtischen Alltag. Im Gegensatz zum abstrakten Raum sind die Dimensionen der Raumproduktion im differentiellen Raum darauf ausgerichtet, möglichst viele Differenzen zuzulassen, so dass eine neue Form des Urbanen entsteht (VOGELPOHL 2011: 236 ff.). Diese Vorstellung enthält bereits empirisch beobachtbare Elemente der gegenwärtigen „nachfordistischen" Gesellschaft, so dass der Übergang vom Fordismus zum „Danach" sich als Transformation von der „Gesellschaft des gelenkten Konsums" zur „urbanen Gesellschaft" lesen lässt (SCHMID 2010: 152 ff.). Die von Lefebvre verkündete „urbane Revolution" ist jedoch ausgeblieben: Auch wenn soziale Forderungen der 1970er und 1980er Jahre teilweise in Form alternativer Kulturen und Treffpunkte in der Stadt realisiert wurden und neue Möglichkeiten der Selbstverwirklichung und Emanzipation bestehen, die nicht länger dem „geschlossenen Kreislauf" der fordistischen Gesellschaft

[15] „Die Untersuchung der Übergänge zwischen Produktionsweisen wird zeigen, dass bei solchen Änderungen tatsächlich ein neuer Raum entsteht, ein Raum der geplant und anschließend umgesetzt wird" (eigene Übersetzung).

entsprechen, so sind wir „heute auch weit von einer anderen, nichtkapitalistischen Produktionsweise entfernt“ (ebd.: 153).

Wie lässt sich die Transformation der Gesellschaft und ihrer Produktionsweise theoretisch fassen? Gesellschaftliche Transformation bezeichnet allgemein einen „besonders grundlegenden, weitgehenden und tiefgreifenden Wandel“ (BBSR 2020: 16), der kein monokausaler Bruch sein muss, sondern sich über mehrere Jahrzehnte erstrecken und vielfältige Gründe haben kann. So wirkten auch bei der Industrialisierung ökonomische, technologische und soziokulturelle Faktoren zusammen. Solche Transformationen werden erst retrospektiv in einer historischen Perspektive erkennbar (ebd.: 17 ff.).

In den Sozialwissenschaften hat sich ein weitgehender Konsens herausgebildet, dass sich seit Mitte der 1970er Jahre eine solche Transformation vollzieht, die den Übergang von einer bestimmten Phase kapitalistischer Entwicklung und Reproduktion zu einer neuen Phase darstellt, die unter Begriffen wie „postfordistisch“, „postindustriell“ oder „postmodern“ subsumiert wird (AMIN 2003: 1). Dieser Wandel wurde in der deutschsprachigen Stadt- und Regionalforschung beispielhaft von HÄUßERMANN & SIEBEL (1987) als grundlegend und entscheidend registriert: „Nur bezogen auf eine bestimmte historische Epoche und eine bestimmte Gesellschaft lässt sich sinnvoll über Stadt sprechen. Gegenwärtig scheint eine solche Epoche an ihr Ende zu kommen. Es zeichnet sich ein Umbruch ab, der dazu zwingt, unsere Vorstellungen von Stadt und vom richtigen Stadtleben neu zu formulieren“ (ebd.: 7).

Damit einher ging eine Verschiebung der Forschungsperspektive vom Strukturalismus hin zu poststrukturalistischen und postmodernen Ansätzen. Der entsprechende Paradigmenwechsel in der Stadt- und Regionalforschung reflektiert den sozialen Wandel, der mit dem Übergang vom fordistischen Entwicklungsmodell hin zu einer von Flexibilisierung, Deregulierung und Globalisierung geprägten Gesellschaft einherging. Die Beobachtungen dieser Prozesse verdichteten sich ab Mitte der 1980er Jahre zu der weit verbreiteten Grundannahme, dass eine neue Zeit angebrochen sei, deren Entwicklungsmodell zunächst das Label „Postfordismus“ trug. Mit den neuen Erklärungsansätzen, die wieder stärker auf lokale Besonderheiten und Zusammenhänge fokussierten, kommt dabei auch dem Raum als Kategorie wieder eine zentralere Rolle zu (SCHMID 2010: 47).

3.2.1 „Postfordismus“: Das Ende des Industriezeitalters?

Die Debatte über den „Postfordismus“ beinhaltet die fachlichen Auseinandersetzungen um den Übergang der industrialisierten Staaten nach dem Zweiten Weltkrieg in eine neuen Phase kapitalistischer Reproduktion, die auf deutlich veränderten wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen fußt. Sie versucht, die Faktoren zu identifizieren, die einer spezifischen Entwicklungsphase über einen gewissen Zeitraum eine relative Stabilität sichern, der schließlich einer Periode der Transformation weicht, in der sich Elemente eines neuen Paradigmas entwickeln. Die Einteilung der Geschichte in solche Perioden gilt dabei innerhalb der Debatte als plausible Grundannahme (AMIN 2003: 3).

Die einflussreichsten Beiträge für eine Analyse der fordistischen Krise in der Stadt- und Regionalforschung stammen aus der französischen Regulationsschule. Der Regulationsansatz basierte dabei zunächst auf dem Althusserschen Strukturalismus, wurde aber um andere theoretische Konzepte erweitert. Ursprünglich stellt er eine Analyse der ökonomischen und gesellschaftlichen Krise der frühen 1970er Jahre sowie der darauf folgenden Entwicklung dar (SCHMID 2010: 47 ff.), die „durch Tendenzen wie Monetarismus und Neoliberalismus, Deregulierung und Flexibilisierung, Produktionsauslagerungen und Deindustrialisierung, den Abbau des keynesianischen Wohlfahrtsstaats und soziale Polarisierung gekennzeichnet war“ (ebd.: 48) und auch als Regime „flexibler Akkumulation“ (HARVEY 1989)

bezeichnet wird. Aus der Literatur zum Postfordismus ergibt sich jedoch keine abgeschlossene oder allgemeingültige Theorie einer gesellschaftlichen Transformation. Versuche einer Periodisierung des Kapitalismus, die auf der Annahme von absoluten Wendepunkten, Regelhaftigkeiten und klaren Brüchen zwischen zwei Phasen basieren, die als „alt vs. neu", „starr vs. flexibel" oder „kollektiv vs. individuell" charakterisiert werden, wurden indes als dualistisch und simplifizierend kritisiert. Stattdessen wird eine eher evolutionäre Interpretation des Wandels bevorzugt, die eine Mischung aus Kontinuität und Veränderung von einer Periode zur anderen betont (AMIN 2003: 3). So wird auch das Konzept des „Postindustrialismus" dafür kritisiert, dass es Modernisierung mit *industrieller* Modernisierung gleichsetzt und so den Blick auf gesellschaftliche Transformation auf den Übergang von der Industriegesellschaft zur Dienstleistungsgesellschaft einengt (BECK 1996: 38).

Weitgehende Einigkeit besteht zumindest darüber, dass in den Staaten des globalen Nordens die tragenden Pfeiler der industrialisierten Gesellschaft stark an Bedeutung verloren haben: Dazu zählen die großen Industriekomplexe, Vollbeschäftigung in einfacher Lohnarbeit, Verwaltung über zentralisierte Bürokratie, Massenmärkte für billige standardisierte Güter sowie der nationale Wohlfahrtsstaat mit seinen starken Volksparteien als maßgebliche politische Organisationsform (AMIN 2003: 2). Die fordistische Massenproduktion geht in einen flexibilisierten Produktionsmodus über, der die Dominanz des sekundären Sektors beendet und die Wirtschaft zugleich global vernetzt. Die Globalisierung führt auch zum Bedeutungsverlust des für Lefebvre noch übermächtig wirkenden Nationalstaats und läutet eine zunehmende Privatisierung ein. Auf politischer Ebene schwindet der nationale Einfluss zugunsten internationaler wie lokaler Organisationen. Die Gesellschaft ist insgesamt zunehmend von einer Individualisierung bei gleichzeitiger Pluralisierung der Lebensstile geprägt, die nicht länger vordefinierten Normen und traditionellen Rollen folgen, sondern bezogen auf Familie, Karriere und Identität mehr Patchwork-Charakter hat (KÜHNE 2006: 41).

Während die wirtschaftlichen und institutionellen Entwicklungen häufig unter dem Begriff „Postfordismus" gesammelt werden, beschreibt eine noch breitere Debatte die Veränderungen in Konsum, Ästhetik, Kultur und Lebensstilen als „Postmoderne". Beide Begriffe können jedoch als zusammengehörig und sich ergänzend gesehen werden (AMIN 2003: 30).

3.2.2 „Postmoderne": Das Ende der großen Erzählungen?

Parallel zu den politökonomischen Analysen entwickelte sich eine breite und heterogene Strömung in der Architektur, Kunst und Philosophie, die unter dem Label „Postmoderne" neue Theorien über die ästhetischen, kulturellen und erkenntnistheoretischen Aspekte einer „neuen Zeit" formulieren. Sie ist bis heute nicht klar einzugrenzen. Ihre Einheit besteht in einer Ablehnung totalisierender Narrative und zentraler Forschungsperspektiven sowie in der Betonung von Differenz und Dekonstruktivismus, z.B. durch diskursive Analysen und eine „Neue Kulturgeographie" (SCHMID 2010: 49 f.). Die Postmoderne stellt damit kein eindeutiges Konzept im Sinne einer „großen Theorie" dar, die den gesellschaftlichen Wandel vom 20. ins 21. Jahrhundert erklärt. Debatten um eine Postmoderne sind im Gegenteil eher von Unübersichtlichkeit und Differenzen geprägt, da sie am ehesten darin übereinstimmen, „dass sicher geglaubte Weltbilder obsolet werden und statt dessen eine Pluralisierung der Deutungsangebote gesellschaftlicher Entwicklungen […] Einzug gehalten hat" (WOOD 2003: 23).

Entsprechend wird der Begriff Postmoderne weder einheitlich noch eindeutig verwendet. Er steht neben zahlreichen Alternativen wie „Zweite" oder „Reflexive Moderne", „Informations-" oder „Erlebnisgesellschaft", um nur einige zu nennen, die allesamt gegenwärtige gesellschaftliche Entwicklungen konzeptionell interpretieren (KÜHNE 2006: 1). Der Begriff beschreibt den Übergang in die gegenwärtige

Gesellschaft als einen mannigfaltigen, ambivalenten Prozess der Pluralisierung, Fragmentierung und Entgrenzung. Es handelt sich dabei um keinen abgeschlossenen Zustand, sondern um eine fortlaufende Transformation auf ökonomischer, politischer, sozialer und kultureller Ebene (ebd.: 40 ff.).

Die Postmoderne erscheint als „terminologische[r] Irrgarten" (SCHÖNWALD et al. 2014: 7), der Vieles und auch Widersprüchliches enthält. Zwar kennzeichnet das Präfix „Post" eine zeitliche Nachlagerung zur Moderne, jedoch sind moderne Strukturen noch überall zu finden. Die Gesellschaft ist also nicht gänzlich postmodern, sondern befindet sich in einer anhaltenden und unaufhaltbaren Transformation, die sämtliche Aspekte der sozialen Realität und damit auch die räumlichen Strukturen umfasst. Aufgrund dieses Pluralismus wirkt die Postmoderne von vornherein ambivalent. So waren etwa die sozialen Beziehungen der Moderne hochgradig standardisiert, während „Postmodernisierung" auch Individualisierung bedeutet (ebd.: 7 f.). Diese stellt jedoch keine „Befreiung des Menschen von den Fesseln der Gesellschaft" dar, sondern eine „historisch neue Form der Vergesellschaftung" mit dem „paradoxen Zwang", die eigene Existenz unabhängig von der sozialen Herkunft zu entwerfen (EICKELPASCH & RADEMACHER 2004: 20, zit. n. SCHÖNWALD et al. 2014: 8). Damit verknüpft ist ein fundamentaler Wertewandel: Das Streben nach Selbstverwirklichung hat die Traditionen und Pflichten der Moderne sowie das Streben nach materiellem Wohlstand abgelöst (SCHÖNWALD et al. 2014: 8 f.). Die grundlegende Ambivalenz der postmodernen Gesellschaft basiert auf einem nie zuvor gekannten Zustand der Entscheidungsfreiheit bei gleichzeitiger Unsicherheit. Beide liegen in der sozialen Flexibilisierung und Individualisierung begründet, die wiederum den Anforderungen der Globalisierung entsprechen: Auf der Makroebene untergräbt diese das nationalstaatliche Selbstverständnis durch ihren globalen Bezugsrahmen, der die Handlungsspielräume vormals zentraler Institutionen zunehmend einschränkt. Eine globalisierte Wettbewerbslogik durchzieht auch den Alltag der Individuen, deren Lebensentwürfe kontinuierlich herausgefordert werden. Insgesamt entsteht eine „Multioptionsgesellschaft", mit „neuen Formen situativer Identität" anstelle langfristiger Lebenspläne (ebd.: 9 ff.).

Neben solchen Gesellschaftsanalysen findet sich der Begriff „Postmoderne" ursprünglich als Stil in Kunst und Architektur, bezeichnet aber auch eine philosophische und erkenntnistheoretische Grundhaltung sowie eine historische Epoche (vgl. DEAR 2000: 33-36; WOOD 2003: 27 ff., 31-36). Die postmodernen Diskurse in Literatur, Architektur, Philosophie und den Sozialwissenschaften sind verbunden über eine „Krise der Repräsentation" (BOYNE & RATTANSI 1990: 12): Die Eindeutigkeit der Moderne, die auf Fortschrittsglaube, Rationalität und der Autonomie gesellschaftlicher Funktionsbereiche basiert und nach einer allgemein gültigen Wahrheit im Sinne des Positivismus strebt (vgl. 3.1), wird in der Postmoderne abgelöst durch das Primat der Ästhetik, das Kontingenz und Mehrfachkodierungen zulässt, wodurch Wahrheit zu einem raum-zeitlich begrenzten Begriff im Sinne des Konstruktivismus wird (KÜHNE 2006: 7 f., 40; STREICH 2011: 659).

Entsprechend zeichnet sich eine postmoderne Geisteshaltung durch die grundlegende Ablehnung von Metanarrativen, allgemeingültigen Theorien oder „großen Erzählungen" aus. Diese werden ersetzt durch ein „postmodernes Plaudern", das durch die Gleichberechtigung verschiedener Sichtweisen geprägt ist und die Dominanz hegemonialer Diskurse und Grenzen fachlicher Disziplinen kritisiert. Damit gehen eine Skepsis gegenüber Expertenwissen sowie der Anspruch einher, die sozialen und politischen Hintergründe vermeintlicher Wahrheitsbekundungen zu dekonstruieren (DEAR 2000: 35 ff.). So beschreibt Lyotard bereits 1979 die Postmoderne als das Ende der großen Erzählungen mit exklusivem Geltungsanspruch. Dies betrifft unter anderem Kants Idee der Aufklärung, den Historischen Materialismus und die hegelsche Geschichtsphilosophie (SCHÖNWALD et al. 2014: 8).

Die Postmoderne als Stil in der Architektur veranschaulicht eindrücklich die Abgrenzung zum modernen Funktionalismus. Ihre Gebäude gelten als ikonographisch, selbstreferenziell und mehrfach kodiert. Letzteres stellt den Versuch dar, eine individuelle Lesbarkeit herzustellen. Darin spiegelt sich auch die postmoderne Auflösung des Gegensatzes von Hochkultur und Massenunterhaltung wider. Dabei wird sich einer als *Pastiche* bezeichneten Mischung aus Collage und Anspielung bedient, die sich aus unterschiedlichsten Stilen (Eklektizismus) und historischen Referenzen zusammensetzen kann (DEAR 2000: 33).

Die postmoderne These vom Ende der Ideologien hängt eng mit frühen Vorstellungen einer postindustriellen Dienstleistungsgesellschaft zusammen, die von einer hochqualifizierten Elite auf der Basis von Technologie und Wissen gelenkt wird (BOYNE & RATTANSI 1990: 13 f.). In der Postmoderne stellt das Wissen jedoch nicht länger nur ein rationales Werkzeug der Macht dar (so noch die Kritik bei LEFEBVRE 2011: 106; vgl. 2.1), sondern sensibilisiert wieder für Differenzen und lässt auch das Unwägbare, Irrationale zu: *„Its principle is not the expert's homology, but the inventor's paralogy"* (LYOTARD 1984, zit. n. BOYNE & RATTANSI 1990: 17; vgl. RECKWITZ 2016: 276).

Solche Gegenüberstellungen von Moderne und Postmoderne vermitteln die Gewissheit, in einer distinkten Periode zu leben (BOYNE & RATTANSI 1990: 19). So existiert die weit verbreitete Auffassung der Postmoderne als eigenständige Epoche, die sich durch einen tiefgreifenden Wandel nicht nur im gesellschaftlichen Selbstverständnis, sondern auch in den materiellen Grundlagen der sozialen Ordnung darstellt (WOOD 2003: 37). Die Postmoderne als Epoche beruht auf der Annahme einer historischen Zäsur. Um diese festzustellen, muss die Summe der gesellschaftlichen Veränderungen ausreichen, um eine charakteristische Periode mit identifizierbaren historischen Grenzen zu begründen. Diese Hypothese beinhaltet das grundlegende Problem einer Theoretisierung des Zeitgeschehens: Eine endlose Vielzahl simultaner Realitäten zu analysieren, um eine Art Code der Gegenwart in Abgrenzung zur Vergangenheit zu erstellen, erscheint als unmögliche Aufgabe (DEAR 1994: 3).

DEAR & FLUSTY (1998) bezeichnen daher die Debatte über einen radikalen Bruch mit vergangenen Trends im politischen, wirtschaftlichen und soziokulturellen Leben als einen der ermüdendsten Aspekte innerhalb postmoderner Diskurse, da kein klarer Konsens über die Natur dieses angeblichen Bruchs besteht (ebd.: 50). Viele Analysen, die eine postmoderne Epoche konstatieren, konzentrieren sich deshalb auf eine Bedeutungszu- oder –abnahme von zuvor untergeordneten bzw. dominanten Aspekten in einer Gesellschaft, wie Rationalität versus Ästhetik, oder eine neuartige Beziehung zwischen zwei Aspekten, etwa die Vereinnahmung der Kultur durch die Ökonomie. Die potenzielle Überinterpretation spezifischer gesellschaftlicher Phänomene und die Widersprüchlichkeit der Subsumierung vieler gegensätzlicher Aspekte unter einem abstrakten Begriff, der jedoch selbst kein übergeordnetes Narrativ darstellen will, hat der Konzeptualisierung der Postmoderne als Epoche viel Kritik eingebracht (DEAR 2000: 34 f.). Systematische Brüche wie der vom Nomadentum zur Sesshaftwerdung oder von der agrarwirtschaftlichen ständischen Feudalgesellschaft zur kapitalistisch-demokratischen Industriemoderne sind weitestgehend akzeptiert, jedoch stets erst im Nachhinein diagnostiziert worden. Die Selbstwahrnehmung und –beschreibung einer Gesellschaft erweist sich stets als heikel, denn die „Zeitgenossen sind geblendet im Jetzt" (BECK 1996: 98).

So lässt sich auch die Postmoderne laut LYOTARD (1988, zit. n. BECK 1996: 64) als Konzept weder so klar von der Moderne abgrenzen, wie ihr Name es suggeriert, noch ermöglicht das Präfix „Post" die Verortung einer Gegenwart, von der aus sich eine chronologische Abfolge beobachten ließe. Daher erscheint sie als theoretisches Konzept ungeeignet, um sie einer historischen Periode zuzuordnen. Sie wird daher in ihrer Gesamtheit bisweilen auch weniger als Umbruch, sondern mehr als

„gesellschaftliche Flexur“ (KÜHNE 2006: 7) verstanden, die weiterhin Elemente der Moderne enthält. Auch wenn sich die Postmoderne nicht exakt datieren lässt, verweist die Vorsilbe „Post“ auf eine historische Abfolge im Sinne eines Aufbaus auf die Moderne, der einige ihrer Aspekte umkehrt, während sie andere fortführt und überspitzt (ebd.). Prinzipiell ähnlich konstatiert auch BECK (1996) einen epochalen Wandel, auch wenn sein Ansatz einige Unterschiede zu postfordistischen oder postmodernen Krisentheorien aufweist.

3.2.3 „Reflexive Modernisierung“: Zwischen Kontinuität und Bruch

Eine zentrale Aussage von BECKS (1996) Theorie „reflexiver Modernisierung“ ist, dass nicht die Krise des Kapitalismus, sondern die nicht intendierten Nebenfolgen seiner „*Siege*“ (ebd.: 44) zu einer „*Weiter*modernisierung“ (ebd.) führen, die die Industriegesellschaft auflösen und transformieren. „Reflexive Modernisierung“ ist also sowohl „*Kontinuität* und *Bruch in* der Moderne“ (ebd.: 45, Hervorh. i.O.).

Postmoderne Theorien verabschieden hingegen gewisse Prinzipien der Moderne, indem sie diese mit der kapitalistisch-demokratischen Industriemoderne gleichsetzen. Aus einem umfassenden Strukturwandel folgt dann unweigerlich das „Ende von Moderne“, also keine „andere Moderne“, sondern Postmoderne. „Reflexive Modernisierung“ meint hingegen sowohl die *Auf*lösung industrieller Gesellschaftsformen als auch ihre *Ab*lösung durch andere Modernen. Motor dieses Wandels sind die „Nebenfolgen“ moderner Rationalitäten, wie die Risiken der Individualisierung und Globalisierung (ebd.: 38 ff.). Damit ist die „Reflexive Gegenmoderne“ also ein Produkt der Moderne, das dieser entgegensteht und sie strukturell begrenzt (BECK 1996: 59). Ihre notwendige Stabilität erhält sie durch spezifische Legitimationsweisen oder Strategien im Umgang mit den Nebenfolgen moderner Gesellschaften, die in der Moderne noch verdrängt wurden. Verkürzt zählen dazu die Externalisierung von „Kosten“ durch Globalisierung, die Individualisierung von Risiken und eine neue Synthese von Demokratie und Wirtschaft, im Sinne einer „Re-Rationalisierung“ vormaliger „Sachlogiken“. Letztere beschreibt die notwendig gewordene politische Legitimation betrieblicher Entscheidungen, die nicht länger als systemimmanent begriffen werden (ebd.: 54 f., 84 f.). Es sind diese Aspekte, welche die „Reflexive Moderne“ erst als „gegenmodern“ auszeichnen. Zusammenfassend tritt Ungewissheit an die Stelle von Fortschrittsglauben, ausgelöst durch die verdrängten Nebenfolgen der Moderne, die sich zum Strukturbruch aufsummiert haben (ebd.: 65 ff.). „Reflexive Modernisierung“ bezeichnet also eine Theorie des immanenten Grundlagenwandels der Industriemoderne, da sie nicht von ihrem Ende, sondern von einer Kontinuität der Moderne ausgeht. Diese Annahme akzeptiert eine Typologie verschiedener Formen moderner Gesellschaft, anstelle eines Epochenbruchs zwischen Moderne und Postmoderne (ebd.: 98 f.).

Offen bleibt jedoch die zentrale Frage, welche Grundlagen moderner Gesellschaft sich verändern und wie sich diese in der Raumproduktion Ausdruck verleihen; ob intendiert oder als „Nebenfolge“, ob als Praxis oder als Repräsentation. Abschließend soll daher diskutiert werden, welche theoretische Konzeption von Gesellschaft überhaupt als kompatibel mit der dieser Arbeit zugrunde liegenden Theorie der Produktion des Raumes von Lefebvre betrachtet werden kann.

3.2.4 Henri Lefebvre: Zwischen Marxismus und Postmoderne?

Laut SCHMID (2010) liegt es zunächst „nahe den von Lefebvre postulierten Übergang mit demjenigen von der Moderne zur Postmoderne in Verbindung zu bringen“ (ebd.: 287). Nicht wenigen gilt Lefebvre sogar als Vordenker oder Gründervater der Postmoderne (ebd.). Dies erscheint zunächst

verwunderlich, ist Lefebvres Ziel doch die Formulierung einer einheitlichen Theorie der Produktion des Raumes (vgl. 2.1). Die postmoderne Kritik an solch einer „großen Theorie“ zielt jedoch an der erkenntnistheoretischen Haltung Lefebvres vorbei. Denn er selbst zählte zu den größten Kritikern des Strukturalismus und Determinismus ökonomistischer Theorien, auch wenn seine Überlegungen auf marxistischem Gedankengut basieren. Vielmehr kam es zu einer Aneignung von Lefebvres Thesen durch postmoderne Theorien, wobei jedoch zentrale Begriffe aus ihrem ursprünglichen Kontext gerissen wurden, was zu zahlreichen Missverständnissen und Fehlinterpretationen führte (siehe z.B. SCHMIDS (2010) Rezeption von SOJA (1996)) (SCHMID 2010: 64 f.; vgl. 2.4).

„Die erkenntnistheoretische wie auch politische Einschätzung der Postmoderne war und ist selbstverständlich umstritten“ (SCHMID 2010: 50). So betrachten HARVEY (1989) und JAMESON (1991) diese nur als Begleiterscheinung der „flexiblen Akkumulation“ bzw. als kulturelle Logik eines späten Kapitalismus. Demnach lässt sich die Postmoderne im Bezugsystem des Historischen Materialismus als kulturelle Dominante einer dritten Phase des Kapitalismus interpretieren, die sich als „multinationaler Kapitalismus“ chronologisch hinter den Konzepten „klassischer Marktkapitalismus“ und „Monopolkapitalismus“ einreiht. In dieser Phase entstehe ein globaler Raum, in dem alles als Teil der Kultur betrachtet wird. Auch Dinge deren Ursprung oder Zweck ein gänzlich anderer ist, würden kulturalisiert – d.h. als sozial bedeutsam umgedeutet – und in universellem Stil als ästhetisierte Ware global verteilt, z.B. die glitzernde Architektur des US-amerikanischen Wolkenkratzers (DEAR 2000: 50 f.) Die Postmoderne erscheint aus dieser Perspektive als reine Ideologie, als bloßes Symptom eines Strukturwandels in der Produktionsweise einer Gesellschaft (ebd.: 85). Eine solche Interpretation greift den ökonomischen Determinismus eines klassischen Marxismus auf und wirkt so trotz ihrer Betonung von Kultur letztendlich reduktionistisch (ebd.: 51). Ungeachtet ihrer breiten Rezeption liefern diese Analysen ebenso wie die von SOJA (1995) keine schlüssige Antwort auf das Verhältnis von Stadt und Gesellschaft in der Postmoderne. Durch ihre im Prinzip monistischen Ansätze verdeutlichen sie vielmehr den Widerspruch, mit modernistischen „großen Theorien“ eine Postmoderne zu analysieren, der eine Ablehnung solcher Metanarrative inhärent ist (DEAR 2000: 70-81).

Das ist insofern erstaunlich, da sowohl HARVEY (1989) als auch JAMESON (1991) und SOJA (1995) sich auf Henri Lefebvre berufen, der – um es zu wiederholen – ein erklärter Kritiker des strukturellen Marxismus und Gegner jeglicher monistischer Theorie war (DEAR 2000: 85). Lefebvre selbst betrachtet den Marxismus undogmatisch, mehr als eine Inspirationsquelle für die Entwicklung seiner eigenen Theorie, die zwar den Anspruch erhebt eine einheitliche Theorie zu sein, dabei jedoch eine Reduktion durch Überbetonung, etwa der Ökonomie, zu vermeiden sucht. In seinem Hang zu erkenntnistheoretischer Offenheit, sprachlicher Sensibilität und Transdisziplinarität bei gleichzeitiger Skepsis gegenüber hegemonialen Narrativen entpuppt sich Lefebvre als latenter „Postmodernist“, vielleicht sogar als Pionier postmodernen Denkens (ebd.: 51 f.). Beispielsweise greift Lefebvre einer postmodernen Kritik der Moderne vor, die zwar den aristokratischen und theologischen Dogmatismus der Vormoderne überwinden konnte, dabei jedoch das Unbewusste, Emotionale, Spontane, Symbolische und Intuitive der menschlichen Existenz verdrängt hat (vgl. SCHÖNWALD et al. 2014: 8). All dies finden wir hingegen in Lefebvres *Räumen der Repräsentation* wieder, die er selbst als „lebendige Komponente“ in seine „Metaphilosophie“ eingeführt hat (vgl. 2.3, S. 10).

BOYNE & RATTANSI (1990) stellen fest, dass der Marxismus die Vorstellung von einer Postmoderne als theoretische Sackgasse abtut, während auch „Postmodernisten“ wie Foucault und Lyotard keine schlüssige Gesellschaftsanalyse ohne einen impliziten Rückgriff auf Metanarrative formulieren (ebd.: 25, 40 f.). Daher fordern sie, Begegnungen von Marxismus und „postmodernem Denken“ zuzulassen

und so durch Dialog statt Dogmen neue Analysen zu ermöglichen, die sowohl theoretische als auch politische Glaubwürdigkeit besitzen (ebd.: 40 f.). Wenn die zentrale Erkenntnis in einer als postmodern beschriebenen Periode in der Delegitimierung totalisierender Analysen dieser Gesellschaft besteht, so folgt für sie daraus, dass Äußerungen von Experten und Laien gleichermaßen nicht in Bezug auf ihren *Wahrheit*sgehalt, sondern in ihrer *Performativität* zu begreifen sind (ebd.: 23), also als raumproduzierende soziale Praxis. Diese Überlegung bringt uns zurück zum Ausgangspunkt, der Theorie der Produktion des Raumes:

> „Lefebvres Theorie bietet die Möglichkeit, in orthodoxen marxistischen Analysen bisher ausgeblendete oder als kulturelle ‚Überbauphänomene' abgewertete Prozesse konstitutiv in die Analyse einzubeziehen, und das dogmatische, deterministische und ökonomistische Konzept von materiell-ökonomischer Basis und ideologisch-kulturellem Überbau zu überwinden" (SCHMID 2010: 66).

Zugleich ist Lefebvre jedoch weit von kulturalistischen Ansätzen der postmodernen Strömung entfernt, legt er doch dem gesellschaftlichen Prozess der Raumproduktion selbst eine konkrete materielle Praxis zugrunde (ebd.). Dabei wirkt etwa die Globalisierung als dialektisches Phänomen, welches das Globale und das Lokale zunehmend miteinander verbindet und dabei häufig Widersprüche produziert (GIDDENS 1992a: 30). Durch Digitalisierung und Vernetzung leben wir in einem *Global Village,* wo das Globale im Privaten erscheint; gleichzeitig wird das Private ins Globale verlagert (gegenwärtig insbesondere durch soziale Medien). Die Stadt stellt dabei sowohl die Basis als auch das Produkt dieser „Glokalisierung" dar, die globale Phänomene auf die urbane Ebene projiziert (internationaler Städtewettbewerb, *Global Cities*), diese dabei teilweise ins Private verschiebt (Privatisierung des öffentlichen Raumes durch transnationale Unternehmen) und gleichzeitig auf dieser aufbaut (Flughäfen, *Central Business Districts,* etc.). Diese Illustration zeigt, wie die Theorie der Produktion des Raumes sich zur Analyse zahlreicher zeitgenössischer Phänomene und Prozesse eignet, die sich auf unterschiedlichen Maßstabsebenen abspielen (SCHMID 2010: 328 f.).

Auch in der Zeit nach Fordismus und Moderne ist also die Produktion der Räume, in denen wir leben und arbeiten, das Resultat zentraler sozialer Praktiken und Diskurse. Der Raum bildet nach wie vor einen zentralen Zugang zum Verständnis der Gesellschaft. Und immer noch sind Stadtentwicklung und Städtebau wichtige Bereiche, in denen die Diskurse über gesellschaftliche Entwicklungen zusammenlaufen (BOYNE & RATTANSI 1990: 19 f.). Zwar haben Globalisierung, Internet und Flugverkehr zu einer *Time-space compression* (HARVEY 1989) geführt, eine These, die schon Karl Marx mit der „Vernichtung des Raums durch die Zeit" (MARX 1983: 430, zit. n. WIEGAND 2013: 41) vertrat. Jedoch ist der Raum nicht verschwunden: Die Welt, in der wir leben ist noch immer eine physische, ihre Materie bildet nach wie vor die Grundlage und das Produkt unseres Handelns. Die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien (IuK) haben lediglich die raumzeitliche Logik moderner Gesellschaften verändert. Der geographische Raum wird fortan überlagert vom virtuellen Cyberspace, der es Menschen und Organisationen ermöglicht, flexibler mit den Gegebenheiten des materiellen Raumes zu interagieren. Eine gesteigerte Mobilität und neue Akkumulationsweisen stehen für ein neues *spätmodernes* Verhältnis von Gesellschaft und Raum, das sich in komplexen Wechselwirkungen zwischen einer globalisierten Produktionsweise und der lokalen Ebene der Orte äußert. Die Einzigartigkeit von Orten wird dabei gezielt entwickelt und eingesetzt, um Menschen und Kapital anzuziehen (DODGE & KITCHIN 2001: 15), im Sinne einer Strategie der *Singularisierung*. Die zunehmende Beschleunigung der Kapitalzirkulation im Raum führt also nicht etwa zu dessen Verschwinden, sondern vielmehr zur Produktion neuer Räume durch massive Investitionen in die gebaute Umwelt und Infrastruktur der Städte (WIEGAND 2013: 41).

3.3 Die Spätmoderne als Analyserahmen der Gegenwart

In klarer Abgrenzung von der Idee einer Postmoderne formuliert GIDDENS (1992a) als Verfechter der Notwendigkeit einer ganzheitlichen Theorie moderner Gesellschaften seine „Kritische Theorie der Spätmoderne". Darin bestreitet er das „Ende der Geschichte" und betont die bereits oben diskutierte Widersprüchlichkeit der postmodernen Idee:

> „Wenn ‚Geschichte' keine Form hat und es keine totalisierenden Erzählungen mehr gibt, dann ist die Idee der Postmoderne unanwendbar, weil sie ein periodisierender Begriff ist. Wenn es aber ein distinktes postmodernes Zeitalter gibt, haben wir wieder jene totalisierenden Begriffe, die bereits ausgeschieden wurden" (ebd.: 15).

Vielmehr bestreitet GIDDENS (1992a), dass die Moderne vorüber sei, stattdessen bezeichnet er die sich entfaltende gesellschaftliche Periode als „Spätmoderne" (ebd.). Gegenwärtig wird dieser Begriff in Deutschland u.a. besonders prominent von Andreas Reckwitz geprägt.

Ausgangspunkt von RECKWITZ' (2020) Perspektive auf die Gegenwart bildet das Verständnis eines „tiefgreifenden gesellschaftlichen Strukturwandel[s]", der seit etwa dreißig Jahren „die klassische, die *industrielle Moderne*, in eine neue Form der Moderne verwandelt, die […] *Spätmoderne*" (ebd.: 17, Hervorh. i.O.). Die Spätmoderne erreicht ihre ausgereifte Form in den 1990er Jahren und ist vor allem gekennzeichnet durch eine fortschreitende Globalisierung, in der sich die Trennung von „Erster", „Zweiter" und „Dritter Welt" aufhebt und die Grenzen zwischen globalem Norden und Süden immer mehr verschwimmen. Sie wird geleitet von einem liberalen Fortschrittsnarrativ, das sich mit den Schlagworten Marktexpansion, Demokratisierung, Liberalisierung und Vernetzung charakterisieren lässt. Diese Prozesse verlaufen jedoch nicht linear, sondern sind hochgradig widersprüchlich sowie konflikthaft und ziehen mitunter nicht intendierte Handlungsfolgen nach sich (ebd.: 18 f.; vgl. BECK 1996).

Entscheidend für ihre Abgrenzung von der relativ homogenen Gesellschaft der „klassischen" Moderne ist die Herausbildung einer „Gesellschaft der Singularitäten" (RECKWITZ 2017), die nicht länger auf die Reproduktion von Standards oder eine „Herrschaft des Allgemeinen" abzielt, sondern im Gegenteil auf eine Orientierung am Besonderen und Einzigartigen, die prinzipiell dem Prozess der Individualisierung ähnelt. Singularisierung bezieht sich jedoch nicht nur auf Individuen, also Menschen; in der Gesellschaft der Singularitäten werden auch Dinge, Waren und Orte singularisiert, deren Wert sich sodann an einer vermeintlichen Authentizität und Einzigartigkeit bemisst (RECKWITZ 2020: 18 ff.).

Die Ursachen dieser Entwicklung liegen sowohl im ökonomischen Wandel vom industriellen zu einem kognitiv-kulturellen Kapitalismus (siehe 3.4.2) sowie in der Digitalisierung begründet als auch in der Entstehung einer hochqualifizierten, neuen „urbanen" Mittelklasse. Deren soziale Prämierung des (vermeintlich) Singulären geht einher mit einer Abwertung des Standardisierten und Massenhaften. Daher führt die Singularisierung auch zu gesellschaftlicher Polarisierung, nicht nur auf den Märkten, sondern auch in Bezug auf Bildung, Lebensstile und Orte (ebd.: 21 ff.). Während die Moderne auf Innovation als Motor sozioökonomischer Dynamik setzt, die sowohl auf der gesamtgesellschaftlichen als auch der biographischen Ebene einem linearen Fortschrittsdenken entspricht, weicht in der Spätmoderne das Paradigma der technischen Erfindung dem der Singularitäten. Einzigartige Objekte und einmalige Ereignisse stellen die wirtschaftliche Basis der spätmodernen Gesellschaft dar. Dabei handelt es sich um kulturelle, ästhetisch-semiotisch aufgeladene Waren im weitesten Sinne, die dem postmodernen Primat der Ästhetik entsprechen (ebd.: 265 f.; vgl. 3.2.2).

Die Folge ist eine Individualisierung und Pluralisierung von Produkten, die den Ausgangspunkt einer gesamtökonomischen Kulturalisierung bilden. Die Produktion von Images, die sich nicht nur auf Waren bezieht, sondern auch auf Lebensstile, die von der Medienbranche vermarktet werden, ist mit

einem Prozess der Ästhetisierung und Idealisierung verbunden, der prinzipiell alle Bereiche der Kulturökonomie durchdringt. Zugleich verkürzt sich die zeitliche Dimension der Wirtschaft nicht nur in Bezug auf Transport und Datenaustausch, sondern auch im Hinblick auf den Lebenszyklus von Produkten und Trends, was die rationale Planung der Moderne *ad absurdum* führt (KÜHNE 2006: 24). Deren bürokratische Strukturen werden in der Spätmoderne abgelöst von einer Expansion deregulierter Wettbewerbsmärkte im neoliberalen Sinne. Die stetige Produktion von Singularitäten führt zwangsläufig zu einer Überproduktion und damit zu einer radikalen Konkurrenz um die Aufmerksamkeit der Konsument*innen. Das spätmoderne „Regime des kulturell-ästhetisch Neuen" bildet idealtypisch im Gegensatz zum „Regime des Innovationsneuen" der Moderne die sozioökonomische Basis der spätmodernen Gesellschaft (RECKWITZ 2016: 266 f., vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Idealtypen: Innovationsneues – ästhetisch Neues (RECKWITZ 2016: 267)

Regime des Innovationsneuen	Regime des kulturell-ästhetisch Neuen
funktional-technische Neuerungen als Steigerung / Überbietung	kulturell-ästhetische Novitäten als Abwechslung und Eigenwert
Industriegesellschaft	Kulturalisierung der Gesellschaft
technisches Wissen / industrielle Produktion	kulturelles Wissen / kulturelle Produktion
Affektneutralität	affektive Intensität
Techniker / „Erfinder"	Kreativer / Künstler
Standardisierung	Singularitäten
technischer Fortschritt / Lebensstandard	erfolgreiche Selbstverwirklichungen / Lebensqualität
Bürokratie	(Aufmerksamkeits-)Markt
Versorger / Abnehmer	Kreateure / Publikum

Auch ohne sich auf Marx oder den Historischen Materialismus zu beziehen, betrachtet RECKWITZ (2016) die Entwicklung der Stadt in der Moderne ähnlich der regressiv-progressiven Methode bei Lefebvre (vgl. Kapitel 3) aus gegenwärtiger Perspektive. Dabei kommt er zu dem Schluss, dass diese Entwicklung nicht einfach einem Muster klassischer Modernisierung folgt, sondern eine Abfolge dreier verschiedener materiell-kultureller Formationen darstellt, die er als *bürgerliche Stadt, funktionale Stadt* und *kulturorientierte Stadt* kennzeichnet und in den entsprechenden Perioden *bürgerliche Moderne, organisierte Moderne* und *Spätmoderne* verortet. Jede Konstellation von Stadt und Gesellschaft lässt sich dabei nur aus der ihr jeweils vorausgegangenen Form verstehen, denn jede neue Formation des „Urbanen" stellt eine Antwort auf die Krise ihrer Vorgängerin dar. Indem die Stadt das Zentrum der sozialen Praxis ihrer jeweiligen Zeit darstellt, ist sie Ausdruck und Bedingung der gesellschaftlichen Wirklichkeit im Prozess einer historischen Periode. Sie verkörpert zugleich eine materielle Realität als auch ein normatives Ideal von Urbanität. Diese Aspekte werden sichtbar in den jeweiligen Materialitäten, Praktiken und Diskursen des städtischen Raumes, der auch stets Elemente seiner historischen Vorgängerform enthält, die mitunter zur Konstruktion einer neuen urbanen Identität dienen (ebd.: 166 f.; Abbildung 10).

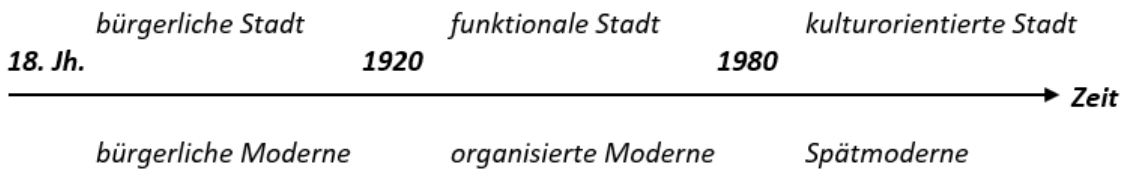


Abbildung 10: Die Transformation der Stadt in der Moderne
(eigener Entwurf nach Ausführungen von RECKWITZ 2016: 166-173; vgl. Abbildung 8, siehe auch RECKWITZ 2021: 118)

Weitere Parallelen zu Lefebvre, ohne dass Reckwitz sich direkt auf diesen bezieht, sind die Beschäftigung mit dem Krisen- und Konflikthaften der urbanen Evolution, mit dem Zusammenhang zwischen Stadtgestalt und gesellschaftlicher Entwicklung und der Blick auf historische Brüche und Relikte. Reckwitz' Verständnis der Stadt als Zusammenspiel von Materialitäten, Praktiken und Diskursen macht die Thesen des zeitgenössischen Soziologen unmittelbar anschlussfähig an die Theorie der Produktion des Raumes.

So kritisiert RECKWITZ (2016), die „klassische" Stadtgeographie und Stadtsoziologie habe der grundlegenden Materialität städtischer Räume und ihrer kulturellen Bedeutung zu wenig Beachtung geschenkt. Für ihn stellt sich die urbane Wirklichkeit „auf drei analytisch zu unterscheidenden und real miteinander verwobenen Ebenen" (ebd.: 165) dar, die es zu untersuchen gilt. Grundlegend für die Erforschung der urbanen Struktur und ihrer historischen Transformation ist dabei zunächst die räumliche Materialität der Städte, die in direkter Wechselwirkung zur sozialen Praxis steht: Die spezifischen physischen Raumstrukturen sind einerseits das Resultat sozialer Handlungen, gleichzeitig bedingen sie diese. Soziale Praktiken verarbeiten darüber hinaus die Repräsentationen, in denen sich die gesellschaftlichen Bedeutungen der Stadt widerspiegeln. Diese zeichenhaften bzw. symbolischen Repräsentationssysteme sind Grundlage und Ergebnis von Diskursen aus Politik und Planung und umfassen auch das Erleben von Stadt (ebd.: 163 ff). Dieser Analysevorschlag lässt sich auf ein Forschungskonzept (Kapitel 6) übertragen, das aus den drei Dimensionen der Raumproduktion abgeleitet wird:

Soziale Praktiken sind einerseits materielle Phänomene, die sich durch menschliches Handeln in Artefakten materialisieren, z.B. durch den Städtebau *(räumliche Praxis)*. Andererseits enthalten sie notwendigerweise ein Wissen, das die Welt auf eine bestimmte Weise repräsentiert, sie damit verstehbar macht und dem Handeln erst seinen Sinn gibt (RECKWITZ 2021: 56). Dieses Wissen wird im Zuge der sozialen Praxis angewandt, es bildet „einen interpretativen und Knowhow-Hintergrund des Tuns" (ebd.: 57). In Bezug auf das Beispiel Städtebau wären hier politische Ideen und planerische Konzepte zu nennen, die den Bauprozess anleiten und zugleich seinen Zweck legitimieren und nachvollziehbar machen *(Repräsentationen des Raumes)*. Die soziale Praxis umfasst jedoch nicht nur solche übergreifenden Strukturen, sondern auch eine mikrosoziologische Komponente, denn jede soziale Situation und jeder raum-zeitliche Kontext ist anders und unendlich komplex, so dass keine Struktur vorausgesetzt werden kann, die determiniert, welche individuelle Aktivität im Hier und Jetzt entsteht. Diese „Offenheit für Überraschendes und Abweichendes in der Mikrosituation" (ebd.: 58) erkennt an, dass Menschen den geplanten und gebauten Raum möglicherweise auf eine andere Weise erleben und nutzen, als dies ursprünglich vorgesehen war *(Räume der Repräsentation)*. Diese Ausführungen veranschaulichen, wie die drei Dimensionen der Raumproduktion in der sozialen Praxis zusammengreifen und dabei den sozialen Raum der gegenwärtigen Gesellschaft produzieren (vgl. 2.3, Kapitel 5).

Nachdem geklärt wurde, wie sich diese Gesellschaft theoretisch fassen lässt, wird im folgenden Kapitel zunächst die Produktionsweise der spätmodernen Entwicklungsphase analysiert, um anschließend den Raum, sprich die städtische Form zu betrachten, die als typisch für diese Phase gelten kann

(siehe 3.5). Um die Abfolge verschiedener Modi der Raumproduktion zu untersuchen, schlägt SCHMID (2010) den Regulationsansatz als vielversprechende Perspektive vor (ebd.: 331 f.). Diesem Vorschlag folgend zeigt sich, dass insbesondere Bob JESSOPS (2003) Weiterentwicklung der Regulationstheorie sich dazu eignet, den marxistischen Terminus der „Produktionsweise einer Gesellschaft" für eine gegenwärtige Analyse fruchtbar zu machen.

3.4 Die Produktionsweise der spätmodernen Gesellschaft

In der Regulationstheorie wird die langfristige wirtschaftlich-gesellschaftliche Entwicklung als eine nicht-deterministische Abfolge von stabilen Entwicklungsphasen und -krisen aufgefasst, ohne dabei eine grundsätzliche Zyklizität zu unterstellen. Eine Entwicklungsphase ist durch einen konsistenten Entwicklungszusammenhang gekennzeichnet, der über einen größeren Zeitraum hinweg die vorherrschenden Technologien, Produktionsstrukturen, Konsummuster und Koordinationsmechanismen miteinander verbindet. Durch die Einbeziehung von Wirtschaft, Technologie, Politik und Gesellschaft wird eine Überwindung des marxschen ökonomischen Determinismus angestrebt (BATHELT 1994: 64 f.). Die Regulationstheorie insistiert damit auf der Unwahrscheinlichkeit – wenn nicht sogar Unmöglichkeit – einer fortlaufenden Kapitalakkumulation, die einzig auf Marktkräften beruht (JESSOP & SUM 2006: 374). Indem sie damit eine einseitige Analyseperspektive vermeidet, liefert die Regulationstheorie ein überzeugendes und nutzbares Erklärungsangebot für die Stadtgeographie (WOOD 2003: 50).

Ihr Ansatz stützt sich auf eine Reihe von Grundkonzepten, um die systemische Kohärenz einzelner Phasen der kapitalistischen Entwicklung zu artikulieren und zu erklären. Die sozioökonomische Formation einer Gesellschaft wird dabei in *Akkumulationsregime* und *Regulationsweise* unterteilt; zwei eigendynamische Teilkomplexe, die sich wechselseitig beeinflussen. Das Akkumulationsregime bezieht sich auf eine Reihe von Regularien auf der Ebene der Gesamtökonomie, die einen mehr oder weniger kohärenten Prozess der Kapitalakkumulation ermöglichen. Es umfasst Regeln, die sich auf die Organisation von Produktion und Arbeit beziehen. Die Regulationsweise umfasst das institutionelle Ensemble (Gesetze, Vereinbarungen usw.) und den Komplex kultureller Praktiken und Normen, der die kapitalistische Reproduktion als solche sichert. Sie besteht aus einer Reihe von formellen oder informellen Regeln, welche die wichtigsten sozialen Beziehungen festlegen (AMIN 2003: 8, BATHELT 1994: 65). Eine Entwicklungsphase gerät dann in die Krise, wenn die Wirksamkeit dieser Regulation gefährdet wird, bzw. wenn die jeweiligen Modi von Akkumulation und Regulation nicht länger miteinander kompatibel sind. Um die Krise zu überwinden, bedarf es dann eines neuen Modus von Akkumulation und/oder Regulation (BATHELT 1994: 67-71).

Die Regulationstheorie wird mitunter ebenfalls als historisierend und zudem empirisch schwer belegbar kritisiert, da letztlich die Ursachen für Entwicklungsphasen und deren Krisen nur an historischen Beispielen nachvollzogen werden können (ebd.: 74). Andere Kritiker*innen, die die Idee einer zugrundeliegenden Logik der historischen Entwicklung im Kapitalismus akzeptieren (z.B. HARVEY 1989), argumentieren, dass es sich beim Regulationsansatz um ein Konstrukt handele, das auf einer nachträglichen Rationalisierung der Geschichte beruht, anstatt eine Erklärung der Mechanismen und der Logik des Antriebs der so genannten kapitalistischen Regime und ihrer Limits zu sein, die auch Prognosen zulässt (AMIN 2003: 11). BATHELT (1994) verweist jedoch auf die Regulationstheorie als „heuristisches Grundgerüst" für empirische Arbeiten, mit dessen Hilfe ein Zusammenhang von wirtschaftsräumlichen Strukturmustern und gesellschaftlichem Wandel in bestimmten historischen Phasen hergestellt werden kann (ebd.: 87). Die folgenden Unterkapitel (3.4.1 & 3.4.2) folgen diesem Vorschlag, um einen Wandel in der Produktionsweise nachzuvollziehen und den gegenwärtig dominanten

Produktionsmodus zu bestimmen. Dies ist mit Bezug auf die Raumproduktion besonders naheliegend und auch entscheidend, denn die räumliche Organisation der gesellschaftlichen Reproduktion ist ein integraler Bestandteil jeder Entwicklungsphase: Endet diese Phase, gerät auch die Raumstruktur in eine Krise. Jede Phase und Krise des Entwicklungszusammenhangs ist also raumwirksam, d.h. es wird Raum produziert (BATHELT 1994: 72).

Dies entspricht der Grundannahme der Theorie der Produktion des Raumes, dass jede Gesellschaft durch ihre Produktionsweise einen spezifischen Raum hervorbringt und bei jedem Wechsel des Produktionsmodus ein neuer Raum entsteht (LEFEBVRE 2011: 46 f., siehe 3.2). Wird der Raum als Produkt einer Gesellschaft begriffen, so ist mit Lefebvre auf der Materialität sozialer Verhältnisse zu insistieren, die insbesondere im Lokalen an bestimmten Orten konkret werden (SCHMID 2003: 239, siehe 2.7). Im Sinne des „Territorialverhältnisses" ist damit gemeint, dass soziale Verhältnisse im Raum verankert werden. In der *räumlichen Praxis* wird dies durch den Bauprozess abgebildet: Durch die Investition von Kapital entsteht eine bestimmte räumliche Ordnung als physische Grundlage einer Gesellschaft (ebd.: 237). Die materielle Produktion von Raum stellt dabei eine Voraussetzung für die Überwindung des Raumes dar, denn die Mobilität und Effizienz der raumproduzierenden Kräfte basieren paradoxerweise auf der Errichtung relativ stabiler Infrastrukturen. Eine solche räumliche Fixierung freien Kapitals (z.B. durch Investitionen in die gebaute Umwelt) ist nur dann rentabel, wenn die so geschaffene Infrastruktur anschließend eine profitable Zirkulation liquiden Kapitals ermöglicht. Tritt dies nicht ein, werden das gebundene Kapital und die eingesetzte Arbeitskraft entwertet. Die kapitalistische Raumproduktion befindet sich damit in einem permanenten Spannungsfeld zwischen der Werterhaltung vergangener Investitionen, die an einem bestimmten Ort und zu einer bestimmten Zeit getätigt wurden, und deren Entwertung, um neuen Raum für die Kapitalakkumulation zu schaffen. Dieser Zwiespalt drückt sich in einer stetigen Produktion und Transformation geographischer Räume aus (HARVEY 2001: 332 f.).

Diese raumproduzierenden Prozesse werden gesellschaftlich ausgehandelt und reguliert über Raum- und Stadtentwicklungsplanung oder Infrastrukturpolitik, aber auch in Diskursen über Urbanität. Dabei kommen *Repräsentationen des Raumes* zum Einsatz, die eine soziale Ordnung auf den Raum projizieren. Sie sind Resultate von Aushandlungsprozessen auf einer höheren Ebene und stellen räumliche Strategien der Regulation dar (SCHMID 2003: 237, vgl. Abbildung 7). Die Kapitalakkumulation wird also reguliert, indem sie um außerökonomische Elemente ergänzt wird, so dass eine Dynamik zwischen Ökonomie und Gesellschaft entsteht, welche eine relativ dauerhafte strukturelle Kohärenz ermöglicht. Diesen Mechanismus bezeichnet JESSOP (2003) als „*social fix"*, eine gesellschaftliche Fixierung, die auf ein soziales Kompromissgleichgewicht zwischen den unterschiedlichen Akteuren bzw. Klassen abzielt (ebd.: 93) und auch raum-zeitliche Fixierungen (vgl. HARVEY 1989, 2001) umfasst; etwa eine zeitliche Verschiebung oder Externalisierung von Kosten *in* Räume bzw. Ausbeutung *von* Räumen, die außerhalb des Kompromisses liegen (z.B. in der Zukunft oder in Ländern des globalen Südens).

Voraussetzung für die relative Stabilität der Produktionsweise einer Gesellschaft ist demnach die gemeinsame Entwicklung von Akkumulationsregime und Regulationsweise. Zusammen bilden sie eine typische hierarchische Struktur, welche die übergeordnete Logik und Organisation einer Gesellschaft ausdrückt: ihre *Akkumulationsstrategie* (JESSOP 2003: 94). Eine solche Strategie beinhaltet neben staatlichen Programmen auch gesellschaftliche Praktiken und Diskurse und wird als ökonomische Vorstellungswelt artikuliert. Solche Vorstellungswelten oder „*imaginaries"* (ebd.) reproduzieren mit Hilfe von diskursiven Vereinfachungen soziale Verhältnisse, die der Kapitalakkumulation dienlich sind und leiten raum-zeitliche Fixierungen an. Wenn es auf diese Weise gelingt, dass sich die außerökonomischen Institutionen an die (vermeintlichen) Erfordernisse der Kapitalakkumulation stärker anpassen, als die

Marktlogik der Kapitalakkumulation dazu verpflichtet wird, sich an die bestehende gesellschaftliche Ordnung anzupassen, wird der jeweilige Produktionsmodus zum vorherrschenden Prinzip einer Gesellschaft und es entsteht ein „historischer Block“ im Sinne einer etablierten Produktionsweise (JESSOP & SUM 2006: 379).

JESSOPS (2003) Weiterentwicklung des Regulationsansatzes beinhaltet also eine doppelte Dialektik von Ökonomie, Gesellschaft und Raum sowie von Praxis und Diskurs (ebd.: 89). Gepaart mit einer marxistisch verwurzelten Kritik der Macht ist sie in ihren Grundzügen kompatibel mit der Theorie der Produktion des Raumes und eignet sich für eine Analyse der Produktionsweise der gegenwärtigen Entwicklungsphase. Im Gegensatz zu ökonomisch-deterministischen Überlegungen bietet sie ein vollständigeres Bild der sozialen Realität und einen passenden Rahmen für die Frage nach der Produktionsweise einer Gesellschaft im Sinne Lefebvres, die damit als strategisches Zusammenspiel von Wirtschaft und Politik unter Einbeziehung gesellschaftlicher Narrative gefasst werden kann. Dabei muss der Fokus darauf liegen, welche spezifischen Räume dieses System hervorbringt.

3.4.1 Zum Wandel der Produktionsweise

Der Fordismus wird in der Regulationstheorie als eine stabile Entwicklungsphase in Europa nach dem Zweiten Weltkrieg betrachtet, die bis Anfang der 1970er Jahre anhielt (BATHELT 1994: 75). Diese Ära der „entfalteten Industriegesellschaft“ (RECKWITZ 2020: 137) war geprägt von der Dominanz der industriellen Ökonomie, die aus den Zentren der Städte gesteuert wurde. Die konkurrierenden Systeme des westlichen Kapitalismus und des osteuropäischen „Realsozialismus“ stellen dabei zwei Versionen der Industriemoderne dar, in der Arbeit als Routine der Massen in großen Korporationen vom Fließband bis zum Großraumbüro stattfand (ebd.). „Aber diese Zeiten sind vorbei“ (ebd.: 138). In den städtischen Zentren der Industriegesellschaft beginnt der strukturelle Wandel hin zu einer sozioökonomischen Formation, die als „postfordistische Dienstleistungsgesellschaft“ beschrieben wird (vgl. RECKWITZ 2016: 172). RECKWITZ (2020) stuft diesen Begriff als behelfsmäßig ein, ebenso wie seine Varianten „Postindustrialismus“, „Wissensgesellschaft“, „Erlebnisökonomie“, „digitaler“ oder „Finanzkapitalismus“ (ebd.: 139). Wie in Kapitel 3.3 argumentiert, bezeichnen wir die sich herausbildende Gesellschaftsform als *Spätmoderne*.

Die räumliche Strategie der Regulation im Fordismus zielt allgemein auf einen homogenisierten Nationalstaat ab (vgl. 3.1). Aus der Hierarchie zwischen Produzenten und Zulieferern und der funktionalen Arbeitsteilung innerhalb großer Industrieunternehmen entsprechend ihrer Standortverteilung ergibt sich eine hierarchische sektorale Raumstruktur mit zahlreichen Verbindungen zwischen Zentrum und Peripherie. Charakteristisch für die nationalstaatliche Raumstruktur des Fordismus sind industrielle Stadtmetropolen und Agglomerationen mit hohem Wirtschaftswachstum, die von Satellitenstädten umgeben sind (BATHELT 1994: 77 f.). Mit dem Wechsel der Produktionsweise lassen sich im Raum nun massive Veränderungen beobachten:

> „Die neue räumliche Strategie setzt nicht mehr auf Vereinheitlichung, sondern auf Differenzierung und Flexibilisierung. Der Rückzug des Staates aus vielen Bereichen der Infrastrukturpolitik, von der Privatisierung von öffentlichen Einrichtungen bis hin zur Liberalisierung des Luftverkehrs, hat eine neue Form der Produktion des Raumes […] eingeleitet“ (SCHMID 2003: 238).

Wie jedes kapitalistische System basiert auch das industriell-fordistische auf einer Logik fortlaufender Steigerung, die durch eine Sättigungs- und Produktionskrise beendet wurde. Erstere stellt sich ein durch die gesättigte Versorgung des nivellierten Mittelstands mit langlebigen Konsumgütern und einen allgemeinen Lebenskomfort, in der sich die Nachfrage nach standardisierten funktionalen Produkten erschöpft. Das Streben nach Lebens*standard* wird abgelöst durch ein Streben nach

Selbstverwirklichung und Lebens*qualität*, was die Konsummuster ab den 1970er Jahren massiv verändert und eine verstärkte Nachfrage nach konsumierbaren Erlebnissen und ausdifferenzierten Gütern erzeugt (RECKWITZ 2020: 148 ff.). Neben externen Faktoren wie der „Ölkrise" wird das Ende des fordistischen Entwicklungszusammenhangs primär auf die technischen Grenzen seines starren Produktionssystems zurückgeführt, das auf einen sozialen Wertewandel trifft. Gleichzeitig führt die Globalisierung zu einer Verschärfung des Wettbewerbs auf internationaler Ebene (BATHELT 1994: 75-79.).

In der Folge kommt es zu einem Wandel im Akkumulationsregime in Form einer Flexibilisierung der industriellen Produktion. Dort entstehen neue Konzepte mit kleineren Chargen differenzierter Produkte, die von der Nähe zu und Kooperation mit spezialisierten Zulieferern und Forschungseinrichtungen profitieren. Technologische Innovationen im Bereich der Mikroelektronik spielen eine wichtige Rolle für diese Entwicklung (WOOD 2003: 45). Die Digitalisierung bringt ab den 1990er Jahren verstärkt immer neue Computer- und Netzwerktechnologien hervor, die entscheidend für die neuen Industrien sind (RECKWITZ 2020: 153). Die Wirtschaft wird insgesamt zunehmend von Finanzmärkten und multinationalen Konzernen dominiert, die unabhängiger von nationalstaatlicher Kontrolle eine neue internationale Arbeitsteilung etablieren (AMIN 2003: 4). Die Produktion materieller Waren wird dabei in Staaten mit geringerem Lohnniveau verlagert und zunehmend automatisiert. Die Folge ist eine Deindustrialisierung in den Staaten des globalen Nordens, die sich nun auf Güter konzentrieren, deren Produktion ein hohes wissenschaftlich-technisches Knowhow erfordern (SCHÖNWALD et al. 2014: 13). In diesem Zuge entstehen auch neue Arbeitsformen und -verhältnisse, die zu einer Polarisierung zwischen privilegierten Hochqualifizierten und prekär Beschäftigten führen (WOOD 2003: 46, HEINZ 2008: 121).

Für jedes gegebene Akkumulationsregime liefert eine dominante Strukturform die Achse, um die die gesamte Regulationsweise organisiert ist. Für den Fordismus war dies das Lohnverhältnis; im aufstrebenden nachfolgenden Regime ist es der Wettbewerb (JESSOP & SUM 2006: 330). Folglich ist die Regulationsweise zunehmend von Deregulierung geprägt, wobei angenommen wird, dass diese der ökonomischen Entwicklungslogik inhärent ist, da die Akteure auf den dynamischen Märkten der fortschreitenden Globalisierung nur so wettbewerbsfähig bleiben. Die lokale Ebene gewinnt insgesamt an Bedeutung gegenüber dem Nationalstaat, da in Folge der Globalisierung die Einflussnahme transnationaler Konzerne wächst. Deren hohe Flexibilität führt dazu, dass strategische unternehmerische Entscheidungen maßgeblich auch von kleinräumigen Differenzierungen mitbestimmt werden. Zusätzlich werden immer mehr politische Entscheidungen von der nationalen auf die regionale und lokale Ebene verlagert, so dass schließlich das Lokale zum entscheidenden Ort der Regulation wird. Die Stadt- und Raumplanung wandelt sich entsprechend von einer staatlichen Gesamtplanung hin zu projektorientierten lokalen Interventionen und zeigt sich unter anderem in einer unternehmerisch geprägten Stadtpolitik (WOOD 2003: 47 f., 76 f., siehe 3.5.2).

Insgesamt entsteht eine neue „Ökonomie des Raumes", die sich im Sinne einer „Glokalisierung" zugleich global ausbreitet und stärker lokal verwurzelt. Sie basiert auf global umspannenden Netzwerken, durch die Ströme von Informationen, Kapital und immateriellen Gütern fließen. Damit nimmt die Bedeutung der Zeit ab, die Bedeutung des Raumes und insbesondere des Ortes nimmt hingegen zu. Räumliche Disparitäten basieren nunmehr auf dem ungleichen Zugang zu diesen Netzwerken, innerhalb derer sich die Interaktionen verstärkt über einzelne Akteure vollziehen. Deren wirtschaftliches Handeln entzieht sich zunehmend der institutionellen Kontrolle, wodurch der Kapitalismus zunehmend desorganisiert erscheint. An die Stelle der Institutionen tritt das Vertrauen in Märkte, die sich jedoch durch deutlich geringere Regeln und Normen auszeichnen (LASH 1996b: 361 ff.).

3.4.2 Die globalisierte wissensbasierte Ökonomie

Auch die Planwirtschaften der „kommunistisch" regierten Industriestaaten konnten durch Massenproduktion noch eine zufriedenstellende Produktivität erreichen, sie waren jedoch in den 1980er Jahren nicht in der Lage, sich an eine flexible Produktionsweise anzupassen. Das Scheitern des „real existierenden Sozialismus" wird deshalb auch auf die Unfähigkeit so bezeichneter Systeme zurückgeführt, notwendige Innovationen selbst zu entwickeln und so Arbeitskraft durch Kapitaleinsatz zu ersetzen (MILANOVIĆ 2020: 125). „Die Implosion des Kommunismus 1990, den man als eine auf die Spitze getriebene organisiert-industrielle Moderne interpretieren kann" (RECKWITZ 2021: 111) markiert auf politischer Ebene die globale Durchsetzung spätmoderner Dynamiken am deutlichsten. Mit Auflösung der Sowjetunion gingen Anfang der 1990er Jahre geopolitische Veränderungen einher, die mehr als zwei Fünftel der Weltbevölkerung zusätzlich in den kapitalistischen Weltmarkt integrierten. Dies führte zu einer enormen Beschleunigung der Globalisierung (HEINZ 2008: 51). Dieser mehrdimensionale historische Prozess leitet eine nie dagewesene weltweite Vernetzung, Ausweitung und Intensivierung ökonomischer Aktivitäten, sozialer Beziehungen und technologischer Innovationen ein (ebd.: 45 f.). Die Globalisierung wird dabei nicht nur als Folge einer neuen Geopolitik, sondern auch als Lösungsstrategie des Kapitalismus aus der Krise der Fordismus gesehen, der an der langfristigen Unvereinbarkeit von Kapitalprofit und Massenwohlfahrt gescheitert war, da sich die tayloristische Produktion unter staatlicher Regulierung zunehmend als Hindernis notwendigen Wirtschaftswachstums herausstellte (HIRSCH 1998: 20 ff., vgl. 3.4.1).

Folglich geht dieser Globalisierungsschub einher mit einer Neuausrichtung der Wirtschaftspolitik im globalen Norden, weg vom Wohlfahrtsstaat und hin zu einem Neoliberalismus, der primär auf Wettbewerbsfähigkeit abzielt. Er umfasst nicht nur den Handel, sondern treibt eine tiefgreifende Ökonomisierung auch jener Bereiche voran, die bisher nicht marktförmig organisiert waren. Auf diese Weise flankiert und verstärkt der Neoliberalismus die gesellschaftliche Transformation in all ihren Facetten (RECKWITZ 2020: 164). Globalisierung und Neoliberalisierung werden ergänzt durch eine zunehmende Finanzialisierung der Märkte. Gemeinsam stellen sie zugleich die Rahmenbedingungen und zentralen Merkmale der spätmodernen Ökonomie dar. Als sich wechselseitig verstärkende Prozesse flankieren sie die digitale Revolution und Automatisierung der Produktion ebenso wie deren internationale Vernetzung und führen zur Expansion der innovationsorientierten Wissensarbeit (ebd.: 162).

Die *globalisierte wissensbasierte Ökonomie* ersetzt die fordistisch-industrielle Ökonomie als umfassendes Paradigma wirtschaftlicher, politischer und sozialer Neuordnung im Sinne einer etablierten Produktionsweise der spätmodernen Gesellschaft. Dem Wissen kommt dabei eine zentrale Funktion zu, sowohl in der Kapitalakkumulation als auch in der zugehörigen Regulationsweise. Denn die Etablierung eines neuen Akkumulationsregimes basiert nicht allein auf ökonomischen und technologischen Faktoren, sondern setzt eine gesellschaftliche Neuorganisation voraus, die nur mittels entsprechender politischer, intellektueller und moralischer Leitlinien gelingen kann. Grundlage dafür bildet die Produktion neuer ökonomischer Vorstellungswelten, die ökonomische Ziele und politische Projekte mit den dazu passenden dominanten Diskursen in Form hegemonialer Images und Narrative verbinden (vgl. 3.4). Intellektuelle Kräfte aus Politik und Wirtschaft sowie soziale Interessensgruppen artikulieren dabei auf unterschiedlichen räumlichen und sozialen Ebenen spezifische Strategien und Visionen, die auch massenmedial transportiert und diskutiert werden. Dominante ökonomische Vorstellungswelten legen eine spezifische Anordnung materieller und sozialer Verhältnisse raum-zeitlich fest und schaffen so eine relative strukturelle Kohärenz der kapitalistischen Reproduktion. Ihr Einfluss bemisst sich dabei an ihrer Durchsetzungsfähigkeit von der lokalen bis zur globalen bzw. von der öffentlichen bis zur

privaten Ebene. Die wissensbasierte Ökonomie stellt in dieser Hinsicht auch einen hegemonialen Diskurs dar und ein Konzept, das für verschiedenste Akteure mit unterschiedlichsten Interessen und Sichtweisen übersetzbar und anwendbar geworden ist. Zu nennen wären hier etwa die wachsende Bedeutung von „Kreativität" und „smarter" Technologie, intellektuelles Eigentum, lebenslanges Lernen und nicht zuletzt die Netzwerke der sozialen Medien (JESSOP 2003: 95-100).

Entsprechend bildet sich in der Spätmoderne ein kognitiv-kultureller Kapitalismus heraus, der zunehmend das Kulturelle, Symbolische und Emotionale in die Ökonomie einbindet und so einen quasi unbegrenzten Raum für kulturelle Güter schafft, die sich durch ihren ästhetischen, narrativen, spielerischen, ethischen oder kreativen Wert auszeichnen, der ihnen Einzigartigkeit verschafft. Kulturelle Güter erscheinen dann singulär, wenn sie originär erscheinen. Diese Originalität kann durch Rarität ergänzt und verstärkt werden. Bei der Produktion von Singularitäten nehmen Orte eine besondere Rolle ein, da sie *per se* einzigartig sind und damit symbolische Exklusivität versprechen (RECKWITZ 2020: 176 ff.). Der kognitiv-kulturelle Kapitalismus in der spätmodernen Ökonomie ist „härter, kompetitiver und expansiver als sein Vorgänger" (ebd.: 142) und prägt die soziale Realität in der Spätmoderne durch eine tiefgreifende Ökonomisierung aller Lebensbereiche. Er ist insofern kognitiv, als er primär auf der Produktion immaterieller Güter basiert, die ihrerseits materielle Waren hervorbringen. Dabei handelt es sich um Patente, Urheberrechte, Netzwerke, Daten oder allgemeiner: um Wissen. Kulturell ist er aufgrund der Rolle jener Güter, deren Wert sich weniger auf ihrer funktionalen Nützlichkeit gründet, als vielmehr auf einem symbolischen Wert. Maßgeblich für diesen ist Originalität, Einzigartigkeit und Exklusivität – kurz: Singularität (ebd.: 141 f.; vgl. 3.3).

Dies äußert sich einerseits in einer Ästhetisierung von Gütern sowie andererseits in der Kommodifizierung von Ästhetik, d.h. der Transformation von Kultur und kultureller Aktivität in Waren, wodurch die Unterscheidung zwischen Wirtschaft und Kultur verwischt (AMIN 2003: 31). Der Kulturbereich im obigen Sinne steht nicht mehr hinter anderen Formen des Wirtschaftens zurück, sondern ist in den Fokus gerückt. Dabei entsteht ein neuer Wettbewerb um die Ausnutzung von Marktnischen, die den unterschiedlichen Vorlieben diversifizierter Lebensstile entsprechen, welche ihrerseits marktförmig reproduziert werden. Indem quasi alles kommerzialisiert werden kann, ist auch die Unterscheidung zwischen Hoch- und Massenkultur aufgehoben. So werden immer wieder neue kommodifizierte Formen von „Ästhetik" produziert (HARVEY 2001: 125 f., 409).

Insbesondere in Großstädten entstehen neue Nischenmärkte für Lebensstilgemeinschaften, die sich über ihren individualisierten Konsum definieren, sich an spezifischen Symbolen orientieren (LASH 1996a: 273 f.) und singularisierte Güter nachfragen, die ihrem Anspruch auf Exklusivität genügen. Dies verlangt auf der Angebotsseite eine Umstellung auf flexible Wissensarbeit und permanente Innovation in Form von *economies of speed*, die immer neue Produkte mit zugehörigen *stories*, Werten, Atmosphären und ganzen Markenwelten hervorbringen (RECKWITZ 2020: 155 f.). Um auf diesen hochgradig mobilen, unberechenbaren und globalen Märkten erfolgreich zu sein, benötigen Unternehmen hochqualifizierte Arbeitskräfte mit der erforderlichen kognitiven Expertise und fragen ihrerseits kognitive Leistungen nach, z.B. in Form von Marketing oder Consulting (ebd.: 152). Dabei basiert die wissensbasierte Ökonomie nicht länger primär auf materiellen Produktionsmitteln, sondern auf den Kommunikationsstrukturen global vernetzter Unternehmen, in denen Symbole als Produkte einer Kulturindustrie gehandelt werden, die als Konsumgüter die Grundlage für einen expressiven Individualismus bilden. Auf diese Weise entsteht eine Ökonomie der Zeichen und Symbole (LASH 1996a: 234 f., siehe auch ZUKIN 1998).

Während das Wachstumspotenzial der fordistischen Produktion irgendwann ausgereizt war (siehe 3.4.1), kennt die Nachfrage nach immateriellen Gütern keine Sättigung, sondern lässt sich immer weiter ausdehnen. Darauf gründet die Steigerungslogik der spätmodernen Ökonomie (RECKWITZ 2020: 150). Seit dem Beginn des 21. Jahrhunderts ist die gesamte Konsumgüterbranche von einer Kulturalisierung und Singularisierung betroffen, die sich im freien Wettbewerb wechselseitig verstärkt (ebd.: 182). Die wissensbasierte Ökonomie stellt letztendlich eine Ausweitung ökonomischer Logiken und kapitalistischer Verwertungsmechanismen auf zuvor außerökonomische Aspekte der sozialen Wirklichkeit dar. Auf diese Weise stärkt sie ihren Einfluss auf sämtliche soziale Systeme, während sie sich gleichzeitig deren Einfluss mehr und mehr entzieht. Exemplarisch lässt sich dies sowohl an der Kommerzialisierung kulturalisierter Aspekte der Gesellschaft veranschaulichen als auch am schwindenden Einfluss städtischer Politik im intraurbanen Wettbewerb (JESSOP 2003: 100 f.).

Der Wandel zur Produktionsweise der globalisierten wissensbasierten Ökonomie geht im kulturell-kognitiven Kapitalismus der spätmodernen Gesellschaft mit einer tiefgreifenden Transformation der Städte einher, wobei Deregulierung (3.5.2) und „Kreativität" (3.5.3) zu entscheidenden Standortfaktoren werden und Singularisierung zu einem neuen Modus der Raumproduktion (3.5.4). Im Folgenden wird diese urbane Transformation genauer erörtert um auf dieser Basis im anschließenden und letzten Kapitel (4) des Theorieteils darzulegen, inwiefern städtebauliche Großprojekte als zentrale Raumprodukte dieser Phase der Stadtentwicklung betrachtet werden können.

3.5 Stadtentwicklung in der Spätmoderne

Die Vorstellung, dass eine „neue Moderne" und eine „neue Stadt" ein neues theoretisches Modell der Stadtentwicklung benötigt (so z.B. LAKE 1999: 394), wurde zunächst insbesondere in den USA von der sogenannten *Los Angeles School* aufgenommen, die eine Geographie der gleichnamigen Metropole aus postmoderner Perspektive praktiziert. Sie versteht sich als Abkehr von der *Chicago School*, die aus ihrer Sicht ein klassisches modernes Modell sozialwissenschaftlicher Stadtforschung darstellt. Die Verlagerung der Stadtforschung von der *Chicago School* auf die *Los Angeles School* ersetzt prinzipiell jedoch nur ein altes Metanarrativ durch ein neues, obwohl dies der postmodernen Theorie entgegensteht (SUI 1999: 404). SOJA (2000) formulierte aus den eher lose zusammenhängenden Forschungsergebnissen schließlich *„Six Discourses on the Postmetropolis"* (ebd.: 145), wobei Los Angeles stets als Prototyp der postmodernen Stadt gilt. Es bleibt jedoch fraglich, was seine theoretischen Cluster, abgesehen von ihrem gemeinsamen Forschungsobjekt, tatsächlich verbindet. Nicht zuletzt konstatiert SCHMID (2010), dass die *Los Angeles School* trotz ihrer postmodernen Perspektive die eindimensionale Prämisse wiederholt, dass sich aus der ökonomische Entwicklung eine entsprechende Form der Stadt linear ableiten ließe (z.B. Darstellung bei DEAR & FLUSTY 1998: 58), anstatt den Zusammenhang von Kapitalismus und Stadtentwicklung dialektisch zu fassen oder gar umzukehren. In seiner Kritik erscheint eine postmoderne Geographie der Stadt bzw. eine Geographie der postmodernen Stadt nicht als theoretische Weiterentwicklung, sondern als loser Eklektizismus von Einzelbeobachtungen (SCHMID 2010: 58 ff.). SUI (1999) attestiert in diesem Zusammenhang der postmodernen Stadtforschung *„ontological relativism, epistemological nihilism, and methodological neologism"* (ebd.: 408).

Ein anderer Ansatz findet sich bei BASTEN (2005), der die Gestalt und Gestaltung der Stadt als zentrales Forschungsobjekt eines postmodernen Urbanismus begreift (ebd.: 61) und nach Nan Ellin vier städtebauliche Haupttrends zur Grundlage einer postmodernen Epoche von Architektur und Städtebau konzeptualisiert: Historismus, Kontextualismus, Symbolismus und eine unpolitische Grundhaltung (BASTEN 2005: 63 ff.). Dabei folgt er dem epistemologischen Grundgedanken eines Postmodernismus,

der davon ausgeht, dass eine Unterscheidung von „Realität“ und „(Ab-)Bild“ nicht möglich sei und letztlich auch die Stadt nur noch als Bild bzw. Repräsentation des urbanen Raumes eine Bedeutung für die soziale Realität habe (ebd.: 67).

Wird Stadtentwicklung hingegen als Produktion von Raum begriffen, dann lassen sich abstrakte gesellschaftliche Übergänge in ihren konkreten historisch-geographischen Formen analysieren, indem aus gegenwärtiger Perspektive die damit einhergehende Transformation der Stadt vom „Industriellen“ zum „Urbanen“ rekonstruiert wird (vgl. S. 24). Die Stadt wird dabei als Produkt und gleichzeitig als Grundlage gesamtgesellschaftlicher Entwicklung betrachtet. Anhand von materiellen *und* ideellen Veränderungen in der Stadtstruktur lässt sich dieser dialektische Zusammenhang zwischen Gesellschaft und Raum erforschen, insbesondere wenn wir Lefebvres Theorie dahingehend folgen, dass Annahmen über eine „globale Wissensökonomie“, eine „*Creative Class“* oder die „postmoderne Kulturgesellschaft“ spätmoderne Ideologien im Sinne raumwirksamer Repräsentationen sind. Solche Vorstellungen von Urbanität manifestieren sich in der *räumlichen Praxis* in einer übergreifenden Renaissance der Stadt. Dabei werden die während der Industrialisierung problematisierten Innenstädte wieder zu differenzierten und ästhetisierten „urbanen“ Lebenswelten (PRIGGE 2008: 50).

3.5.1 Die kulturelle und materielle Renaissance der Stadt

Analog zum Abbau der sozioökonomischen Basis der fordistischen Industriegesellschaft hat sich ab den 1980er Jahren eine neue urbane Form als Antwort auf die Krise der funktionalen Stadt entwickelt: Die kulturorientierte Stadt bildet das Raumprodukt der spätmodernen Gesellschaft (RECKWITZ 2016: 171, 236; Abbildung 10). Ihre aus dem ökonomischen Strukturwandel resultierende prototypische Form lässt sich als „postindustriell-verdichtete[ ] Innenstadt“ (ALTROCK 2012: 181) beschreiben. Die Verlagerung der Industrie aus den Zentren hat Nutzungskonflikte bezüglich des Wohnens entschärft und durch einen drastischen Rückgang der Emissionen zu einer Attraktivitätssteigerung der Innenstädte geführt. Die frei gewordenen Flächen ermöglichen eine dichte Mischnutzung von freifinanziertem Wohnen und Büroarbeit, die deutlich besser angenommen wird als eine Nachbarschaft von Sozialwohnungen und industriellem Gewerbe und dabei profitabel ist für private Investoren, die so eine raschere Amortisierung von Kosten der Flächenaufbereitung erzielen (ebd.).

Mit dieser materiellen Transformation einher geht auch eine ideelle und kulturelle „Wiederentdeckung des Städtischen“ (SCHMID 2006:164), die sich in der „Restrukturierung, Erneuerung und Aufwertung von Innenstädten“ niederschlägt, welche häufig zu exklusiven Wohn-, Arbeits- und Freizeiträumen für sozioökonomisch Privilegierte werden (ebd.). Das Leben im Zentrum war in der vorindustriellen Stadt noch ein Zeichen hoher sozialer Stellung, jedoch verlor es mit der Industrialisierung seine Anziehungskraft. Das Stigma der Großstadt als industrieller Moloch wurde so zum Begleitsymptom des Fordismus: Eine Vorstellung von der Unwirtlichkeit der „Betonwüste“, der die Romantisierung einer suburbanen Lebensweise entgegensteht. Letztere bildet das dominante räumliche Muster des industriellen Städtewachstums. Mit dem Wandel hin zur spätmodernen Gesellschaft wurde sie jedoch zunehmend zum Auslaufmodell, da die Differenzierung der Arbeits- und Lebensmodelle mehr räumliche Flexibilität verlangt (HÄUßERMANN & SIEBEL 1987: 22; ALTROCK 2012: 182). Die Renaissance des „Urbanen“ hat den bis dahin entscheidenden Siedlungstrend der Suburbanisierung beendet (DÖRFLER 2011: 92) und zu Diskursen über eine Reurbanisierung geführt (vgl. BRAKE & HERFERT 2012), welche sich in der Praxis jedoch mehr qualitativ als quantitativ äußert (DÖRFLER 2011: 94). Henri Lefebvre beobachtete in diesem Zusammenhang eine Verbürgerlichung der Stadtzentren, die mit einer Gentrifizierung und

Musealisierung ihrer historischen Kerne einhergeht; Prozesse, die seiner Vorstellung einer „urbanen Gesellschaft“ wohl kaum entsprachen (MEYER 2007: 303).

HÄUßERMANN & SIEBEL (1987) beschreiben die „Neue Urbanität“ als eine Folge des Strukturwandels, der nach Jahrhunderten des Wachstums insbesondere in den Kernstädten großer Agglomerationen zu Veränderungen der sozialen Lebenswelt geführt hat. Durch einen Wettbewerb der Metropolen sind die Städte nahezu austauschbare Standorte der globalisierten Wirtschaft geworden, was auch den Handlungsspielraum kommunaler Politik verändert hat. Gleichzeitig ist eine Renaissance der Innenstädte zu beobachten, die dadurch geprägt ist, dass es immer mehr junge Menschen, sogenannte „neue Urbaniten“, zurück in vormals stadtökonomisch entwertete innerstädtische Quartiere zieht, wobei insbesondere ästhetisch gestaltete bzw. renovierte Gebäude begehrt sind (ebd.: 7-11). Im Städtebau entwickelte sich bereits ab den 1970er Jahren eine Gegenbewegung zur modernen Stadtplanung, um den gesellschaftlichen Entwicklungen zu begegnen. Demokratische Partizipation und private Akteure nehmen dabei Einfluss auf die Planung, deren Monopol zuvor der Staat innehatte. Die Gestaltung der gebauten Umwelt greift die Ästhetisierungstendenzen der Spätmoderne auf und steht damit im Kontrast zum funktionalistischen Städtebau der Moderne (STREICH 2011: 662 ff).

Der Wandel kultureller Vorlieben vom Funktionalismus der Moderne zur Alltagsästhetik äußert sich auf der materiellen Ebene der urbanen Transformation in einer breit angelegten Ästhetisierung. Dabei dient die historische Stadt der bürgerlichen Moderne, die periodisch der organisierten Moderne vorausging (vgl. Abbildung 10), der kulturorientierten Stadt vielfach als Vorbild. So sind etwa restaurierte Altbauten der europäischen Bürgerstadt bei der spätmodernen Mittelklasse als Wohnraum besonders begehrt. Die Renovierung solcher Quartiere geht in der Regel mit Gentrifizierungsprozessen einher. Sie bieten ihren Bewohner*innen eine ästhetisch ansprechende authentisch-individuelle Umgebung, ganz anders als die bewusst puristische Architektur der Moderne. Auch die zumeist gemischte Nutzung dieser Quartiere steht im Gegensatz zur Funktionstrennung der funktionalen Stadt. Ihre Unverwechselbarkeit sichert die kulturorientierte Stadt nicht zuletzt durch die Errichtung städtebaulicher Solitärs ab. Die Funktion dieser Objekte ist dabei zweitrangig; ihre postmoderne Architektur kombiniert in eklektischer Weise verschiedene historische Stile, mit dem Ziel, möglichst einzigartig zu sein. Seit den 1990er Jahren bilden solche häufig in *Public-Private-Partnership (PPP)* realisierten Großprojekte eine kulturelle Ressource der Stadt, um den Wünschen einer ästhetisch neu sensibilisierten Gesellschaft entgegenzukommen (RECKWITZ 2016: 176 ff.; siehe Kapitel 4).

Der Eklektizismus mit seiner Spielart der freien Kombination unterschiedlicher Stile und Formen sowie der Rückbezug auf historische Motive sind typisch für den postmodernen Stil in Architektur und Städtebau (STREICH 2011: 662 f.): Der „Straßenraum wird zur kunstvoll stilisierten Kulisse. Die postmoderne Architektur ist der augenfällige Ausdruck dieser Tendenz, in der Ästhetik wieder ungeniert über die Funktion triumphieren darf“ (HÄUßERMANN & SIEBEL 1987: 11). Damit einher geht die Annahme einer „‚Lesbarkeit‘ gesellschaftlicher Entwicklungen im ‚Text‘ der gebauten urbanen Umwelten“ (WOOD 2003: 67), die Ausdruck eines kulturellen und ideellen Wandels sind, der die materielle Transformation der Stadt begleitet. Dabei werden neue städtebauliche Leitbilder im Sinne von *Repräsentationen des Raumes* produziert. An Stelle der rationalen Ideologie des Standards treten neue Konzepte, die gesellschaftliche Unterschiede räumlich denken und verschiedene Lebensentwürfe aufgreifen wollen (PRIGGE 2008: 58; siehe Tabelle 2, vgl. DEAR & FLUSTY 1998: 54).

HIRT (2005) interpretiert diese Werteverschiebung als Einzug „postmodernen Denkens“ in die Planungskultur; eine Geisteshaltung, die sich weigert, Fakten von Werten zu trennen, und Pluralität und Differenz fördert (vgl. 3.2.2). Ursprünglich war die Stadtplanung der modernistischen Idee

verschrieben, dass ein allgemeines öffentliches Gut objektiv definiert werden kann und Fachleute die Deutungshoheit darüber haben, wie eine Stadt funktioniert und was das Beste für ihre Bewohner*innen ist. Solche Ansprüche werden unter „postmodernen Vorzeichen" hingegen als trügerisch oder gar repressiv empfunden (ebd.: 29). In der Folge entstand eine Reihe einflussreicher antimodernistischer Planungstheorien, die für urbane Komplexität und Vielfalt plädierten (z.B. JACOBS 2011, ursprünglich 1961) und die Bedeutung des „Image" (v.a. LYNCH 1960) und einer „guten Form" der Stadt (vgl. LYNCH 1981) hervorhoben, um eine Lesbarkeit urbaner Strukturen und ein Gefühl für das Lokale wiederherzustellen sowie eine Rückkehr zu einem menschlichen Planungsmaßstab zu erreichen (HIRT 2005: 29, vgl. SENNETT 2018).

Tabelle 2: Unterschiede zwischen modernem und postmodernem Städtebau (STREICH 2011: 663)

	Modern	Postmodern
Stadtkonzepte	die Stadt als Objekt, als Massenwohnungsbau	Die Stadt als Landschaft, als Ausdruck sozialer Unterschiede
städtebauliche Entwurfsthemen	Funktionstrennung; Dichtereduktion; mehr Besonnung	Verschiedenartigkeit; stärkere Gewichtung des örtlichen Kontexts; Nutzungsmischung
Schlüsselthemen	Verbesserung von Slums; kontrollierte Erweiterung durch Vororte, neue Städte und Grüngürtel	Stadterneuerung und -regeneration
Entscheidungsstil	Ganzheitlich; entweder Einheitsplanung (1940-1960) oder Anpassungsplanung	Einzelfallplanung

Die materielle und ideelle Renaissance der Städte basiert auf zwei wesentlichen Faktoren, die im Folgenden näher erläutert werden. Zunächst liegt sie im globalen Wettbewerb der Städte und Regionen begründet (Kapitel 3.5.2). Hinzu kommt auf der urbanen Ebene ein Wirkungszusammenhang zwischen dem Paradigma der wissensbasierten Ökonomie und räumlichen Strukturen. Die Kreativwirtschaft illustriert diesen Zusammenhang auf spezifische Weise, da ihr das benachbarte stadträumliche Umfeld als Produktions- und Konsummilieu dient (Kapitel 3.5.3). Dieser Zusammenhang bildet die materielle Basis für Diskurse über die neue Attraktivität der Stadt, welche als Repräsentationen des „Urbanen" wiederum Ausdruck und Basis der sozialen Praxis einer global entgrenzten Gesellschaft darstellen, die neue Orientierungsbedarfe im Lokalen generiert (vgl. BRAKE & HERFERT 2012: 410 f.). Letztlich laufen die beiden oben genannten Faktoren in der *Singularisierung* als zentrales Merkmal und dominanter Modus der spätmodernen Raumproduktion zusammen (Kapitel 3.5.4).

3.5.2 Wettbewerbsorientierte Stadtpolitik

Als eine zentrale Triebfeder der urbanen Transformation in der Spätmoderne wirkt ein sich verschärfender Standortwettbewerb zwischen den Städten, der auf eine Implementierung neoliberaler Prinzipien wie Deregulierung, Liberalisierung und Privatisierung zurückzuführen ist (HEINZ 2008: 15, 49, 273). In Deutschland beginnen sich die stadtentwicklungspolitischen Bedingungen Mitte der 1970er Jahre stark zu verändern. Eine bis in die 1990er Jahre anhaltende ökonomische Strukturkrise erfasst die deutschen Städte, die nur kurz durch die Wiedervereinigung abgedämpft wird. Erstmals seit der Industrialisierung erfahren die städtischen Zentren räumliche Schrumpfungsprozesse. In Westdeutschland manifestiert sich der Strukturwandel in einem räumlichen Süd-Nord-Gefälle, das jedoch zunächst von einem nationalen West-Ost-Gefälle in Folge des umfassenden Strukturbruchs im postsozialistischen Ostdeutschland überlagert wird. Angesichts steigender Arbeitslosigkeit, stagnierender

Investitionen, knapper öffentlicher Gelder und sinkender Bevölkerungszahlen sucht die Stadtpolitik verstärkt nach Lösungen, die trotz eingeschränkter finanzieller Mittel Innovation und Wachstum versprechen (HÄUßERMANN & SIEBEL 1993: 12 f.; HEINZ 2008: 155 f.).

Die Globalisierung wirkt dabei als Katalysator des ökonomischen und gesellschaftlichen Wandels und verschärft den Wettbewerb zwischen den europäischen Metropolen um internationale Investoren. Dabei sind finanzielle Vorteile, die den Investoren durch Deregulierung entstehen, immer entscheidender für die Standortwahl geworden, wodurch der Einfluss der öffentlichen Hand insbesondere auf kommunaler Ebene immer mehr zu schwinden scheint (HÄUßERMANN & SIEBEL 1993: 13 f.). HEEG & ROSOL (2007) sehen in einigen Bereichen jedoch auch eine Aufwertung stadtpolitischen Handelns:

> „Empirisch lässt sich sowohl eine Überantwortung neuer Aufgaben, die Etablierung einer neuen Position als direkter Verhandlungspartner mit transnationalen Unternehmen, die Einbeziehung neuer Akteure und allgemein eine gestiegene Flexibilität lokaler Regierungen feststellen" (ebd.: 491).

Die lokale Ebene wird zum zentralen Experimentierfeld neuer Regulationsweisen (ebd.) im Gefolge einer neoliberalen Staatspolitik, die gesellschaftliche Entwicklungen zunehmend marktförmig aushandelt. Der Neoliberalismus zeigt sich dort als „unternehmerische" Stadtpolitik, die öffentliche Dienstleistungen privatisiert, öffentliche Gelder zur Initiierung privater Investments einsetzt und in *PPP* privatwirtschaftliche Akteure in die Stadtentwicklung miteinbezieht (WOOD 2003: 83).

Während im Fordismus die Aufgabe der Kommunen primär in der Umsetzung nationalstaatlicher Politik auf lokaler Ebene bestand, stehen die Städte nun in einem direkten Wettbewerb um die Ansiedlung transnationaler Unternehmen und staatliche Fördermittel. Zentral ist dabei die Schärfung eines eigenen Profils, insbesondere durch die Produktion und Inszenierung von Distinktionsmerkmalen (HEEG & ROSOL 2007: 492 f). Der daraus resultierende politische Wandel wird mit „[v]on *government* zu *governance*" (ebd.: 493) beschrieben. *Governance* bezeichnet ein Modell kommunaler Steuerung, das sich durch betriebswirtschaftliche Organisation und die Veräußerung öffentlicher Strukturen an Private als Reaktion auf enge finanzielle Haushalte auszeichnet (HEINZ 2008: 258 f.). Diese Öffnung für privatwirtschaftliche Akteure zeigt sich besonders deutlich an der funktionalen Privatisierung in *PPPs*: Sie bilden eine Kooperation aus öffentlichen Hoheitsträgern und privaten Wirtschaftsakteuren und sind direkt auf einen Strukturwandel zurückzuführen, der komplexe städtebauliche Entwicklungsvorhaben erforderte, aber zugleich die Finanzierungsmöglichkeiten der Kommunen derart beschränkte, dass Deregulierung und Privatisierung zu politischen Lösungsstrategien kommunaler Finanzkrisen wurden. Insbesondere zu Beginn der 1990er Jahre wurden primär städtebauliche Großprojekte in *PPP* realisiert, danach richtete sich das Interesse der Privaten verstärkt auf städtische Infrastrukturen (ebd.: 260). Letzteres äußert sich in der Privatisierung und Kommodifizierung vormals öffentlicher Aufgabenfelder und Güter wie Wohnungsbau, Nahverkehr, Gas- und Wasserversorgung, Abfallwirtschaft sowie Schwimmbäder oder Grünflächen (HEEG & ROSOL 2007: 494). Hinzu kommt eine weit verbreitete Strategie kommunaler Verwaltungen, über medial aufbereitete Großereignisse und Großprojekte Aufmerksamkeit auf die jeweilige Stadt zu lenken, auch bekannt als „Festivalisierung der Stadtpolitik" (HÄUßERMANN & SIEBEL 1993). Da die Aufgabe urbaner *Governance* letztlich darin besteht, hochmobile und flexible Produktions-, Finanz- und Konsumströme anzuziehen, weisen ihre Strategien häufig spekulative und unternehmerische Züge auf. Indem der öffentliche Sektor lokale Infrastrukturen und Kapital zur Verfügung stellt und nicht selten einen großen Teil des finanziellen Risikos übernimmt, sinken die Kosten für internationale Investoren, die eine Verlagerung ihres Produktionsstandorts anstreben. Auf diese Weise wird die übergreifende Transformation vom starren fordistischen Produktionssystem zu einer geographisch viel offeneren und marktbasierten Form der flexiblen Akkumulation gefördert. Dabei entstehen auch neue räumliche Muster und Strukturen städtischer Entwicklung im Sinne neuer

Raumprodukte (HARVEY 2001: 359 f.). Die Wirtschaftsstruktur der Städte diversifiziert sich sowohl im tertiären als auch im sekundären Sektor, mit Fokus auf innovative Hochtechnologien der Information und Kommunikation sowie Medizin und Biotechnologie. Im Dienstleistungsbereich spielt neben Finanzen und Versicherungen, Handel und Tourismus auch die breitgefächerte Medienbranche eine übergeordnete Rolle (HEINZ 2008: 186 f.). Im Wettbewerb setzen die Städte dabei auf ihre Außenwahrnehmung als Spitzenstandort für zukunftsträchtige Branchen, z.B. Köln als „Medienstandort Nr. 1" (ebd.: 189). Es entstehen räumliche Cluster, in denen sich branchenspezifische Unternehmen mit spezialisierten Zulieferern und Forschungseinrichtungen konzentrieren und vernetzen. Die gezielte Förderung sogenannter Gründerzentren und Technologieparks soll deren Entwicklung aktiv beschleunigen. Die Globalisierung bewirkt zudem ein Bedeutungswachstum der Logistikbranche. Dazu trägt in Deutschland auch die zentrale Lage in Mitteleuropa bei (ebd.: 189 ff.). Beispielsweise versteht sich die Stadt Köln dabei als „Drehkreuz des Westens" im Zentrum eines engmaschigen Netzes von Straßen und Schienen sowie Wasser- und Flugverbindungen (ebd.: 192). Dies verdeutlicht erneut den Zusammenhang von strategischer *Repräsentation des Raumes* und *räumlicher Praxis*.

Eine wettbewerbsorientierte Stadtpolitik setzt entsprechend auf eine Verbesserung der Anbindung und Erreichbarkeit, auf die Bereitstellung von Flächen für vielversprechende Zukunftstechnologien (HEINZ 2008: 196-201), aber ebenso auf ein breites Spektrum weicher Standortfaktoren. Dazu zählt insbesondere die Steigerung der optischen, strukturellen und ideellen Attraktivität der Innenstädte auf der Basis kultureller Ressourcen. Diese Maßnahmen haben eine starke Außenorientierung und konzentrieren sich auf wenige Bereiche. Sie richten sich an die „neue Mittelschicht", sowie Besucher*innen und private Investoren und werden regelhaft als Großprojekte geplant und organisiert. Sie spielen insbesondere im Wettbewerb der Städte um sogenannte „Kreative" eine zentrale Rolle (ebd.: 202 f.).

3.5.3 „Kreativität" als Standortfaktor

Im intraurbanen Wettbewerb konkurrieren die Städte und Regionen auf regionaler, nationaler und globaler Ebene um Bewohner*innen, Tourist*innen und Unternehmen des kulturell-kognitiven Kapitalismus. Dabei wird insbesondere eine neue Mittelklasse umworben, die räumlich hochgradig mobil ist und sich ihren Wohn- und Arbeitsort vor allem auch unter kulturellen Aspekten auswählt. Insbesondere „Kreative" gelten dabei als Träger der wissensbasierten Ökonomie (RECKWITZ 2020: 197; SCHÖNWALD et al 2014: 16) bzw. bildet die Kreativwirtschaft einen zentralen Baustein der Wissensökonomie (THIERSTEIN et al. 2011a: 105). Die Mobilität qualifizierter Arbeitskräfte ist dabei entscheidend für das Wissensmanagement transnationaler Unternehmen (THIERSTEIN et al. 2011b: 142). Die Bedeutung der Kultur- und Kreativwirtschaft und der sogenannten *Creative Class* macht „Kreativität" zu einem zentralen Standortfaktor der Stadtentwicklung und Leitbild der Standortprofilierung im Wettbewerb der Städte und Regionen (HEINZ 2008: 217-222). Anders als RECKWITZ (2020) geht KUNZMANN (2009) davon aus, dass der Bedarf an Produkten der Kreativökonomie für Haushalte, Unternehmen und Institutionen nicht unbegrenzt ist (vgl. S. 47), was den Wettbewerb der Städte um „Events, Architekturmonumente und andere Bilder produzierende Projekte" jedoch nur noch weiter verschärft (ebd.: 44 f.).

Da die sozioökonomische Formation der Spätmoderne wissensbasiert ist (siehe 3.4.2), besteht das Ziel der Stadtpolitik darin, materielle und imaginierte Räume zu produzieren, die mit Urbanität und Innovation konnotiert sind, um so attraktiv für kreative Milieus zu werden. Räume, in denen die Kreativökonomie kulturelles Kapital akkumuliert, legen den Marktwert einer Stadt im Standortwettbewerb fest. Neben der gebauten Umwelt dieser räumlichen Settings spielt dabei insbesondere ein symbolischer Mehrwert des „Urbanen" eine zentrale Rolle, der als „Kreativität" definiert wird. Die

Regierungsformen der Stadtgesellschaften verändern sich dabei dahingehend, dass ihre politische Rationalität einer Strategie der „Selbstkulturalisierung" folgt, die zur Ansiedlung der *Creative Class* führen soll (DÖRFLER 2011: 92 f., RECKWITZ 2016: 175 f.). Im Sinne einer *Repräsentation des Raumes* bildet die *Creative City* bzw. „Kreative Stadt" ein diskursives Leitbild der Stadtplanung, das die „Gouvernementalität" der kulturorientierten Stadt bestimmt. Es handelt sich um einen stadtentwicklungspolitischen Diskurs, der Mitte der 1990er Jahre zunächst im englischsprachigen Raum von Charles Landry und Richard Florida eingeführt wurde (RECKWITZ 2016: 158).

LANDRY (2000) entwickelte eine spezifische Form des „*cultural planning"* (ebd.: 173 f.), bei dem es nicht darum geht, Kultur zu planen, sondern Authentizität in Form von kultureller Einzigartigkeit zu produzieren. Indem das jeweils lokale „Besondere" definiert wird, soll sich die Stadt von anderen Städten abheben. Dieser kulturelle Einsatz wirkt als Standortvorteil, der letztendlich in ökonomischen Profit umgewandelt wird, z.B. in Form von Tourismuseinnahmen oder Unternehmensansiedlungen. Zentral bei FLORIDA (2002) ist die Annahme, dass Städte in industrialisierten Staaten ökonomisch nur dann weiterhin erfolgreich sein können, wenn sie zu Standorten der Kreativwirtschaft werden. Sogenannte *Creative Cities* bieten den Mitgliedern der *Creative Class* eine besondere Lebensqualität, die auf „*Technology, Talent and Tolerance*" (ebd.: S. 249) basiert. Um eine *Creative City* zu werden, müssen Städte ein entsprechendes Profil inklusive kultureller Diversität und hochwertiger Erlebnisse entwickeln.

Eine solche kulturorientierte „Gouvernementalität" unterscheidet sich deutlich vom Planungsregime der Moderne, das bis in die 1970er Jahre den Städtebau der westlichen und „realsozialistischen" Staaten prägte. Dabei handelte es sich um eine technokratische Neuplanung des urbanen Raumes, wobei die zu planende Stadt als passives Objekt betrachtet und ihre praktische Nutzung direkt mitgeplant wurde (vgl. 3.1). Dieser Modus wird in der Spätmoderne abgelöst von einer Vorstellung urbaner Selbststeuerung und Eigendynamik, in der die Planung selbst nur noch Anreize schafft, um die urbane Entwicklung in eine gewünschte Richtung zu lenken. Solche Lenkungsformen von Städten folgen damit in vielerlei Hinsicht einem neoliberalen Paradigma von Deregulierung und Liberalisierung (RECKWITZ 2016: 162, OLMA 2009:114 f.; vgl. DZUDZEK 2016). Als solche „sind [sie] darauf ausgerichtet, materiale [*sic*] Bedingungen zu schaffen, in denen Produktions- und Kreativitätsprozesse autonom ablaufen können" (OLMA 2009:114).

Die Abhängigkeit vieler Unternehmen und Wirtschaftsregionen von „kreativen" Dienstleistungen macht die Attraktivität für solche Gruppen zu einem zentralen Wettbewerbsfaktor. Dieser Umstand zeigt sich auch in neuen urbanen Strukturen, also in einer veränderten *räumlichen Praxis* (THIERSTEIN et al. 2011a: 103). Die „Kreativen" als Träger der Wissensökonomie stellen bestimmte qualitative Anforderungen an ihre Wohn- und Arbeitsorte, gleichzeitig ist „Kreativität" bzw. die Kreativwirtschaft selbst zum Standortfaktor geworden. Dieses systemische Zusammenspiel wird innerhalb der räumlichen Alltagspraxis von Metropolregionen anhand der sozialen und räumlichen Nähe von Kreativwirtschaft und urbanen Milieus sichtbar: „*Central Business District* und pulsierendes Bahnviertel, Hightech-Campus und Medienstadt" (ebd.: 106). Auch das macht die wissensbasierte Ökonomie zum zentralen Treiber zeitgenössischer Stadtentwicklung (THIERSTEIN et al. 2011b: 142 f.), der den Modus der Raumproduktion in der Spätmoderne bestimmt. Erst die baulichen Ansprüche einer Dienstleistungsökonomie ließen eine Bautypologie attraktiv werden, die durch erhöhte Arbeitsplatzdichten einen Restrukturierungsmodus ermöglichte, der maximal marktfähige Dichten zulässt. Die Innenstädte werden zunehmend zu Arbeits- und Wohnstandorten bzw. Lebensmittelpunkten von Akteuren der wissensintensiven und „kreativen" Ökonomie, für die insbesondere dichte, mischgenutzte Quartiere mit

Distinktionsmöglichkeiten über attraktive öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität, Freizeit- und Kultureinrichtungen und weiteren weichen Standortfaktoren entscheidend sind (ALTROCK 2012: 182 f.).

Während die funktionale Stadt eine Verdichtung im Zentrum durch Auslagerung des Wohnens in die Peripherie zu vermeiden suchte, findet in der kulturorientierten Stadt also prinzipiell der gegenläufige Prozess statt. Die Wiederbelebung der Innenstädte ist Voraussetzung für die räumliche Bildung von Netzwerken und Clustern als Basis einer Kreativökonomie, deren primärer Standort die „Kreative Stadt" ist. Diese *creative industries* umfassen im Sinne der wissensbasierten Ökonomie die gesamte Medienbranche sowie Consulting, Forschung und Entwicklung, Tourismus, Mode, Design, etc.[16] (vgl. 3.4.2). Im Gegensatz zur hierarchisch organisierten Wirtschaftsweise der Moderne treten verstärkt projektorientierte, individualisierte und flexible Arbeitsformen auf, für die eine Kombination von Vermarktung und Ästhetisierung charakteristisch ist. Indem sie das neue kulturelle Bedürfnis nach urbaner Authentizität reproduzieren, verstärken sie durch ihre Präsenz die Attraktivität der Innenstädte und sind damit Ausdruck und Treiber der urbanen Renaissance (RECKWITZ 2016: 172 ff.).

3.5.4 Singularisierung als Modus der Raumproduktion

Die räumlichen Strukturen der Spätmoderne sind gekennzeichnet von einem Boom der Metropolregionen, deren Erfolg primär darauf basiert, dass sie attraktiv erscheinen (RECKWITZ 2020: 23 f.). Die Stadt wird damit zu einem Produkt, das zunehmend global nachgefragt wird, wobei das jeweilige Angebot von Wissen, Wirtschaftskraft, attraktivem Arbeitsmarkt, internationaler Erreichbarkeit und kulturellen Einrichtungen zentral für die Nachfrage ist. Die Rezeption der Stadt steht in enger Wechselwirkung mit ihrer gebauten Umwelt. Dabei neigen herausragende Artefakte dazu, die Wahrnehmung der Gesamtstadt zu dominieren (THIERSTEIN et al. 2011a: 105). Der Übergang zur Produktionsweise der globalisierten wissensbasierten Ökonomie (vgl. 3.4), in der Einzigartigkeit zum Standortvorteil wird, liefert eine grundlegende Erklärung für den Stellenwert einer Architektur, die auf eine Unterscheidbarkeit gegenüber anderen Städten ausgelegt ist (WOOD 2003: 89 f.). In der Praxis kommt dabei sogenannten *Starchitects*[17] in mehrfacher Hinsicht eine Schlüsselfunktion zu: Ihr Einsatz kann die nötige Überzeugung in stadtpolitisch umstrittenen Projekten bewirken und den Wert des betroffenen Objekts maßgeblich steigern (KNOX & PAIN 2011: 417). Die Einführung einer interurbanen Wettbewerbslogik in die Stadtentwicklungspolitik steigert deren Affinität zu städtebaulichen „Moden", die auf Sichtbarkeit und Sensation abzielen. Die erfolgreiche Vermarktung der Stadt als Investitionsstandort beruht aus dieser Perspektive maßgeblich auf der Produktion eines attraktiven Stadtbildes. In dieser Strategie fungieren spektakuläre Entwicklungsprojekte als „Lockvögel", um Investoren für Folgeprojekte anzuwerben (HARVEY 2001: 362 f.). In neoliberal geprägten Politikfeldern der globalisierten Wirtschaft wird die Bereitung eines „guten Geschäftsklimas" zur zentralen Aufgabe der kommunalen Verwaltung. Dazu zählt in vielen europäischen Städten auch die Förderung von „*urban Design*", trendigen „Kultvierteln" und ikonischer Architektur (KNOX & PAIN 2011: 417.). Folglich bemühen sich die Städte um eine entsprechende Singularisierung (vgl. 3.3), die Aufmerksamkeit auf sich zieht und sie für die Träger der Wissensökonomie attraktiv erscheinen lässt (RECKWITZ 2020: 197). Ihren Anspruch auf Einzigartigkeit und Authentizität konstruieren sie dabei hauptsächlich anhand kulturalisierter Artefakte und Praktiken

[16] OLMA (2009) fasst Kreativindustrien noch weiter als „recht unüberschaubares Gemenge aus emergenten sozial-ökonomischen Strukturen, städteplanerischen Fantasien, Immobilienspekulation, kommunal-politischen letzten Hoffnungen, akademischem Marketing – um nur einige der wichtigsten Komponenten zu nennen" (ebd.: 103).

[17] Kofferwort aus *Star* und *Architects*, also global prominente Architekt*innen.

sowie auf Merkmale der gebauten Umwelt, die als singulär gelten. Vieles davon stützt sich auf historische Narrative und Sinngehalte kollektiver Erinnerungen. Es handelt sich letztendlich um diskursive Konstruktionen, die auf materiellen Tatsachen beruhen (HARVEY 2001: 405). Solche Rückgriffe auf die Vergangenheit sind ein zentrales Instrument zur Erreichung der im Wettbewerb so wichtigen Einzigartigkeit und werden deshalb auch in der Produktion singulärer Orte angewandt. Als stadtspezifische Alleinstellungsmerkmale bieten sie eine Identifikation mit Lokalem und Vertrautem, das im unübersichtlichen Globalisierungsprozess verlorenzugehen droht (HEINZ 2008: 209, SCHÖNWALD et al. 2014: 16). Bezogen auf die Produktion des Raumes handelt es sich um *Repräsentationen des Raumes*, die sich in der *räumlichen Praxis* widerspiegeln und insbesondere die *Räume der Repräsentation* beeinflussen sollen (vgl. 2.3). Sie lassen sich auch als räumliche Images fassen, die harte Standortfaktoren im Wettbewerb ersetzt haben (SCHÖNWALD et al. 2014: 16).

Ihr Einsatz zielt auf die Akkumulation von kollektivem symbolischem Kapital ab, das sich an Namen und Orte mit hohem Bekanntheitsgrad und kulturellem Wert knüpft. Symbolisches Kapital verschafft Städten wie New York oder Paris einen großen Wettbewerbsvorteil gegenüber Städten wie Baltimore oder Braunschweig. Damit auch letztere ihren Anteil an symbolischem Kapital erhöhen können, müssen sie ihre Alleinstellungsmerkmale schärfen, um so den Anspruch auf Einzigartigkeit zu untermauern. Als „Bilbao-Effekt" sprichwörtlich geworden ist das Aufsehen, das Bilbao mit dem Guggenheim-Museum in seiner charakteristischen Gehry-Architektur erregt hat. Angesichts erleichterter Transport- und Kommunikationsmöglichkeiten und des Abbaus von Handelsbarrieren durch die zentralen Prozesse der Globalisierung, Neoliberalisierung und Digitalisierung (vgl. 3.4.1) wird kollektives symbolisches Kapital immer entscheidender für die Wettbewerbsfähigkeit einer Region. Es entfaltet seine Wirkung aufgrund spezifischer Distinktionsmerkmale, die mit einem Ort verbunden sind und übt eine hohe Anziehungskraft auf globale Kapitalströme aus (HARVEY 2001: 405).

Das Beispiel des Immobilienmarktes illustriert, wie durch eine Kulturalisierung funktionaler Güter eine enorme Gewinnsteigerung erzielt werden kann: Gebäude sind zunächst und primär nützliche Güter. Befinden diese sich jedoch in räumlichen Lagen, die als besonders gelten, erlangen sie eine symbolische Qualität, die mit großem gesellschaftlichem Prestige einhergeht. So werden sie zu einem singulären Ort, dessen symbolischer Wert in einer Höhe monetarisiert werden kann, die weder mit dem Gebrauchswert noch den Produktionskosten korrespondiert (RECKWITZ 2020: 190 f.). ZUKIN (1998) beschreibt diesen Zusammenhang von symbolischem und ökonomischem Wert als Zirkulation kulturellen Kapitals in der Ökonomie der Symbole (ebd.: 32; vgl. 3.4.2). Die Stadt wird dabei zur Trägerin spezifischer Zeichen, um klar von anderen Städten unterscheidbar zu werden. Dazu kann als Teil einer ökonomischen Strategie alles Mögliche als kulturell relevant gelesen und damit positiv umgedeutet werden, auch was bislang als banal oder problematisch galt (RECKWITZ 2016: 161). Diese Strategie machen sich insbesondere von Deindustrialisierung betroffene Städte zunutze[18], indem sie den Strukturwandel zu symbolischem Kapital und damit zur Produktivkraft umdeuten, um so im Standortwettbewerb Vorteile zu erzielen. Die Singularisierung erfolgt dabei durch sogenannte „symbolische Regimes", die durch großmaßstäbige Revitalisierung und Imagekampagnen darauf abzielen, „die überkommene öffentliche Wahrnehmung der eigenen Stadt zu rekonfigurieren" (WOOD 2003: 84). Das Stadtmarketing wird dabei zum Bestandteil einer Diskursformation, die bestimmt, welche Bilder und Images als Repräsentationen des jeweiligen Raumes eingesetzt werden (LUCAS 2005: 22, vgl. 5.2.1).

[18] Ein prägnantes Beispiel ist die „Industriekultur" im Ruhrgebiet (z.B. „Zeche Zollverein" in Essen).

Ein prominentes Beispiel hierfür ist die „Ökonomie der Brache“ (LUZCAK 2013: 177 f.): Aufgrund der sich wandelnden Produktionsweise ökonomisch und symbolisch entwertete Räume der Industrie, wie Fabriken, Güterbahnhöfe und -häfen erfahren in der kulturorientierten Stadt eine Wiederaufwertung und Attraktivitätssteigerung, die auf die Strategie der Kulturalisierung zurückzuführen ist. Sie bieten nicht nur Platz für die Ansiedlung neuer *Creative Industries,* sondern lassen sich als historische Objekte zu Symbolen der urbanen Authentizität und Einzigartigkeit umdeuten (ZUKIN 2010: 45 ff.), da sich in ihnen „kulturelle Werte zu einem visuellen Image verdichten“ (ZUKIN 1998: 29). In der Spätmoderne ist damit weniger der funktionale Gebrauchswert des Raumes entscheidend, als dessen Ästhetisierung, die einen kulturellen Wert verspricht. Dieser manifestiert sich als Zeichen in der Stadtlandschaft, die ihrerseits als Bühne und Medium der *räumlichen Praxis* dient. Dort tendiert die visuelle Dominanz der Zeichen dazu, den materiellen Raum auf Repräsentationen eines öffentlichen, urbanen Raumes zu reduzieren, der prinzipiell dem Emanzipationsversprechen des Bürgertums in der historischen europäischen Stadt entspricht, jedoch von der Stadtgesellschaft nicht zwangsläufig als ein solcher erlebt wird (THIEME 2020: 12 f.). Wenn solche Räume durch ihre Vermarktung und Inwertsetzung primär ökonomische und nicht öffentliche Interessen bedienen, führt ihre Hybridisierung mit dem Privaten zu einem Öffentlichkeitsverlust. Die Ökonomisierung öffentlicher Räume wird stark mit einer „unternehmerischen“ Stadtpolitik im Sinne von Neoliberalisierung assoziiert. Es handelt sich um ein gegenwärtig global verbreitetes Phänomen, das mit einer baulichen und politischen Umgestaltung der Städte, also mit der Produktion neuer Räume einhergeht (MICHEL 2018).

Diese Praxis äußert sich in einer Ästhetisierung öffentlicher Räume, die auf eine historische Rückbesinnung auf bauliche und kulturelle Traditionen, aber auch auf Kunst als Erlebnis im Raum sowie Inszenierungen durch Licht und Wasser zurückgreift (LUCAS 2005: 23). Die wissensbasierte Ökonomie produziert und konsumiert solche Symboliken mittels der Ästhetisierung des Alltäglichen, sie ist die treibende Kraft neuer Raumproduktionen in einer Ökonomie der Symbole, die ökonomische und kulturelle Werte durch Kulturalisierung verknüpft und neue urbane Lebensstile prägt und reproduziert. Ihre Räume wirken mitunter kulissenhaft, denn sie müssen geeignet sein für Inszenierung und Simulation, ihre Funktion wird von Zeichen bestimmt (ebd.: 20). Die Kommerzialisierung von Urbanität ist das Ergebnis eines Kompromisses zwischen der öffentlichen Hand und privatem Flächenkapital und gilt als typisch „für die Zeit nach der industriell-fordistischen Moderne“ (ALTROCK 2012: 195).

Diese Ausführungen machen deutlich, dass bestimmte räumliche Strukturen in der Stadt vielfältige Entwicklungsaspekte einer Gesellschaft verkörpern (ZUKIN 1998: 29). An ihnen wird offensichtlich, wie sich sowohl die materielle als auch die konzeptionelle und symbolische Dimension der sozialen Praxis im Raum abbildet (vgl. S. 7, S. 40; vgl. RECKWITZ 2021: 56 ff.). Im Folgenden wird gezeigt, dass städtebauliche Großprojekte diesen Zusammenhang von Raum und Gesellschaft in der Spätmoderne am deutlichsten illustrieren, da sich in ihnen sämtliche Aspekte des in Kapitel 3.5 charakterisierten Modus von Raumproduktion vereinen. Das macht sie zu Schlüsselprodukten der urbanen Transformation von der Moderne zur Gegenwart und damit zum Untersuchungsgegenstand der vorliegenden Arbeit.

4 Städtebauliche Großprojekte als Schlüsselprodukte der urbanen Transformation

Eine projektorientiere Stadtplanung gilt als charakteristische Reaktion der Stadtpolitik auf den Strukturwandel der 1970er Jahre (HÄUßERMANN & SIEBEL 1993: 11). Große Projekte sollen den schwindenden Einfluss der Kommunen überspielen, und können daher als „Kind von ökonomischer Stagnation, öffentlicher Finanzkrise und Deregulierung" (ebd.: 14) gesehen werden. Die Notwendigkeit von Großprojekten wird seitdem mit den grundlegend veränderten politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen begründet, die zu einem sich verschärfenden Wettbewerb der Metropolen geführt haben. Diese setzen bei der Planung von Großprojekten auf zusätzliche Synergieeffekte, denn die Entwicklung wettbewerbsrelevanter Infrastrukturen hilft zugleich den urbanen Strukturwandel zu bewältigen, wenn sie auf innerstädtischen Brachflächen entstehen (DZIOMBA 2009: 24 f.; vgl. 3.5.1).

Großprojekte in der Stadtentwicklung, die auf solchen Industriebrachen und Konversionsflächen im Siedlungsbestand entstehen, lassen sich zumeist direkt auf die Veränderungen zurückführen, die diese Flächen erst zur Disposition gestellt haben (ADAM & FUCHS 2012: 563). In den frühen 1970er Jahren setzt in Deutschland eine Verlagerung von der Sachgüterproduktion zum tertiären Dienstleistungssektor ein, da Unternehmen beginnen, ihre Produktion aus Kostengründen ins Um- und Ausland zu verlagern. Beschleunigt durch die Öl- und Stahlkrise entstehen große Brachflächen in den Kernstädten (PAAL 2010: 13 f.; vgl. 3.4.1). Diese werden noch ergänzt um Flächenfreisetzungen durch die Privatisierung von Post und Bahn. Mit dem Ende der behutsamen Stadtentwicklung im Bestand erfolgt in den 1990er Jahren eine verstärkte Konzentration auf Einzelprojekte mit neuer Größendimension. Anlass und Ausgang der Planung großer Projekte sind zunächst obsolete Strukturen auf altindustriellen Flächen in unterschiedlicher Lage, bei entsprechender Attraktivität des jeweiligen Standorts. Hinzu kommt die infolge der Tertiärisierung stark gestiegene Nachfrage nach innenstadtnahen Büro- und Wohnflächen. Insbesondere innerstädtische Wasserlagen ehemaliger Häfen, aber auch Gleisfelder zentraler Bahnhöfe und ehemals peripher gelegene Industrieareale werden damit potenzielle Standorte für großmaßstäbliche Bauprojekte. Die Aufbruchstimmung und Investitionsbereitschaft der Nachwendezeit führen zur Inwertsetzung dieser Flächen. Städtebauliche Großprojekte können also als unmittelbare räumliche Folge eines historischen politischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Wandels in Deutschland begriffen werden (WÉKEL 1999: 8, 12). Nach der Tertiärisierung und Spezialisierung verkörpern sie seit Mitte der 1990er Jahre eine dritte Phase der Stadtentwicklung, die entscheidende Vorteile bei der interurbanen Standortortkonkurrenz liefern soll (DZIOMBA 2010: 12, Abbildung 11).

> „Die Stadt als international (und national) attraktiv zu haltender (Wirtschafts)Standort [*sic*] wird je nach Wettbewerbsstrategie also unterschiedlichen Entwicklungsstadien unterworfen, die hinsichtlich ihrer zeitlichen Abfolge und ihrer Wirksamkeit Produktzyklen ähneln, die sich auch in der Stadtstruktur widerspiegeln" (Paal 2010: 13).

Während Stadterweiterungen in der Nachkriegszeit primär auf eine quantitative Versorgung mit Wohnraum gerichtet waren, ist die Produktion neuer Stadtteile auf innerstädtischen Industriebrachen, Hafen- und Bahnanlagen bis heute zentraler Bestandteil einer qualitativen Strategie der Stadtentwicklung (LEICK et al. 2020: 250). In diesem Zusammenhang entsteht zwischen der öffentlichen Hand und privatem Kapital eine Wachstumskoalition, die zur hochwertigen Entwicklung zuvor brachgefallener Flächen notwendig ist. Dazu trägt auch die Teilprivatisierung öffentlicher Infrastrukturen wie Bahn, Post und Telekommunikation bei, da ihr ein Zwang zur Immobilienverwertung inhärent ist. Ihre Verwertung funktioniert über attraktive Lagen am Wasser oder im Umfeld nachgenutzter Industrieareale, die in diesem Zuge eine Aufwertung per Kulturalisierung erfahren (ALTROCK 2012: 181; vgl. 3.5.4).

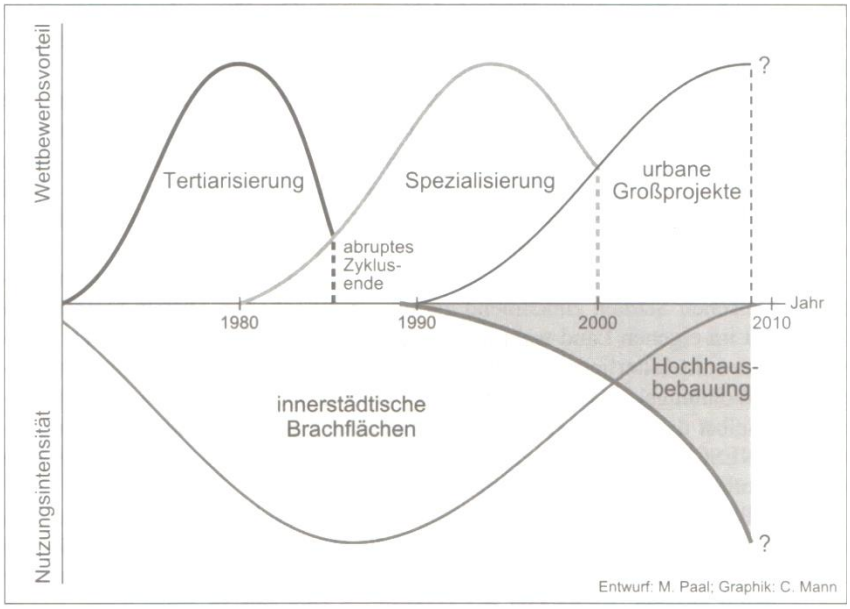


Abbildung 11: Großprojekte im urbanen Produktzyklus (PAAL 2010: 13)

Typische Standorte städtebaulicher Großprojekte integrieren also sowohl harte als auch weiche Standortfaktoren (vgl. 3.5.2), z.B. im Messe- und Kongresswesen, als *Urban Waterfront Developments* oder als Wohn- und Bildungseinrichtungen, die auf Angehörige der *Creative Class* und andere einkommensstarke Gruppen abzielen (vgl. HEINZ 2008: 210-214). Mittels Stadtumbau und Innenentwicklung soll urbanes Leben in durchmischten Quartieren auf diesen Flächen produziert und innenstadtnahes Wohnen wieder attraktiv gemacht werden, um eine Umkehr der Suburbanisierung und Renaissance der Städte zu fördern (BMVBS 2011: 7).

> „Während Großsiedlungen gebaut wurden, um das Wachstum der Industriegesellschaft aufzufangen, sind Großprojekte in post-industriellen [*sic*] Städten als Schnittpunkte zwischen Städtebau und Stadtentwicklung Strategien, mit denen Investitions- und Wachstumspotenziale erzeugt und Zukunftsvisionen transportiert werden sollen" (SIMONS 2003: 14).

Zahlreiche Querbezüge zu den zentralen Rahmenbedingungen und Merkmalen spätmoderner Stadtentwicklung (siehe 3.5.1 bis 3.5.4) zeigen, dass städtebauliche Großprojekte sich als prototypische Raumprodukte ihrer Zeit begreifen lassen. Dieser Zusammenhang wird nachfolgend vertiefend dargestellt.

4.1 Großprojekte als Instrumente der Planung

Seit Ende der 1980er Jahre wird Stadtplanung in deutschen Kommunen wieder zunehmend über große Projekte betrieben. Bereits in den 1960er und 1970er Jahren hat es städtebauliche Großprojekte gegeben. Damals wurden unter dem Leitbild „Urbanität durch Dichte" Großprojekte einer „ersten Generation" realisiert, deren architektonische und städtebauliche Qualität häufiges Ziel von Kritik war (vgl. 3.1 sowie 7.1). Diese Stadterweiterungen und –sanierungen wurden ebenfalls in einzelnen Großvorhaben auf begrenzten Flächen realisiert, waren jedoch noch Teil einer umfassenderen Gesamtplanung. Die Großvorhaben der projektorientierten Planung stehen hingegen für sich selbst und sind weniger eingebunden in eine gesamtstädtische Entwicklungsplanung (HÄUßERMANN & SIEBEL 1993: 8, WÉKEL 1999: 8, DZIOMBA 2009: 21 f.). Die Neuausrichtung auf Projekte kann also als wesentliches Merkmal eines Wandels auch in der deutschen Planungskultur verstanden werden, der mit neuen Akteuren und Disziplinen sowie dem Anspruch einer großräumigen und nachhaltigen Entwicklung die planerische Stagnation der späten 1970er und der 1980er Jahre beendete (BUCHMULLER et al. 2000: 55). Gründe für

diese „Planungsmüdigkeit“ der Stadtentwicklungspolitik und deren „Flucht“ in Großprojekte sind in der zunehmenden Standortkonkurrenz und kommunalen Finanzkrise der 1980er Jahre zu sehen, die zur Schaffung neuer Arbeitsplätze eine Profilierung erforderten, um private Investoren zu akquirieren (KÜPPER & ROTHGANG 2003: 20).

Bereits Mitte der 1970er Jahre veränderten sich die politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen derart, dass sie nun im Gegensatz zu einer auf Wachstum ausgerichteten Gesamtplanung standen (vgl. 3.4). Denn angesichts der zunehmenden Eigendynamik von Märkten und einem wachsenden Partizipationsanspruch in der Bevölkerung wurde die Steuerungsfähigkeit des politisch-administrativen Systems grundsätzlich hinterfragt. An die Stelle großer staatlicher Pläne trat eine schrittweise Entwicklung durch Einzelmaßnahmen, um kurzfristiger kleinere Veränderungen zu erreichen. Anfang der 1990er Jahre ging diese in einen perspektivischen Inkrementalismus über, der einen neuen Mittelweg beschreiten sollte (DZIOMBA 2009: 22). In der Umsetzung wurde die staatliche regulierte Ganzheitsplanung in den 1980er Jahren zunehmend dereguliert und in den 1990er Jahren durch planerische Moderation und Diskurs ersetzt (BUCHMULLER et al. 2000: 55). Das planerische Denken und Handeln wurde fortan geprägt von einer neuen „Komplexität (der Aufgaben), Kooperation (der verschiedenen Akteure), Konzentration (der Planung auf Projekte) und Kompetenz (der Planerinnen und Planer)“ (ebd.; vgl. HIRT 2005). In der Planungstheorie gilt die projektorientierte Planung damit als Antwort auf die Defizite der umfassenden integrierten Stadtentwicklungsplanung der 1970er Jahre, die an der Komplexität ihrer Ziele und schrumpfenden kommunalen Budgets scheiterte. Ihre Regulation beschränkt sich meist auf die Vorgabe von Rahmenbedingungen und die Kontrolle von Standards. Großprojekte werden also nicht hierarchisch gesteuert, sondern horizontal durch Aushandlungen und Konsensfindung koordiniert, und stellen damit prinzipiell eine partizipative Planungsform dar. Als umsetzungsorientierte Bausteine sollen Projekte die Realisierung planerisch definierter Entwicklungsziele vorantreiben. Projektorientiere Stadtentwicklung reicht vom konzeptionellen Entwurf bis zur Realisierung konkreter Maßnahmen, die stets fallbezogen sind. Die Formulierung von Zielvorgaben dient der etappenweisen Prozesskontrolle und soll Transparenz fördern (ADAM & FUCHS 2012: 563).

Dabei werden gesellschaftliche Werte und Ziele als perspektivische Vorgaben formuliert, die nicht flächendeckend, sondern räumlich konzentriert und projektorientiert durch punktuelle ökonomische Intervention erreicht werden sollen, dabei jedoch eine kontextuellen Einbettung durch konsensfähige Leitbilder benötigen (BUCHMULLER et al. 2000: 57, DZIOMBA 2009: 22; vgl. 3.4.1). Für sich betrachtet stellen städtebauliche Großprojekte weder umfassende Leitbilder der Stadtentwicklung noch Modelle zukünftiger Lebensverhältnisse dar, die beliebig übertragen werden könnten. Sie verkörpern vielmehr zentrale Elemente der erwünschten Entwicklung einer Stadt und transportieren die Botschaft dieser Zielvorstellung nach außen. Damit kommt ihnen in der Stadtentwicklung eine Sonderstellung zu (BMVBS 2011: 56, 69). Die „Planung durch Projekte“ ist nach HÄUßERMANN & SIEBEL (1993) durch typische Merkmale charakterisiert, die auch allgemein für städtebauliche Großprojekte gelten (vgl. DZIOMBA 2009: 29 f.). Dazu zählen zusammenfassend:

- Größe: Großprojekte prägen das Stadtbild materiell und ideell, indem sie weithin sichtbare Zeichen setzen, sowohl in Form städtebaulicher „Leuchttürme“ als auch durch Imageproduktion.
- Industriebrachen: Großprojekte entstehen bevorzugt auf innenstadtnahen Lücken, die durch Deindustrialisierung an den Rändern der historischen Bürgerstädte entstanden sind und ersetzen damit typische Strukturen der Industriestadt.
- Sonderorganisation: Aufgrund ihrer organisatorischen Komplexität wird die Realisierung von Großprojekten in der Regel Entwicklungsgesellschaften, privaten Trägern oder Projektgruppen außerhalb der öffentlichen Verwaltung übertragen, die oftmals eigens dafür gegründet werden.

- *Public-Private-Partnerships (PPPs*) sollen für mehr Flexibilität und Effizienz sorgen und die öffentlichen Kosten durch Anreize für private Investitionen senken.
- Umsetzungsorientierung: Von der Idee über den Bau bis zur Vermarktung werden Großprojekte möglichst aus einer Hand organisiert, die Trennung von Realisierung und Management entfällt dabei.
- Wettbewerbsorientierung: Städtebauliche Großprojekte zielen ebenso wie Großveranstaltungen in erster Linie darauf ab, die Städte möglichst international bekannt und attraktiv für Investoren zu machen.

(HÄUßERMANN & SIEBEL 1993: 9 f.)

Projekte solcher Planung lassen sich aufteilen in spezielle Einzelimmobilien (z.B. Urban Entertainment Center oder Shopping Malls), technische oder soziale Infrastrukturprojekte (z.B. Verkehrsbauten, Hochschulen oder Kliniken) und städtebauliche Projekte. Letztere beinhalten die Planung und Realisierung ganzer Quartiere oder Stadtteile als Stadtumbau oder -erweiterung und entstehen auf der Grundlage komplexer Konzepte, die Erschließung, Infrastruktur und Hochbau in Form mehrerer Teilprojekte einschließen. Entsprechend sind hier im Gegensatz zu Einzelprojekten in der Regel mehrere Investoren und Developer neben der öffentlichen Hand beteiligt (DZIOMBA 2009: 27). Diesen Projekten ist also nicht nur ihre Größendimension gemeinsam, sie lassen sich auch hinsichtlich Anlass, Ziel, Organisation und städtebaulicher Ausgestaltung des planerischen Vorhabens vergleichen. Dabei wird deutlich, dass diese Aspekte jeweils unterschiedlich zu bewerten sind (WÉKEL 1999: 8).

4.2 Ziele, Chancen und Risiken städtebaulicher Großprojekte

Mit ihrer Mischnutzung aus hochwertigem Wohnraum, attraktiven Arbeitsplätzen, Handel, Kultur und Freizeitangeboten bilden städtebauliche Großprojekte einen starken Kontrast zu den monofunktionalen Großstrukturen der 1950er bis 1970er Jahre (vgl. 3.1). Als neue Quartiere sollen sie vital und attraktiv wirken und überregional das Image einer vorbildlichen Entwicklung prägen. Durch ihre Realisierung soll die Kernstadt insgesamt als „innovativer, urbaner Standort mit einer ausgeprägten Identität präsentiert [werden]“ (BMVBS 2011: 6).

Die komplexen Zielsetzungen von Großprojekten beziehen sich auf deren Organisation, Finanzierung und städtebauliche Umsetzung im gesamtstädtischen Kontext. Um den Anforderungen des Projekts gerecht zu werden, wird ein professionelles Management entwickelt und mit passendem Personal besetzt. Der Einsatz öffentlicher Gelder soll privatwirtschaftliche Investitionen auslösen, um einen hochwertigen Städtebau zu ermöglichen. Durch ansprechende Architektur in attraktiven Lagen, z.B. am Wasser, soll innenstadtnahes Wohnen wiederbelebt und Urbanität produziert werden (DZIOMBA 2009: 31). Im Kontext eines wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wandels gelten städtebauliche Großprojekte auch als Chance für eine integrierte Stadtentwicklung. Dabei werden besondere Hoffnungen auf die Wissensökonomie als Motor für Innovation und Beschäftigung gesetzt (LEICK et al. 2020: 250; vgl. 3.5.3). Das zentrale Vorhaben einer (Wieder-)Herstellung von Urbanität in zuvor monofunktional genutzten Arealen soll durch die Produktion ganzer neuer Stadtquartiere erreicht werden, die sich durch Mischnutzung und Kleinteiligkeit auszeichnen (WÉKEL 1999: 9).

> „Ziel ist die gezielte Aufwertung von Industriebrachen und anderen zentralen Lagen, um ‚städtisches Leben wieder attraktiv‘ zu machen […], insbesondere für die urbanen und suburbanen Mittelschichten […]. Geplant werden nutzungsgemischte Stadtteile, mit denen insbesondere die Wohnfunktion in der Innenstadt wieder gestärkt werden soll. Insgesamt wird auf eine überregional wirksame Image- und Attraktivitätssteigerung abgezielt, neben Einkaufs- und Gastronomieflächen vor allem durch touristische Einrichtungen“ (DZIOMBA 2009: 30).

Inszenierung und Funktionsmischung sind demnach weitere typische Merkmale städtebaulicher Großprojekte (ADAM & FUCHS 2012: 565; vgl. 3.5.4). Sie sind Ausdruck einer als *Urban Renaissance*

bezeichneten strategischen Stadtentwicklung mit dem Zweck der Stabilisierung und Aufwertung innenstadtnaher Quartiere durch eine Attraktivitätssteigerung der Großstadtzentren für Bewohner*innen, Unternehmer*innen, Tourist*innen und andere Konsument*innen. Kritisiert wird daran sowohl das finanzielle Risiko, das mit dem spekulativen Einsatz öffentlicher Gelder einhergeht, als auch der Zielgruppenfokus auf die gesellschaftliche Mittelschicht, der weniger zentrale oder anderweitig privilegierte Quartiere nur am Rande berücksichtigt (DZIOMBA 2009: 33 f.; vgl. 3.5.1). Auch große Projekte, die primär mit der Entwicklungsdynamik neuer Fernbahnhöfe, Flughäfen und Messeerweiterungen einhergehen und daher prinzipiell einen anderen Charakter haben, weisen Merkmale der *Urban Renaissance* auf bzw. sind Teil einer solchen Entwicklungsmaßnahme, da sie sich in ihrer planerischen Dimension auch auf das jeweilige städtebauliche Umfeld erstrecken und eine entsprechend diversifizierte Nutzung aufweisen (WÉKEL 1999: 9, DZIOMBA 2009: 29 f., siehe exemplarisch 8.3).

Städtebauliche Großprojekte können kritisch als politische Interventionsinstrumente einer flexiblen Planung gesehen werden, die in *PPP* auf Instrumente des Managements zurückgreift und dabei soziale und räumliche Auswirkungen über das unmittelbare Planungsgebiet hinaus anstrebt. Indem sie die materielle und Image-Transformation von Gebieten umfassen, die als überkommen und sanierungsbedürftig klassifiziert werden, oder gleich neue Stadtquartiere produzieren, verändern solche Projekte die gebaute Umwelt und ihre Funktionen grundlegend. Auch wenn dabei unterschiedliche Formen und Akteure der Nutzung miteinbezogen werden, können auf diese Weise „Brüche“ in der Stadtstruktur entstehen. Das Ergebnis einer Stadtentwicklung durch Großprojekte ist gemäß dieser Kritik eine stückhaft produzierte, fragmentierte Stadt (MISOCZKY & DE OLIVEIRA 2018: 1024 f.). Wenn große Neubauvorhaben als isolierte Projekte geplant werden, die nicht an bestehende Strukturen anknüpfen und keinen integrativen Ortsbezug herstellen, laufen sie Gefahr, tatsächlich als „Fremdkörper“ im Stadtraum wahrgenommen zu werden. Sie bilden in der Umsetzung dann Inseln, die sich schwerlich in ihr Umfeld integrieren. Dazu trägt auch ihr Entwicklungsstandort auf Industriebrachen bei, wo neue und privilegierte Berufs- und Statusgruppen auf ein eher traditionelles sozioökonomisches Milieu treffen. Darüber hinaus wirken sie sozialräumlich polarisierend, wenn sie so viele Ressourcen und Aufmerksamkeit binden, dass bereits benachteiligte Areale weiter vernachlässigt werden. Die spezifische *Governance* großer Projekte (siehe 4.3) birgt zudem das Risiko, die Handlungsmacht der Kommunen derart einzuschränken, dass diese die Interessen des Gemeinwohls in öffentlich-privaten Aushandlungen nicht absichern können und damit ihre eigentliche Aufgabe nicht länger erfüllen (ADAM & FUCHS 2012: 570, LEICK et al. 2020: 262). Das Ziel der Profilierung der Stadt zur Verbesserung ihrer Position im Städtewettbewerb steht somit häufig anderen Interessen wie dem Zugang zu günstigem Wohnraum und sozialer Infrastruktur entgegen. Ausstrahlungseffekte auf sozial gemischte Quartiere in der Nachbarschaft von Großprojekten können Gentrifizierungsprozesse zur Folge haben, die sich wiederum zum Nachteil einkommensschwächerer Gruppen auswirken (DZIOMBA 2009: 41). Prinzipiell bestärkt das Konzept des Projekts ein unternehmerisches Selbstverständnis der öffentlichen Hand und entspricht den Denkmustern und Praktiken ihrer privatwirtschaftlichen Partner. Das Management städtebaulicher Großprojekte gleicht daher dem von Unternehmensprojekten; dabei gilt, je größer das Projekt, desto mehr Aufmerksamkeit sichert es den beteiligten Akteuren. Es stellt sich die Frage, inwiefern sehr große Projekte wie die Entwicklung ganzer Stadtviertel noch dem Planungsansatz der inkrementellen und punktuellen Intervention entspricht (vgl. 4.1) und ob sich projektorientierte Planung überhaupt dazu eignet. Traditionelles Projektmanagement erhebt den Anspruch, standardisierte und damit universell anwendbare Modelle bereitzustellen, die unabhängig von Zeit und Kontext funktionieren. Die Betrachtung eines Projekts als kontextuell und historisch isoliertes Objekt, lässt es

kontrollier- und steuerbar erscheinen. In Bezug auf die Stadtentwicklung läuft es damit Gefahr, zu einem Fremdkörper außerhalb regulatorischer Planungsprozesse zu werden (LEICK et al. 2020: 253).

Städtebauliche Großprojekte sind aufgrund ihrer Lage und Größe in der Regel überregional bekannt und die dabei angestrebten Zielvorstellungen populär, beides wird durch begleitende Medienarbeit noch gesteigert. Zugleich sind die aus Grundstücksverkäufen erwarteten Erlöse häufig bereits im kommunalen Haushalt verplant. Daraus resultiert ein enormer politischer Erfolgsdruck. Die mit Großprojekten verbundenen finanziellen Herausforderungen werden oftmals unterschätzt, denn auch an attraktiven Standorten in zentraler Lage handelt es sich nicht unbedingt um immobilienwirtschaftliche „Selbstläufer" (DZIOMBA 2009: 2 ff.). Die Ressourcenbündelung auf Großprojekte geht einher mit der Erwartung von wirkungsvollen Impulsen im Sinne eines „Katalysatoreffekts" (ADAM & FUCHS 2012: 570). Die Folgen punktueller Förderungen auf die Gesamtstadt sind jedoch immer spekulativ und langfristig. Kurz- und mittelfristig können Krisen auftreten, wenn zugunsten der Projekte andere Räume und Themen vernachlässigt werden. Dies gilt es zu vermeiden, denn „Stadtplanung und Stadtentwicklung sind in jedem Fall dem Allgemeinwohl verpflichtet" (ebd.: 572). Die Auswirkungen städtebaulicher Großprojekte auf das gesamtstädtische Wirkungsgefüge lassen aufgrund der Komplexität kaum verallgemeinerbare Aussagen zu. So konnte eine Studie des BMVBS (2011) auf Quartiersebene weder Verdrängungs- noch Ausgrenzungsprozesse systematisch nachweisen. Einzelfallbetrachtungen haben jedoch gezeigt, dass Großprojekte soziale Disparitäten in der Stadtgesellschaft weiter zementieren (ADAM & FUCHS 2012: 572).

Die übergeordnete Bedeutung städtebaulicher Großprojekte für die Stadtentwicklung erschließt sich nur über die ihnen zugedachte Rolle in der strategischen Gesamtentwicklung ihrer jeweiligen Stadt (WÉKEL 1999: 8, 12). Lokale Planungskulturen sind vielfach ausschlaggebend für die konkrete Ausgestaltung vor Ort. Die notwendige Reaktion auf lokale Entwicklungen führt zu einer Flexibilisierung der planerischen Praxis (BUCHMULLER et al. 2000: 58). Eine besondere Rolle kommt dabei auch engagierten Einzelpersonen aus Politik und Wirtschaft zu, deren Gestaltungskraft große Projekte gegen unterschiedlichste Widerstände durchsetzen kann (ADAM & FUCHS 2012: 570). Insgesamt stellt die projektorientierte Revitalisierung innenstadtnaher Konversionsflächen neben der Bestandssanierung und Stärkung des Einzelhandels ein zentrales Instrument stadtpolitisch erwünschter Reurbanisierung dar. Hier fließen anders als bei der Städtebauförderung oder Zentreninitiativen jedoch vielerorts keine öffentlichen Fördergelder, da aufgrund der zentralen Lagen die Verwertungsoptionen für private Akteure deutlich vorteilhafter sind. Dennoch ist die öffentliche Hand auch in diesen Aufwertungsprozess involviert, um die Potenziale dieser Flächen auszuschöpfen. Die Kommunen sind aufgrund der schieren Projektgrößen und der Eigentumsverhältnisse dabei auf andere Akteurskonstellationen und politische Instrumente angewiesen als bei anderen Stadtentwicklungsmaßnahmen (ALTROCK 2012: 189).

4.3 Zur *Governance* großer Projekte

Seit Mitte der 1980er Jahre führt die überregionale Konkurrenz unter den Städten zu einem unternehmerischem Handeln im Sinne einer neoliberalen Stadtentwicklungspolitik (vgl. 3.5.2), die knappe Ressourcen auf einzelne Projekte bündelt, um Aufmerksamkeit zu generieren. Es handelt sich um eine Form der urbanen *Governance*, bei der die Kommune zur Planung und Realisierung ausgewählter Projekte auf das Kapital und Know-How privater Investoren und Developer angewiesen ist. Dabei obliegt der Verwaltung die eigentliche Steuerung des Prozesses, um für Kontrolle und Qualitätssicherung zu sorgen. Die Kooperation mit der Privatwirtschaft führt jedoch häufig zu starken Einschränkungen von Transparenz und Partizipation der Öffentlichkeit. Obwohl der hohe Einsatz öffentlicher Gelder nach

der Wahrung von Gemeinwohlinteressen und Legitimation durch die Bürger*innen verlangt, ist die Steuerung von Großprojekten von „Schließungstendenzen“ geprägt. So werden wichtige planerische Entscheidungen vertraulich in kleinen professionellen Gruppen getroffen, was allerdings als unproblematisch gilt, wenn sie zu den prognostizierten Ergebnissen führen. Ihre Legitimation erfolgt damit erst im Nachhinein und nur im Erfolgsfall (DZIOMBA 2009: 2 f.). Kritisiert wird in diesem Zusammenhang, dass durch die privatwirtschaftlichen Komponenten in der Regel höhere Transaktions- und Finanzierungskosten anfallen, wobei das Risiko größtenteils von der öffentlichen Hand getragen wird, während gleichzeitig eine demokratische Kontrolle durch die Öffentlichkeit beschnitten wird (HEINZ 2008: 262). Diese Kritik richtet sich vor allem gegen die Profitorientierung der Promotoren von Großprojekten, deren irreführende Informationspolitik regelmäßig zu Kostenüberschreitung, Umsetzungsverzögerung und unerfüllten Renditeerwartungen führe. Stadtentwicklung durch Großprojekte gilt dabei als Inbegriff einer *new urban policy*, die primär auf Wirtschaftswachstum und Wettbewerbsfähigkeit ausgerichtet ist, indem sie die gebaute Umwelt der Stadt an die „Akkumulationsstrategien der Elite“ (LEICK et al. 2020: 252) anpasst. Dem Prozess mangele es demnach an Demokratie, Transparenz und Partizipation, was auf die handlungsrationalen Prinzipien des Managements großer Projekte zurückgeführt wird. Eine marktorientierte Planung und bauliche Gestaltung gelten dabei sowohl in Europa wie den USA als typisch, wobei hochpreisige Wohnungen, Hotels, Bürohochhäuser und Einkaufszentren die Nutzung prägen. In diesen Fällen resultieren städtebauliche Großprojekte in Wohlstandsinseln im Stadtraum, die entgegen ihrem planerischen Versprechen sozioökonomische Disparitäten verschärfen, anstatt diverse Interessen einer breiten Stadtgesellschaft zu bedienen (ebd.).

Bereits vor über 20 Jahren stellten BUCHMULLER et al. (2000) fest, dass „die Praxis des Planens [in Deutschland] durch eine große Vielfalt von Rollen, Instrumenten und Arbeitsweisen gekennzeichnet ist“. Sorge bereiteten ihnen dabei die Vorhaben privater Projektinitiatoren, deren ökonomische Macht Handlungsdruck auslösen kann und dabei lokale Planungen „überrollt“ (ebd.: 58). Um solche unerwünschten Ergebnisse zu vermeiden und Projekte erfolgreich zu bewältigen, müssten vorsorglich klare planerische Rahmenvorgaben definiert werden. Typisch für Großprojekte ist jedoch eher eine Gleichzeitigkeit von Planung und Umsetzung, wodurch eine klassische Arbeitsteilung von öffentlicher Planung und privater Realisierung aufgelöst wird und flexible, kooperative Verhandlungssysteme an die Stelle hoheitlicher Organisation treten (DZIOMBA 2009: 27). KÜPPER & ROTHGANG (2003) halten Großprojekte in *PPP* dann für sinnvoll, wenn sie stadtpolitische Ziele bündeln, so die Stadtentwicklung antreiben und dabei „zusätzliche Ressourcen für den Ausbau harter und weicher Standortfaktoren mobilisieren“ anstatt nur privatwirtschaftliche Kosten und Risiken zu vergemeinschaften und dabei „planvolles Vorgehen“ und „konfligierende Anliegen“ zu verhindern (ebd.: 20).

In der Praxis haben sich durch projektorientierte Planung die Akteure, Instrumente und Verfahren der Stadtentwicklung stark verändert, wobei insbesondere die Flexibilisierung öffentlicher Vorgaben, die Ökonomisierung der Verwaltung und der Einfluss privater Akteure zugenommen hat. Da städtebauliche Großprojekte ohne den hohen Kapitaleinsatz privater Investoren nicht realisierbar wären, besteht das Risiko, dass durch deren Einfluss die Städte zunehmend zu Bühnen und Spielfeldern der Privatwirtschaft werden (BMVBS 2011: 6 f.). Die Aussicht auf schnelle Realisierung ohne langwierige Genehmigungsverfahren durch eine kleine Zahl von Entscheidungsträger*innen macht die Projekte attraktiv für Investoren und sogenannte *Starchitects* und steigert damit die Konkurrenzfähigkeit einer Stadt. Das Motto „Alles ist möglich“ sichert ihre Beachtung als potenzieller Standort für internationale Unternehmen. In der Folge wurden in vielen europäischen Großstädten wie Wien, Paris oder Frankfurt Planungsrichtlinien zugunsten der Wünsche internationaler Investoren soweit gelockert, dass schon

von einer „Forcierung“ von Großprojekten die Rede war (PAAL 2010: 12). Gegenwärtig stellen LEICK et al. (2020) fest: „Großprojekte haben das klassische Verhältnis zwischen öffentlicher Kontrolle und privaten Interessen gedreht: Die Planung und das Management des großen Vorhabens beeinflussen maßgeblich städtische Ziele und nicht umgekehrt“ (ebd.: 263). Neoliberale Tendenzen und die Privatisierung öffentlicher Aufgaben werden mitunter als zentrale Aspekte gegenwärtiger *Governance* kritisiert. Eine Stadtentwicklung durch Großprojekte stellt dabei – mit Lefebvre gesprochen – einen global angewandten Modus der Raumproduktion dar (vgl. MISOCZKY & DE OLIVEIRA 2018: 1024).

4.4 Raumproduktion durch städtebauliche Großprojekte

Anders als Festivals und Großveranstaltungen, die prinzipiell eine ähnliche Funktion haben (vgl. HÄUßERMANN & SIEBEL 1993), stellen städtebauliche Großprojekte eine „langfristige Demonstration von wirtschaftlicher, politischer und planerischer Macht“ dar (PAAL 2010: 13). Sie entfalten dabei eine Symbolkraft, die nach außen als Beweis der Leistungsfähigkeit einer Stadt im Standortwettbewerb wirkt und nach innen eine zeitgemäße dynamische Stadtentwicklung vor Augen führt. Auch der spekulative Charakter ihrer Planung und Finanzierung lässt sich als Ausdruck einer Aufbruchsstimmung interpretieren (WÉKEL 1999: 8 f.). „[Projekte] demonstrieren Dynamik, setzen klare und neue Ziele“ (HÄUßERMANN & SIEBEL 1993: 10). Städtebauliche Großprojekte sollen insgesamt die Leit- und Imagefunktionen von Großstädten und Metropolregionen verstärken. Zu diesem Zweck folgen sie typischerweise einem stadtspezifischen Thema aus dem Bereich Kultur, Geschichte oder Technologie, das sie gezielt herausstellen und so eine Botschaft transportieren (BMVBS 2011: 6). Spektakuläre Architektur ist ein wesentlicher Bestandteil dieser Wettbewerbsstrategie (PAAL 2010: 12).

Das bedeutet auch, dass nicht alle großen Projekte der Stadtentwicklung eine gleichermaßen entscheidende Rolle spielen. Reine Wohnquartiere oder Gewerbegebiete gelten als gängige Neubaustandorte und lassen sich auch ohne größere Inszenierung vermarkten. Städtebauliche Großprojekte, die in repräsentativen Lagen altindustrielle Brachen in neue Dienstleistungskomplexe transformieren, zeichnen sich hingegen durch eine architektonische Inszenierung aus, die weithin sichtbare Zeichen für die Abkehr von der Industrie hin zum Neuen und Besonderen setzen soll. Städtebauliche Solitäre und Leuchtturmprojekte wie die Elbphilharmonie in Hamburg, der Neue Zollhof im Düsseldorfer Medienhafen oder der „KölnTurm“ im MediaPark sind typische Beispiele (ADAM & FUCHS 2012: 565). Letzterer bildet dabei das Pionierprojekt in Deutschland (BMVBS 2011: 6; siehe 8.1).

Als neue zentrale Quartiere mit gemischter Nutzung und kulturellem Angebot haben städtebauliche Großprojekte prinzipiell das Potenzial, „urbane Orte“ in Innenstädten zu bilden (ADAM & FUCHS 2012: 567 f.). Das Ergebnis einer internationalen Untersuchung (BMVBS 2011: 56) von 18 Großprojekten in Metropolregionen, von denen zehn in Deutschland liegen, zeigt jedoch, dass diese zwar eine mediale Wirkung und Symbolkraft für die Stadtregion entfalten, ihre Funktion als „Katalysatoren der Stadtentwicklung“ jedoch begrenzt ist. Architektonische „Leuchttürme“ stimulieren eine hohe Medienresonanz und binden öffentliche Aufmerksamkeit, was angesichts des hohen Verbrauchs öffentlicher Ressourcen jedoch auch ein Risiko darstellen kann. Um die notwendige Nachfrage nach den neuen Räumen zu generieren, sind flexible Nutzungskonzepte wichtig, falls die ursprünglich anvisierte Nutzung ausbleibt, wie im Falle des MediaParks (ADAM & FUCHS 2012: 567 f., siehe 8.1).

Großprojekte auf Quartiersebene verfolgen in Deutschland meist das Ziel einer nachholenden Modernisierung im Zuge eines radikalen Strukturwandels. Die dabei produzierten Räume wirken zunächst oft als Fremdkörper und gehen mit einem Verlust der bisherigen Ortsidentität einher, dienen jedoch dazu, mit negativ konnotierten Pfadabhängigkeiten der Deindustrialisierung zu brechen. Das

erwünschte Image der neuen Quartiere ist entsprechend an eine Aufwertung architektonischer Relikte geknüpft oder repräsentiert eine gezielte Überwindung der jeweiligen Vergangenheit (BMVBS 2011: 70 f.). Solche Projekte können identifikationsstiftend wirken, wenn es ihnen gelingt, vormals problembehaftete Areale in Orte des Potenzials und der Innovation umzudeuten. So können sie etwa Industriedenkmäler produzieren, die als architektonische Highlights mit Symbolcharakter fungieren, um Aufmerksamkeit zu generieren (ADAM & FUCHS 2012: 567). Dabei stellt die Balance zwischen Bestandserhaltung und der Verwendung neuer Bautypologien eine Schlüsselaufgabe der städtebaulichen Neugestaltung altindustrieller Flächen dar. Damit diese für potenzielle Nutzergruppen von hochwertigem Büro- oder Wohnraum attraktiv werden, bedarf es spezifischer baulicher Distinktionsmerkmale, die sich klar von standardisierten Konzepten abgrenzen und durch neuartige Ansätze erreicht werden. Solche werden in der Regel von privaten Developern kreiert, während die öffentliche Hand sich darauf beschränkt, die Flächen infrastrukturell vorzubereiten. Dabei muss sie bei der Setzung rechtlicher Rahmenbedingung für das zu entwickelnde Areal notwendige Spielräume bezüglich der Bauordnung zulassen. Über städtebauliche Wettbewerbsverfahren können private Eigentümer*innen und Developer jedoch zur Einhaltung vorab definierter Ziele verpflichtet werden (ALTROCK 2012: 189 f.).

Diversifizierte Nutzungs- und Eigentumsformen, Gebäudetypologien, räumliche Lagen und Atmosphären sollen den neuen Quartieren zu Vitalität verhelfen (BMVBS 2011: 7). „Kleinteiligkeit und architektonische Vielfalt in Form und Nutzung [gelten] als Schlüssel der Integration und Aneignungsfähigkeit […] städtebaulicher Großprojekte im stadtstrukturellen Kontext“, damit diese zumindest städtebaulich zu „selbstverständlichen Bausteinen ihrer jeweiligen Städte werden“ (WÉKEL 1999: 12). Ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist die Vermittlung einer authentischen Botschaft, im Sinne einer lokal begründeten Erzählung, die auch in der baulichen Substanz und Gestaltung der Projekte verankert wird, und deren Zugehörigkeit zur Stadt demonstriert. Radikale Brüche mit lokal Tradiertem und Bekanntem sowie rein modische Ausrichtungen hingegen gelten zumindest in Deutschland als wenig erfolgsversprechend (BMVBS 2011: 69). Die materielle Form der auf revitalisierten Brachflächen gebauten Umwelt ist das Ergebnis eines hybriden Modus, der sowohl mit standardisierten Richtwerten der Moderne als auch typischen Merkmalen des vormodernen Städtebaus bricht. Diese Eigenart resultiert aus den gestalterischen Experimenten der städtebaulichen Wettbewerbe, die auf Unterscheidbarkeit und überregionale Bekanntheit zur Steigerung der Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit abzielen. Dazu wird „das gesamte Repertoire vorstellbarer städtebaulicher Typologien mobilisiert“, die dem „Muster eine[s] postfordistischen gesellschaftlichen Wandel[s] und der entsprechenden Ausdifferenzierungen folgen“ (ALTROCK 2012:191). Ein Stadtumbau durch Durchmischung greift auf die Struktur der historischen europäischen Stadt zurück, die in der Spätmoderne wieder ein beliebtes Konzept darstellt. Typisch für solche Projekte ist neben der funktionalen Mischung auch eine hohe bauliche Dichte, die aus den hohen Bodenpreisen zentraler Standorte resultiert (ADAM & FUCHS 2012: 566). Dabei entstehen neue Typologien, die traditionelle Formen und städtebauliche Attribute der Moderne mit innovativen Gestaltungselementen und hochwertigen Baumaterialien kombinieren. Sie gehen dabei kreativ mit historischen Zeugnissen um und setzen Akzente durch den strategischen Einsatz architektonischer Highlights. Daraus resultieren kompakte, aber nur punktuell in die Höhe gebaute Areale, in denen attraktive öffentliche Räume entstehen sollen. Eine möglichst innovative Nutzung zielt auf stadtaffine Nutzer*innen und Tourist*innen ab und dient der optimalen Verwertung der Standorte, die insbesondere von einer Nähe zu Wasserlagen und vitalen Altbauquartieren profitiert (ALTROCK 2012: 192 ff.).

Eine strategische „unternehmerische“ Stadtentwicklungspolitik produziert durch Projekte permanent neue *Repräsentationen des Raumes* wie „Wissenschaftsstadt“, *„Smart City“,* „Nachhaltige Stadt“

usw. Gemeinsame Merkmale dieser Variationen sind ihr weitgehend entpolitisierter Diskurs und ihre Marktorientierung (MISOCZKY & DE OLIVEIRA 2018: 1025). Solche Images oder *Brands* verleihen Orten einen „zusätzlichen symbolischen Wert, der sie, sozusagen, über sich selbst erhöht und aus ihnen mehr macht, als sie in materieller oder funktioneller Hinsicht sind" (KLINGMANN 2006, zit. n. BMVBS 2011: 8, vgl. 3.5.4). Die Imageproduktion, -vermarktung und –rezeption hat für städtebauliche Großprojekte einen gehobenen Stellenwert, da sie symbolisch aufgeladene Repräsentationen eines Zukunftsentwurfs der Städte darstellen (siehe exemplarisch 10.1.2). Solche Images basieren nicht auf Fakten, sondern stellen als Vorstellungsbilder eine Komplexitätsreduzierung der Realität dar. Durch Prestigeprojekte wird *urban Branding* angestrebt, also die Schaffung einer unverwechselbaren Marke zur klaren Unterscheidbarkeit einer Stadt. Dabei lassen sich zwei grundsätzliche Strategien der Raumproduktion ausmachen, welche die Materialitäten und Repräsentationen des städtischen Raumes auf unterschiedliche Art und Weise einsetzen: Zum einen die *Weiterentwicklung* des Raumes durch Anknüpfung an bestehende Strukturen und Images, die auf eine Stärkung der städtischen Identität abzielt, und zum anderen die *Neuerfindung* des Raumes als innovatives Produkt, die auf eine neue Identität durch die Kreation neuer, vermarktbarer Strukturen und Images abzielt. Zur zweiten Strategie gehört der Einsatz von *Starchitects*, deren Renommee internationale Aufmerksamkeit sichern und finanzielle Risiken senken soll. Dabei wird eine Homogenität des wahrgenommenen Raumes in Kauf genommen und lokale Identitäten vernachlässigt. Die zugehörigen Marketingstrategien basieren auf Repräsentationen einer „globalen Stadt", die den historischen Ort ignorieren und ein Image produzieren, das dem anderer Städte ähnelt und weniger auf Einzigartigkeit setzt (BMVBS 2011: 8 ff.).

Dies gilt auch für *Branding*-Strategien, die auf den Standortfaktor „Kreativität" abzielen. In den individuellen *Räumen der Repräsentation* mag „Kreativität" zu unzähligen subjektiven Konnotationen führen, die mit positiven Vorstellungen verknüpft sind. Werden diese jedoch im Marketing begrifflich gefasst (als *Repräsentationen des Raumes*), werden sie zu arbiträren Reduktionen, die immer die gleichen Bilder von *Vielfalt, Kultur, Toleranz* usw. hervorbringen (STÖBER & KALANDIDES 2009: 235). Der interurbane Wettbewerb erzeugt auf diese Weise eine neue Homogenisierung und Abstraktion des Raumes. Eine strategische Stadtentwicklung wie in Bilbao und Barcelona sowie immobilienbasierte Großprojekte wie die Londoner Docklands oder La Défense in Paris werden zu verführerischen „reisenden Ideen", die erneut zu einer „seriellen" Reproduktion führen (vgl. 3.1) – nunmehr von *„urban Design".* Paradoxerweise werden sich die Städte im Ergebnis immer ähnlicher, je mehr sie darum wetteifern, besonders zu sein, jede mit ihren „Leuchttürmen" und austauschbaren Sanierungsprojekten (KNOX & PAIN 2011: 421 ff.). Kritisch betrachtet lesen sich die Pläne städtebaulicher Großprojekte wie eine weiter entwickelte Abstraktion des Raums:

> *„The section of space assigned to the architect – perhaps by ‚developers', perhaps by government agencies – is affected by calculations […]. This space has nothing innocent about it: it answers to particular tactics and strategies; it is, quite simply, the space of the dominant mode of production, and hence the space of capitalism, governed by the bourgeoisie"* (LEFEBVRE 2011: 360)[19].

Die Produktion solcher Räume wird durch Diskurse von Innovation und Erneuerung legitimiert. Dabei wurde der Urbanismus der Maquetten und Gesamtpläne (ebd.: 318) in der Gegenwart von dreidimensionalen Renderings abgelöst, in denen jedoch weiterhin ästhetische Bilder die Versprechen der Entwicklung artikulieren (z.B. DÖRFLER 2011: 100 ff.). Diese Repräsentationen eliminieren den

[19] „Der Raumabschnitt, der einem Architekten – vielleicht von Bauträgern, vielleicht von Behörden – zugewiesen wird, unterliegt gewissen Kalkulationen […]. Dieser Raum hat nichts Unschuldiges an sich: er entspricht bestimmten Taktiken und Strategien; er ist schlichtweg der Raum der herrschenden Produktionsweise und damit der Raum des Kapitalismus, regiert von der Bourgeoisie" (eigene Übersetzung).

historischen gelebten Raum und reorganisieren ihn als Ware, sie unterdrücken Unterschiede und erzwingen Homogenisierung, sie schaffen künstliche, inszenierte Räume (MISOCZKY & DE OLIVEIRA 2018: 1025 f.). Ihre Anschaulichkeit ist irreführend, denn sie bilden weder die soziale Praxis ihrer Nutzer*innen ab, noch die Ideologie, die ihnen selbst zugrunde liegt (LEFEBVRE 2011: 318). Vielmehr produziert dieser städtebauliche Modus elitäre Bündnisse und neue Räume der kapitalistischen Akkumulation, in denen einzig der politische und wirtschaftliche Nutzen der herrschenden Klasse eindeutig ist (MISOCZKY & DE OLIVEIRA 2018: 1026). Lefebvres Schriften ermöglichen in dieser Lesart auch ein Verständnis von gegenwärtiger neoliberal geprägter Stadtentwicklung durch Großprojekte (ebd.: 1015).

Der obige Absatz greift dabei bewusst die mitunter pejorativ-polemische Perspektive Lefebvres auf und transportiert sie in die Gegenwart. Eine derart „kritische" Stadtforschung läuft dabei jedoch Gefahr, in einem ideologischen und theoretischen Anachronismus zu verharren, insbesondere wenn sie – wie im Fall der vorliegenden Arbeit- darauf abzielt, aktuelle Entwicklungsprozesse und differenzierte Zusammenhänge von Stadt und Gesellschaft an einem empirischen Beispiel zu untersuchen.

NEUMANN (2020) entwirft hingegen am Beispiel Hamburgs seinerseits ein übergreifendes Konzept zum Zusammenhang zwischen Veränderungen in der Produktionsweise und neuen Formen von Stadt. Er zeigt dies am Niedergang der Schwerindustrie und Aufstieg postmoderner Architektur, die parallel einhergehen mit einer Ablösung der verarbeitenden Industrie durch Kreativökonomien und Finanzmärkte als neue Dominanten wirtschaftlicher Entwicklung. Auf dieser Grundlage identifiziert er die fordistische Stadt der 1960er und 1970er Jahre, die von der neoliberalen Stadt abzugrenzen sei, die sich seit 1989 entwickele (ebd.: 221 f.). Diese Zäsur illustriert er anhand zwei städtebaulicher Großprojekte, nämlich der HafenCity und der Elbphilharmonie (ebd.: 225 f., 230 f.). Sie bilden die strategische Grundlage und das räumliche Produkt einer urbanen Transformation durch die Konversion großer Wasser- und Industrieflächen. NEUMANN (2020) wertet die weit verbreitete Strategie einer vergleichbaren Stadtentwicklung durch Großprojekte als deutliches Zeichen dafür, dass ein kumulativer Strukturbruch die europäischen Städte seit den 1970er Jahren verändert hat (ebd. 233 ff.). Seine Arbeit stützt also die These, dass städtebauliche Großprojekte Schlüsselprodukte einer urbanen Transformation in der Spätmoderne darstellen. Die eingehende Analyse dieser Raumprodukte soll entsprechend tiefere Erkenntnisse über gegenwärtige Zusammenhänge von Stadt und Gesellschaft ermöglichen.

METHODISCHER TEIL

5 Von der Theorie zur Empirie

Die theoretische Arbeit hat bis hier gezeigt, dass die Dialektik des Raumes nach Lefebvre in der Stadtentwicklung deutlich sichtbar wird, denn die Stadt bildet sowohl das soziale Produkt als auch die Grundlage einer Gesellschaft. Die Handlungen kollektiver Akteure prägen und transformieren den urbanen Raum und basieren zugleich auf seinen materiellen und sozialen Strukturen. Damit lässt sich Stadtentwicklung als ein institutionalisierter Modus der Produktion von Raum begreifen, der auf bestimmten gesellschaftlichen Verhältnissen aufbaut, diese widerspiegelt und reproduziert, aber immer auch Veränderung anstrebt. Dieser Zusammenhang, der in den vorigen Kapiteln überwiegend theoretisch dargelegt wurde, soll anhand städtebaulicher Großprojekte in Köln empirisch nachvollzogen und ausgeleuchtet werden.

Städtebauliche Großprojekte, wie sie in Kapitel 4 gefasst werden, sind die Schlüsselprodukte der Stadtentwicklung bezüglich einer städtischen Transformation von der Moderne zur Gegenwart. Dabei weisen sie hinsichtlich der Raumproduktion eine eigene innere Dialektik auf: Sie sind der materielle und ideelle Ausdruck eines sozioökonomischen Strukturwandels, welcher die Grundlage und den Ausgangspunkt ihrer Produktion bildet, zugleich stellen sie das strategische Instrument seiner Überwindung dar. Entsprechend verkörpern und illustrieren sie zentrale Aspekte spätmoderner Stadtentwicklung und lassen sich als Raumprodukte begreifen, die dem Prinzip der Singularisierung im globalen Wettbewerb der wissensbasierten Ökonomie unter neoliberalen Bedingungen entsprechen. Damit sind sie essenziell und typisch für die gegenwärtige Gesellschaft.

Dieser Zusammenhang mag theoretisch plausibel erscheinen, bedarf jedoch einer empirischen Überprüfung. Daher wird untersucht, welche Elemente und Aspekte spätmoderner gesellschaftlicher Entwicklungen und Verhältnisse im dialektischen Zusammenspiel der drei Dimensionen des Produktionsprozesses städtebaulicher Großprojekte enthalten sind. LEFEBVRE (2011) nimmt an, dass die *räumliche Praxis*, *Repräsentationen des Raumes* und *Räume der Repräsentation* in unterschiedlicher Art und Weise zur Produktion des Raumes beitragen, je nach Produktionsweise und Gesellschaft bzw. historischer Periode, die im Fokus der Analyse stehen (ebd.: 46). Die drei Dimensionen der Raumproduktion befinden sich in ständigem Wandel und verändern deshalb auch ihre Beziehungen zueinander. Der Raum entsteht in einem dialektischen Prozess, der auf diesen drei widersprüchlichen Ebenen stattfindet. Um diesen Produktionsprozess erforschbar zu machen, müssen die einzelnen Dimensionen zunächst analytisch unterschieden werden (RONNEBERGER & VOGELPOHL 2014: 255).

Der erste empirische Analyseschritt besteht folglich darin, für die eigene Forschung passende Begriffe für die Raumdimensionen zu entwickeln: Was ist konkret unter *räumlicher Praxis, Repräsentationen des Raumes* und *Räume der Repräsentation* zu verstehen (vgl. 2.3)? Erst dann können diese Begriffe methodisch erschlossen werden (ebd.: 262). Hinweise auf eine passende Übersetzung der lefebvreschen Terminologie in operationalisierbare Begriffe finden sich sowohl bei LEFEBVRE (2011) selbst als auch in der Sekundärliteratur. Im Folgenden wird aus Lefebvres theoretischer Triade der Raumproduktion ein kohärentes Methodenset entwickelt, welches das Forschungsdesign einer Untersuchung der Raumproduktion durch städtebauliche Großprojekte in Köln begründet. Die im empirischen Teil konkret angewandte methodische Vorgehensweise wird jeweils in den Kapiteln 10.1, 10.2 und 10.3 erläutert.

5.1 *Räumliche Praxis*

„From the analytic standpoint, the spatial practice of a society is revealed through the deciphering of its space" (LEFEBVRE 2011: 38)[20]. *Räumliche Praxis* ist die dialektische Interaktion zwischen einer Gesellschaft und ihrem Raum, der zugleich Voraussetzung und Ergebnis dieser Praxis ist (ebd.). Jedes menschliche Handeln beeinflusst den Raum, welcher wiederum den Rahmen jeder Handlung bildet. Die *räumliche Praxis* projiziert dabei auch immaterielle Elemente der Raumproduktion wie soziale Verhältnisse, Vorstellungen und Regeln auf den materiellen Raum und bringt auf diese Weise den praktisch nutzbaren und sinnlich erfahrbaren Raum hervor (MAYER 2007: 317). Der wahrgenommene Raum entsteht also durch die *räumliche Praxis*, die so den Modus der gesellschaftlichen Produktionsweise aufrechterhält. Dabei entstehen die Elemente der Stadt, die wir sehen, hören und berühren können (LEHTOVUORI 2010: 56), z.B. Gebäude oder Straßen (RONNEBERGER & VOGELPOHL 2014: 255). Die physischen Objekte im Raum sind der Wahrnehmung zugänglich und erhalten durch ihre praktische Nutzung einen gesellschaftlichen Sinn. Sie entstehen durch die materielle Produktion auf einer Stufe des räumlichen Produktionsprozesses (SCHMID 2010: 320, siehe 2.3).

Die *räumliche Praxis* stellt damit die materielle Komponente der sozialen Praxis dar. Die Handlungen kollektiver Akteure schreiben sich in Form dauerhafter Objekte in den Raum ein und bringen so spezifische Orte und Raumensembles hervor, die einer Gesellschaft eigen sind. Auf diese Weise gibt die Materialität des Raumes auch Hinweise auf seine Geschichte (ebd.: 210 f.). Empirisch lässt sich die *räumliche Praxis* folglich in der Architektur, dem Städtebau, der Planung, dem Alltagsleben und der urbanen Wirklichkeit beobachten (LEFEBVRE 2011: 413 f.). Um diese Mannigfaltigkeit und Komplexität der *räumlichen Praxis* für eine empirische Analyse handhabbar zu machen, ist es zweckmäßig, sich auf die sinnlich wahrnehmbaren Aspekte der Materialität von Objekten und Elementen, die den Raum konstituieren, zu beschränken (vgl. SCHMID 2010: 317, 319). Ein alternativer Ansatz findet sich bei SMIGIEL (2016), der auf die „ökonomische Logik" der Raumproduktion abzielt, wobei jedoch Materialität und Diskurse auf einer Ebene vermengt werden (ebd.: 72 f.)

Letztlich findet die soziale Realität der Stadt ihre Praxisform in der urbanen Architektur und städtebaulichen Projekten, die das Alltagsleben der Bewohner*innen mitbestimmen (vgl. DÖRFLER 2011: 96). Sie stellen die sichtbaren und lesbaren Praktiken der materiellen Transformation des Raumes dar, die durch die Produktivkräfte eines Gesellschaftssystems vorangetrieben wird. In Architektur und Städtebau wird die *räumliche Praxis* also konkret beobachtbar (STANEK 2011: 130, vgl. LEFEBVRE 2011: 118, 131).

5.1.1 Die Architektur der gebauten Umwelt als Ausdruck räumlicher Praxis

Aufgrund ihrer raum-zeitlichen Allgegenwart und fundamentalen Bedeutung für die Kultur einer Gesellschaft kann die Bautätigkeit des Menschen als zentrale *räumliche Praxis* bezeichnet werden, die das Alltagsleben prägt und die urbane Umwelt formt (ENGELKE 2009: 221). Somit kann die gebaute Umwelt der Stadt als Ergebnis einer spezifischen *räumlichen Praxis* operationalisiert werden. Die Gebäude, Straßen und Plätze bestimmter Orte bilden räumliche Settings im Sinne von *Places,* die eine wahrnehmbare Materialität sowie spezifische Funktionen aufweisen und auf diese Weise bestimmte gesellschaftliche Strukturen widerspiegeln (VOGELPOHL 2014: 64, vgl. FUCHS 2019: 137, vgl. Abbildung 6). Um den Zusammenhang von Stadt und Gesellschaft zu verstehen, müssen die Gebäude einer Stadt

[20] „Von einem analytischen Standpunkt aus gesehen, offenbart sich die räumliche Praxis einer Gesellschaft, indem ihr Raum entziffert wird" (eigene Übersetzung).

„zugleich *symbolisch, materiell* und *ortsgebunden"* (STEETS 2011: 139, Hervor. i.O.) betrachtet werden. Die Ortsgebundenheit der Architektur definiert Gebäude physisch als Teil einer Stadt und Lebenswelt ihrer Bewohner*innen. Als soziale Monumente verkörpern sie einen historischen Sinn, der sich durch ihre gegenwärtige Nutzung und Bedeutung wandelt (ebd.).

Dabei dient die Form baulicher Strukturen der symbolischen Vermittlung dieser Bedeutungen. Henri Lefebvre bezeichnet dies als Sprache der Dinge und Produkte, analog zu Karl Marx' Ausführungen bezüglich einer Sprache der Waren. Dieser Überlegung folgend werden über Objekte Bedeutungen kommuniziert, und zwar von denjenigen, die deren Produktion steuern, an diejenigen, die diese Objekte konsumieren oder ihnen begegnen. Wenn also Gebäude etwas symbolisieren, senden sie Botschaften an die Menschen, die sie betrachten (FUCHS 2019: 145). Indem die Architektur, Gestaltung und Funktion der gebauten Umwelt analysiert wird, können diese Botschaften empirisch zugänglich gemacht werden (siehe exemplarisch KRAMER 2001, FLEISCHMANN 2008, ROSS 2015, MINKENBERG 2020).

Bauen übt unmittelbar räumliche Macht aus, indem es soziale Handlungen im Raum physisch anleitet, beeinflusst und begrenzt (vgl. ROSS 2015: 43 f.). Doch die gesellschaftliche Bedeutung baulicher Objekte geht darüber hinaus: „Ein Gebäude ‚stellt nichts anderes dar' als eine räumliche Anordnung von Materialien, die einen Zweck erfüllt, funktioniert oder nicht; [erst] durch den Einsatz von Ästhetik fängt es an, von etwas anderem zu reden als von sich selbst" (PRIGGE 1986: 166). Diese ästhetische Bedeutung der Architektur ist *autoreflexiv*, d.h. sie gründet und bezieht sich nur auf sich selbst: Formen beziehen sich auf Formen – als Zitat, Wiederholung oder Bruch. Dies gilt insbesondere für die Bedeutung „postfunktionalistischer" Architektur, die sonst aufgrund ihrer Formenvielfalt arbiträr wäre (ebd.: 138 f.). Der postmoderne Stil zeichnet sich durch die von Charles Jencks geforderte Doppelcodierung aus, die sowohl Eliten als auch „den Mann auf der Straße" ansprechen soll, indem er „traditionelle und moderne, konstruktivistische und darstellende, elitäre und populäre" Codes kombiniert (SCHÄFERS 2012: 371). Die Architektur verschiedener Epochen gilt als „das sichtbarste Zeichen für kulturellen und sozialen Wandel", „als Ausdruck sozialer Hierarchien" (ebd.: 366) und ermöglicht so eine spezifische Lesbarkeit der Gesellschaft. Die Zusammenhänge zwischen gebauter Umwelt, sozialer Praxis und gesellschaftlicher Struktur müssen dabei vor ihrem jeweiligen politischen und ökonomischen Hintergrund betrachtet werden. Jede Form von Macht steht im Kontext einer symbolischen Ordnung, welche diese legitimieren soll. Damit kann die Architektur bestimmter Bauwerke auch die An- und Absichten jener Autoritäten reflektieren, die sie einst errichteten oder gegenwärtig nutzen (MINKENBERG 2020: 7).

Seit den 1980er Jahren kommt der Architektur in der Stadt eine neue identitätsstiftende Rolle zu. Als „gebaute Stadtkultur" wird sie dabei zum Standortfaktor im Wettbewerb der Städte (HANNEMANN & SEWING 1998: 55, vgl. 3.5). In dieser urbanen Ästhetisierung materialisieren sich auch zeitgenössische soziale Werte und Lebensstile (ebd.: 62 f.). Dabei entsteht ein potenzieller Widerspruch zwischen der spätmodernen Akzeptanz pluralistischer Lebensweisen und der Konstruktion einer spezifischen urbanen Identität (ebd.: 67 f.). Es werden neue architektonische Wahrzeichen produziert, die historische Wahrzeichen ablösen können (SIGEL 2006: 25). Ebenso dient der Rekurs auf die Geschichte eines Ortes durch architektonische Zitate und Imitate primär einem ökonomischen Zweck der Imagebildung bzw. des *Branding,* der jedoch das Risiko eines Verlusts an historischer Komplexität birgt (ebd.: 28 f.). Das Verhältnis von Stadt und Gesellschaft äußert sich also auch in einer architektonischen Typologie, die soziohistorisch spezifisch und der Analyse zugänglich ist (PRIGGE 1986: 175).

5.1.2 Ikonologische Architekturanalyse als methodischer Zugang

Bauwerke sind also neben ihrer Funktionalität auch als massenmediale Kommunikationsträger zu begreifen, als Zeichen im Raum. Dabei bildet ihre Architektur einen *Signifikanten*, dessen *Signifikat* die primäre Funktion des Gebäudes ist (ECO 2002: 304). Die materielle Form des Gebäudes ermöglicht diese Funktion (z.B. Wohnen) und stellt sie denotativ dar, gemäß der Formel *Form folgt Funktion* (ebd.: 306, FLEISCHMANN 2008: 106). Jeder architektonische Code erzeugt einen ikonischen Code, der eine (mögliche) Funktion mitteilt (ECO 2002: 297): „[…] *was mir den Gebrauch der Architektur erlaubt* […] *sind nicht nur die möglichen Funktionen,* sondern vor allem *die damit verbundenen Bedeutungen, die mich für den funktionalen Gebrauch disponieren*" (ebd.: 300, Hervorh. i.O.). Daraus folgt eine Verknüpfung von Raumzeichen und *räumlicher Praxis*: Gebäude werden im wahrgenommenen Raum als architektonische Zeichen gelesen, deren Interpretation sich in der funktionalen Nutzung der Objekte ausdrückt. Diese Handlung stellt eine *räumliche Praxis* dar, welche die Funktion der Objekte und damit auch ihre Bedeutung als Zeichen reproduziert. Der Zusammenhang zwischen dem Objekt (Gebäude) und dem Zeichen wird dabei über seine materielle Form, also die Architektur, hergestellt (MÄÄTTÄNEN 2007, Abbildung 12).

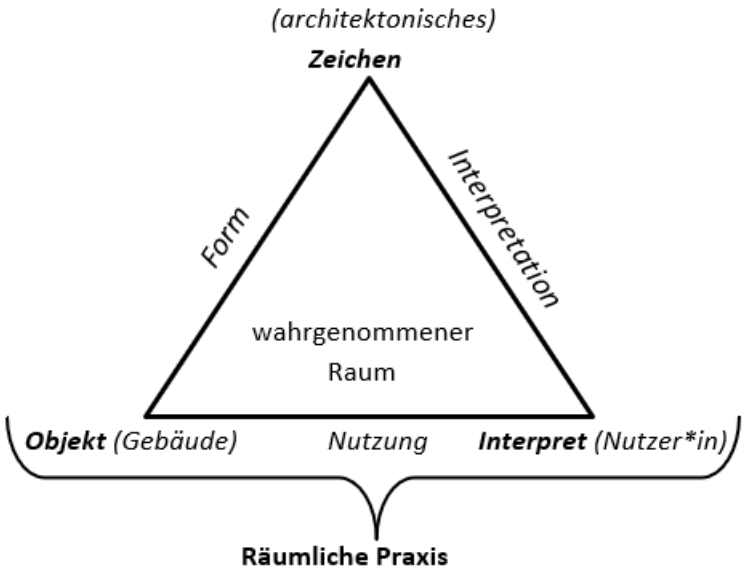


Abbildung 12: Semiotisches Dreieck als Code der räumlichen Praxis (eigener Entwurf nach MÄÄTTÄNEN 2007: 454)

Das Alltagsleben der Stadt basiert auf ihren Gebäuden und der urbanen Infrastruktur. Indem Menschen diese gebaute Umwelt nutzen, reproduzieren sie ihre Funktionen: Wohnen, Arbeit, Verkehr, Freizeit, usw. Voraussetzung dafür ist, dass sie die Objekte des materiellen Raumes wahrnehmen und sie anhand ihrer zeichenhaften Form adäquat deuten. Die *räumliche Praxis* enthält also eine Art Code, der über die Interpretation architektonischer Zeichen im wahrgenommenen Raum entschlüsselt werden kann. Nach ECO (2002) weisen solche Zeichen neben *Denotationen* auch *Konnotationen* auf, die auf bestimmte Bedeutungen abzielen, welche mit der primären Funktion verknüpft sind, aber über sie hinausweisen (ebd.: 301, 306-311). Auch wenn die praktische Funktion der Architektur unbemerkt oder als Gewohnheit benutzt wird, so wird doch ihre kommunikative Wirkung als „Raumgefühl" erfasst (ebd. 300; siehe 5.3.1). Der gesellschaftliche „Sinn" von Architektur als Zeichen ist also eng mit ihrem „Zweck" verbunden (Abbildung 13). In der Konnotation bestimmter Formen der gebauten Umwelt können etwa politische Botschaften und strategische Raumbilder enthalten sein (ROSS 2015: 27). Beide Ebenen der architektonischen Bedeutung sind nicht starr, sondern historisch variabel, d.h. sie können

sich im Zeitverlauf ändern (ECO 2002: 315 ff), wie z.B. die Umnutzung und Kulturalisierung industrieller Relikte im Zuge der Singularisierungsstrategie zeigt (vgl. 3.5.4).

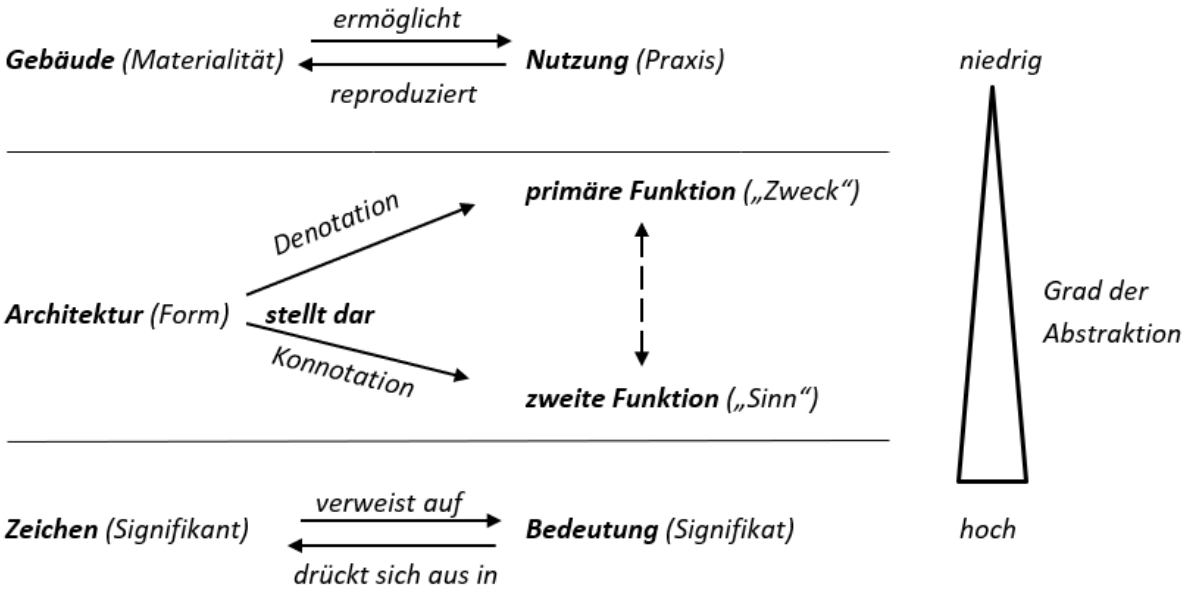


Abbildung 13: Architektur als materieller Bedeutungsträger (eigener Entwurf, vgl. Ausführungen von ECO 2002: 312 ff.)

Die materiellen Produkte des Städtebaus enthalten eine „überlieferte Materialität der Dinge" (RECKWITZ 2016: 58) und können als visuelle Dokumente vergangener und aktueller räumlicher Praktiken dienen (ebd.). In ihrer „Dauerpräsenz" stellt Architektur die bauliche Gestalt einer Gesellschaft dar (SCHÄFERS 2012: 374). Die Verweisfunktion der Konnotation spielt für die Architektur als materieller Bedeutungsträger eine herausragende Rolle. Formen können auf verschiedene Weise über sich selbst hinaus und auf etwas anderes verweisen; durch logische Verknüpfung, Assoziation durch Ähnlichkeit oder aufgrund sozialer Konventionen. Häufig sind formhafte Zeichen mehrfach kodiert, zugehörige Konventionen ändern sich und subjektive Assoziationen führen zu Unschärfe und Missverständnissen bei ihrer Interpretation (RICHTER & GOLLER 2008: 148 ff.).

Die ikonologische Methode zur Interpretation von Architektur besteht aus drei Schritten, die einer Trennung, Analyse und Synthese von Denotation und Konnotation entsprechen (PANOFSKY 1978) und detaillierter in Kapitel 10.2 erläutert werden. Die soziale Bedeutung architektonischer Botschaften offenbart sich letztlich nur im Wechselspiel von „Sender" und „Empfänger" sowie im Gesamtkontext von Stadt und Gesellschaft. Denn:

> „Bauformen haben keinen Sinn ‚an sich'; sie haben einen Sinn, eine Bedeutung und ideologische Funktion innerhalb des konkreten gesellschaftlichen und ökonomischen Systems, das sie benutzt. Dieser Sinn erschließt sich ebenso wenig [*sic*] durch reine Formkritik wie durch die unablässige Berufung auf ‚Ideologie', sondern nur durch die historische Analyse der konkreten Auftragsbedingungen" (VON MOOS 1972: 4, zit. n. PRIGGE 1987: 178).

Es gilt so den „operativen Objektivismus des semiotischen als auch den spontanen Subjektivismus des hermeneutischen Verfahrens in der Untersuchung darstellender Bauformen" (PRIGGE 1987: 185) zu überwinden. Insbesondere die Formsprache postmoderner Bauwerke zielt auf fiktionale Botschaften ab, die nicht ihrer praktischen Nutzung entsprechen. Ihre gesellschaftliche Bedeutung liegt in der *Trennung* von Form und Funktion, die der Architektur so einen neuen Sinn gibt, der sich erst im urbanistischen Diskurs erschließt (ebd.: 182).

Es gilt also auch, den Grund zu verstehen, aus dem diese *räumliche Praxis* stattfindet. BELINA (2013) geht davon aus, dass die *räumliche Praxis* dem gleichen Zweck dient wie die *Repräsentationen des Raumes*, welche die soziale Bedeutung physisch-materieller Räume festlegen und abbilden (ebd. 55).

Dieser Zusammenhang wird umso deutlicher, wenn wir uns vergegenwärtigen, dass Konzepte und *Repräsentationen des Raumes* dazu neigen, die *räumliche Praxis* zu beherrschen (vgl. 2.4). Davon ausgehend, dass die Grundlage aller *räumlichen Praxis*, die Gegenständlichkeit im Raum hervorbringt, eine diskursive Praxis ist (z.B. in Form von politischen Ideen und planerischen Diskursen), wird die Rekonstruktion der Entstehungsbedingungen städtischer Materialität zum Ziel der Diskursanalyse (BAURIEDL 2007: 48).

5.2 *Repräsentationen des Raumes*

> „Representations of space: *conceptualized space, the space of scientists, planners, urbanists, technocratic subdividers and social engineers […] – all of whom identify what is lived and what is perceived with what is conceived. […] This is the dominant space in any society (or mode of production). Conceptions of space tend […] towards a system of verbal (and therefore intellectually worked out) signs* (LEFEBVRE 2011: 38 f., Hervorh. i.O.).[21]

Schon deutlich konkreter als zur *räumlichen Praxis* (vgl. 5.1) äußert sich Lefebvre zu den konzipierten *Repräsentationen des Raumes*. Dabei tritt seine Skepsis gegenüber denjenigen, die diese Repräsentationen produzieren, zwischen den Zeilen hervor. Mit der Erwähnung von Zeichen verweist er auf den Bereich von Sprache und Diskurs und damit auf den mentalen Raum (ebd.: 7; vgl. 2.3). Der mentale Raum ist der Raum der Abstraktion, aus dem alles Lebendige verbannt wurde (MEYER 2007: 313). Dort entstehen intellektuelle, technokratische und wissenschaftliche Diskurse und Pläne, die abstrakte Modelle der sozialen Realität zeichnen. Indem sie diese zugleich beschreiben und performativ auf sie einwirken, entfalten sie eine doppelte Wirkung (THOMPSON 2017: 106 f.). Bezogen auf den Raum handelt es sich um Darstellungen, die diesen abbilden *und* definieren (SCHMID 2010: 319). Diese Darstellung erfordert eine abstrahierende gedankliche Leistung, welche die Elemente im Raum zu einer Entität zusammenfasst, die dann als ein spezifischer Raum bezeichnet wird. Dieser mentale Prozess ist wiederum mit der Produktion von Wissen verbunden (ebd.: 317).

Auch wenn die Produktion imaginierter, konzipierter und geplanter Räume kein materieller, sondern ein abstrakter Prozess ist, ist sie dennoch ein Aspekt der sozialen Praxis, die bestimmten Zwecken folgt. Die Bedeutungen der auf diese Weise produzierten Raumbilder lassen sich deshalb nur in Bezug auf die Gesellschaft verstehen (BELINA 2013: 57). So ist jede sprachliche Definition eines Raumes durch gesellschaftliche Konventionen darüber bestimmt, welche Elemente zu einem Raum gefasst und welche ausgegrenzt werden. Diese Konventionen können strittig sein und werden im Diskurs ausgehandelt. Die *Repräsentationen des Raumes* enthalten also nicht nur sprachliche und bildhafte Darstellungen, sondern auch gesellschaftliche Regeln, Werte und Ziele. Diese Stufe des Produktionsprozesses ist insofern mit Machtstrukturen verknüpft (SCHMID 2010: 320).

Der zugleich reduktive und zweckmäßige Charakter der *Repräsentationen des Raumes* macht sie für Lefebvre hochgradig politisch (CHARNOCK & RIBERA-FUMAZ 2011: 614). Darin liegt seine Kritik der Raumplanung: städtebauliche Projekte und Modelle produzieren Repräsentationen in Form von Plänen, die einige Aspekte der *räumlichen Praxis* dulden, während sie andere ausschließen. Der städtebauliche Plan erzwingt eine Kohärenz und Logik des urbanen Raumes, indem er ihm eine systematische Ordnung auferlegt. Denn die Pläne verbleiben nicht „harmlos" auf dem Papier, sondern werden durch Bautätigkeiten in die *räumliche Praxis* umgesetzt. Konzipierte *Repräsentationen des Raumes* enthalten ein instrumentelles Wissen, das im Kapitalismus eine eigene Produktivkraft darstellt. Die zeichenhaft

[21] „*Repräsentationen des Raumes*: Konzeptualisierter Raum, der Raum der Wissenschaftler, Planer, Urbanisten, technokratischen Verwalter und Ingenieure der Gesellschaft, […] – all jener, die durch das Konzipierte festlegen, was gelebt und wahrgenommen wird. […] Dies ist der dominierende Raum jeder Gesellschaft (oder Produktionsweise). Konzeptionen des Raumes tendieren […] zu einem System verbaler (und daher intellektuell ausgearbeiteter) Zeichen" (eigene Übersetzung).

artikulierte innere Logik dieses Wissens verschleiert dabei ihren ideologischen Charakter (ebd.: 618; vgl. 2.2). *Repräsentationen des Raumes* beeinflussen also die *räumliche Praxis*, indem sie diese an die Produktionsverhältnisse und die von ihnen auferlegte Ordnung binden. Als dominante Vorstellungen finden sie sich in etablierten Theorien des Raumes und Techniken seiner Kontrolle sowie in architektonischen und städtebaulichen Konventionen, kartographischen Darstellungen und normativen Diskursen über den Raum. Ihr Inhalt ist definiert durch eine Mischung aus raumbezogenem Wissen und Ideologie (LEFEBVRE 2011: 33, 45). Sie liegen in Form diskursiver Zeichenkorpora vor, nicht nur als Sprache und Text, sondern auch als Karten, Pläne und andere bildhafte Informationen (ebd.: 233). Letzteren liegt ein visuelles Paradigma zugrunde, das den geläufigen Eindruck erweckt, der Raum ließe sich quasi grafisch und ohne soziale Konflikte gestalten. Insofern visualisierte Raumkonzepte für bare Münze genommen werden, schließen sie abweichende Raumvorstellungen vom Planungsprozess aus (LEHTOVUORI 2010: 9).

Repräsentationen des Raumes sind als Diskurse *per se* abstrakt, legen aber praktische Beziehungen zwischen Menschen und Objekten fest und nehmen damit Einfluss auf die soziale und politische Praxis. Sie steuern die Raumproduktion, indem sich Wissen und Ideologien konkret durch Architektur und Bauwesen in den Raum einprägen und so als intendierte Projekte in einen räumlichen Kontext sichtbar werden. Damit sind *Repräsentationen des Raumes* nicht bloß Symbole, sondern wirken prozesshaft auf die Materialität des Raumes ein. Hier zeigt sich ein Machtaspekt dieser Raumdimension, der auf einer Strategie von Reduktion und Trennung basiert, wodurch Ideologie als Wissen erscheint. Ein städtebaulicher Plan ist ein Beispiel für eine solche Reduktion: Er weist jeder möglichen Aktivität in einem Terrain einen Ort zu (oder eben nicht) und legt auf diese Weise soziale Regeln und Normen für den Raum fest, die einer bestimmten Ideologie folgen. Jede Form der Karte kann eine als Wissen ausgegebene Ideologie enthalten, insbesondere durch ihre Legende, die den Code der Karte eindeutig lesbar macht und keinen Interpretationsraum lässt (SCHMID 2010: 216-219).

Bezogen auf die Stadt bestehen *Repräsentationen des Raumes* aus Definitionen und Abgrenzungen der Stadt sowie Diskurse über ihren Gehalt (ebd.: 327), „z.B. städtische Leitbilder, die Stadtentwicklungsziele festlegen“ (RONNEBERGER & VOGELPOHL 2014: 255)**.** Flächennutzungspläne als spezifische *Repräsentationen des Raumes* beeinflussen bauliche Vorgaben und damit die *räumliche Praxis*. Sie lassen dann bestimmte Quartiere entstehen, in denen z.B. die Funktionen Wohnen und Arbeiten räumlich konzentriert werden sollen. Leitbilder wie die „Kreative Stadt“ beeinflussen zudem auch Vorstellungen von Räumen, die Teile des gelebten Raumes sind (VOGELPOHL 2011: 240; siehe 5.3.1).

Diskurse über Stadt und Raum lassen sich also explizit in den *Repräsentationen des Raumes* verorten (ENGELKE 2009: 13). Letztendlich ist jede wissenschaftliche Theorie – auch Lefebvres eigene Theorie – eine abstrahierende Konzeptualisierung bzw. Repräsentation von Raum (vgl. 2.4). Konzepte aus Architektur und Stadtplanung stellen jedoch die entscheidenden Werkzeuge dar, um raumproduzierendes Wissen zu erzeugen und gelten deshalb als bedeutsamste und wirkmächtigste *Repräsentationen des Raumes* (LEHTOVUORI 2010: 56).

Indem politische Debatten, städtebauliche Pläne, Leitbilder und Konzepte als raumbezogene Diskurse im Sinne von Repräsentationen des urbanen Raumes betrachtet werden, können die „Ideologien“ diskursiv entschlüsselt werden, auf denen ihre Logik und Argumentation basiert. Auf diese Weise wird die Raumanalyse zur Machtanalyse (ENGELKE 2009: 131 f.). Es handelt sich dabei um eine gängige Anwendung der Diskursanalyse, wie zahlreiche empirische und theoretische Arbeiten veranschaulichen (z.B. MCCANN 1999, BAURIEDL 2007, MATTISSEK 2007, JONES & POPKE 2010, CHARNOCK & RIBERA-FUMAZ 2011, THEODORE & PECK 2011, VOGELPOHL 2011, KELLER 2019).

5.2.1 Diskurse und Macht in der Stadtentwicklungsplanung

Jeder Diskurs ist in die gesellschaftlichen Bedingungen seiner Produktion und Verbreitung eingebunden. Insbesondere in von Fachleuten geführten Spezialdiskursen spielen diskursive Elemente in Form kollektiver Wissensbestände eine wichtige Rolle (JÄGER 2012: 62 f.). Für die Rekonstruktion wirkmächtiger Diskurse in der Stadtentwicklung bietet sich der genealogische Ansatz von Foucault an. Indem sich planerische Diskurse in Form städtebaulicher Projekte materialisieren, werden bestimmte Diskurskoalitionen zu Konstrukteuren von urbaner Wirklichkeit. Räumliche Materialitäten als Folge „instiutionell-organisatorisch objektivierter Wissensvorräte" lassen Rückschlüsse auf die Machtstruktur dieser Diskurse zu und zeigen „ihre historisch bestimmbare Genese, ihre diskursinterne Regulierung und ihre diskursexternen Wirkungen im gesellschaftlichen Kontext" auf (BAURIEDL 2007: 41 f.).

Dabei werden dominante Formationen planerischer Diskurse in Anlehnung an DZUDZEK & LINDNER (2015) als Ergebnis lokalspezifischer Artikulationen international verbreiteter kommunalpolitischer Strategien interpretiert. Diese Strategien liegen in Form von *mobile policies* vor und beinhalten neue städtische Identitäten und Leitbilder, Regierungsformen oder objektbezogene Wissensbestände, wie die „Medienstadt", „*Public-Private-Partnerships"* oder den „neuen" Wert historischer Stadtstrukturen. Sie befinden sich stets in einem Spannungsfeld zwischen dem Erfolgsversprechen globalisierter Rezepte, die tendenziell Homogenität erzeugen, und dem Singularitätsvorteil ortsspezifischer Besonderheit(en).

Indem solche „reisenden Ideen" von lokalen Akteuren der Stadtentwicklungspolitik aufgegriffen und artikuliert werden, entfalten sie ihre performative Wirkung im Diskurs. Ihre Offenheit lässt sie zunächst attraktiv erscheinen für unterschiedlichste Interessengruppen, die diese mit eigenen Inhalten füllen können, um ihre Ziele zu erreichen. Es handelt es sich um *Repräsentationen des Raumes*, die der vorherrschenden Produktionsweise entsprechen und lokalspezifisch artikuliert in die *räumliche Praxis* übersetzt werden. So beeinflussen sie die soziale Wirklichkeit der jeweiligen Stadtgesellschaft maßgeblich. Diese Lesart versteht planerische Diskurse als konkrete Artikulationen abstrakter stadtentwicklungspolitischer Strategien und betont den lokalspezifischen Kontext ihrer Analyse. Sie stellen zeitlich und räumlich begrenzte, politisch umstrittene Kompromisse innerhalb der Machtstrukturen einer urbanen *Governance* dar (vgl. 3.5.2), die im Ergebnis bestimmte Interessen und Praktiken privilegiert und andere wiederum diskreditiert (DZUDZEK & LINDNER 2015: 391 f.).

Im Übergang zur Spätmoderne haben sich die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen für räumliche Entwicklung in Deutschland stark verändert (vgl. 3.5). Dabei wurde die politische „Versorgungslogik" in der Stadtentwicklung und Planung in den 1970er Jahren von einer „Attraktivitätslogik" abgelöst (ALTROCK 2008: 63), die eng mit einem neuen Planungsverständnis verknüpft ist, das aus einer postpositivistischen Planungstheorie resultiert (MARX 2008: 90 f.). Diese Haltung ähnelt prinzipiell einem postmodernen Denken (vgl. S. 50) insofern, als sich die Rolle und Aufgabe der Planung in Anerkennung einer komplexen Welt von einer technokratischen Umsetzung politisch eindeutig definierter Ziele auf eine fehlbare, normative Moderation vielfältiger Ansätze verschoben hat. Die kooperative Planung wurde dabei als neuer Planungsansatz besonders bedeutsam und hat seit den 1970er und 80er Jahren neue planerische Praktiken und Diskurse hervorgebracht. Dazu zählen informelle Planungsinstrumente, *PPP*, Fragen von *Government* und *Governance* und andere kooperative Ansätze, die im Sinne von Habermas' Theorie des kommunikativen Handelns auf Dialog und Einvernehmen der beteiligten Akteure abzielen (MARX 2008: 93 ff.). Damit einher geht ein spezifisches Verständnis von Macht und Diskurs innerhalb solcher Planungsprozesse, die theoretisch von normativer Willensbildung und Interessenlegitimation geleitet werden. Pläne gelten nicht länger als willkürliche Produkte eines

übermächtigen Nationalstaates (so noch bei LEFEBVRE 2011; vgl. 2.1, 2.2, 3.1), sondern als kompromisshaftes Ergebnis nachvollziehbarer Auseinandersetzungen, in die die Planer*innen argumentativ eingreifen können. Macht und Argumentation sind dabei in einem infiniten Regress wechselseitig aufeinander bezogen, so dass jeder argumentativ erreichte Konsens ein Ergebnis von Planungsdiskursen darstellt, die sie sich gegen andere Argumente erfolgreich durchsetzen und somit ihrerseits Macht ausüben konnten. Das bedeutet letztlich, dass Akte der Macht und diskursive Praktiken im kooperativen Planungsprozess komplementär sind (REUTER 2000: 13 f.).

REUTER (2000) stellt dabei fest, dass auch kooperative Planungskonzepte Machtasymmetrien in Planungsprozessen nicht aufheben können. Die Diversifikation und Vielzahl der Beteiligten erweckt zwar den Anschein von mehr Chancengleichheit, verdeckt jedoch die Tatsache, dass hier bereits eine ausgewählte Elite am „runden Tisch" sitzt. Damit stellt kooperative Planung in institutionalisierter Form selbst eine Machttechnik dar, die alle Beschlussgrundlagen als diskursiv legitimiert ausweisen kann (ebd.: 10). Insbesondere die Planung großer Projekte verschiebt durch ihren projektzentrierten Charakter die Aktivitäten einer ursprünglich singulären Planungsinstanz hin zu einem deregulierten Konglomerat öffentlicher und privater Akteure. Deshalb wird schon der Umsetzungsprozess an sich als Teil einer Planungsstrategie betrachtet. Der Einfluss der Akteure schlägt sich im Ergebnis informeller Aushandlungen nieder, ob er geltend gemacht wird, liegt letztlich im Ermessenspielraum der zuständigen Verwaltung. Eine demokratische Legitimation der Partikularinteressen, die im Planungsergebnis kumulieren, ist dabei nicht gegeben (ebd.: 9). Auch SELLE (1996) kritisiert kooperative Planung als Euphemismus, der quasi konträr zu echter Bürgerbeteiligung steht. Praktisch gewinnen in solchen Kooperationen die darin Einbezogenen an Gestaltungsmacht und konfrontieren die vorgeblich Beteiligten mit ihren Vorentscheidungen: „Kooperationen leben von Ausgrenzungen" (ebd.: 72).

Planungsdiskurse können in Anlehnung an KELLER (2016) damit zwar als Aushandlungsprozesse begriffen werden, sie entsprechen dabei jedoch keinesfalls einer Konsensbildung im Sinne der Diskursethik nach Habermas. Zwar setzen sich bestimmte Diskurskoalitionen argumentativ gegen andere durch, dennoch spiegelt das Ergebnis nur in seltenen Fällen die Intention einzelner Akteure wider, denn dazu müssten diese den Diskurs vollständig kontrollieren. Ziel der hier vorzunehmenden Analyse ist hingegen, die Diskurse daraufhin zu untersuchen, durch welche *Formationsregeln* und *Verläufe* Wissensbestände in ihnen festgeschrieben werden (ebd.: 64 f.). In der diskursiven Praxis wird durch die „Wiederholung und Stabilisierung gleicher *Aussagen* in singulären *Äußerungen*" (ebd.: 65, Hervorh. M.O.) eine kollektive symbolische Ordnung festgelegt. Im Verlauf von Planungsprozessen werden *diskursive Akte* in Form von *Äußerungen* getätigt, deren Geltungsanspruch auf *Argumenten* und *Schlussregeln* basiert und denen ihrerseits argumentativ begegnet wird. Davon unterschieden werden *Akte der Macht*, die im Sinne Max Webers jede Chance zur Durchsetzung des eigenen Willens nutzen. Zu diesen zählen die Eingrenzung der Teilnahme an einem Diskurs, die Festlegung der zu behandelnden Themen und die zeitliche Begrenzung von Verhandlungen. Kompromissfindungen und Mehrheitsentscheide spiegeln in demokratischen Gesellschaften die Machtverteilung zum Zeitpunkt der Schließung des Diskurses wider (REUTER 2000: 10). Gängige Machtakte im Planungsprozess sind nach REUTER (2000) konkret die

> „Dosierung von Informationen, Schaffung unrevidierbarer Fakten, Teilung grosser [*sic*] Projekte in zumutbare Stücke, Befriedigung des Bedarfs nach Mitbestimmung durch symbolischen Demokratie-Gebrauch, Vorgabe von ‚Sachzwängen', Erzeugung von Zeitdruck (unaufschiebbare Termine), Nutzung von Experten, Lancieren von Argumenten über Personen öffentlicher Autorität [etc.]" (ebd.: 11).

Während das Habermas'sche Diskursmodell primär normativ orientiert ist, gilt machtorientiertes Handeln in Planungsprozessen als realitätsabbildend. Es wird also nicht von einem auf

Konsenserreichung beruhenden Modell von Planung ausgegangen, sondern von einem „Modell der Politik, in dem sich die Vorgehensweisen von Überzeugungsversuchen, Aushandeln, Einfluss, Macht mischen“ (ebd.).

Wenn diskursive Machtakte den Ausgang planerischer Prozesse bestimmen, werden sich die durchsetzungsfähigsten und damit wirkmächtigen Diskurse in Dokumenten niederschlagen, die das Ergebnis entsprechender Aushandlungen bilden. Diese Dokumente sind auf eingesetzte Argumente, privilegierte und marginalisierte Positionen und die zu Wort kommenden Akteure hin zu analysieren, um Rückschlüsse auf Akte der Macht und Machtverteilung ziehen zu können. Gemäß der Annahme, dass städtebauliche Großprojekte zentrale Raumprodukte der Gesellschaft im betrachteten Zeitraum darstellen, sind in ihren zugehörigen Planungsdokumenten Hinweise auf gesellschaftliche Strukturen und Prozesse zu erwarten, die über das jeweilige Projekt hinaus weisen. Im Zentrum der Diskursanalyse stehen dabei jene *Repräsentationen des Raumes*, die in Form von Planungsdokumenten und stadtentwicklungspolitischen Diskursen Bilder eines von durchsetzungsfähigen Machtkonstellationen erwünschten Raumes zeichnen.

5.2.2 Diskursanalyse planerischer Raumkonzepte als methodischer Zugang

Diskurse werden nach Foucault als eine Praxis verstanden, welche die Gegenstände hervorbringt, die sie behandelt (KELLER 2016: 61) und dabei für bestimmte Felder der sozialen Wirklichkeit symbolische Ordnungen etabliert. So entstehen gesellschaftliche Wissensverhältnisse, die in ihrem jeweiligen historischen Kontext festlegen, was als „wahr“, „faktisch richtig“ oder „normal“ gelten kann, aber auch was als „gut“, „schön“ oder „möglich“ betrachtet wird. Sie erscheinen dabei als „objektive Wirklichkeit“ und strukturieren das Alltagsleben, indem sie in andere Praktiken, etwa in die *räumliche Praxis*, übersetzt und damit „realisiert“ werden (ebd.: 63 f.). Über diese konstituierende und konstruierende Funktion werden Diskurse produktiv wirksam. Indem sie gesellschaftliche Aufgaben bestimmen oder soziale Probleme benennen, bringen sie diese überhaupt erst hervor und legen zugleich den Umgang damit fest. Die Diskursanalyse untersucht die diskursiven Strukturen solcher Aussagen zu einem Untersuchungsgegenstand, indem sie danach fragt, welche sprachlichen Muster, Metaphern oder Symbole z.B. bei der Ausformulierung städtischer Entwicklungsziele im lokalen Kontext zum Tragen kommen, welche Positionen als „Konsens“ in die zugehörigen Dokumente Eingang gefunden haben, welche Argumentationslinien dabei vertreten werden und wie das diskursive Umfeld durch andere Diskurse wie z.B. Technologie, Wachstum oder Globalisierung gerahmt wird (vgl. BAURIEDL 2007: 36).

Gegenstände von Diskursen sind also diejenigen Phänomene, auf welche sie verweisen (TRAUE et al. 2019: 571). Dabei handelt es sich um außerdiskursive Wirklichkeiten, die durch „Beschreibungen, Narrationen, Klassifikationen, Abbildungen, Illustrationen, Modelle etc. sowie die Verbindung zwischen diesen“ (ebd.) diskursiv produziert werden. Diskurse bilden kollektive Wissensbestände, die einen Deutungsrahmen für den Gegenstand vorgeben, den sie behandeln. Die Diskursanalyse rekonstruiert die Art und Weise ihrer Produktion, indem sie die dazu jeweils eingesetzten Äußerungsformen untersucht (ebd.). *Äußerungen* sind für sich genommen singuläre und damit unwiederholbare Kommunikationsereignisse und werden unterschieden von *Aussagen*, die typisierbar im Sinne einer Kategorie sind. Die gleiche Aussage kann also durch unterschiedliche Äußerungen gemacht werden, die dann als Teil einer *diskursiven Einheit* begriffen werden. Einzelne Äußerungen enthalten stets Fragmente des jeweiligen Diskurses, zu dem sie gezählt werden. Das Diskurskonzept fasst also vereinzelte Äußerungen zu strukturierten Einheiten zusammen, die dann als „Diskurse“ bezeichnet werden. Sie

schlagen sich durch Zeichengebrauch in natürlichen Dokumenten nieder und können anhand von Textkorpora empirisch beobachtet und ausgewertet werden (KELLER 2016: 65 f.).

Innerhalb eines Diskurses werden die thematisierten Gegenstände durch Begriffe miteinander verknüpft und ins Verhältnis gesetzt. Daraus resultiert eine spezifische *diskursive Formation*, die dahingehend analysiert werden kann, „in welchem thematischen und strategischen Zusammenhang ein Begriff auftaucht, wie sich sein Gebrauch wandelt oder welche Anschrift von Themen er erlaubt oder forciert" (TRAUE et al. 2019: 571). Diese Analyse gibt auch Aufschluss auf die Absichten, die Akteure mit dem Einsatz ihrer Aussagen verfolgen. *Diskursive Brüche* zeigen dementsprechend strategische Wechsel und divergierende Positionen im Diskurs auf. Schließlich geht es darum, die soziale Funktion des Diskurses zu bestimmen. Wissenschaftliche Diskurse oder Spezialdiskurse von Expertengruppen können etwa dazu dienen, Institutionen oder politische Entscheidungen zu legitimieren (ebd.: 572).

Wissensbestände bestehen also aus diskursiven Einheiten*,* die sich zu einer diskursiven Formation zusammenfügen. Wenn die Diskurse als Einheiten methodisch bestimmt sind, kann ihre Ordnung analysiert werden. Dazu werden die Gegenstände des Diskurses, die verwendeten Begriffe und Äußerungsformen sowie die Strategien der Akteure identifiziert und voneinander unterschieden, um schließlich die *Formationsregeln* des betrachteten Diskurses aufzudecken. Letztere zeigen auf, welche Phänomene zum Gegenstand eines Diskurses werden, wie diese Gegenstände im Diskurs angeordnet sind, wann dazu welche Begriffe und Äußerungen eingesetzt werden und welche Strategien die beteiligten Akteure verfolgen (ebd.: 573).

Die Machtimmanenz der Diskurse liegt darin, dass durch sie vermitteltes Wissen eine Definitionsmacht darstellt, „die bestimmte Wirklichkeiten zulässt und andere ausschließt" (BAURIEDL 2007: 43). Auf diese Weise gibt die Ordnung eines Diskurses vor, welche Aussagen im Diskurs als „wahr" gelten. Aussagen, die außerhalb dessen liegen, können „als verrückt, radikal, verschroben, altmodisch und letztlich irrelevant" delegitimiert werden (TRAUE et al. 2019: 572). Die Diskursanalyse als Machtanalyse verharrt nicht in der Beschreibung von Diskursformationen, sondern fragt auch nach deren sozialer Funktion. Dazu wird die sprachliche Analyse überschritten und nichtsprachliche Objektivationen des Wissens identifiziert, die mit den untersuchten Diskursen in Verbindung stehen, z.B. Sozialstrukturen, Organisationen und Institutionen sowie Materialitäten und Architekturen (ebd.: 577 f.).

Diskurse befinden sich im mentalen Raum auf einer Ebene des Denkens und Wissens, die der praktischen Ebene vorausgesetzt ist, sich aber zugleich durch sie erst entwickelt und anreichert (vgl. S. 9). Die vermeintliche Grenze zwischen Denken und Handeln ist ihrerseits bloße Folge einer diskursiven Maßgabe von Arbeitsteilung, die grundsätzlich dem Konzept menschlicher Arbeit widerspricht: Weder durch das denkerische Planen noch durch das praktische Bauen allein kann ein Haus entstehen; damit dies gelingt, müssen beide Prozesse Hand in Hand gehen. Der Bauprozess ist sowohl materiell als auch diskursiv, denn er beinhaltet zwangsläufig das Wissen der Bauenden. Es gibt also kein Handeln ohne Wissen und keine Praxis ohne Diskurs (JÄGER 2012.: 36 f.). Auch materielle Handlungen und Arbeit sowie die dabei produzierten Gegenständlichkeiten fußen also auf diskursiv etablierten Wissensbeständen. Dieser Zusammenhang betont die Materialität der Diskurse und wird auch als Dispositiv bezeichnet (ebd.: 73). Die symbolische und materielle Produktion des Raumes ist entsprechend in vielfältiger Weise von Diskursen durchzogen:

> „Wenn es etwa aus Sicht eines Stadtrates als notwendig erscheint, eine Stadt ‚besser' […] in der ‚Wissensökonomie' zu positionieren, so sind damit zum einen sicherlich Anschlüsse an Diskurse bezeichnet; zum anderen schließen jedoch auch materielle Effekte an, wenn z. B. dazu Plätze angelegt, Flüsse ‚naturalisiert' oder ‚Gewerbegebiete' erschlossen werden" (KELLER 2016: 76).

Diese Illustration zeigt, wie sich die symbolische Ordnung raumbezogener Diskurse materialisiert, indem zeichenhafte *Repräsentationen des Raumes* in die *räumliche Praxis* übersetzt werden. Dabei formt insbesondere das Expertenwissen aus der Stadt- und Raumplanung jene *Repräsentationen des Raumes*, die als diskursive Formationen performativ wirken:

> „Ob es um die Renaturierung von Landschaften, architektonische Konzepte guten Familienlebens, das Verkehrs- oder Lichtdesign im öffentlichen Raum oder die einschränkende Haushaltslage von Städten und Gemeinden geht – immer handelt es sich um Wissenspolitiken und Wissensverhältnisse, in denen unterschiedliche Deutungsmuster, Rechtfertigungen, Wissenselemente aufeinander treffen" (ebd.: 77).

Die Diskursanalyse bietet damit einen Zugang zur Erforschung einer Gesellschaft und ihrer Raumproduktion (BELINA & DZUDZEK 2009: 135). Sie untersucht dabei den Gebrauch von Sprache als Teil der sozialen Praxis und fragt, wie diese Praxis in die Produktion des Raumes involviert ist (ebd.: 146). Dieser Zusammenhang wird in Kapitel 10.1 anhand der Stadtentwicklung durch städtebauliche Großprojekte in Köln seit 1985 untersucht. Dazu werden zentrale Aussagen und Argumente zur Projektplanung und Stadtentwicklung analysiert, die in verschiedenen Dokumenten als Texte vorliegen und das zugehörige Expertenwissen abbilden. Doch nicht nur in der bewussten Produktion, auch in der Aneignung materieller Räume sind Bedeutungszuschreibungen enthalten. Während *Repräsentationen des Raumes* als bedeutungsvoll in Bezug auf die Produktion zu sehen sind, stellen *Räume der Repräsentation* die Bedeutungen dar, die in der Aneignung von Räumen entstehen (BELINA 2013: 55).

5.3 *Räume der Repräsentation*

> „Representational spaces: *space as directly* lived *through its associated images and symbols, and hence the space of ‚inhabitants' and ‚users' […]. This is the dominated – and hence passively experienced – space which the imagination seeks to change and appropriate. It overlays physical space, making symbolic use of its objects. Thus representational spaces may be said […] to tend towards more or less coherent systems of non-verbal symbols and signs"* (LEFEBVRE 2011: 39, Hervorh. i.O.)[22].

Dieses Zitat legt nahe, dass Lefebvre selbst nicht ganz sicher zu sein scheint, was genau *Räume der Repräsentation* eigentlich sind. Sein Konzept basiert auf einem theoretischen Begriff von Poesie und Symbolik, den Lefebvre bewusst unbestimmt lässt (vgl. 2.2). So bleibt nur, durch das Zusammentragen seiner Aussagen und Interpretationen anderer Autor*innen ein nachvollziehbares Verständnis dieser Raumdimension anzustreben, die zu einer theoretisch stimmigen und empirisch fruchtbaren Operationalisierung führt.

Räume der Repräsentation entstehen auf der Stufe der Bedeutungsproduktion. Indem der materielle Raum durch die symbolische Seite seiner Objekte überlagert wird, entsteht eine neue räumliche Ordnung (SCHMID 2010: 320). Menschen, die einen Raum in irgendeiner Weise nutzen, erleben diesen Raum durch seine Symbolik. Dabei produzieren sie eigene Interpretationen und Erfahrungen, d.h. der Raum wird durch die Vorstellung und das Erleben abgewandelt und angeeignet. Jede Aneignung produziert eine neue Bedeutungszuschreibung (vgl. BELINA 2013: 79). Auf diese Weise entstehen Darstellungsräume, die zwar imaginiert sind, aber vielmehr gelebt als konzipiert werden und sich jeder Systematik entziehen. Dies unterscheidet sie von den gezielt entwickelten *Repräsentationen des Raumes*. Sie verweisen nicht auf den Raum selbst, sondern spiegeln Werte, Traditionen und Träume sowie kollektive Erfahrungen und Erlebnisse (SCHMID 2010: 222 f.). Sie enthalten auch jene Beziehungen und Situationen, die nicht von dominanten Raumkonzepten unterworfen werden konnten und als

[22] *„Räume der Repräsentation:* Raum wie er unmittelbar durch die mit ihm assoziierten Bilder und Symbole *gelebt* wird, und damit der Raum der ‚Bewohner' und ‚Nutzer'[…]. Dies ist der dominierte – und damit passiv erfahrene – Raum, den die Vorstellung zu verändern und anzueignen sucht. Er überlagert den physischen Raum, indem er dessen Objekte symbolisch verwendet. Es lässt sich also sagen, dass Räume der Repräsentation […] zu mehr oder weniger kohärenten Systemen nonverbaler Symbole und Zeichen tendieren" (eigene Übersetzung).

„Residuen“ die Keimzellen für einen differentiellen Raum darstellen (VOGELPOHL 2011: 238 f.). Die Raum Produzierenden sind dabei Menschen, die den Raum passiv durch Nutzung erfahren (s.o., FUCHS 2019: 137), genauer wird Lefebvre nicht. Die Begriffe „Benutzer“ und „Bewohner“ empfindet er selbst als ungeschickt und abwertend, denn sie bezeichnen im Prinzip jeden und niemanden. Anders als der abstrakte Raum von Kalkül und Expertise (Architektur, Städtebau, Planung) ist der gelebte Raum ein konkreter, subjektiver. Hier behauptet sich das Private gegen das Öffentliche. Als Raum der Subjekte hat er seinen Ursprung in der Vergangenheit, sprich Kindheit dieser Subjekte (LEFEBVRE 2011: 362).

Zusammengefasst besteht der gelebte Raum aus subjektiven Raumdeutungen, die neue Bilder und Symboliken hervorbringen. Auch raumbezogene Wünsche und Erinnerungen sind *Räume der Repräsentation*, die von Menschen imaginär erlebt werden. Zudem sind sie wie alle Raumdimensionen von Geschichte durchdrungen, sowohl von individueller Biographie als auch von kollektiver Historie (MAYER 2007: 317). Ebenso wie die individuelle Vergangenheit einen Teil der kollektiven Geschichte darstellt, ist das subjektive Raumerleben Teil einer kollektiven räumlichen Erfahrung. Auf diese Weise verbinden *Räume der Repräsentation* ein Individuum mit seiner Gesellschaft (STANEK 2011: 131).

5.3.1 Raumatmosphären und Alltagspraxis

Urbane Diskurse, Ideen und Vorstellungen über Stadt und Gesellschaft manifestieren sich nicht nur im Städtebau, sondern beeinflussen auch das Alltagsleben der Stadtbewohner*innen, indem sie definieren, wie die Architekturen des Stadtraumes zu deuten sind. Im Zusammenspiel von architektonischen Formen, politischen Ideen und Alltagspraxis „realisiert sich der Zusammenhang von Diskurs, Macht und Hegemonie“ (PRIGGE 1987: 178). „Weder Form- noch Ideologiekritik erklären für sich die soziale Bedeutung von Architekturen. Erst der Verweis auf ein ‚Publikum‘ orientiert die Analyse der Beziehungen von Formen und Ideen in die Perspektive sozialer Verhältnisse […]“ (ebd.: 185). Deshalb wird die ikonologische und diskursanalytische Methodik um eine praxeologische Komponente erweitert (vgl. RECKWITZ 2016: 61; RECKWITZ 2021: 60 ff.), um den gelebten und erlebten Raum der Nutzer*innen zu erschließen. Der Raum wird niemals nur „benutzt“ – in dem Moment, wo er betreten wird, wird er mit den körpereigenen Sinnen *erfahren*. Diese Erfahrung wird als Atmosphäre des Raumes erlebt. Die Architektur der gebauten Umwelt ist essenziell für die Gestaltung von Raumatmosphären und damit zentral für die Produktion von Symbolen und Bedeutungen im Rahmen der sozialen Praxis (RECKWITZ 2016: 112). Dies verdeutlicht, dass der erlebte und gelebte Raum auf der *räumlichen Praxis* bzw. auf der wahrgenommenen gebauten Umwelt basiert (vgl. Abbildung 4).

Raumatmosphären lassen sich auch als „Stimmung“ des materiellen Raumes beschreiben, die sich den Menschen direkt mitteilt. Auf diese Weise bilden sie eine symbolische Komponente der Raumproduktion, welche die *räumliche Praxis* überlagert. Die Außenwirkung baulicher Objekte vermittelt sich den Subjekten über implizite und explizite Zeichen, die ihre symbolische Interpretation prinzipiell vorgeben (KLAMT 2007: 35 f.). Bevor der materielle Raum auf diese Weise erlebt werden kann, muss er zunächst wahrgenommen werden. Die Perzeption urbaner Räume erfolgt primär visuell in Form von Raumbildern, die wie Zeichen gelesen und interpretiert werden (vgl. 5.1.2). Ihre symbolische Bedeutung ist jedoch subjektiv unterschiedlich (BASTEN 2005: 61). Insbesondere die postmoderne Architektur der gebauten Umwelt stellt eine wichtige Instanz zur Vermittlung sozialen Sinns dar und ist Ausdruck einer Urbanität, die zentral für das subjektive Erleben von Stadt ist (ebd.: 57). Als materielle Objekte sind Gebäude, die als Raumbilder wahrgenommen werden, zunächst Teil einer außerdiskursiven Wirklichkeit, der *räumlichen Praxis*, in deren Rahmen sie affektiv wirken. Zugleich sind sie jedoch in Diskurse

eingebunden, die auf sie verweisen und zugleich auf Basis ihrer Formationsregeln bestimmte Affekte repräsentieren (RECKWITZ 2016: 114).

Die soziale Wirklichkeit wird also auch aufgrund solcher diskursiv vermittelter Vorstellungen von den Menschen gedeutet (JÄGER 2012: 36). Daraus folgt für die Produktion von Raum, dass die gebaute Umwelt in der sozialen Praxis von subjektiven bedeutungsgeladenen *Räumen der Repräsentation* überlagert wird. Die zeichenhafte Architektur der Gebäude ruft im gelebten Raum Affekte hervor, die prinzipiell auch in den zugehörigen *Repräsentationen des Raumes* enthalten sind (vgl. 5.2.2). Durch sie wird festgelegt, wie dieser Raum erlebt werden soll bzw. was er bedeutet. *Repräsentationen des Raumes* können auf diese Weise sowohl direkt als auch durch die *räumliche Praxis* auf die *Räume der Repräsentation* einwirken (vgl. Abbildung 4). Prinzipiell stellt jedes Artefakt einen potenziellen Träger von Affekten dar. In modernen Gesellschaften werden Dinge jedoch verstärkt so produziert, dass sie „in ihrer Benutzung durch die Subjekte als […] Affektgeneratoren wirken" (RECKWITZ 2016: 111). So werden mitunter Orte bewusst für eine bestimmte Wahrnehmung „programmiert". Als relationale Räume setzen sie sich aus kulturell codierten Objekten zusammen, in die spezifische soziale Bedeutungen intentional eingeschrieben werden. Dabei wird vorausgesetzt, dass gewisse gesellschaftliche Gruppen deren Zeichen adäquat interpretieren können und diesen Räumen passende Bedeutungen beimessen (HASSE 2005: 142).

Das Raumerleben ist entscheidend für die Alltagspraxis des gelebten Raumes, da es die subjektive Wahrnehmung der Menschen mit ihrem individuellen Handeln verknüpft. Indem die Subjekte mit dem physischen Raum interagieren, projizieren sie persönliche Erfahrungen und Emotionen auf bestimmte Raummerkmale. Auf diese Weise entfaltet der wahrgenommene Raum eine assoziative Kraft, so dass „man etwas mit dem Raum verbindet". Solche Empfindungen reproduzieren wiederum raumbezogene spezifische Handlungen und Verhaltensweisen. Raumatmosphären stellen somit eine Verbindung dar zwischen den materiellen Elementen der *räumlichen Praxis* und den immateriellen Erfahrungswelten der *Räume der Repräsentation* (KLAMT 2007: 35 f.). Für räumliche Atmosphären sind dabei weniger einzelne Elemente von Bedeutung, als vielmehr die relationale Anordnung dieser Elemente, die dann als Raum wahrgenommen wird (RECKWITZ 2016: 111). Diese Anordnung entsteht durch einen aktiven Prozess, den GIDDENS (1992b) als „*spacing*" bezeichnet (ebd.: 129). Dabei werden Objekte und Menschen an Orten angeordnet und zu *Raumensembles* zusammengefasst. Diese Syntheseleistung basiert auf der Wahrnehmung der Subjekte und ist von ihren Vorstellungen und Erinnerungen durchdrungen (LÖW 2001: 224 f.). Auf diese Weise sind alle Menschen an einer Produktion und Reproduktion des Raumes beteiligt, die sich in der Alltagspraxis als gesellschaftliche Strukturierung in Form individueller räumlicher Anordnungsprozesse vollzieht (HANNEMANN 2013: 80). Es entstehen so im gelebten Raum unterschiedlichste Räume, die mit LEFEBVRE (2011) als *Räume der Repräsentation* gefasst werden.

Dabei nimmt die Wirkung des gebauten Raumes auf die Individuen eine Schlüsselrolle für die soziale Praxis einer Gesellschaft ein. In der Spätmoderne werden verstärkt Räume explizit mit dem Ziel produziert, ein bestimmtes Raumerleben zu evozieren; es wird also bewusst Einfluss auf den gelebten Raum und die *Räume der Repräsentation* genommen. Bezogen auf die Stadtgesellschaft als ihr „Publikum", generiert die Architektur der gebauten Umwelt spezifische Affekte. Zugleich ist sie eingebunden in komplexe Diskurse über ihre soziale Bedeutung, welche wiederum von den Individuen im subjektiven Raumerleben reproduziert wird. Im Hinblick auf eine Stadtentwicklung im Zeichen von Attraktivität und Ästhetisierung kommt diesem Prozess in der Spätmoderne eine besondere gesellschaftstheoretische Bedeutung zu (RECKWITZ 2016: 112). In ihm zeigt sich das komplexe Wechselspiel zwischen den drei Dimensionen der Raumproduktion bezogen auf die gebaute Umwelt der Stadt. Während der

materiell errichtete und professionell konzipierte Raum als etwas gesehen wird, das außerhalb des Subjekts liegt, gründet der gelebte Raum auf individuellen und kollektiven Vorstellungen, Erinnerungen, Hoffnungen und Ängsten (LEHTOVUORI 2010: 56). Wie lässt sich ein solch fragiles Konzept nun in die Empirie überführen?

Es gilt die Bedeutung der nonverbalen Zeichen räumlicher Texturen für die Subjekte zu erfassen, die sich in einem bestimmten Raum bewegen. Die Schwierigkeit der Analyse besteht darin, das subjektiv Erlebte auf eine begriffliche Ebene zu bringen, ohne es zu „zerbrechen", also es zu interpretieren, ohne seine Bedeutung zu verfehlen. Es geht dabei nicht um abstraktes, formalisiertes Wissen, wie es charakteristisch für die *Repräsentationen des Raumes* ist, denn durch die Subjektbezogenheit tritt eine Vielzahl von Räumen zutage, die sich auf unterschiedlichste Weise interpretieren lassen. Die Decodierung der nonverbalen Zeichen der *Räume der Repräsentation* entzieht sich insbesondere deshalb einer kohärenten Systematik, weil ihre Symbole körperlich erlebt werden, anders als die Schriftsprache der Diskursebene im konzipierten Raum. Diese Symbole können daher nur in der Interaktion der Subjekte mit dem Raum erfasst werden, d.h. die im gelebten Raum erlebte und ausgedrückte Produktion von Bedeutungen lässt sich nur verstehen, wenn sie mit der materiellen Seite der sozialen Praxis verknüpft wird (SCHMID 2010: 224 ff.): Das Gelebte wird durch denjenigen reproduziert, der nach seiner Erfahrung den Raum nutzt (LEFEBVRE 2011: 137). Diese Konsequenz ergibt sich auch daraus, dass die Symbolik der *Räume der Repräsentation* auf der Materialität des wahrgenommenen Raumes basiert und deshalb nicht von ihr getrennt betrachtet werden kann.

An dieser Stelle öffnet sich ein empirischer Zugang: Wenn sich das Raumerleben und die damit verbundenen Vorstellungen, Emotionen und Erinnerungen von Menschen im Raum nur in der jeweiligen Situation vor Ort ausdrückt, bedeutet das zunächst, dass die Erhebung im zu analysierenden Raum selbst stattfinden muss. Eine Begehung des Untersuchungsortes mit ausgewählten Personen löst bei diesen ein situatives Raumerleben aus, das diese während der Bewegung durch den Raum beschreiben können. Ein solches *in situ*-Interview ist Hauptbestandteil der Methode des kommentierten Parcours, der es auf diese Weise ermöglicht, das subjektive Erleben im öffentlichen Raum zu rekonstruieren (KAZIG & POPP 2011: 7). Kommentierte Parcours stellen also einen geeigneten Weg dar, um den ge- bzw. erlebten Raum empirisch zu erfassen. Damit wird auf die Vorstellungen und Zuordnungen der Menschen in ihrem urbanen Alltags(er)leben abgezielt. Deren Darstellungen werden dabei vor allem auf ihre Performativität untersucht, d.h. auf ihre Raum (re)produzierende Wirkung (SMIGIEL 2016: 73; vgl. S. 37). Abschließend werden die Potenziale und Grenzen dieses methodischen Zugangs diskutiert; die konkrete methodische Vorgehensweise wird in Kapitel 10.3 erläutert.

5.3.2 Kommentierter Parcours als methodischer Zugang

Der kommentierte Parcours stellt eine praxeologische Ausrichtung der Erforschung räumlicher Atmosphären dar, indem er das subjektive Erleben der sinnlich wahrnehmbaren gebauten Umwelt untersucht. Es wird davon ausgegangen, dass die Umgebung die Gestimmtheit der Subjekte und so letztlich deren Alltagspraxis beeinflusst, ohne dabei einen Determinismus zu unterstellen. Vielmehr wird ein dialektischer Zusammenhang der Körper angenommen, das auf einem individuellen praktischen Wissen über den Raum basiert (KAZIG & POPP 2010: 5 f.).

Da die Mitglieder einer Stadtgesellschaft selbst Beobachter des öffentlichen Lebens sind, gilt ihre Fähigkeit, Dinge zu beobachten und zu beschreiben, in diesem Falle als ebenso relevant wie die von Forschenden. Deshalb wendet der kommentierte Parcours sich weg von akademisch-distanzierten Beobachtungen und hin zur teilnehmenden Alltagsbeschreibung. Als *in situ*-Methode fokussiert er auf

die Situationsgebundenheit der subjektiven Wahrnehmung und geht davon aus, dass sich das darauf basierende Raumerleben anhand mündlicher Berichte rekonstruieren lässt. Die Sprache gilt dabei nicht nur als Instrument der Repräsentation des Erlebten, sondern als unmittelbarer Teil der Erfahrung selbst. Jede Erfahrung lässt sich nur in der Sprache, die sie evoziert, sinnhaft begreifen und entschlüsseln. Phänomene, die *in situ* erlebt werden, erhalten erst durch ihre Verbalisierung soziale Bedeutung. So können Schlüsse auf die Elemente des wahrgenommenen Raumes gezogen werden, die – im wahrsten Sinne des Wortes – als *bemerkenswert* gelten (THIBAUD 2001: 82 f.). Im Rückgriff auf die Theorie der Raumproduktion verweisen die individuell verschiedenen Berichte auf die Mannigfaltigkeit der *Räume der Repräsentation*, die im gelebten und erlebten Raum entstehen. Intersubjektive Eindrücke zeigen hingegen, wie dieser von Faktoren beeinflusst wird, die auf den anderen Ebenen der Raumproduktion stattfinden. Auf diese Weise werden die *Räume der Repräsentation* gewissermaßen zum „Sprechen" gebracht (vgl. LEFEBVRE 2011: 42). Jedoch „sagt" der Raum niemals alles (SCHMID 2010: 225). Die dritte Dimension der Raumproduktion bezeichnet die Welt, wie sie von den Menschen in ihrer Alltagspraxis erfahren und erlebt wird. Das Erlebte und die praktische Erfahrung lassen sich nicht analytisch vollständig erforschen, es bleibt immer ein Rest, der nicht klar erfasst oder benannt werden kann und sich höchstens künstlerisch ausdrücken lässt (ebd.: 317). Jeder Versuch, diesen Raum endgültig zu erfassen oder zu „lesen", muss scheitern, denn der Raum ist „überladen mit Botschaften" (ebd.: 222). Hinsichtlich der Auswahl der zu begehenden Räume hält LEFEBVRE (2011) solche, die besonders leicht zu entziffern scheinen, für die trügerischsten von allen. Monumentale Architektur beispielsweise dränge mittels ihrer bildhaften Lesbarkeit den sie Erlebenden eine allzu verständliche Botschaft auf, welche andere Kontexte und Möglichkeiten des Erlebens unterdrücke (ebd.: 143; vgl. JONES & POPKE 2010: 119). SCHMID (2010) betont, dass es für eine verstehende Analyse der Raumproduktion wichtig ist, die Räume zu betrachten, die eine gesellschaftliche Relevanz haben (ebd.: 327 f.; vgl. BELINA 2013: 77 ff.).

Ziel einer Analyse von *Räumen der Repräsentation* ist nicht, bloß individuelle Präferenzen verschiedener Menschen aufzuzeigen, sondern gesellschaftliche Konstellationen und Werte zu identifizieren. Die zunehmende Pluralisierung der Lebensstile erschwert dies noch, da die Bedeutung des Städtischen nicht homogen, sondern hochgradig mehrdeutig ist (SCHMID 2010: 327 f.). So kann die Stadt jede*n einzelne*n ihrer Bewohner*innen mit Liebe oder Abscheu erfüllen oder auch ein komplexes Gefüge von Emotionen auslösen, das sich in stetigem Wandel befindet und stark von persönlichen Erfahrungen und Einstellungen abhängt (LEHTOVUORI 2010: 56). Lefebvres dialektischer Theorie folgend lässt sich ohnehin aus keiner der drei Raumdimensionen für sich betrachtet die soziale Realität vollständig ableiten. Sie ergibt sich immer erst aus der Kombination aller drei Elemente, die in der Triade der Raumproduktion zusammenfließen. Soziale Konflikte etwa können nicht allein im gelebten Raum erfasst werden, sondern werden erst anhand der Widersprüche zwischen den Aspekten der *Repräsentationen des Raumes* und den *Räumen der Repräsentation* deutlich, die sich auch in der *räumlichen Praxis* niederschlagen (SCHMID 2010: 226) und dabei z.B. Widersprüche der kapitalistisch geprägten Gesellschaft abbilden (vgl. STANEK 2011: 163 f.).

6 Konzeption und Ablauf der empirischen Forschung

Das Forschungsdesign dieser Arbeit basiert auf einer Operationalisierung der dialektischen Triade der Raumproduktion, die in Kapitel 5 in unterschiedliche methodische Ansätze übersetzt wurde, um sowohl Planung und Konzeption, Architektur und Funktion als auch Nutzung und Erleben der mittels städtebaulicher Großprojekte produzierten Räume zu erfassen und vergleichbar zu machen. Dabei stehen sich zunächst zwei scheinbar gegensätzliche Ansätze gegenüber, nämlich Praxis (5.1 & 5.3) und Diskurs (5.2), die sich hinsichtlich Form, Zugänglichkeit und Interpretation der Daten grundsätzlich unterscheiden.

Praxeologie und Diskurstheorie verstehen Praktiken bzw. Diskurse jeweils als „quasi-ontologisches Primat" (RECKWITZ 2016: 51) und marginalisieren das jeweils andere als sekundäres Phänomen (ebd.: 54). Auf der methodologischen Ebene kann die sozialtheoretische Differenz von Praxeologie und Diskurstheorie jedoch produktiv genutzt werden, indem Praktiken und Diskurse nicht als unabhängige Gegenstände separiert werden, „sondern als zwei gekoppelte Aggregatzustände der materialen [*sic*] Existenz" (ebd.: 61) untersucht werden. Die soziale Welt stellt sich nach dieser Auffassung als Komplex gleichberechtigter Praktiken *und* Diskurse dar: Alle Praktiken enthalten ihrerseits diskursive Wissensordnungen und Codes; Diskurse wiederum stellen eine zeichenverwendende Praxis dar, die soziale Praxis der *Repräsentation* (ebd.: 63 f.). Eine solche Methodologie greift die relationale Raumontologie Lefebvres auf (siehe 2.6), da sie nicht *einem* Konzept Vorrang gewährt, sondern eine Dialektik verschiedener Aspekte betont. RECKWITZ (2016) plädiert entsprechend dafür, Praktiken und Diskurse nicht gegeneinander auszuspielen, sondern konzeptuell so einzubetten, dass ihre dialektische Dynamik innerhalb historischer Praxis- und Diskurs-Formationen untersucht werden kann (ebd.: 66). Diese werden in der vorliegenden Arbeit ergänzt um die gegenwärtige Ebene des situativen Erlebens (siehe 5.3), da die Analyse der Raumproduktion erst mit aktuell gültigen Assoziationen vollständig wird (vgl. 2.1).

Im Ergebnis führt dies zu einer *Triangulation* verschiedener qualitativer Methoden, deren Kombination die für das relationale Raumkonzept Lefebvres notwendige Integration unterschiedlicher Perspektiven abbildet (vgl. 2.7). Triangulation ermöglicht in der qualitativen Forschung eine Erweiterung des Erkenntnisgewinns durch unterschiedliche Datensorten (z.B. Sprache, Bilder, Texte) auf unterschiedlichen Ebenen (z.B. Wissen und Handeln) aus unterschiedlichen Perspektiven (z.B. Laien und Experten; vgl. S. 37) (FLICK 2008: 49). Ein so angelegter qualitativer Vergleich von drei Fallbeispielen zielt darauf ab, sowohl grundlegende Gemeinsamkeiten herauszuarbeiten, die städtebauliche Großprojekte als Instrumente der Stadtentwicklung verbinden, als auch die spezifischen Ausprägungen des jeweiligen Einzelfalls darzulegen (*Analyseebene A*, siehe 6.3). Darüber hinaus wird auf Basis des dialektischen Zusammenspiels der drei Raumdimensionen die Produktion des Raumes im betrachteten Zeitraum nachgezeichnet und analysiert (*Analyseebene B*).

Aufgrund der historischen Reihenfolge ihrer Entstehung stellen der MediaPark, der Rheinauhafen und das ICE-Terminal Messe/Deutz „Zeitzeugen" der Raumproduktion dar (vgl. 2.5), die Hinweise auf entsprechende Prozesse der Stadtentwicklung im zeitlichen Verlauf geben. Die Ebenen des Vergleichs ergeben sich dabei sowohl aus den drei Dimensionen der Raumproduktion als auch aus den Fallbeispielen selbst, so dass eine komplexe Analysematrix entsteht (Tabelle 3). Die gewonnenen Daten füllen die leeren Felder der Matrix und werden doppelt interpretiert: Auf der Analyseebene A wird jeder „Datensatz" separat analysiert; dabei werden zunächst die drei Dimensionen *Räumliche Praxis (gebaute Umwelt/Architektur), Repräsentationen des Raumes (planerische Diskurse)* und *Räume der Repräsentation (Raumerleben vor Ort)* aller drei Großprojekte untereinander verglichen, um Unterschiede und Gemeinsamkeiten auf den jeweiligen Ebenen herauszuarbeiten (Kapitel 10). Auf der

Analyseebene B werden hingegen alle drei „Datensorten“ auf der Ebene des Fallbeispiels aufeinander bezogen (Kapitel 11) und so erforscht, wie Architektur, Diskurse und Raumerleben im Sinne einer dreidimensionalen Dialektik aufeinander bezogen sind (vgl. 2.3 & Abbildung 4). In der Folge entstehen auf den beiden Ebenen A und B verschiedene theoretische Konzepte, die wiederum ihrerseits aufeinander bezogen werden können (vgl. FLICK 2008: 103 f.), um etwa zu zeigen, welchen Einfluss einzelne Vergleichsaspekte (Ebene A) auf das Zusammenspiel aller Aspekte (Ebene B) haben.

Tabelle 3: Analysematrix der empirischen Untersuchung (eigener Entwurf)

Zeitraum der Entwicklung (Jahr)*	**1985-2004**	**1992-2014**	**1999-2025****	
Fallbeispiel (Großprojekt)	MediaPark	Rheinauhafen	ICE-Terminal Messe/Deutz	Analyseebene A: Vergleich
Räumliche Praxis = gebaute Umwelt				Besonderheiten, Unterschiede und Gemeinsamkeiten der Vergleichsfälle
Repräsentationen des Raumes = Planungsdiskurse				
Räume der Repräsentation = Raumerleben				
Analyseebene B: Dialektik & Zeit	Zusammenspiel der drei Dimensionen			**Produktion des Raumes im zeitlichen Verlauf**

* Der betrachtete Zeitraum reicht vom ersten politischen Beschluss bzw. ersten Wettbewerb bis zur offiziellen Eröffnung des jeweiligen Projekts.

** Der Projektbaustein „MesseCity Deutz“ befindet sich zum Zeitpunkt der Untersuchung noch im Bau. Seine Fertigstellung ist für 2025 geplant.

6.1 Leitfragen der Forschung

Aus den theoretischen und methodischen Vorüberlegungen werden Forschungsfragen abgeleitet, die das insgesamt explorative Vorhaben anleiten sollen. Sie beziehen sich auf die ausgewählten Fallbeispiele MediaPark, Rheinauhafen und ICE-Terminal Messe/Deutz, die in Kapitel 8 näher vorgestellt werden.

1) Welche *Repräsentationen des Raumes* in Form von Diskursen und Wissen über Stadt sind in der Produktion der Großprojekte enthalten? Auf welche Weise beeinflussen diese Diskurse die Planung und Entwicklung der Projekte? Welche Akteure sind maßgeblich am Diskurs beteiligt, welche Ziele verfolgen sie und welche Argumente und Strategien setzen sie dabei ein?
2) Welche Bedeutungen vermittelt die Architektur der Großprojekte als Resultat und Ausdruck einer *räumlichen Praxis*? Inwieweit materialisieren sich dabei die abstrakten *Repräsentationen des Raumes* in der konkreten gebauten Umwelt? Welche Limitationen hat ihre bauliche Umsetzung dabei erfahren, die außerhalb der erfassten Diskurse liegt?
3) Wie wird diese gebaute Umwelt von der Stadtgesellschaft vor Ort wahrgenommen und erlebt? Welche *Räume der Repräsentation* in Form subjektiver Assoziationen, gefühlter Raumatmosphären und individueller Vorstellungen lassen sich ausmachen? Welche Rolle spielen dabei die gebaute Umwelt (als Ausdruck der *räumlichen Praxis*) einerseits und konzipierte Images (als ein Resultat der *Repräsentationen des Raumes*) andererseits?
4) In welchem Verhältnis stehen die Zielvorstellungen der planerischen Konzepte zum subjektiven Raumerleben der Individuen und welche Rolle kommt dabei der gebauten Umwelt bzw. ihrer Architektur zu? (Zusammenspiel/„Dialektik“ aller drei Dimensionen)

Eine anschließende Rückbindung der empirischen Ergebnisse an Lefebvres Thesen zu Stadt und Gesellschaft soll generalisierte theoretische Aussagen über die Bedeutung und Funktion städtebaulicher Großprojekte in einer spätmodernen Gesellschaft ermöglichen:

5) Welche Merkmale der Spätmoderne spiegeln sich in einer Stadtentwicklung durch Großprojekte wider bzw. werden von dieser aufgegriffen?
6) Inwiefern können solche städtebaulichen Großprojekte damit als typische Raumprodukte einer spätmodernen Gesellschaft begriffen werden?
7) Wie können städtebauliche Großprojekte im Ergebnis als „urbane Orte" charakterisiert werden? Sind sie – mit Lefebvres Kritik gesprochen – lediglich ein weiteres Produkt der kapitalistischen Raumproduktion, eine neue „Abstraktion des Raumes"? Oder deuten sie auf einen „differentiellen Raum" hin, im Sinne der lefebvreschen Utopie?

Angesichts der theoretischen Ausführungen zu Raum, Stadt und Gesellschaft (Kapitel 2 und 3) muss bereits im Vorfeld darüber reflektiert werden, dass die vorliegende Studie komplexitätsreduzierend wirkt und daher auch heuristischer Natur ist. Die Fokussierung auf drei Großprojekte bildet dabei einen empirischen „Suchscheinwerfer", der einen Zugang zur spätmodernen Raumproduktion öffnen soll. Erst die empirische Anwendung dieser Überlegungen kann zeigen, welche Möglichkeiten und Grenzen in der Betrachtung städtebaulicher Großprojekte als typische Raumprodukte einer spätmodernen Gesellschaft liegen.

Die oben formulierten Leitfragen stellen dabei weder einen Anspruch auf Vollständigkeit, noch sollen sie den offenen Forschungsprozess frühzeitig schließen. Sie dienen primär der Orientierung und sind kein Katalog, den es abzuarbeiten gilt. So scheint es plausibel und zielführend, mit den *Repräsentationen des Raumes* zu beginnen (s.o.), da sie in Form von Plänen die Grundlage der Projektentwicklung bilden und dieser zeitlich vorgelagert sind. Auf den ersten Blick widerspricht dies jedoch der Logik von Lefebvre, dessen theoretischer Ausgangspunkt stets die materielle *räumliche Praxis* ist (siehe 2.5). Die gebaute Umwelt als Ergebnis dieser Praxis stellt jedoch insofern den Ausgangspunkt der empirischen Forschung dar, als dass die Gebäude im wahrgenommenen Raum das Forschungsinteresse im heuristischen Sinne überhaupt erst wecken, da sie „als relevant im Sinne des Untersuchungsgegenstandes auffallen" (ROSS 2015: 57). Der Forschungsprozess folgt also nicht starr den Leitfragen, sondern eher dem Prinzip von *Grounded Theory* (6.2). Er wird in Gänze dokumentiert und in Kapitel 10 dargelegt, um die Ergebnisse nachvollziehbar zu machen und die Fallbeispiele zu vergleichen. Abschließend erfolgt in Kapitel 11 eine dialektische Analyse mit dem Ziel, die Produktion des Raumes durch städtebauliche Großprojekte in Köln zu rekonstruieren.

6.2 *Grounded Theory:* Forschung als dialektischer Prozess

Der Begriff *Grounded Theory* verweist zugleich auf einen Forschungsprozess und sein Ergebnis, das nur aus der Forschungspraxis selbst heraus zu verstehen ist. *Grounded Theory* ist weder Methode noch Methodologie, sondern bezeichnet einen Forschungsstil, der in den 1960er Jahren von Barney Glaser und Anselm Strauss entwickelt wurde (STRÜBING 2019: 525). Er gründet auf einem erkenntnistheoretischen Pragmatismus, der ähnlich wie Lefebvre eine dualistische Vorstellung von Körper und Geist, Objekt und Idee, Handeln und Wissen, etc. ablehnt, und durch eine relationale Realität ersetzt, in der das jeweils eine oder andere nie für sich alleine existiert. Prozesse und Widersprüche zwischen diesen nur scheinbar getrennten Dimensionen bilden dabei die Quelle des Erkenntnisgewinns über die gesellschaftliche Realität (ebd. 530 f.) bzw. den sozialen Raum, der erst im Zusammenspiel von Praxis und Repräsentation entsteht (vgl. 2.3).

Grundsätzlich begreift *Grounded Theory* menschliches Handeln als eine soziale Praxis, die gesellschaftliche Realität hervorbringt. Wie der Raum bei Lefebvre ist diese soziale Wirklichkeit weder rein materiell noch ausschließlich gedanklich, sondern primär handlungspraktisch bestimmt. Die Elemente der physischen und sozialen Umwelt sind nicht an sich bedeutsam, sondern ihre gesellschaftliche Relevanz entwickelt sich erst in der Praxis, also in Bezug auf Handlungen, in die sie eingebunden sind (STRÜBING 2019: 528). Gleiches gilt für den Raum, dessen Bedeutung von seinem Beitrag zur Erklärung sozialer Phänomene abhängt (vgl. 2.1). Das bedeutet für die empirische Erforschung dieser Umwelt bzw. des Raumes, dass Daten weder objektiv vorliegen und vom Forscher „aufgesammelt" werden könnten, noch dass sie durch diesen subjektiv konstruiert sind. Als zwischen Realismus und Idealismus vermittelnder Weg impliziert ein pragmatisches Verständnis von Wirklichkeit, dass Daten in der Interaktion von Forschenden und Forschungsfeld entstehen, also durch den Forschungsprozess selbst hervorgebracht werden; z.B. indem Interviews geführt, Texte als wichtige Diskursfragmente markiert oder ausgewählte Merkmale der gebauten Umwelt fotografiert werden. Dieser Prozess wird strukturiert durch übergeordnete Forschungsfragen, die sich selbst erst im Verlauf der Forschung herausbilden und so den Kontext liefern, in dem diese Daten ihre Relevanz erst erhalten (STRÜBING 2019: 528).

Am Beginn steht die *Abduktion*; eine Idee oder kreative Ahnung über einen ungeklärten Sachverhalt, dem sich im Forschungsprozess immer weiter angenähert wird. *Grounded Theory* zielt darauf ab, mittels Abduktion aus einer rein deskriptiven Darstellung beobachtbarer Phänomene zu einer systematischen Theoriebildung zu gelangen, die mangels etablierter Routinen und Zugänge weder durch Deduktion noch durch Induktion zu erreichen ist. Als pragmatische Schlussvariante beginnt die Abduktion mit einem Gedankenexperiment zur Lösung eines Problems. Der Lösungsweg wird zunächst theoretisch auf seine Plausibilität hin geprüft und sodann praktisch erprobt. Erweist er sich als gangbar, wird er fortgesetzt bis er an seine Grenzen stößt und ein neuer, nun zusätzlich informierter Lösungsweg eingeschlagen wird. *Grounded Theory* ist also ein iterativ-zyklischer Forschungsprozess, in dem abduktive, induktive und deduktive Schlussformen ineinandergreifen (ebd.: 527 f.).

Grundlegend für die Forschungspraxis ist eine prinzipielle Gleichzeitigkeit von Datengewinnung, Analyse und Theoriebildung, wodurch diese in ein produktives Wechselspiel zueinander gebracht werden. Ergebnisse der Datenauswertung fließen dabei nicht nur in die Theoriebildung ein, sondern auch auf die Datengewinnung zurück. Die vollständige Auswahl der zu vergleichenden Fälle ergibt sich durch das *Theoretische Sampling* sukzessiv im Verlauf der Analyse und ist nicht im Vorfeld festgelegt. Bei den Vergleichsfällen handelt es sich nicht nur um Erhebungseinheiten oder Untersuchungsgegenstände im Sinne von Fallbeispielen (in dieser Arbeit städtebauliche Großprojekte), sondern um alle empirisch beobachtbaren Phänomene, die potenziell zum Erkenntnisgewinn beitragen, also auch um unterschiedliche Aspekte einer Erhebungseinheit und deren Ausprägungen (hier z.B. architektonische Stilmittel, bestimmte Diskursfragmente oder Personen, die befragt werden). Ihre Relevanz ergibt sich erst im Verlauf der Theoriebildung; ein zunächst nebensächlich erscheinender Aspekt kann im Forschungsverlauf zu einem grundlegenden Theoriebaustein werden und umgekehrt. Mit der Methode des ständigen Vergleichens werden die Fälle auf ihre Gemeinsamkeiten und Unterschiede hin untersucht, um ihre Relevanz in Bezug auf die übergeordnete Fragestellung deutlich zu machen. Dabei wird zunächst gefragt, was bei aller Variation in den Fällen konstant bleibt in Bezug auf das Phänomen, welches es theoretisch zu konzeptualisieren gilt. Diese Gemeinsamkeiten werden zum Kern eines theoretischen Konzepts gefasst. Aus Unterschieden und Fallvariationen, die durch den Vergleich hervortreten, ergeben sich zugehörige Subkonzepte. Ein Konzept reift und stabilisiert sich mit jedem Fall, der es bestätigt, aber auch durch seine bewusste Kontrastierung mit abweichenden Fällen. Indem geprüft wird, welche

Aspekte des Konzepts auch in anderen Kontexten stabil bleiben und welche sich verändern, wird seine Reichweite und Repräsentativität aufgezeigt, also ob sich das Konzept etabliert oder ob es modifiziert werden muss. Der Vergleich endet, wenn die *theoretische Sättigung* erreicht ist und das Einbeziehen weiterer Vergleichsfälle keine neuen Erkenntnisse liefert (ebd.: 530-536).

Ein prozessuales Forschungsverständnis impliziert für die praktische Forschungsarbeit, „Theorien grundsätzlich als unabgeschlossen zu betrachten" (ebd. 539). Das theoretisch orientierte Sampling, die „iterative Zyklik vieler kleiner und wiederholter Hypothesentests" (ebd. 540) und der Vergleich kontrastierender Fälle sichern dabei die Güte des qualitativen Forschungsprojekts insbesondere im Sinne der intersubjektiven Nachvollziehbarkeit und der Reichweite seiner theoretischen Aussagen. Dazu zählt auch, die Ergebnisse nicht nur darzulegen, sondern den Forschungsprozess an sich zu dokumentieren (siehe Kapitel 10). Da die dabei gewonnen Erkenntnisse aus dem qualitativen Vergleich raumproduzierender Prozesse resultieren, wird nun auf diesen zweiten grundlegenden Teil der hier angewandten Forschungspraxis näher eingegangen.

6.3 Vergleichende Analyse von Raumproduktionen

„[W]ho only knows one country knows none" (SARTORI 1991: 245, zit. n. VOGELPOHL 2013: 63): Die Überlegung, dass prinzipiell keine Erkenntnis über einen Fall möglich ist, ohne diesen mit anderen zu vergleichen, erscheint in Bezug auf den Raum offensichtlich. Der qualitative Vergleich zeigt die Besonderheiten, Unterschiede und Gemeinsamkeiten ausgewählter Fälle auf. Dabei geht es nicht in erster Linie um spezifische Teilaspekte von Einzelfällen, sondern darum, Zusammenhänge zwischen diesen Fällen zu finden. Dabei erschließt sich die Relevanz einer Fallstudie aus dem gesellschaftstheoretischen Kontext, in dem sie untersucht wird. Indem grundsätzliche Trends am empirischen Material nachgezeichnet werden, werden die der Untersuchung zugrunde liegenden Theorien erweitert und modifiziert. So liefern qualitative Vergleiche sowohl Aussagen über die Fälle selbst als auch theoretische Beiträge zu übergeordneten Entwicklungen. Eine komparative Methodologie führt so zur kontinuierlichen Vermittlung zwischen Theorie und Empirie (VOGELPOHL 2013: 80 f.).

Räumliche Vergleiche zielen auf raumproduzierende Prozesse ab, die im wahrgenommenen, konzipierten und gelebten Raum ablaufen. Dazu wird der Raum als Ort begriffen, also als ein relationaler Raum (vgl. 2.6), der keine klar abgrenzbare Einheit darstellt, sondern ein soziales Produkt, an das unterschiedliche und auch widersprüchliche gesellschaftliche Ansprüche gestellt werden. Meist werden gleiche räumliche Skalen miteinander verglichen, z.B. Stadtquartiere (VOGELPOHL 2013: 68 f.), in diesem Fall Orte, die durch städtebauliche Großprojekte entstanden sind. Es müssen Vergleichsaspekte benannt werden, die zentral für das Forschungsthema sind und alle drei Dimensionen der Raumproduktion abdecken (ebd.: 72 f.). Einschlägige Theorien zum jeweiligen Thema helfen, relevante Aspekte auszuwählen, die verglichen werden können und weisen auf abstrakte Kontexte hin, die sich am empirischen Material sonst nicht ablesen ließen. Bei der Interpretation von Daten wird erneut auf theoretische Konzepte zurückgegriffen, die ggf. erweitert werden können. Damit ein Vergleich solche generalisierenden Aussagen zulässt, müssen die ausgewählten Fälle in ihren Eigenschaften so eindeutig bestimmt werden, dass klar wird, in welcher Hinsicht sie vergleichbar sind und welche ihrer Eigenschaften im betrachteten Kontext entscheidend sind (ebd.: 64 ff.).

In Kapitel 3 wurde die theoretische Relevanz städtebaulicher Großprojekte als spezifische Raumprodukte einer spätmodernen Gesellschaft hergeleitet. Sie lassen sich ganz allgemein hinsichtlich ihrer politischen Planung, baulichen Realisierung und gesellschaftlichen Wirkung vergleichen, denn wie in Kapitel 4 ausgeführt, stellen diese Aspekte zentrale Eigenschaften von Großprojekten dar. Die drei

Dimensionen der Raumproduktion wurden in Kapitel 5 so operationalisiert, dass sie diese drei Vergleichsaspekte kategorisch erfassen können, und zwar in Form von Planungsdiskursen, Architektur und städtebaulicher Form sowie durch diese generierte Affekte und Vorstellungen. Anhand dieser Vergleichsaspekte können nun städtebauliche Großprojekte auf verschiedene Weise verglichen werden: Ein *individualisierender* Vergleich stellt die jeweiligen Besonderheiten eines Großprojekts heraus, während der *universalisierende* Vergleich zeigt, dass gewisse Aspekte stets einem gleichen Muster oder Mechanismus folgen. Ist der Vergleich *Variationen findend*, so verdeutlicht er unterschiedliche Ausprägungen typischer Eigenschaften; wirkt er hingegen *zusammenführend*, so zeigt die Gegenüberstellung verschiedener Großprojekte, dass diese zu einem gemeinsamen System gehören, wenn auch auf unterschiedliche Weise (VOGELPOHL 2013: 64). Auf diese Weise werden in der vorliegenden Untersuchung der MediaPark, der Rheinauhafen und das ICE-Terminal Messe/Deutz in Köln verglichen. Der Vergleich und dessen Ergebnisse werden in Kapitel 10 ausführlich dokumentiert.

Qualitative Forschung beinhaltet prinzipiell das Risiko, Einzelfälle zu überbewerten und besondere Entwicklungen zu allgemeinen Trends zu erklären. Fallzentrierte Vergleiche ermöglichen jedoch generalisierte Aussagen über Bedingungen und Reichweite empirischer Beobachtungen auf der Grundlage weniger Fälle mit vielen Vergleichsaspekten. Dazu müssen theoretische Schlüsselaspekte erkannt werden, deren Relevanz konsistent empirisch überprüft wird, um sie abschließend gezielt zu analysieren. Der Vergleich verhindert dabei, dass unterschiedliche Gründe für gleiche räumliche Entwicklungen universalisiert werden, wie es bei Einzelfallstudien schnell geschieht. Gleiche Prozesse in verschiedenen Fällen lassen jedoch gewisse Generalisierungen zu, was zur Relevanz der Studie beiträgt (ebd.: 76 f.). Unterscheiden sich beispielsweise städtebauliche Großprojekte in ihren Eigenschaften, so stellt dies keinen Widerspruch dar, sondern verweist auf die Pfadabhängigkeit ihrer jeweiligen Entwicklung, deren gemeinsame Basis es auszumachen gilt, z.B. den Zweck ihrer Planung. Sie können dann als unterschiedliche Typen eines übergeordneten Systems konzeptualisiert werden und so eine verallgemeinernde Theorie über Großprojekte stützen (vgl. ebd.: 79).

Damit jedoch klar wird, unter welchen Rahmenbedingungen die zutage tretenden Gemeinsamkeiten und Unterschiede Gültigkeit besitzen, ist es entscheidend, den soziohistorischen Kontext der ausgewählten Fallbeispiele ausreichend zu beachten und so der Komplexität gesellschaftlicher Wirklichkeit insgesamt Rechnung zu tragen (ebd. 78). Um entsprechend den Entstehungshintergrund und die Relevanz der für diese Studie ausgewählten städtebaulichen Großprojekte zu verdeutlichen, wird im folgenden Kapitel zunächst die Stadt Köln als übergeordneter Untersuchungsraum vorgestellt.

EMPIRISCHER TEIL

7 Die Stadt Köln als Untersuchungsraum

Die Großstadt Köln dient als exemplarisches Untersuchungsfeld für eine Erforschung der Produktion des Raumes durch städtebauliche Großprojekte. Indem der abstrakte Prozess der Raumproduktion an einer konkreten Fallstudie nachvollzogen wird, wird er der Analyse zugänglich gemacht. Die vorliegende Studie umfasst die drei Großprojekte MediaPark, Rheinauhafen und ICE-Terminal Messe/Deutz, welche die genauer zu untersuchenden Fallbeispiele bilden (siehe Tabelle 3). Im Fokus der Untersuchung steht damit nicht primär die Stadt bzw. der Raum an sich, sondern explizit ein bestimmter Modus von Stadtentwicklung im Sinne einer Produktion von Raum, die an Lefebvres Analyse anschließt (vgl. 3.1). Die Stadt Köln wurde nicht nur aus persönlichen und forschungspraktischen Gründen als übergreifender Untersuchungsraum gewählt. Sie ist wie kaum eine andere Stadt in Deutschland vom Städtebau der 1950er und 1960er Jahre geprägt (LIEB & ZIMMERMANN 2007: 7; vgl. CURDES & ULRICH 1997: 142-148). „Der Geist der Nachkriegsmoderne hatte im Schatten des schnellen Wiederaufbaus unbeobachtet gewütet“ (MEUSER 2011: 34): Zerschnitten von breiten Verkehrsachsen, geprägt von verarbeitender Industrie, erweitert um Trabantensiedlungen und verdichtet durch Hochhäuser, entspricht sie historisch dem Prototyp der funktionalen Stadt insoweit, dass Lefebvre seinerzeit vermutlich auch die Kölner Stadtlandschaft als „abstrakten Raum“ bezeichnet hätte (vgl. 3.1). Insbesondere das rechtsrheinische Köln „offenbart in seiner bizarren Widersprüchlichkeit den stadtfeindlichen Geist der Moderne“ (MEUSER 2011: 32). Die anschließende urbane Transformation Kölns beginnt sich in den 1970er Jahren sozioökonomisch abzuzeichnen und materialisiert sich ab Mitte der 1980er Jahre mit dem Baubeginn des MediaParks, der als deutschlandweit erstes städtebauliches Großprojekt in *Public-Private-Partnership* auf der Brache des ehemaligen Güterbahnhofs Gereon entsteht (vgl. MARTINETZ & PAAL 2010). Kölns Rolle als deutscher Pionier auf dem Gebiet der Stadtentwicklung durch Großprojekte (vgl. BMVBS 2011: 6) macht die Stadt zum offensichtlichen Untersuchungsraum für eine Forschung, die eben jene Transformation des Städtischen von der industriellen Moderne zur Spätmoderne durch Großprojekte empirisch untersucht. Da sich die Bedeutung städtebaulicher Großprojekte für die Stadtentwicklung nur im gesamtstädtischen Kontext erschließt (siehe 4.2) und die gegenwärtige Form der Stadt nur in ihrer historischen Entstehung hinreichend verstanden werden kann (siehe 3), werden im Folgenden zunächst die Phasen der Kölner Stadtentwicklung sowie lokalspezifische Aspekte skizziert, die für eine nähere Betrachtung des Untersuchungsraumes relevant sind. In ihrer Publikation zur Entwicklung des Kölner Stadtraumes beziehen CURDES & ULRICH (1997) die Entwicklung von Stadt und Gesellschaft auf technische und soziale Innovationen (ebd.: 11) sowie auf den Einfluss von Megatrends wie den in den 1960er Jahren einsetzenden Strukturwandel, die Vereinigung Europas nach dem Fall des Eisernen Vorhangs und die dadurch beschleunigte Globalisierung (vgl. 3.4.2). In diesem Zusammenhang prognostizierten sie eine Neudefinition des europäischen Kernraumes und seiner Peripherie mit strukturellen Auswirkungen für Köln als Verkehrsknotenpunkt (ebd.: 14) sowie veränderte Anforderungen der Produktion an die Stadt als Wirtschaftsstandort (ebd.: 17). Den Zusammenhang von Strukturwandel, Innovationen und Stadtentwicklung illustrieren CURDES & ULRICH (1997) anhand von vier Phasen (vgl. Abbildung 8, Abbildung 10):

„1) vorindustrielle Stadt (Fußgängerstadt),
2) schwerindustrielle Stadt (Schienenstadt),
3) leichtindustrielle Stadt (Autostadt) und
4) nachindustrielle Stadt (Kommunikationsstadt)“ (KILL 1991: 189, zit. n. CURDES & ULRICH 1997: 160).

Sie zeigen dies empirisch am autogerechten Stadtumbau Kölns in den 1950er und 1960er Jahren (CURDES & ULRICH 1997: 190 ff.). Der infrastrukturelle Wandel in der Spätmoderne knüpft nahtlos daran an: Sowohl die Umnutzung obsolet gewordener Bahnhöfe und Häfen der Industrie als auch die neue Bedeutung des Schienen-, Flug-, und Datenverkehrs in der globalisierten Wissensökonomie prägen nun die städtische Entwicklung in Köln. Entsprechend folgt auf die „Autostadt" im obigen Schema die „Kommunikationsstadt". Zwar entspricht Köln, anders als Essen oder Bochum, historisch nicht der idealtypischen Industriestadt, sondern war in erster Linie eine bürgerliche Handelsstadt. Als solche ist sie schon seit dem Mittelalter über Handelswege eng mit ihrem Umland verflochten. Basierend auf dieser Verkehrsgunst bildet Köln im 19. und 20. Jahrhundert jedoch bedeutsame Industrien heraus. Insbesondere durch die Eingemeindung von Nachbar- und Vororten transformiert sich Köln so schließlich auch zur Industriestadt (BUSCHMANN 2013: 107).

„Als älteste und größte Stadt Nordrhein-Westfalens bildet die Rheinische Metropole Köln zugleich das Zentrum der Südlichen Rheinschiene" (GLÄßER & SEIDEL 2001: 12). Seit der Römerzeit stellt die verkehrsräumliche Lage Kölns einen wirtschaftlichen Standortvorteil dar, der die Entwicklung der Stadt seither belebte und vorantrieb. Ihre Funktion als Knotenpunkt von Straßen und Schienen mit dem Rhein als Wasserweg intensiviert sich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts mit der zunehmenden Durchlässigkeit der westlichen Staatsgrenze. Um die Jahrtausendwende ist Köln mit zahlreichen Zentren und Agglomerationen in ganz Europa vernetzt (VOPPEL 2001: 80 ff.). Die Ansiedlung der ersten großen Industriebetriebe in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ist eng mit Kölns Gunstlage zwischen Berlin und Amsterdam im neu entstandenen Schienennetz verknüpft. Insbesondere im Rechtsrheinischen entwickeln sich großflächige Industriebetriebe wie die Chemische Fabrik Kalk (CFK) und die Klöckner-Humboldt-Deutz AG (KHD). Weitere Meilensteine auf dem Weg zur Industriestadt sind die Gründung der Messe im Jahr 1922 und der Umzug der Ford-Werke nach Niehl ab 1930. Weitere Betriebe entstehen vor der Stadt, wo die Dörfer mit ihnen wachsen und sie umschließen, so dass ein dichtes Nebeneinander von Wohnen und Arbeit am Stadtrand entsteht (HAMHABER & SCHULZ 2001: 96). Neben den industriell geprägten Flächen im Rechtsrheinischen spielen vor allem die innerstädtischen Verkehrsanlagen der Kölner Industrie eine entscheidende Rolle für die Transformation der Stadt in der Spätmoderne (vgl. BUSCHMANN 2013: 119).

7.1 Stadtentwicklung seit dem Zweiten Weltkrieg

Nach über 250 Bomberangriffen im Zweiten Weltkrieg betrug die Bevölkerung Kölns zum Zeitpunkt der Besetzung durch die US Army im März 1945 im Vergleich zu 1939 nur noch weniger als ein Drittel (MARTINETZ & PAAL 2010: 58). Der Herbst 1945 wird auch als „Stunde Null" der Kölner Stadtentwicklung bezeichnet, da die Zerstörung der Innenstadt so überwältigend wirkte, dass ernsthaft diskutiert wurde, „die Trümmer sich selbst zu überlassen und Köln an anderer Stelle neu aufzubauen" (SCHÄFKE 2017: 361). Zwischen 1941 und 1945 wurde nahezu die gesamte Struktur der Kölner Innenstadt vernichtet. Diese enormen Kriegszerstörungen sind zwar ein Einschnitt in der Stadtentwicklung, aber kein eigentlicher Wendepunkt. Denn schon seit der Industrialisierung unterliegt die Stadt einem ökonomischen Verdichtungsdruck, der zu ihrer stetigen Transformation geführt hat. Diese Überprägung wird nach dem Krieg durch die Citybildung fortgesetzt. Der Wiederaufbau bot damit eine ökonomische Chance zur Beschleunigung der zentralörtlichen Überformung und zur Steigerung des Bodenwertes (CURDES & ULRICH 1997: 142 f.).

Die regionale Entwicklung war indes weiterhin stark von der Industrie geprägt. Zwischen 1950 und 1960 entstanden energieintensive chemische Werke und Raffinerien in Wesseling, Niehl, Worringen

und Godorf. Sie sind auf die Verstromung der Braunkohlevorkommen im Kölner Umland sowie auf den Rhein als Wasserader und Transportweg angewiesen und profitieren von der Nähe zum Ballungsraum als Absatzgebiet. Das Ergebnis ist eine Verbundwirtschaft, die das ökonomische Wachstum ankurbelt. Ergänzt wurde sie vor allem durch Maschinenbau, Metallverarbeitung, Elektrotechnik und das Brauwesen (HAMHABER & SCHULZ 2001: 97). Mitte der 1950er Jahre entstanden Siedlungen im Kölner Umland, die über Ausfallstraßen und Bahnlinien mit dem Zentrum verbunden sind. In den 1970er Jahre wurden diese Strukturen von der Suburbanisierung überprägt und in einer fiskalpolitisch motivierten Gebietsreform, dem Köln-Gesetz von 1974, administrativ neu gegliedert (SCHÄFKE 2017: 400).

Das ambitionierteste und größte städtebauliche Projekt der Nachkriegszeit war die „Neue Stadt" Chorweiler. Die Ursprünge ihrer Planung liegen in den 1920er Jahren und gehen auf die Idee der Kölner „Doppelstadt" zurück. Anders als die Trabantensiedlungen Neubrück und Mengenich sollte Chorweiler im Norden eine Entlastungsstadt für 100.000 Einwohner mit eigenem Zentrum und Arbeitsplätzen vor Ort bilden. Seit 1961 wurden dort bis zu 30-geschossige Wohneinheiten errichtet, die bandförmig angeordnet und von Grünflächen umgeben sind. Mit ihrem auf diese Weise vertikal hochverdichteten Zentrum und der konsequenten Trennung der Verkehrsarten durch horizontale Schichtung entspricht die „Neue Stadt" einem Prototyp des funktionalen Städtebaus. Ihre solitäre Lage „auf der grünen Wiese", die enormen Dimensionen ihrer Gebäude und die Anonymität der Massenunterkünfte verhinderten ein urbanes Erleben als gesamtstädtischer Zusammenhang, Leerstände und soziale Segregation waren die Folge (CURDES & ULRICH 1997: 110, 277-281). Als „synthetische Randstadt" (ebd.: 110) ähnelt Chorweiler dem von Lefebvre kritisierten Projekt Mourenx (siehe 3.1). Da es während der Wirtschaftskrise der 1970er Jahre nicht gelang, Industrie- oder Dienstleistungsunternehmen in der „Neuen Stadt" anzusiedeln, entwickelte sich Chorweiler in den 1980ern zum Kernbezirk sozioökonomischer Probleme. Die soziale und funktionale Mischung blieb aus und wer konnte, verließ die Großwohnsiedlung. Ihre Situation verbesserte sich erst in den 1990er Jahren allmählich durch soziale und städtebauliche Projekte (SCHÄFKE 2017: 408 ff).

Parallel zu den Stadterweiterungen wurde im Rahmen der autogerechten Stadtentwicklung der Stadtteil Deutz durch den Bau der Severinsbrücke (1959) und der Zoobrücke (1966) aus seiner Isolation gelöst und an das Autobahnnetz angebunden. Zusammen mit der Nord-Süd-Fahrt (1974) bilden die Brücken eine Stadtautobahn, die einen folgenreichen Eingriff in die Stadtstruktur darstellt, da sie gemeinsam mit den Ringstraßen eine Trennwirkung im Stadtgefüge entfaltet (CURDES & ULRICH 1997: 46 f.). Diese führte zur Segmentierung und Entflechtung von städtischen Funktionen und Zusammenhängen, die seit dem Krieg die Stadtentwicklung mitbestimmt hatten und mündeten schließlich in einer „Krise der Stadt" (ebd.: 117). Diese hielt bis in die 1980er Jahre an und war von einer negativen Wanderungsbilanz der Innenstadt geprägt (ebd.: 149). Zu Beginn der 1960er Jahre war die Stadtbevölkerung wieder auf rund 800.000 angewachsen, zugleich setzte jedoch die Suburbanisierung ein (MARTINETZ & PAAL 2010: 58). Die Stadtplanung verfolgte zunächst das Ziel, Wohnen und Arbeiten in Hochhäusern an Verkehrsknotenpunkten zu ballen. Bis Anfang der 1970er Jahre entstanden so im ganzen Stadtgebiet Hochhausprojekte entlang der Straßenringe und Radialen, um den Verkehr und die tertiäre Nutzung baulich zu ordnen (CURDES & ULRICH 1997: 114 f.). Ihre Planung erfolgte nach dem „Schüsselprinzip" mit aufsteigenden Höhen zum Stadtrand hin. Die Hochhausgruppe an der Kreuzung von Luxemburger Straße und Universitätsstraße stellt eine exemplarische Realisierung des Konzepts „Urbanität durch Verdichtung" dar (ebd.: 237 ff., 283 f.). Die Vollendung dieser Großprojekte der „ersten Generation" (vgl. 4.1) fiel zusammen mit einem gesellschaftlichen Wandel, der prompt mit ihrer Ablehnung als „Betonwüsten" und Orte sozialer Konflikte einherging (CURDES & ULRICH 1997: 284).

Sowohl Fachleute aus Architektur, Politik und Wissenschaft als auch Kölner Bürger*innen bemängelten in den 1980er Jahren zunehmend das Erscheinungsbild der Stadt, insbesondere die Gestaltung des öffentlichen Raumes (STRODTHOF 1986). Kölns „Mißgestalt“ [*sic*] (ebd.: 504) wurde unter anderem auf das Fehlen eines Gesamtkonzepts und die mangelnde Kooperation zwischen Politik, Verwaltung und Planung zurückgeführt, die sich im „chaotischen Klein-Klein“ erschöpfe, anstatt einen „erlebbare[n] städtebauliche[n] Zusammenhang“ zu schaffen (ebd.: 505). Um weitere architektonische Brüche zu vermeiden und neue Platzqualitäten in der Stadt zu schaffen, plädierte STRODTHOF (1986) dafür, die Stadtplanung solle verstärkt auf Wettbewerbe, Gutachten und externe Expertise setzen. Nach massiver Kritik an der städtebaulichen Dynamik der 1960er Jahre „verliert die ‚Moderne‘ ihre Unschuld“ auch in Köln und es kommt zu einem Umdenken in der Stadtentwicklungsplanung (CURDES & ULRICH 1997: 25). Mit der „Ölkrise“ beginnt 1973 die Phase der „Stadtinnenentwicklung“, die bis in die 1990er Jahre reicht. Sie ist auch Ausdruck des beginnenden Wettbewerbs der europäischen Metropolen und zeichnet sich durch eine Konzentration auf vorhandene Strukturen und Stadtteilentwicklung im Bestand mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung und Wohnumfeldverbesserung aus (ebd.: 26). Durch Projekte kleineren Maßstabs, die sich erfolgreicher in die Stadtlandschaft integrieren, wird das Kölner Stadtgebiet seit den 1970er Jahren zunehmend verdichtet und viele Lücken im Stadtbild geschlossen. Insbesondere seit den 1990er Jahren entstehen auch wieder große Projekte auf recycelten Industriebrachen, umgenutzten Fabrikflächen und stillgelegten Infrastrukturen (SCHÄFKE 2017: 412 f.). In zahlreichen innenstadtnahen Vierteln werden frühere Industrie- und Gewerbefläche sowie Bürokomplexe der Wohnfunktion zugeführt, so entstanden beispielsweise das „Gerling-Quartier“, der „Allianz Wohnpark“ in Bayenthal oder das „Clouth Quartier“ in Nippes (ebd.: 528 f.).

Nachdem durch die Rezession im sekundären Sektor große Produktionsflächen brachfielen, waren 1980 rund 25.000 Menschen in Köln ohne Arbeit. Parallel kam es zu einem starken Ausbau im tertiären Sektor, dessen Anteil zwischen 1970 und 1987 von 58,4 % auf 71,3 % anwuchs. Die Veränderungen in der Produktionsweise erforderten zunehmend qualitative Standortfaktoren, die sich in der Stadtstruktur niederschlugen, so dass neue Räume entstanden. Die Tertiärisierung der Ökonomie hat zur Herausbildung einer hochmobilen urbanen Elite geführt, für die weniger die Arbeits- sondern vor allem die Lebensbedingungen zentral für ihre Wohnortentscheidung sind. Dabei sind auch das Image der Stadt und ihre Repräsentation im Städtewettbewerb immer entscheidender geworden. Dies hat auch in Köln zu einer Kulturorientierung der Stadtentwicklungspolitik geführt (CURDES & ULRICH 1997: 149, vgl. RECKWITZ 2016). Die Attraktivität der Gesamtstadt bemisst sich fortan an der gestalterischen Qualität ihrer öffentlichen Räume sowie ihrer Bedeutung als Standort für Medien, Messen, Kongresse sowie exklusive Gastronomie und Kultur (CURDES & ULRICH 1997: 286).

Nach den Aufbau- und Wachstumsphasen der Nachkriegszeit entwickelte sich Ende der 1970er Jahre damit in Köln auch ein neues Planungsverständnis auf kommunaler Ebene. Der Leiter des 1975 neu eingerichteten Dezernats für Stadtentwicklung Rüdiger Göb betrachtete Stadtentwicklung als gesellschaftspolitischen Prozess und die Entwicklungsplanung folglich als gesellschaftlichen Auftrag. Also beauftragte der Rat der Stadt Köln die Stadtentwicklung mit der Erstellung eines Gesamtkonzepts, das 1978 die Rahmenbedingungen für ein Programm zur Entwicklung der Kölner Innenstadt festlegte (KÜPPER 2007: 203 ff.). Darin wird der Stadtraum aus einer ganzheitlichen Perspektive als „Zusammenspiel von Struktur und Funktion im zeitlichen Ablauf und räumlichen Kontext verstanden und versucht, zehn Bereiche von Fachplanungen […] zu integrieren“ (ebd.: 205 f.). Die dadurch anfänglich ausgelöste Planungseuphorie ist jedoch der ernüchternden Einsicht gewichen, dass eine integrative politische Gesamtplanung nicht nachhaltig umgesetzt werden kann (ebd.).

In der Folge zielte das Stadterneuerungskonzept von 1983 auf eine Verbesserung der Lebensverhältnisse durch die Aufwertung öffentlicher Räume auch durch private Initiativen ab (CURDES & ULRICH 1997: 240). Exemplarisch zeigen dies Entwicklungen im Bereich der „Altstadt", die durch die Bundesstraße 51 („Rheinuferstraße") vom Rhein abgetrennt worden war. Hier wurde mit hohem finanziellen und planerischen Aufwand die Zerschneidung durch horizontale Schichtung aufgelöst: Das 1986 eröffnete Museum Ludwig wird seitdem unterfahren, die im selben Jahr errichtete Philharmonie wurde unter die Erde gelegt und der gesamte Bereich mit Rheingarten und Rheinufertunnel gestalterisch aufgewertet und in einen menschlichen Maßstab überführt (ebd.: 151). 1988 wurde auch der Ring im nördlichen Bereich nach seinem historischen Vorbild wieder zum Boulevard umgestaltet (ebd.: 149).

7.2 Köln im Strukturwandel: Auf dem Weg zur „Medienstadt"

„Die großen Themen der Wirtschaftsgeschichte nach 1945 wie Globalisierung, Neoliberalismus, Transformation der Arbeitswelt, Wandel vom Fordismus zum Postfordismus" (SCHÄFKE 2017: 478) gewinnen für Köln zunehmend an Bedeutung und erlangen mit dem „politischen Strukturbruch am Ende des Kalten Krieges eine neue Dimension" (ebd.: 479). Dabei ähnelt die wirtschaftsräumliche Transformation Kölns den Entwicklungen im Ruhrgebiet, ohne jedoch dieselbe Aufmerksamkeit erfahren zu haben, obwohl sich entsprechende Prozesse in Köln vergleichsweise konzentrierten und wechselseitig verstärkten (FRUHNER 2007: 256 f.). Ende der 1970er Jahre führte der Strukturwandel zum Verlust zehntausender Arbeitsplätze in den zentralen Branchen Chemie, Motoren- und Fahrzeugbau und wurde durch technische Innovationen im Bereich der Elektronik noch beschleunigt (ebd.: 253).

Globale Faktoren bestimmen nun die Entwicklung der Stadt maßgeblich, insbesondere durch Veränderungen in der Industrielandschaft. Große Unternehmen wie die Ford-Werke und die KHD, denen es in den 1970er Jahren gelang, am Standort zu bleiben, erfuhren strukturelle Veränderungen durch die Umstellung von Massenfertigung auf spezialisierte Just-in-time-Produktion. Damit einher ging ein steigender logistischer Anspruch, der sich in einem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in und um Köln widerspiegelt. Der Anteil von Dienstleistungen an der Gesamtzahl der Beschäftigten erhöhte sich in Köln zwischen 1960 und 2010 von etwa 180.000 und 50 % auf fast 600.000 und über 85 %. Das lokal engagierte DAX-Unternehmen Lanxess mit über 16.000 Angestellten in der ganzen Welt versinnbildlicht am rechten Rheinufer diesen Wandel zur globalen Wissensökonomie (ebd.: 479 f.).

Der Dreiklang „Kölsch, Auto, Öl" (HAMHABER & SCHULZ 2001: 96) verdeutlicht indes die Krisenanfälligkeit eines wenig diversifizierten Industriestandorts. Die 1980 einsetzende Deindustrialisierung hat den Zusammenhang zwischen Strukturwandel und Stadtentwicklung im stark industrialisierten rechtsrheinischen Köln besonders sichtbar gemacht (ebd.: 97). Der Abbau der Industrie beeinflusste die materielle und soziale Struktur der Stadt nachhaltig. Großanlagen und Logistikflächen blieben zunächst ungenutzt und führten zu fallenden Immobilienwerten bei steigender Arbeitslosigkeit. Östlich des Rheins fielen über 160 Hektar brach, es drohte die Abwertung ganzer Stadtteile und eine damit einhergehende Stigmatisierung ihrer Bevölkerung. Durch zukunftsorientierte Arbeitsplätze sollte der Abwärtstrend aufgehalten und die betroffenen Standorte wieder zu hochwertigen Wohnquartieren gemacht werden. Die Kölner Stadtentwicklungsplanung ging zu diesem Zeitpunkt davon aus, dass Aufwertungen in der Innenstadt sich strukturell positiv auf die Gesamtstadt auswirken. Aufgrund ihrer zentralen Lage und Größe wurde den Brachflächen in Deutz, Kalk und Mülheim eine solche Bedeutung beigemessen. Indem ihnen entsprechende Funktionen zugewiesen wurden, hat die Planung sie praktisch zur neuen Innenstadt deklariert (FRUHNER 2007: 256-259).

Zur Bewältigung des Strukturwandels wurde Köln als Gesamtstadt zunehmend auf die globale Wissensökonomie ausgerichtet. Der Deindustrialisierung wurde durch Arbeitsplätze in der Medienwirtschaft und Informationstechnologie sowie anderen Bereichen des tertiären Sektors wie Beratung, Banken und Versicherungen begegnet. Das Beschäftigungswachstum im Dienstleistungssektor erreichte Anfang der 1990er und 2000er Jahre zwei vorläufige Höhepunkte und überkompensierte den Verlust von über 50.000 Arbeitsplätzen im sekundären Sektor, so dass die Beschäftigung in Köln insgesamt leicht wuchs (ebd.: 253 f.). Nachdem Köln sich im 19. Jahrhundert von der Handelsstadt zum industriellen Zentrum entwickelt hatte, durchlebte sie Ende des 20. Jahrhunderts mit der Globalisierung als stärkster Triebkraft der Ökonomie eine weitere Transformation hin zur „Medienstadt" (FRUHNER 2003: 10).

Kölns Entwicklung zum Medienstandort ist eng mit der Geschichte des Westdeutschen Rundfunks (WDR) verbunden, der heute einen eigenen städtebaulichen Schwerpunkt in der Innenstadt bildet (BLÄSER & SCHULZ 2001: 106). Mit der Fertigstellung des WDR-Funkhauses am Wallraff-Platz ist die Medienwirtschaft 1955 erstmals im Stadtbild sichtbar geworden. Es folgten rund ein Dutzend weiterer Bauten des WDR in der Innenstadt. Zu den markantesten zählen das 1968 vollendete Archivhaus über der Nord-Süd-Fahrt, das 1970 errichtete Vierscheibenhaus und die 1997 fertig gestellten WDR-Arkaden. Die Landesrundfunkanstalt mit rund 18 Mio. Einwohnern im Sendegebiet ist bis heute von zentraler Bedeutung für den Kölner Arbeitsmarkt. Ergänzt wurde die Medienlandschaft in Köln zunächst durch die Ansiedlung des British Forces Broadcasting Service (bis 1990) und der Deutschen Welle (DW, bis 2003). Das 1980 errichtete DW-Hochhaus wurde 2019 abgerissen, in direkter Nachbarschaft befindet sich heute noch das Funkhaus des Deutschlandfunk. Die politische Freigabe für private Fernsehsender brachte 1984 die Mediengruppe RTL Deutschland nach Köln, deren Verwaltungssitz sich seit 2010 in den historischen Messehallen in Deutz befindet. Mit rund 2000 lokalen Arbeitsplätzen zählt RTL zu den wichtigsten Gewerbesteuerzahlenden der Stadt. In den 2000er Jahren folgten weitere kleinere Unternehmen aus Rundfunk und Fernsehen. Die Stadt Köln reproduziert ihr Image als Medienstandort kontinuierlich auch über diese Kanäle. Die Medienwirtschaft wird ergänzt über die 1990 eröffnete Kunsthochschule für Medien sowie die Köln International School of Design (SCHÄFKE 2017: 200-204).

Nachdem Anfang der 1980er Jahre die Arbeitslosigkeit in Köln über zwölf Prozent betrug, wurde der Haushaltsausgleich zur wichtigsten kommunalpolitischen Aufgabe. Wirtschaft und Arbeitsmarkt wurden zu neuen Schwerpunkten in der Stadtentwicklungsplanung. In diesem Zuge wurden die Dezernate Stadtentwicklung und Wirtschaft zusammengelegt und es entstanden innovative Netzwerke wie die „Kölner Technologierunde" (KÜPPER 2007: 227 f.). Dieses neue Kooperationsmodell brachte Vertreter*innen der Stadt mit Akteuren aus Wirtschaft und Forschung zusammen, um den technischen Fortschritt für die Stadtentwicklung nutzbar zu machen. Sie wurde um weitere Partnerschaften von privaten und öffentlichen Akteuren ergänzt, die unter anderem in neuen Formen des Stadtmarketings zusammenliefen, das unter dem Label „Köln-Promotion" eine widerspruchsfreie *Corporate Identity* der Stadt entwickeln sollte (GÖB 1988a: 20 f.). Den neoliberalen Charakter dieser Strategien umschreibt GÖB (1988a) seinerzeit wie folgt: „Diese Art kommunaler Aufgabenerfüllung tritt mit ihrer Logik und Terminologie aus den überkommenen Staatsfunktionen des Rechtsstaats heraus" (ebd.: 21). Als räumliches IuK-Cluster sollte das Großprojekt MediaPark für die schnelle Entwicklung einer technologieorientierten Infrastruktur und neue Arbeitsplätze sorgen und in einem internationalen städtebaulichen Wettbewerb realisiert werden (ebd.: 12 ff.).

7.3 Kommunalpolitik und Klüngel

Die „Technologierunde“ wurde unter Vorsitz des Kölner Oberbürgermeisters (OB) Norbert Burger (SPD) ins Leben gerufen, der von 1980 bis 1999 regierte. Den Herausforderungen des politökonomischen Wandels und der Wiedervereinigung begegnete Burger auf kommunaler Ebene mit innovationsgetriebenem Wachstum. Er setzte auf große Stadtentwicklungs- und Infrastrukturprojekte wie die Etablierung Kölns als „Medienstadt“, den Flughafen, die Messe und die Ansiedlung von Biotech-Unternehmen, aber auch regionale Verbünde und internationale Städtepartnerschaften (SCHÄFKE 2017: 113). Burgers Amtszeit bildet damit seiner Zeit in vielerlei Hinsicht eine „typische“ Kommunalpolitik ab (vgl. 3.5.2). Nachdem der plötzliche Tod seines Nachfolgers Johannes Blum (CDU) dessen Amtsperiode im März 2000 bereits nach einem halben Jahr beendet hatte, regierte Fritz Schramma (CDU) in Köln als OB bis 2009. Als Repräsentant der kommunalen Wirtschaft trieb er die internationale Vernetzung der Stadt weiter voran, engagierte sich aber auch vor Ort für eine tolerante und integrative Stadtgesellschaft. Nach dem Einsturz des Stadtarchivs und einer gescheiterten Bewerbung Kölns als „Kulturhauptstadt 2010“ kandidierte Schramma nicht erneut. Der ehemalige Polizei- und Regierungspräsident Jürgen Roters (SPD) übernahm sein Amt bis 2015. Er nutzte seinen Einfluss, um Köln im Wettbewerb der Großstädte weiter nach vorne zu bringen, etwa durch den Verbleib der Deutschlandzentrale von PeugeotCitroen. Seit Dezember 2015 regiert die parteilose Henriette Reker als erste Oberbürgermeisterin Kölns. Sie hat es sich unter anderem zur Hauptaufgabe gesetzt, die kommunale Verwaltung zu reformieren (SCHÄFKE 2017: 116 ff.). Die 2020 wiedergewählte Reker war bereits 2015 mit dem Wahlversprechen angetreten, durch die Verwaltungsreform eine neue „Vertrauenskultur“ zu schaffen (ÜBERALL 2016). Denn mit Hinblick auf das formale politische Beziehungsgeflecht wird in Köln mitunter eine bürokratische „Vorherrschaft der Verwaltung“ (ÜBERALL 2007: 47) beschrieben, die mit unüberschaubaren Vorschriften und unzähligen Vorlagen die politische Eigeninitiative ehrenamtlicher Kommunalpolitiker*innen ausbremse und so auch gegenüber den Ratsmitgliedern eine „Deutungshoheit“ erlange (ebd.: 48).

Als Besonderheit in der kommunalpolitischen Kultur Kölns gilt zudem der mächtige Klüngel, wie ÜBERALL (2007) anhand zahlreicher Beispielstudien zeigt (ebd.: 166-215). Der Klüngel ist durchaus von „klassischer“ Korruption abzugrenzen, wobei die juristische und moralische Grenze eher eine Grauzone darstellt. So kann „klüngeln“ insbesondere stadtpolitisch durchaus zu einer Win-win-Situation führen, ohne dass direkte negative Folgen identifiziert würden. Dieser „positive Klüngel“ ist insofern ambivalent, da er einerseits inoffizielle Entscheidungsfindungen bezeichnet, deren Ergebnisse andererseits öffentlich präsentierbar sein müssen (ebd.: 122 f.). Der Kölner Klüngel stellt insofern eine lokalspezifische Form der kommunalpolitischen Kooperation dar (ebd.: 40). Es handelt sich um ein räumlich abgegrenztes System des „freien Spiels“ verschiedener Gruppen. Die beteiligten Akteure werden dabei zu strategischen Figuren auf den „Spielfeldern“ der anderen. So verschafft sich etwa ein Bankier Vorteile, in dem er sich an Aktivitäten im Feld der Medien, Gewerkschaften, Kirchen oder Bürgervereine beteiligt. Den Zugang erhält er aufgrund der Erwartung gegenseitiger Vorteile, im Sinne von „eine Hand wäscht die andere“ (ebd.: 43). Auch wenn solche Vorgänge nicht strafrechtlich relevant sein müssen, so können sie durchaus zersetzend wirken. Dies gilt auch für zahlreiche Skandale, Verschleierungen und Absprachen zwischen städtischen Mitarbeiter*innen und Bauunternehmen, die teils schon strukturellen Netzwerkcharakter haben (ebd.: 123 f.). Ein prominentes Beispiel sind die Vorkommnisse um die Planungen und den Bau der Messehallen Nord (siehe GRAEFF 2020).

In einer von Pluralisierung, Individualisierung und Globalisierung geprägten spätmodernen Gesellschaft kann eine politische Kultur des Klüngels im Sinne informeller Tauschbeziehungen mit

Rückbesinnung auf das Lokale zwar potenziell dazu beitragen, die Kommunikation zwischen divergierenden Gruppen der Stadtgesellschaft zu stärken, insbesondere zwischen Privatpersonen und Träger*innen öffentlicher Mandate. Der Blick auf Großprojekte der Kölner Stadtentwicklung zeigt jedoch, dass der Klüngel eine demokratischen Kontrolle solcher Prozesse ebenso verhindern kann: Wenn Ratsmitglieder keine umfängliche Einsicht in die Projektentwicklung haben und unvollständig informiert sind, können private Akteure auch mithilfe der Verwaltung das jeweilige Vorhaben aufgrund von „Sachzwängen" als alternativlos präsentieren (ÜBERALL 2007: 232 f.). Die Studie von GRAEFF (2020) verdeutlicht am Beispiel der Projekte Kölnarena, Coloneum und Messehallen, inwiefern die Governance dieser städtebaulichen Großprojekte von einem strukturellen Muster der Kooperation im Sinne des Klüngels geprägt war, welches die Gewinne privater Investoren absicherte, während zugleich die Bauunternehmen und politischen Initiator*innen vom Prestige dieser Projekte profitierten (ebd. 96 ff.).

7.4 Köln in der Spätmoderne: Stadtentwicklung durch Großprojekte

Mit knapp 1,1 Mio. Einwohner*innen[23] ist Köln heute die viertgrößte Stadt Deutschlands und größte Stadt in NRW. In den zahllosen ökonomisch ausgerichteten Städterankings belegt sie jedoch selten einen der oberen Plätze. Auch wenn Köln vor allem durch etablierte Events wie den Karneval bei Auswärtigen das insgesamt positive Image einer weltoffenen und liberalen Stadt erzeugt, so profitierte sie als Standort zwischen der ehemaligen Bundeshauptstadt Bonn, der Landeshauptstadt Düsseldorf und den neuen Dienstleistungszentren im Ruhrgebiet lange primär von Mitnahmeeffekten. Auch der Kölner Klüngel (s.o.) trägt zu einer stark auf das Lokale konzentrierten Stadtökonomie bei. Als Mittel der Attraktivitätssteigerung für neue Investoren werden zum Beginn der Jahrtausendwende städtebauliche Großprojekte mit repräsentativer Architektur und hochwertigen Büroflächen in Hochhäusern zu entscheidenden Instrumenten der Kölner Stadtentwicklung (MARTINETZ & PAAL 2010: 55 f.).

Neben dem Bau des MediaParks und der Umgestaltung des Rheinauhafens bilden auch Pläne für eine „Cityerweiterung Ost" und die „Technologiespange" im Rechtsrheinischen zentrale Projekte für die Transformation Kölns von der Industriestadt zur „Dienstleistungsmetropole" (NIPPER 2001: 43). Nachdem das erste Innenstadtkonzept von 1973 aufgrund seiner Orientierung auf Neubau und Autoverkehr vor dem Hintergrund einer gesellschaftlichen Diskussion über die „Unwirtlichkeit" und „gefährdete Zukunft der Städte" gescheitert war, verabschiedete der Rat 1989 ein neues „Entwicklungskonzept Innenstadt" (KÜPPER 2007: 217). Als wichtigste Problembereiche der Kölner Stadtentwicklung werden darin unter anderem die „Verdrängung der Wohnbevölkerung aus citynahen Wohnquartieren, der Rückgang gewerblich-industrieller Arbeitsplätze in den hochverdichteten Innenstädten" und „die funktionale und gestalterische Verödung von Geschäfts- und Bürobereichen" genannt (STADT KÖLN 1989: 7). Die Standorte der Großprojekte MediaPark, Rheinauhafen und im Bereich der Messe in Deutz werden hier noch als „Sondernutzungen" ausgewiesen (ebd.: 42). Dabei wird der MediaPark bereits als verabschiedetes Projekt kommuniziert. In Deutz stehen die Erreichbarkeit des Messestandorts sowie deren Anschluss an den schienengebundenen Fernverkehr im Vordergrund. Im Rheinauhafen ist noch entsprechend des 1988 vom Rat beschlossenen Hafengesamtkonzepts eine Nutzung bis 2002 vorgesehen, mit anschließender Freizeitnutzung auf Grünflächen (ebd.).

Neue Herausforderungen erwuchsen für die Stadt Köln nach dem Fall des Eisernen Vorhangs auch aus ihrer Lage im „neuen Europa". Sie befindet sich nun nicht mehr in der Mitte Westeuropas, sondern am Rande eines politisch und wirtschaftlich neu vernetzten Mitteleuropas mit fehlender

[23] Stand am 31.12.2019: 1.087.863 (IT.NRW 2020: 4)

geographischer Nähe zu neuen Märkten im Osten und der Bundeshauptstadt Berlin als neuer Konkurrenz um internationale Unternehmen (LUCAS 1993: 17). Daraus ergaben sich Bedarfe für eine neue Standortstrategie, deren zentrale wirtschaftspolitische Handlungsfelder sich auf Standortkonzepte für den tertiären Sektor mit Fokus auf neue IuK-Technologien, ein internationales Stadtmarketing sowie Kultur und Tourismus stützen (ebd.: 29). Neben dem Projekt MediaPark spielt dabei insbesondere die Entwicklung der von Deindustrialisierung betroffenen rechtsrheinischen Innenstadt eine wichtige Rolle (ebd.: 31 ff.). Dafür wurden bereits Anfang der 1990er Jahre auch dort Großprojekte sowie eine funktionale und symbolische Aufwertung des Deutzer Bahnhofs geplant (ebd.: 60).

Die dynamischen Entwicklungsprozesse der Spätmoderne wurden Mitte der 1980er Jahre als „neue Unübersichtlichkeit" in einer pluralistischen und polyzentrischen Gesellschaft wahrgenommen, denen die Steuerungsfunktion des „gegenwärtigen Wohlfahrts- und Interventionsstaates" nicht mehr gerecht wird (GÖB 1988a: 6). In diesem Zusammenhang wurde die neue Rolle der Kommunen und Gemeinden als politisch-administrative Subsysteme betont sowie deren Bedarf an neuen Strukturen und Prozessen der Kooperation von Verwaltung und Gesellschaft (ebd.: 6 f.). Dabei wurde auch ein neues Verständnis von Stadt und Gesellschaft gefordert; weg von einer rationalen Steuerung hin zu einem gemeinschaftlichen Konsens, in dem die Stadt nicht länger als Trägerin hoheitlicher Funktionen die Entscheidungen trifft, sondern sich als „Dienstleistungsunternehmen" und Impulsgeberin im Netzwerk vieler Akteure versteht (ebd.: 20). Die regionalen Modernisierungsstrategien der 1990er Jahre haben zu einem zunehmenden Wettbewerb der sich in Aufwertung befindenden Stadtregionen geführt. Dabei wurde die Stadtentwicklung auch in Köln zunehmend auf die Bedürfnisse der Wirtschaftspolitik zugeschnitten: Ihre Ziele werden fortan an exogenen Faktoren ausgerichtet, in Gesamtkonzepten gebündelt und einer unternehmerischen Vermarktung unterworfen. Das imageträchtige Stadtmarketing begründet auch die Notwendigkeit einzelner Großprojekte, deren Funktionen auf diese Weise zu zentralen Standortfaktoren avancieren. Dazu zählen insbesondere die infrastrukturelle Anbindung an internationale Verkehrs- und Informationsnetze in Verbindung mit einem städtebaulich hochwertigen Umfeld, das zumindest vordergründig Urbanität suggeriert sowie neue Einrichtungen für Messeaktivitäten und Einzelhandel, Hotellerie und Kulturangebote im international ausgerichteten Premiumsegment (LUCAS 1993: 87 f.). Das gilt auch für die über 13.000 Unternehmen der Kultur- und Kreativwirtschaft, allen voran Medien, Marketing und Software. Die *creative industries* machen in Köln Anfang des 21. Jahrhunderts bereits über 10 Prozent der lokalen Wirtschaftsleistung aus. Insbesondere der Umzug der NRW-Zentrale von Microsoft in das „RheinauArtOffice" im Rheinauhafen in 2008 war mit Aufmerksamkeitseffekten und weiteren Unternehmensansiedlungen verbunden (SCHÄFKE 2017: 509, 551, 554 f.). Stadtpolitische Hoffnungen auf ein „Silicon Valley Light" in Köln wurden zwar nicht erfüllt, doch bis heute „schmückt der Name Microsoft den Standort Köln" (HENDORF 2019).

8 Fallstudie: Rekonstruktion der Projektentwicklung (1985-2025)

Große städtebauliche Projekte sind nicht nur „Signale für die Zukunft Kölns“, sondern auch die „Basis für ein Wachstum und Erneuerung unserer Stadt“, konstatiert FRUHNER (2003) als Dezernent für Wirtschaft und Stadtentwicklung und verweist auf die Bedeutung von privatem Kapital als Motor städtischer Entwicklung angesichts knapper kommunaler Kassen: „Jeder Investor gestaltet die Zukunft Kölns mit. […] Wir brauchen das Engagement von Investoren und Unternehmen, die als Nutzer neuer Gebäude die Stadt voran bringen“ (ebd.: 10). Die Rollen zentraler Akteure im Städtebau haben sich in der Spätmoderne damit auch in Köln verändert. An die Stelle des klassischen Bauherrn sind Entwicklungsgesellschaften, Fonds und Investoren getreten; auch für die Architektur existiert ein globaler Markt, auf dem sich diejenigen Büros durchsetzen, die internationalen Ansprüchen und Vergleichen gerecht werden. Städtebauliche Großprojekte zielen darauf ab, über die Stadtgrenzen hinaus langfristig für Aufmerksamkeit zu sorgen. Die kommunale Stadtentwicklungs- und Planungsbehörde wird dabei als „Hüterin der Baukultur“ betrachtet und soll eine profilierende und zugleich integrative Entwicklung der Stadt anstreben (ebd.). Der gesellschaftliche Wandel bedingt eine veränderte Nutzung der Stadt. Im Falle von Köln spiegeln Großprojekte auf innenstadtnahen Industriebrachen die ökonomische Ausrichtung der Stadt wider (ebd.). Neben MediaPark und Rheinauhafen stellt der Ausbau des Bahnhofs Messe/Deutz dabei das größte und wichtigste Projekt der Kölner Stadtentwicklung dar. Es soll Kölns Rolle als europäisches Verkehrskreuz auf der ICE-Strecke Köln – Frankfurt am Main stärken, auch durch die Anbindung der Flughäfen Köln, Düsseldorf und Frankfurt am Main. Der Bahnhof selbst wird primär durch die Transformation seines städtebaulichen Umfelds aufgewertet. An diesem Ort werden konzeptionell mehrere große Projekte miteinander verknüpft, um den Infrastrukturausbau mit der Entwicklung eines Tourismus-, Kongress-, Messe- und Kulturstandorts zu verbinden. Das rechtsrheinische Köln wird so „zum Wachstums- und Strukturfaktor [von] höchster Bedeutung für die Gesamtstadt“ (ebd.).

Aus der zeitlichen Abfolge der Großprojekte MediaPark, Rheinauhafen und ICE-Terminal Messe/Deutz lässt sich der strategische Ansatz der Kölner Stadtentwicklungsplanung ab Mitte der 1980er Jahre bis in die 2010er ableiten: „[…] Strukturpolitik erfordert auch die kontinuierliche Abfolge von herausragenden Projekten und Vorhaben in der Stadtentwicklung. Diese stabilisieren bzw. verbessern schrittweise die Lage einer Stadt im Wettbewerb der Städte untereinander“ (FRUHNER 2011: 24). Infolge der langen Laufzeiten ihrer Realisierung und nachhaltigen Wirkung für die Gesamtstadt bilden sie zentrale Raumprodukte in der betrachteten Periode von 1985 bis heute. Die folgenden Kapitel 8.1-8.3 zeichnen die Entstehungsgeschichte der drei Großprojekte MediaPark, Rheinauhafen und ICE-Terminal Messe/Deutz nach. Die mit diesen Projekten einhergehende urbane Transformation wird dabei als Resultat politischer Entscheidungen sowie struktureller sozioökonomischer und technologischer Veränderungen begriffen (vgl. THOMPSON 2017: 104 f.).

Dazu wurden Veröffentlichungen der Stadt Köln sowie Sekundärliteratur, welche die Entwicklung der Großprojekte auf Grundlage von Primärquellen und Expertenberichten zusammenfasst (z.B. GERSTUNG 2010, AIV 2011, SCHWEITZER 2007), ausgewertet. Ergänzt werden sie um Fachgespräche mit ehemals in der kommunalen Stadtplanung und Stadtentwicklung Tätigen (siehe Anhang A), die aus leitenden Positionen diese Projekte über viele Jahre betreut und begleitet haben. Das so erhobene Material wurde nach dem Prinzip der inhaltlich strukturierenden qualitativen Inhaltsanalyse (vgl. KUCKARTZ 2018: 97-121) ausgewertet. Die Fachgespräche dienen dabei auch einer kommunikativen Validierung, um die präzise Rekonstruktion der drei Großprojekte sowie ihre theoretische Aussagekraft als Fallbeispiele für diese Arbeit zu überprüfen (vgl. FLICK 2019). In Absprache mit den Interviewten wurden

einzelne Passagen aus den Gesprächen paraphrasiert und in die Arbeit übernommen (siehe Quellenangaben im Text[24]). Andere Teile des Materials sind als Hintergrundinformationen in die Analyse miteingeflossen. Auf diese Weise konnten neben einer Überprüfung der theoretischen Vorannahmen über die drei Fallbeispiele bereits erste Erkenntnisse über entscheidende Prozesse ihrer Produktion im soziohistorischen Kontext herausgearbeitet werden, die in Kapitel 9 zu einem Zwischenfazit zusammengefasst werden.

8.1 Der MediaPark

„Anfang der 1980er-Jahre begann die Kölner Stadtentwicklungspolitik allmählich mit gezielten Projekten gegen die Auswirkungen von Suburbanisierung und Strukturwandel anzukämpfen“ (GERSTUNG 2010: 156). Die Stadt Köln hatte sich bis in die 1980er Jahre primär als Industriestandort begriffen. Neben einem „Chemiegürtel“ bis Wesseling zählten Ford und Bayer sowie die KHD und der Maschinenbau zu den wichtigsten Steuerzahlenden der Stadt. Als diese ökonomische Basis mehr und mehr wegzubrechen begann, bedurfte es einer Neuorientierung. Große Hoffnungen der Stadtentwicklung lagen auf der Informationstechnologie und Mikroelektronik, doch es herrschte der Eindruck vor, Köln fehle der „Humus“ für die Ansiedlung entsprechender Unternehmen und Neugründungen. Also konzentrierte sich die Stadtentwicklungspolitik auf die Medienbranche als Anwender dieser Technologien und entwickelte Pläne für einen passenden Dienstleistungsstandort. Dazu wurden in der „Kölner Technologierunde“ mit Experten aus Wirtschaft, Medien, Wissenschaft, Politik und Verwaltung Leitkonzepte und –projekte formuliert (Interview WS, 92-129[25]).

Das Entwicklungskonzept der „Medienstadt Köln“ ist ein exemplarisches Resultat des Standortwettbewerbs in der Spätmoderne (vgl. 3.5.2). Um das Profil einer Stadt zu schärfen und ihr Image aufzubessern, greift Stadtpolitik dabei häufig auf vorhandene lokale Stärken zurück. Im Falle Kölns war dies die lange Tradition als Medienstandort (GERSTUNG 2010: 150). Die Wurzel der Projektidee „MediaPark“ liegt jedoch in den USA. Anfang der 1980er Jahre waren *Teleports* als innovative Infrastrukturprojekte für Telekommunikation dort und bald darauf auch in Japan verbreitet. Im Kölner Amt für Stadtentwicklungsplanung wurde zu der Zeit an einem „Kommunikationsentwicklungsplan“ als Baustein der strategischen Stadtentwicklung gearbeitet. Die Stadt hoffte in diesem Zusammenhang auf eine Unterstützung durch öffentliche Rundfunkanstalten wie den WDR, die eine Zusammenarbeit jedoch ablehnten, da sie durch die angestrebten Entwicklungen eine zu große Konkurrenz durch private Medien befürchteten (Interview KB: 3-18). Eine Kooperation der Stadt mit privaten Anbietern wie RTL wurde hingegen als notwendig erachtet, wenn Köln ein Medienstandort werden sollte, der mit Städten wie München konkurrieren könnte (Interview ALM: 152-154).

Amtsleiter Utz Ingo Küpper brachte aus einem längeren Aufenthalt in den USA die Idee eines *Teleports* für Köln mit, was von den Verantwortlichen zunächst als positives „Werbelabel“ für Köln aufgefasst wurde. Es wurde ein Konzept zur Infrastruktur für die Medienproduktion entwickelt, passend zur „Medienstadt“ als damaliges Hauptthema der Kölner Stadtentwicklung. Damit war das Projekt zunächst kein Produkt der Wirtschaftsförderung, sondern entstammte der Stadtentwicklungsplanung.

[24] Für eine Zuordnung der Verweiskürzel siehe Anhang A).

[25] Die Ziffern hinter den Interviews verweisen auf die Zeilen der paraphrasierten Abschnitte in den Transkripten. Da allen für diese Arbeit interviewten Personen das jeweils gewünschte Maß an Vertraulichkeit zugesichert wurde, kann nicht das gesamte empirische Material dieser Arbeit weitergegeben oder öffentlich zugänglich gemacht werden. Bei berechtigtem Interesse können anonymisierte Dokumente und Transkripte bei dem Verfasser dieser Dissertation jedoch eingesehen werden.

Um die „Medienstadt“ zu entwickeln, wurde die Notwendigkeit eines Standorts in der Kölner Innenstadt gesehen, der diese entsprechend repräsentieren sollte, also so etwas wie ein „Medienviertel“. Den Namen „MediaPark“ steuerte das Stadtmarketing bei, zusammen mit ersten Entwurfsskizzen zur Architektur, deren technoider Futurismus bei damaligen Architekten und Planern jedoch auf Ablehnung stieß (Interview KB: 18-37). Die Suche nach einem zentralen Standort, der auch baulich-räumlich die „Medienstadt“ abbildet, führte schließlich zur Gründung des MediaParks auf der innerstädtischen Brache des Güterbahnhofs Gereon (Interview ALM: 154-164).

1984 traten in der „Technologierunde Köln“ erstmals Akteure aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft zusammen, um unter Leitung von OB Burger gemeinsam Potenziale neuer Technologien für die Stadtentwicklung zu aktivieren. Damit die Stadt aus eigener Kraft den Weg aus der Krise finden könne, so damals der Beigeordnete für Stadtentwicklung Rüdiger Göb, reiche bloße Wirtschaftsförderung nicht mehr aus, es brauche eine „Kommunale Wirtschaftspolitik bei veränderten Rahmenbedingungen“ (GÖB 1987: 67). Im März 1985 beschloss der Rat ein Konzept zur Verbesserung von Wirtschaftsentwicklung und Arbeitsmarkt (GERSTUNG 2010: 156 f.), im Sommer folgten erste konkrete Vorschläge für einen „Medienpark“ mit Einrichtungen für Rundfunk, Film, Werbung, Presse, Freizeit und neue Technologien auf dem Gereongelände (KÜPPER & ESTERMANN 1990: 33). Der im Oktober 1985 von der Kölner SPD vorgelegte Antrag über die Erstellung eines Konzepts zum Ausbau der „Medienstadt Köln“ wurde am 21.11.85 beschlossen. Darin bildet der MediaPark als konkretes Großprojekt einen zentralen Baustein. Unter dem Titel „Köln – eine große Medien- und Kommunikationsstadt“ wurde das Konzept im März 1986 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Suche nach einem geeigneten Grundstück war mit der Hoffnung auf positive Impulse und Wettbewerbsvorteile für die Gesamtstadt verbunden. Im Mai beauftragte der Rat die Verwaltung konkret damit, die Realisierung des MediaParks auf dem Grundstück des Güterbahnhofs Gereon voranzutreiben (KÜPPER & ESTERMANN 1990: 34; GERSTUNG 2010: 157, 166 ff.; Abbildung 14).

Abbildung 14: Konversionsfläche Güterbahnhof Gereon, 1988 (KÜPPER 2007: 229)

Der Güterbahnhof war im Zuge von Rationalisierungsmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn zu Beginn der 1980er Jahre geschlossen worden (GERSTUNG 2010: 173). 1984 verlegte die Bundesbahn ihren Stückgutbahnhof an den Containerbahnhof Köln-Eifeltor und bot der Stadt das 20 Hektar große Gereongelände zum Kauf an. Noch vor Veröffentlichung eines Nutzungskonzepts erwarb der damalige

Oberstadtdirektor Kurt Rossa im Februar 1986 das Grundstück für eine Summe von 33,04 Mio. DM auf der Grundlage eines kurzfristig erarbeiteten Entwurfs. Darin war bereits vorgesehen, maximal die Hälfte der Fläche zu bebauen und den Rest als Park zu gestalten, denn Stadtgrün und „frische Luft" zählten damals zu den größten Defiziten der Innenstadt. Angesichts der immensen Projektkosten war dies „eine Ungeheuerlichkeit" (Interview KB: 167). Also musste die Nutzung des geplanten Bauvolumens sich so rentieren, dass der Kauf kein Verlustgeschäft für die Stadt würde. Der Eigentümerwechsel musste abschließend vom Bundeskabinett beschlossen und von Bundeskanzler Kohl unterzeichnet werden, so dass der Grundstücksvertrag erst im September 1987 zustande kam (Interview KB: 155-176; KÜPPER & ESTERMANN 1990: 25 f., 34 f.).

1986 war im Amt für Stadtentwicklungsplanung die 12-köpfige Arbeitsgruppe „MediaPark" aus Ökonomen, Stadtplanern und Verwaltungsfachleuten eingerichtet worden, die unter der Leitung von Dr. Küpper das Projekt vorantrieb und Anlaufstelle für interessierte Investoren war. Es wurden vier externe Gutachten in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse in das stetig weiterentwickelte Nutzungskonzept des MediaParks einflossen (GERSTUNG 2010: 174). Das Konzept bestand aus 14 Einzelprojekten auf ca. 140.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) und beschrieb die funktionale Vernetzung und räumliche Aufteilung der geplanten Nutzungen „Telematik" (35.000 m²), Medien (30.000 m²), Bildung und Forschung (20.000 m²) sowie Kunst und Kultur (15.000 m²). Zusätzlich waren 25.000 m² für Wohnen sowie Flächen für soziale Infrastruktur, Einzelhandel und große Grünareale vorgesehen, um ein funktionierendes Quartier zu ermöglichen. Das Konzept folgte dem neuen Leitbild der Nutzungsmischung, sollte ein monofunktionales Gewerbeviertel verhindern und offene Bedarfe umliegender Stadtteile abdecken. In dieser Form trug es maßgeblich zur Schärfung der Projektplanung bei. Der Kauf des Bahngeländes sowie das Konzept seiner Umnutzung wurden am 11.12.86 per Ratsbeschluss bestätigt. Folgebeschlüsse zur Änderung des Flächennutzungsplans und Aufstellung eines Bebauungsplans legten im März 1987 die Grundlage für einen internationalen städtebaulichen Ideenwettbewerb, den die Stadtverwaltung zum 30.03.87 ausschrieb (STADT KÖLN 1987: 15ff.; KÜPPER & ESTERMANN 1990: 23 f., 35; GERSTUNG 2010: 178 ff.).

Es folgten ein Kolloquium zum Wettbewerb und ein Symposium über „Städtebau und neue Technologien". Im August waren 103 Wettbewerbsbeiträge eingegangen, aus denen das Preisgericht sechs Beiträge prämierte, die im Januar 1988 in einem offenen Verfahren überarbeitet wurden. Nach einem zweiten Kolloquium der Interessengruppen empfahl die Verwaltung den Wettbewerbsbeitrag des Architekten Eberhard Zeidler in leicht veränderter Form. Der Rat der Stadt Köln folgte dieser Empfehlung und beschloss am 28.04.88 Zeidlers Entwurf als städtebauliche Grundlage des MediaParks. Eine Bürgerbeteiligung ohne größeren Einfluss erfolgte im Juli. Anfang November 1987 hatte der Rat zudem der Gründung der „MediaPark Entwicklungsgesellschaft mbH" (MPK) in *Public-Private-Partnership* zugestimmt. Gesellschafter waren die Stadt Köln und das Land NRW mit zusammen 50,1 %, der Investor Bernd Schaefers wurde mit 25,05 % beteiligt und die restlichen Anteile treuhänderisch verwaltet. Das von der Stadt erworbene Grundstück wurde in 13 Baublöcke parzelliert und weiter vermarktet (STADT KÖLN 1988: 5 f., KÜPPER & ESTERMANN 1990: 35 f.; VOLLMER 2000: 117 f.).

Die Parzellen wurden an private Investoren verkauft, da sich die Stadtverwaltung nicht in der Lage sah, den Standort selbst zu entwickeln. Akquisitorische Gutachten sollten dafür sorgen, dass die Ziele der Stadtentwicklungspolitik Eingang fanden in die Standortentwicklung, welche letztlich von privaten Developern umgesetzt wurde. Zugleich fungierten die Gutachten in der Fachöffentlichkeit als Projektpromotoren. Im Rahmen der Gutachtenerstellung wurden Unternehmen, Institutionen und Einzelpersonen aus der Medienbranche befragt, in welcher Form sie sich am MediaPark beteiligen würden,

wenn die Stadt ihnen passende Investitionsmöglichkeiten gäbe. Dies war ein völlig neuer Ansatz, um private Investments zu initiieren und Kooperationen zwischen Verwaltung und Wirtschaft zu bilden (Interview KB, 116-136; STADT KÖLN 1987: 2). Diese Gutachten machen deutlich, dass Planungssicherheit ein entscheidendes Kriterium für das städtebauliche Konzept des MediaParks war, um die einzelnen Baublöcke über private Ausschreibungen zu finanzieren (GERSTUNG 2010: 184).

Das konnte nach Ansicht der Sachpreisrichter des städtebaulichen Ideenwettbewerbs weder durch eine „leichte Hochschularchitektur" erreicht werden noch durch eine ganzheitliche „Maschine", die nur in einem Stück gebaut und verkauft werden konnte. Erwünscht waren kleinteilige Strukturen, die als typisch für die Kölner Stadtlandschaft und als besser vermarktbar galten. Zudem traute die Verwaltung Zeidler am ehesten zu, als zuständiger Architekt die Investoren von seinem Konzept zu überzeugen. Der Architekturwettbewerb sollte als Vehikel zum Verkauf des Gesamtprojekts dienen, was den Vorstellungen des anwesenden Fachpreisgremiums völlig widersprach. Damit waren die Jurymitglieder aus Verwaltung und Politik gänzlich anderer Ansicht als die von den Hochschulen. Die Fachpreisrichter*innen entschieden sich geschlossen für eine Empfehlung des Entwurfs von Rolf Schuster, dem die Verwaltung jedoch nicht folgte. Stattdessen wurde der Entwurf von Zeidler ein weiteres Mal überarbeitet und dann dem Rat vorgelegt, der diesen auch beschloss (Interview KB, 636-670).

KÜPPER & VOLLMER (1988) erklärten noch im selben Jahr in einem Artikel der Fachzeitschrift „Bauwelt", dass „der Entwurf Zeidler die Forderungen nach Funktionsfähigkeit […] am besten erfüllte" (ebd.: 1549). Im Vorschlag der Verwaltung an den Rat heißt es: „Der Entwurf sieht bereits in der ersten Baustufe den Bau des Platzes und der Randbebauung des Platzes vor, so daß [*sic*] frühzeitig der Gesamteindruck entsteht und ein funktionierender MediaPark existieren kann" (STADT KÖLN 1988: 109). Diese Praxis sollte eine schrittweise Umsetzung des Gesamtkonzepts ermöglichen und den Interessen möglicher Nutzer*innen und Investoren entgegenkommen, die sich für Zeidlers Entwurf ausgesprochen hatten. So steht es auch in der Ratsentscheidung: „Am Ende steht ein Entwurf, der insbesondere von zukünftigen Nutzern des MediaParks favorisiert wurde" (ebd.: 118). Das Votum der Verwaltung „orientierte sich also in erster Linie an den Bedürfnissen der Wirtschaft und des Marktes" (GERSTUNG 2010: 184).

Im Oktober 1988 fand auf Küppers Bemühen hin die Jahrestagung der *World Teleport Association* mit über 400 Teilnehmenden überwiegend aus den USA und Japan in Köln statt. Die Veranstaltung gilt als Meilenstein in der Entwicklung des MediaParks, da sie die Kölner SPD und CDU sowie die Industrie- und Handelskammer (IHK) von der Bedeutung des Großprojekts überzeugte und so deren Unterstützung sicherte (Interview KB: 77-86). Der hohe Stellenwert des Projekts für die Kölner Stadtentwicklung ist einerseits auf eine Faszination für technoide Entwicklungen und andererseits auf die kommunale Arbeitsmarkt- und Finanzkrise zurückzuführen (ebd.: 55-61). Mit dem MediaPark sollte die Stadt attraktiv für die Ansiedlung neuer Industrien werden. Standortvorteile in Form traditioneller Medienunternehmen lagen bereits vor, nun sollte auch auf Marktveränderungen in Richtung privater Entwicklungen reagiert werden. Mit Kultur- und Bildungseinrichtungen wie LEONARDO und KOMED sollten zudem Gemeinbedarfe berücksichtigt und Arbeitsplätze geschaffen werden (ebd.: 137-155 & 178-182). Innerhalb der Verwaltung wurden Personal und Mittel ämterübergreifend auf ein Thema fokussiert, bis hin zum Aufbau einer städtischen Entwicklungsgesellschaft, die ein Mischkonzept aus Privatwirtschaft und Gemeinwohlorientierung kombiniert mit Wohnen umsetzten sollte. Auf diese Weise sollte ein ganzheitliches „Stück Stadt" gebaut werden (ebd.: 306-323).

Die *PPP* bildet dabei das zentrale innovative Instrument. Die Kooperation der öffentlichen und privaten Ressourcengeber erzeugte eine Konstellation, von der beide Seiten profitieren sollten. Die

Finanzierung eines Großprojekts mit Mitteln von Land und Kommune wurde um private Eigenkapitalbeteiligungen ergänzt. Dabei sollte das Risiko einer einseitigen kommunalen Kostenlast bei privater Gewinnabschöpfung minimiert werden, indem 50,1 % der Anteile in öffentlicher Hand blieben. Die zwei Geschäftsführer der MPK wurden von ihren öffentlichen und privaten Gesellschaftern gestellt: Utz Ingo Küpper sorgte dafür, dass die von der Stadt erwünschten Pläne berücksichtigt wurden, der Medienunternehmer Bernd Schaefers setzte auf privater Seite seine Erfahrung für die Akquise weiterer Investoren ein. Unternehmerische Perspektive und Überzeugungskraft waren gefragt, da die Preise für Parzellen auf dem MediaPark-Gelände etwa fünfmal so hoch waren wie übliche Kölner Bodenpreise. Entsprechend zog sich der Grundstücksverkauf lange hin (ebd.: 195-236).

Der ausbleibende Baufortschritt brachte das Großprojekt 1989 erstmals an die Grenze des Scheiterns. Die Überzeugung der Ratsmitglieder war geschwunden und das gesamte Areal stand kurz vor dem Wiederverkauf. Inzwischen war Rossa als Oberstadtdirektor abgelöst worden und ein Angebot der Philipp Holzmann AG in etwa doppelter Höhe des Kaufpreises erschien der Stadt als attraktive Möglichkeit, ein kompliziertes Projekt gewinnbringend abzustoßen. Dezernent Lothar Ruschmeier, der bald darauf Rossas Nachfolger wurde, führte bereits Verhandlungen mit der Baufirma. Der Verkauf wurde letztlich nur knapp durch eine Mehrzahl der MPK-Gesellschafter verhindert. Dieser Vorfall zeigt, dass es in *PPP*-Entwicklungen einer großen Kontinuität und Stärke in den Entscheidungen der öffentlichen Hand bedarf, die für das Projekt einstehen muss (ebd.: 574-625; vgl. DZIOMBA 2009: 212).

Nach Abschluss weiterer Genehmigungsverfahren erfolgte am 30.03.90 der erste Spatenstich, binnen drei Jahren sollte der Bau abgeschlossen sein. Um die städtebauliche Qualität der einzelnen Blöcke abzusichern, die dem Gesamtentwurf entsprachen, verpflichtete die MPK die Investoren über die Kaufverträge, für alle Objekte gesonderte Architekturwettbewerbe auszuloben. 1991 eröffnete als erstes Gebäude im MediaPark der „Cinedom“, ein Multiplex-Kino, das Zeidler selbst entworfen hatte. Bis 1992 wurden der zentrale Platz mit dem See sowie die Untertunnelung mit Tiefgarage angelegt. Im selben Jahr nahm das Umspannwerk der GEW Köln AG seinen Betrieb auf. Es bildet den Kopf der „Wohnschlange“, die Ende 1993 bezugsfertig wurde. 1994 wurde mit dem AGFA-Haus ein weiteres Gebäude am zentralen Platz eingeweiht, in das neben dem namensgebenden Großmieter der WDR-Radiosender „1LIVE“ einzog. Die bauliche Umsetzung der spektakulären Entwürfe erforderte teilweise Änderungen im Bebauungsplan, führte zu hohen Baukosten für die Investoren und in der Folge zu Interessenskonflikten und Neuplanungen, z.B. bei Block 3, dem Gebäude der Victoria-Versicherung (VOLLMER 2000: 118 f.; GERSTUNG 2010: 186 f.). Die Tatsache, dass die Stadt aus ihren Grundstücksverkäufen über 25 Mio. DM für gemeinnützige „Sondernutzungen“ einplante, führte ebenfalls zu Konflikten, so etwa zwischen der Stadt und dem Investor für das AGFA-Haus, der das Projekt beinahe scheitern ließ, was nur durch politische Intervention des damaligen OB Burger verhindert werden konnte (Interview KB: 324-347). Auch für das Gebäudeensemble mit dem 148 Meter hohen „KölnTurm“ (Block 1) entschieden sich Stadt und Investor letztlich für einen Entwurf des französischen Stararchitekten Jean Nouvel und nicht für den Siegerentwurf Zeidlers (GERSTUNG 2010: 187; Abbildung 15).

Dessen schlanke und elegante Architektur galt als unwirtschaftlich und stand einer Kreditvergabe der Banken an die zuständigen Investoren im Weg. So wurde in diesem Fall aus finanziellen Gründen noch stärker auf Standardisierung und Masse denn auf ikonische Architektur gesetzt. Bis heute wird der MediaPark in seiner städtebaulichen Figur ein Stück weit als Fremdkörper eingeschätzt, da er sich in das eher unruhige Kölner Stadtbild nur schwerlich einfügt. Insofern besteht ein Widerspruch zwischen dem Ziel, die ursprüngliche Vision eines zukunftsweisenden urbanen Raumes auch in die

städtebauliche Gestalt miteinfließen zu lassen, und der Vermeidung eines „Inseleffekts“ (vgl. 4.2) (Interview KB: 686-712).

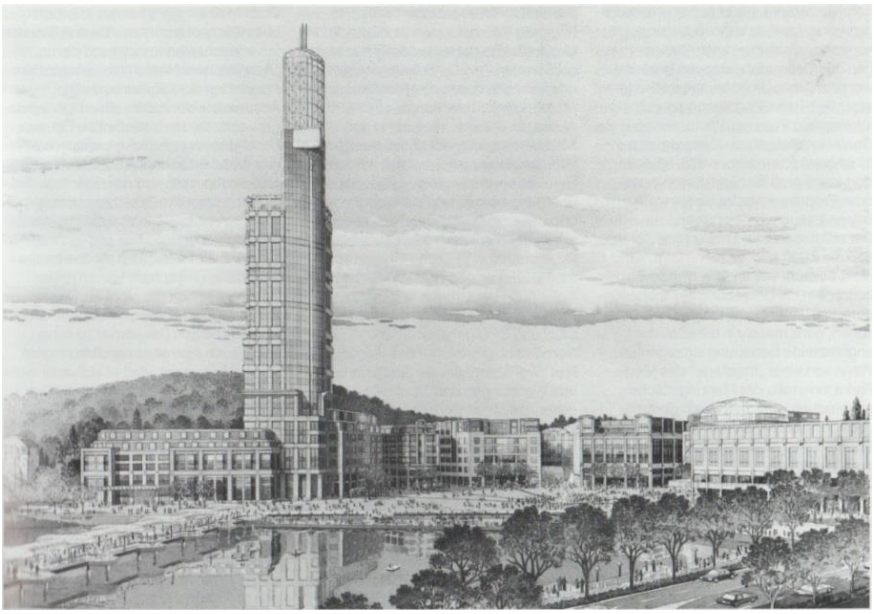


Abbildung 15: Entwurf für den MediaPark von Zeidler (KÜPPER & ESTERMANN 1990: 37)

Der ursprünglich veranschlagte Zeitrahmen für die Realisierung des MediaParks wurde deutlich überschritten. Auf einen raschen Projektstart folgte ausgelöst durch die Wiedervereinigung eine rund zehnjährige Stagnation notwendiger Investitionen im Zuge einer allgemeinen Konjunkturflaute. Die Immobilienpreise sanken, Geldgeber zogen sich zurück und Investoren verspekulierten sich im ostdeutschen Immobilienboom. Zur Jahreswende 1994/1995 wurde der Bau von Block 1 unterbrochen, da der zuständige Investor Hillebrand die Finanzierung einstellte und ein neuer Käufer für das Grundstück gefunden werden musste. Die Stadt Köln musste zudem die Anteile von Bernd Schaefers übernehmen. Der MediaPark drohte vom Vorzeigeprojekt zur Investitionsruine zu verkommen. Daraus erwuchs ein erheblicher Imageschaden und es entstand der allgemeine Eindruck, der MediaPark „laufe nicht“. Verstärkt wurde dies noch durch einen kommunalpolitischen Wechsel, in dem die regierende SPD in Folge diverser Skandale – darunter eine größere Spendenaffäre – von der CDU abgelöst wurde, welche der Standortförderung des SPD-assoziierten Projekts weniger Aufmerksamkeit und Ressourcen widmete. Auch andere Großprojekte der Stadtentwicklung, insbesondere der Rheinauhafen und die Entwicklungen im Rechtsrheinischen sorgten dafür, dass der MediaPark Mitte der 1990er Jahre nicht mehr die oberste Priorität der Kommunalpolitik besaß. Erst um die Jahrtausendwende gingen im Zuge eines konjunkturellen Aufschwungs der IuK-Ökonomie auch die Arbeiten im MediaPark wieder voran (Interview KB, 466-479; VOLLMER 2000: 119; GERSTUNG 2010: 187). So konnten in den Jahren 1999 und 2000 weitere Objekte realisiert werden, darunter das stadteigene KOMED-Haus und das Gebäude der Victoria-Versicherung. Im Jahr 2001 wurde mit dem „KölnTurm“ das Wahrzeichen des MediaParks und bis heute höchste Bürogebäude Kölns fertig gestellt. Als letzter Baustein eröffnete 2004 das „Forum im MediaPark“ und brachte das Projekt mit einem Jahrzehnt Verzögerung zur Vollendung (GERSTUNG 2010: 187, Abbildung 16).

Abbildung 16: Der MediaPark kurz vor seiner Vollendung im Juli 2003 (MEUSER 2003a: 64)

Mit dem MediaPark ist Köln in eine neue Phase der Stadtentwicklung durch Großprojekte eingetreten. Das städtebauliche Großprojekt hat der Positionierung Kölns im Wettbewerb der Städte und Regionen zu einem starken Schub verholfen. Mit Bezug auf die „Medienstadt" war es eindeutig wettbewerbsorientiert und wurde von konkurrierenden Städten wie München und Hamburg, aber auch auf Landesebene entsprechend wahrgenommen. Die Grundidee einer integrierten Stadtentwicklung in *PPP* aus Wohnen, Arbeiten, Freizeitgrün und Infrastruktur in einem konkreten Projekt gilt in seiner Form als originär. Das Konzept zog Folgeprojekte wie den Medienhafen in Düsseldorf nach sich, der aus einem landespolitischen Kompromiss heraus öffentlich mitfinanziert wurde. In diesem Zusammenhang gilt jedoch, dass städtebauliche Großprojekte nicht „kopiert" werden können, sondern stets auf die jeweiligen Lokalspezifika angepasst sein müssen, um erfolgreich zu sein (Interview KB: 244-255; 354-367; 539-554).

Durch das Großprojekt MediaPark wurde die Repräsentation der „Medienstadt" baulich in der Stadt manifestiert und an einem Ort sichtbar gemacht. Auf diese Weise wurde wirtschaftliches Potenzial adressiert, dessen Entfaltung in Köln auch zu einem Imagewandel der Gesamtstadt geführt hat (Interview KB: 257-267). Zentrale geplante Nutzungen konnten jedoch am Standort nicht realisiert werden, so etwa die neue Zentrale von Sony Europe. Das Unternehmen war bis 1990 bereits in Köln ansässig gewesen, nach der Wiedervereinigung Deutschlands eröffnete die Europazentrale jedoch am Potsdamer Platz in Berlin. Bis 1992 existierten auch Pläne für Niederlassungen von Siemens und Philips im MediaPark; diese zogen jedoch ebenfalls in die neuen Bundesländer. Diese Entwicklungen sind weniger auf den Wettbewerb der Städte und Regionen zurückzuführen. Vielmehr handelt es sich um unternehmerische Entscheidungen im herkömmlichen Sinne, die noch von der Bundesregierung bestärkt wurden, um den Osten Deutschlands nach der Wiedervereinigung zu stärken (ebd.: 369-429).

Der MediaPark traf bei der Stadtbevölkerung anfangs auf Widerstand aus der direkten Nachbarschaft. Die oftmals vernachlässigten Altbauten in der lärm- und emissionsbelasteten Umgebung des Güterbahnhofs Gereon wurden von eher einkommensschwächeren Bevölkerungsschichten bewohnt, die sich durch das neue Großprojekt von Verdrängung bedroht fühlten. Diese Situation stellte eine zusätzliche Herausforderung für die Stadtentwicklung dar, die parallel für die Rahmenplanung von Wohnquartieren wie dem Agnesviertel zuständig war. In einem dreijährigen Gutachterprozess wurden

Ausstrahlungseffekte des MediaParks auf benachbarte Quartiere erfasst, um etwaige Verdrängungsprozesse aufzufangen und das Umfeld durch sogenannte Stadterneuerungsgebiete zu stabilisieren. Zudem sollten Anwohnende von neuen Freizeitangeboten wie den Parkanlagen und Kinos profitieren (ebd.: 481-504). Auch für den zentralen Platz gab es ursprünglich den Anspruch, ein Ort für internationale Kunst und Kultur zu werden, dieser wurde aber von der Kommunalpolitik nicht konsequent genug verfolgt, so dass eine adäquate Nutzung bis heute vermisst wird (ebd.: 558-568).

Das Projekt MediaPark wird aus professioneller Sicht meist als Teilerfolg eingeschätzt. So ist es gelungen, einen städtebaulich hochwertigen und bis heute ökonomisch funktionierenden Standort in der Innenstadt zu entwickeln, mit hochwertiger Infrastruktur auch für die ansässige Bevölkerung. Doch hat sich die Erwartung, kreative Medienindustrien in der Innenstadt anzusiedeln, als Trugbild herausgestellt, da diese Branchen viel stärker kosten- als lageorientiert sind. Zudem entsprachen die durchgeplanten Hightech-Studios im MediaPark nicht den räumlichen Vorlieben kreativer Milieus, anders als die einfache Rauheit der Fabrikhallen, die sie unter anderem im Rechtsrheinischen vorfanden. Im Gegenzug konnte sich der MediaPark als Standort für innovative Unternehmen aus den Bereichen Medizin und IT etablieren und für Start-Ups und Büros gehobener Dienstleister öffnen (ebd.: 432-466 & 505-517; Interview ALM, 197-207). Aus dem Projekt MediaPark konnte die Stadt Köln lernen, dass eine starke Unterstützung seitens der kommunalen Verwaltung essenziell für Großprojekte ist. Davon konnte auch der Rheinauhafen als ein Anschlussprojekt profitieren, das bewusst weniger monothematisch ausgerichtet wurde (Interview KB, 718-745).

8.2 Der Rheinauhafen

Parallel zum Bau des MediaParks wurde auf der Fläche des obsolet gewordenen Rheinauhafens ein weiteres städtebauliches Großprojekt entwickelt, das jedoch weniger auf einen neuen Wirtschaftsstandort als auf die Entwicklung eines neuen Quartiers abzielte. Die innerstädtische Lage des Hafens war stets eine Barriere zwischen Stadt und Rheinstrom. Mit der Stilllegung des innerstädtischen Hafens bestand erstmals die Chance eines allgemeinen Zugangs zum Fluss. Als Verbindungsstück für das Severinsviertel und Zugang zum Rheinufer bot es eine wertvolle Fläche für die Kölner Stadtentwicklung, um „den Fluss in die Stadt [zu bringen]“ (Interview ALM: 286-300 & 323-325 & 356-366). Als ältester Umschlaghafen Kölns wurde der Rheinauhafen 1898 im Zuge der Industrialisierung eröffnet (Abbildung 17). Mitte des 20. Jahrhunderts entstanden mit den neuen Industriestandorten Niehl, Godorf und Leverkusen neue Großhäfen, wodurch die Binnenhäfen in Deutz, Mülheim und auch der Rheinauhafen zunehmend an Bedeutung verloren (KRINGS 1990: 25; CORNETH 2011: 18). Der Bau der Severinsbrücke 1956-59 stellte zudem einen gravierenden Eingriff in das Gesamtgefüge des Rheinauhafens dar, er gilt als„architektonisches Dokument für eine veränderte historische Situation […]: Der Rheinauhafen war kein Gelände mehr zum ‚Auspacken‘, sondern vielmehr zum ‚Einpacken‘“ (STADT KÖLN 1992: 14).

Zentral für die weitere Entwicklung des Hafens war das 1988 beschlossene bipolare Hafenkonzept mit Niehl im Norden und Godorf im Süden des 1975 erweiterten Stadtraumes. Die Mietverträge für den Nordbereich des Rheinauhafens liefen bis 1992 aus, der Südbereich wurde bis 2002 freigestellt (KRINGS 1990: 34; CORNETH 2011: 18; FRUHNER 2011: 29). Zu dieser Zeit rückten in vielen deutschen Großstädten wie Düsseldorf, Mainz und Frankfurt aufgegebene Binnenhäfen in den Fokus der Stadtentwicklung. Zwischen Rheinuferstraße und der ebenfalls vielbefahrenen „Wasserstraße“ des Rheins gelegen, war der Kölner Rheinauhafen als lärmbelastete, lange aber schmale Entwicklungsfläche eine Herausforderung, da eine Mischnutzung mit Wohnen angestrebt wurde (Interview ALM: 302-323).

Abbildung 17: Blick auf den Rheinauhafen nach Süden, 1898 (vgl. KRINGS 1990: 29)
Foto: © Rheinisches Bildarchiv Köln, rba_mf160234
(https://www.kulturelles-erbe-koeln.de/documents/obj/05213104)

Der Ratsbeschluss vom 13.07.1976 hatte noch eine „Freizeit- und Erholungsanlage“ vorgesehen (KRINGS 1990: 34). Entsprechend war das Areal als Grünfläche mit freizeitbezogener Infrastruktur und Verbindung zum Rhein für die angrenzende Südstadt ausgewiesen (DÖREN 2000: 124). An diesem Ort sollte „[u]nter Wahrung der denkmalwerten Substanz […] eine urbane Zone […] geschaffen werden“ (KRINGS 1990: 25 f.), eine neue „City am Strom“ (STADT KÖLN 1992: 4), die Grün- und Freizeitflächen verträglich mit Wohnen, Gewerbe und Kultur vereinen sollte. Die Denkmalpflege hatte als Teil der Planung bereits in den 1970er Jahren ein Verzeichnis von 15 Einzelbauten und Kleindenkmalen im Rheinauhafen erarbeitet. 1986 ging das Gelände des Rheinauhafens aus dem Besitz der Stadt Köln an die Häfen Köln GmbH über (KRINGS 1990: 34 f.), die 1992 wiederum aufging in der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), einem Tochterunternehmen der Stadtwerke Köln (SWK). Im Entwicklungskonzept der STADT KÖLN (1989) waren für den Bereich des Rheinauhafens bewusst keine Festlegungen getroffen worden. Die neue Planungsaufgabe umfasste nun eine Umnutzung des denkmalwerten Bestandes, ergänzt um maßstabsgerechte Neubauten für freifinanziertes und sozialgebundenes Wohnen, Gewerbe und Kultur sowie Anforderungen an ökologisches Bauen und eine standortgerechte Gestaltung der Ufer- und Grünflächen. Ziel der Planung war ein mischgenutztes Quartier mit umweltverträglichem Anspruch „als Bindeglied zwischen Strom und steinerner Stadt“ (STADT KÖLN 1992: 17). Die Funktionsmischung sollte eine möglichst große Bandbreite potenzieller Nutzer*innen ansprechen und sich horizontal und vertikal über das gesamte Projektgebiet erstrecken, z.B. durch Gastronomie und Einzelhandel im Erdgeschoss mit darüber liegenden Büros. Über großflächig verteilte „Zielpunkte“ sollten Besucher*innen sich das Areal in seiner gesamten Länge erschließen (DÖREN 2000: 129).

Ähnlich wie beim Großprojekt MediaPark entschied die HGK gemeinsam mit Politik und Verwaltung einen – diesmal nationalen – städtebaulichen Ideenwettbewerb auszuloben, um auf Grundlage der eingereichten Konzepte zu einem Bebauungsplan für das Areal zu gelangen. Die zuvor festgelegten Entwicklungsziele wurden auf rund 30 Hektar Wettbewerbsgebiet projiziert, das neben den 21 Hektar des Hafenareals weitere 9 Hektar Rheinufer umfasste. Dazu mussten denkmalwerte Gebäude mit einer BGF von 56.500 m² einer neuen Funktion zugeführt werden; ausgenommen der Bayenturm und das Hafenzollamt, deren Nutzung vorab festgelegt wurde. Die historische Bausubstanz sollte um Neubauten mit einer BGF von 66.700 m² ergänzt werden, für Kunst und Kultur waren maximal 38.000 m² vorgesehen (STADT KÖLN 1992: 17 f.; FRUHNER 2011: 30).

1991 wurde der Wettbewerb zur Umgestaltung des Rheinauhafens ausgeschrieben. Seine Ansprüche und Ziele beinhalteten neben der Integration historischer Elemente auch die Anschlussfähigkeit an eine zeitgemäße moderne Architektur, die bis dato im stark von den 1950er und 60er Jahren geprägten Kölner Stadtbild noch wenig vertreten war. Anders als etwa im Düsseldorfer Medienhafen sollte dabei weniger auf spektakuläre Solitäre à la Gehry gesetzt werden, sondern eher auf städtebaulich integrierende Gebäude, z.B. große und schwere „lagernde" Typologien, um den Hafencharakter zu unterstreichen und die Sichtbeziehungen auf den Dom nicht zu beeinträchtigen (Interview ALM: 325-336 & 367-399). Es wurden 112 Entwürfe eingereicht, von denen 13 in die engere Auswahl kamen. In der Preisgerichtssitzung Anfang April 1992 wurden schließlich sechs davon in drei Preisgruppen prämiert. In der ersten Preisgruppe überzeugten der Entwurf von Hadi Teherani aus Hamburg mit der „städtebauliche[n] Qualität" und „Signifikanz" der „drei Brückenhäuser" (STADT KÖLN 1992: 22) sowie das „durable[ ], tragfähige[ ]" Entwicklungskonzept von Alfons Linster aus Trier mit seiner Nutzungsverteilung und flexiblen Bautypologie (ebd.: 24 f.).

Es folgten zahlreiche Debatten und Workshops zur Machbarkeit und Umsetzung der Konzepte (FRUHNER 2011: 30; CORNETH 2011: 18). Anfang der 1990er Jahre erhielten zunehmend betriebswirtschaftliche Logiken Einzug in die Kölner Verwaltung, welche permanent die Notwendigkeit kommunaler Posten überprüften. In einem neuen „*make-or-buy*-Modell" wurden immer mehr Aufgaben an Externe ausgelagert, die Verwaltung auf ein notwendiges Minimum begrenzt und betroffene Stellen nicht neu besetzt, so dass Zuständigkeiten und Verantwortung lokaler öffentlicher Akteure immer mehr beschnitten wurden. Dabei handelt es sich um ein übergeordnetes strukturelles Phänomen in Politik und Verwaltung, das auch durch die Haushaltssituationen der Kommunen verursacht wurde, wie z.B. Haushaltssicherungskonzepte (Interview ALM: 642-667).

Die Neugestaltung der Industriebrache Rheinauhafen wurde schließlich als städtebauliches Großprojekt in einem neuen „Kölner Konzept" realisiert, das „so bis zu diesem Zeitpunkt noch nie umgesetzt worden [war]" (CORNETH 2011: 20). Die zentralen Akteure im Planungsprozess bildeten einen Komplex aus kommunalen und privaten Strukturen, wobei das Projekt zunächst in öffentlicher Hand blieb. Beteiligt waren alle Dezernent*innen und Amtsleiter*innen der Stadt Köln sowie die Grundstückseigentümerin HGK und die SWK als übergeordneter städtischer Konzern. Die kommunale Entwicklungsgesellschaft „modernes köln", zu gleichen Anteilen in städtischer und privater Hand, fungierte als Beraterin der vorläufigen Bauherrin HGK und trat als Gesamtprojektmanagerin auf, vertreten durch die Stadtentwicklungsgesellschaft „moderne stadt" (ebd.; VON LOM 2011: 74 f.).

Die Projektentwicklung des Rheinauhafens erfolgte damit in der Praxis ab 1998 durch die „moderne stadt", deren Gesellschafter zu jeweils 50 % die Privatbank Sal. Oppenheim (ab 2009 Tochter der Deutschen Bank) sowie die SKB Kapitalbeteiligungsgesellschaft KölnBonn der Sparkasse waren. Erst im März 2011 wurde die „moderne stadt" durch den Kauf dieser privaten Gesellschafteranteile durch

die Stadtwerke Köln eine hundertprozentige Stadtentwicklungsgesellschaft der Stadt Köln (STADT KÖLN 2011: 14). Als städtische Gesellschaft betreute die „moderne stadt“ die Ausschreibungen und Bauprozesse im Rheinauhafen, während die städtischen Ämter mit planungsrechtlichen Instrumenten die Wettbewerbe, Vergabeverfahren und Gestaltung der öffentlichen Räume in einem „iterativen Prozess“ begleiteten (Interview ALM: 463-468). Kommunalpolitiker*innen saßen als demokratisch legitimierte Akteure in den Gremien des Aufsichtsrates der „moderne stadt“ und fassten im Rat die entsprechenden Beschlüsse. Zusätzlich sollte ein Gremium aus Politik, Verwaltung und externen Fachleuten „Alleingänge“ der „moderne stadt“ verhindern. So wurden die Entwicklungsprozesse in Architektur und Städtebau öffentlich kontrolliert, ausgehandelt und legitimiert, wobei auch Interessenskonflikte überwunden wurden (ebd.: 624-639).

In insgesamt 80 Sitzungen konkretisierte diese Koalition die Siegerentwürfe des Wettbewerbs ab 1992 zu einem Bebauungsplan. Dieser wurde im Zuge der Kommunalwahl 1994 sowie in den nachfolgenden Jahren jedoch von politischer Seite durch Ratsmitglieder immer wieder hinterfragt, da die Ergebnisse aus dem Wettbewerb nicht dem ursprünglichen Ziel der Stadtentwicklungspolitik entsprachen, den Rheinauhafen in ein grünes Naherholungsgebiet umzuwandeln. Erst 1998 beschloss der Stadtentwicklungsausschuss den Plan im Rat und entschied, die BGF für das Gesamtprojekt von ursprünglich 127.000 m² auf rund 240.000 m² zu erhöhen. Nur so erschien es den Verantwortlichen letztendlich möglich, das anspruchsvolle Großprojekt profitabel zu realisieren. 1999 fand ein zweiter Wettbewerb statt, aus dem weitere Aufträge für die Freiraumgestaltung und den Bereich Holzwerft sowie eine Überarbeitung des Teherani & Linster-Entwurfs hervorgingen. Die „Kranhäuser“, wie sie fortan genannt wurden, erhielten politische Unterstützung, als im selben Jahr der Vorsitzenden des Stadtentwicklungsausschusses Johannes Blum zum Oberbürgermeister gewählt wurde. Der Ausschuss beauftragte am 13.04.2000 die Verwaltung mit der Erstellung eines Bebauungsplanes, der ein Jahr später offengelegt wurde. Darin wird das gesamte Planungsgebiet als Kerngebiet ausgewiesen und die Kranhäuser aus dem Entwurf von Teherani und Linster für die Bebauung der Halbinsel festgelegt. Als dieser Beschluss im August 2002 schließlich rechtskräftig wurde, waren seit dem städtebaulichen Ideenwettbewerb über 10 Jahre vergangen. Es wurden 30 Baufelder ausgewiesen und an private Investoren veräußert, während die Flächen ohne Hochbauten im Besitz der HGK blieben, die zunächst die Erschließung des Gesamtgeländes mit über 100 Mio. € vorfinanzierte. Die kommunale Grundstückseigentümerin bezahlte somit die gesamte Ver- und Entsorgungsinfrastruktur und Freiflächengestaltung, um Investoren zu entlasten und ein einheitliches Gestaltungskonzept der Außenflächen zu ermöglichen. Für die einzelnen Baufelder waren Architektenwettbewerbe vorgeschrieben, in denen ein Entscheidungsgremium aus unabhängigen Fachleuten und Entscheidungsträgern aus Verwaltung, Politik, Denkmalpflege sowie von HGK und dem Projektmanagement gemeinsam mit den Investoren einen Entwurf zur Weiterbearbeitung auswählte (CORNETH 2011: 20 f.; FRUHNER 2011: 30 f.; VON LOM 2011: 76 ff.). Die Beteiligung der Bürger*innen am Planungsprozess beschränkte sich auf einen Termin im Mai 1998, bei dem vor allem Kritik an den geplanten Kranhäusern laut wurde. Eine „Info-Box“ für Bürger*innen wurde auf Druck der HGK erst im Sommer 2003 aufgestellt, als die für eine umfassende Beteiligung nötige Ergebnisoffenheit der Planung schon nicht mehr gegeben war (FOLLMANN 2012: 263, 269; vgl. „Beteiligungsparadoxon“: HIRSCHNER 2017: 323 f.).

In den 1990er Jahren erfolgten parallel zur Vorbereitung des Geländes durch die HGK zunächst nur Arbeiten im baulichen Bestand. So wurde am nördlichen Ende bis 1993 das Schokoladenmuseum als „Sonderentwicklung“ fertig gestellt und 1999 in einer ehemaligen Zollhalle das Deutsche Sport- und Olympiamuseum eingerichtet. Zudem wurden die denkmalwerten Gebäude Hafenamt, Krafthaus,

Lokschuppen und Bayenturm restauriert und umgebaut (KRINGS 2011a: 39 f.). Insbesondere das Schokoladenmuseum mit seiner prägnanten „Schiffsbug"-Architektur bildete schon vor Baubeginn einen städtebaulichen Ankerpunkt mit hoher kultureller Anziehungskraft für das Gesamtprojekt (Interview ALM: 409-422).

Nach dem offiziellen Spatenstich am 05.06.2002 wurde 2003 als erste Maßnahme die mit 1,6 Kilometern längste Tiefgarage Europas fertig gestellt. Sie kann bei Bedarf geflutet werden und spielt damit eine zentrale Rolle für den Hochwasserschutz. Im selben Jahr wurde mit dem „KAP am Südkai" der erste Neubau begonnen. Die Erschließung des Geländes durch die HGK erfolgte bis Anfang 2004. 2006 gründete die HGK ihrerseits die Tochter „Rheinauhafen Verwaltungsgesellschaft mbH" (RVG), die zuständig ist für die Marketing- und Imagepflege des Rheinauhafens. Am 16.08.2008 wurde der Rheinauhafen mit einem Festakt eingeweiht, der Bauprozess setzte sich jedoch bis zur endgültigen Eröffnung am 21.06.2014 fort. Seit Fertigstellung des Großprojekts verteilen sich im neuen Rheinauhafen auf einer Länge von ca. einer Meile 700 Wohneinheiten für 1.500 Menschen (31 % der BGF), rund 2.500 Arbeitsplätze (51 %) sowie Einrichtungen für Kunst und Kultur (18 %) und bilden ein neues Stadtquartier am Rhein (CORNETH 2011: 20 ff.; FRUHNER 2011: 31; RVG 2021a).

Die Errichtung einer großen zusammenhängenden Tiefgarage, auf die anschließend Hochbauten gesetzt wurden, wird aus heutiger Sicht kritisch gesehen, da die Nutzer*innen der Gebäude überwiegend über ihre Garagen den Rheinauhafen direkt verlassen, ohne sich im öffentlichen Raum aufzuhalten. Darunter leidet die Belebung des Quartiers. Dieser Effekt wird dadurch noch verstärkt, dass die Ansiedlung von Einzelhandel stark begrenzt wurde, um das Stadtteilzentrum im Severinsviertel nicht zu schwächen. Während generell gilt, dass neu geplante Stadtquartiere viel Zeit benötigen, um zu „patinieren", „einzuwachsen" und einen „urbanen" Charakter zu entwickeln, spielen im Rheinauhafen die Architektur, Gestaltung und Nutzung der gebauten Umwelt eine spezielle Rolle. Aufgrund der komplexen Lärmsituation von Bundesstraße, Eisenbahntrasse, Wasserstraße und Severinsbrücke war eine Limitierung des Wohnens auf weniger als ein Drittel der Gesamtnutzung gegeben. Da eine ausgewogene Nutzungsmischung mit einem wesentlichen Anteil von Wohnen als mitbestimmend für Urbanität galt, wurde der Wohnanteil mit Gutachten und Lärmschutzmaßnahmen noch auf 33 % erhöht. Andererseits dominieren Büroarbeitsplätze in der Nutzungszusammensetzung; das Wohnen ist in wenigen großen Gebäuden wie dem „Kranhaus 1" konzentriert. Darunter sind viele Zweitwohnsitze und in dem einzigen freifinanzierten Mietwohnungsbau gibt es keine öffentlich geförderten Wohnungen. All dies verhindert eine soziale Durchmischung des Quartiers (Interview ALM: 469-555). Ähnlich wie im MediaPark war es auch im Rheinauhafen ein grundsätzliches Ziel der Kölner Stadtentwicklungspolitik, Flächen auch über externe Investoren zu entwickeln und Unternehmen anzusiedeln. Mit Microsoft und Electronic Arts sind zwei *Global Player* der Kreativindustrie in eigens für diese Unternehmen gestaltete Gebäude gezogen. Für diese Teilprojekte gab es keinen Wettbewerb und keine Verhandlungen über die Architektur, ihre Umsetzung wurde von Konzernführungen sowie Spitzen aus Verwaltung und Politik beschlossen und entsprachen nicht den Gestaltungsanforderungen der Stadtplanung; lediglich die Grundzüge der Bauleitplanung wurden eingehalten (ebd.: 557-582).

Mit dem städtebaulichen Großprojekt Rheinauhafen wurde nicht nur ein neues Quartier errichtet, sondern auch architektonisch an eine „zeitgenössische Moderne" (d.h. Spätmoderne, M.O.) angeknüpft. Mit den Kranhäusern hat das Projekt im Sinne von Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing ein neues Wahrzeichen produziert, dessen ikonographische Bedeutung insbesondere für die lokale Wirtschaft eine wichtige Rolle spielt und auf Wirtschaftsforen, Business Meetings und Expos neben dem Kölner Dom als Symbol für eine moderne Metropole eingesetzt wird, die auf eine 2000-jährige

Geschichte zurückblickt, aber nicht dort verharrt, sondern in der Lage ist, Neues zu schaffen. So wurden wie schon beim MediaPark auch mit der Produktion dieses Raumes das ideelle und materielle Bild der Stadt ein Stück weit übereinander gebracht (Interview ALM: 680-700 & 1120-1137; Abbildung 18).

In der Zusammenarbeit mit Investoren und zukünftigen Nutzer*innen bedarf es seitens Politik und Verwaltung sowie der Stadt als Flächeneigentümerin einer vorausschauenden Planung, um die Umsetzung politischer Beschlüsse, die etwa konkret werden in der Einhaltung eines Bebauungsplanes, in Großprojekten zu gewährleisten. Bereits 2010 erklärte der damalige Dezernent für Wirtschaft und Stadtentwicklung, der Rheinauhafen habe diesen Anspruch ebenso wie sein „Vorgängerprojekt MediaPark" erfüllt und die erwünschten ökonomischen Vorteile für Köln im Standortwettbewerb erzeugt, so dass sich ähnliche „Struktureffekte" durch die städtebaulichen Entwicklungen im Umfeld des Bahnhofs Deutz/Messe „vermuten" ließen (FRUHNER 2011: 31).

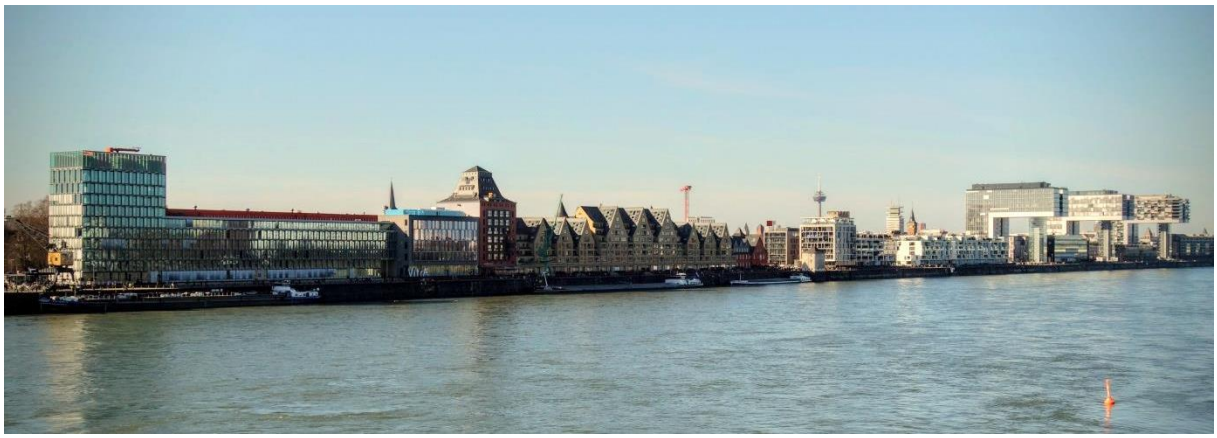


Abbildung 18: Panorama des heutigen Rheinauhafens. Foto: M.O.

8.3 Das ICE-Terminal Messe/Deutz

Da einzelne innenstadtnahe Großprojekte nicht ausreichen, um eine Großstadt wie Köln in einen Standort der Wissensökonomie zu transformieren, mussten insbesondere die großen Flächen auf der rechten Rheinseite miteinbezogen werden. Noch stärker als im linksrheinischen Köln entspricht ihre historische Entwicklung die einer Industriestadt des 19. Jahrhunderts. Daraus ergaben sich mit dem wirtschaftlichen und politischen Umbruch Ende der 1980er Jahre besonders tiefgreifende Folgen. Weitläufige Industrieflächen fielen brach und hinterließen große Lücken im Stadtgrundriss. Die Stadt Köln stand nun auch dort vor der Aufgabe, Standorte für eine neue Wirtschaft zu entwickeln. In Deutz wurden erste wichtige Zeichen für einen Aufbruch gesetzt; der Bau des Technischen Rathauses in Verbindung mit der Kölnarena führte 1998 zum Umzug der gesamten Stadtverwaltung auf die „Schäl Sick" (Interview ALM: 118-139 & 256-284 & 728-737; MÜLLER 2011: 18 ff.).

Im Nachgang zur kommunalen Gebietsreform in Nordrhein-Westfalen wurde die Stadt Köln 1975 mit neun Stadtbezirken samt kommunalpolitischen Bezirksvertretungen neu strukturiert. Hierbei wurde Deutz Stadtteil des Stadtbezirks Köln-Innenstadt. Deutz war schon seither mehr ein Bürostandort gewesen, der bis auf den Deutzer Hafen, das Druckhaus Deutz (heute Roland-Versicherung) und die Paketpost an der Deutz-Mülheimer Straße kaum eigene gewerblich-industrielle Nutzungen aufwies. Aufgrund dieser Ausgangsposition konnte der Stadtteil als Dienstleitungsstandort immer mehr an Bedeutung gewinnen, als der wirtschaftliche Strukturwandel mit ganzer Kraft in den angrenzenden Industriegebieten von Kalk und Mülheim einsetzte. Exemplarisch dafür steht die Standortschließung der CFK im Jahr 1994, die nach der Wiedervereinigung in Konkurrenz mit der ostdeutschen Kali-

Industrie getreten war. Durch weitere Produktionseinstellungen bzw. -verlagerungen und damit einhergehenden Grundstücksverkäufen der KHD fielen allein im Stadtteil Kalk bis 1996 rund 80 Hektar brach. Insgesamt entstanden mit den weiteren Flächenfreistellungen der KHD in Mülheim-Süd um Deutz herum in kurzer Zeit über 160 Hektar Brachflächen (Interview GW: 44-48 & 139-144 & 160-182; vgl. MÜLLER 2011: 19, STADT KÖLN 2009: 8).

Der Strukturwandel verursachte die größten Verwerfungen während der Amtszeit von Klaus-Otto Fruhner als Dezernent für Wirtschaft und Stadtentwicklung (1987-2003). Die Vereinigung dieser Bereiche war verbunden mit einem hohen Einflussbereich und politisch umstritten, machte den Standort Köln jedoch attraktiv für Investoren, da der Ökonom Fruhner Stadtentwicklung als Strukturpolitik mit aktiver Wirtschaftsförderung praktizierte (Interview WS: 405-419). Durch das integrierte „Entwicklungskonzept Erweiterter Rechtsrheinischer Innenstadtbereich" (EERI) der kommunalen Stadtentwicklungsplanung von 1991 (mit diversen teilräumlichen Fortschreibungen als „Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept" bis nach 2010) erhielten der Standort Deutz und die umliegenden disponiblen Flächen eine neue nutzungsstrukturelle Bedeutung. Das EERI hebt die Bedeutung der vom Strukturwandel betroffenen Gebiete gezielt hervor und deklariert sie als Teile eines erweiterten Innenstadtbereiches. Seine Hauptziele und Leitbilder waren die soziale und wirtschaftliche Stabilisierung der Bevölkerungsentwicklung und -struktur, die Stärkung der Wohnstandorte, der Wiederauf- und Ausbau der Wirtschaftsstandorte, die Verbesserung des Standortimages, die Stärkung der Geschäftszentren, eine adäquate soziale Infrastrukturausstattung und ein Abbau der Grün- und Freiflächendefizite sowie eine umweltfreundliche Optimierung der Verkehre. So signalisiert diese Entwicklungsplanung bei der Ansprache von potenziellen Investoren, dass es sich um die zentralen Bereiche Kölns handelt. Aus dieser Lagegunst lassen sich wiederum Ansprüche an Projekte ableiten und deren Chancen auf Realisierung maximieren. Entscheidend für diese Strategie ist die Verdeutlichung des rechtsrheinischen Raumes als „Innenstadtbereich" (Interview GW: 200-230, vgl. LUCAS 1993: 32).

Das EERI wurde 1999 ergänzt um die „TechnologieSpange Köln [als] Leitkonzept für den rechtsrheinischen technologischen Standortverbund" (STADT KÖLN 2004: 73). Sie umfasst das gesamte EERI-Areal und legt „Leitstandorte" als Impulsgeber für Entwicklungen in den Stadtteilen fest (ebd.). Das Konzept „Technologiespange" definiert neue Innenstadtfunktionen nicht über große Industrieareale, sondern über kleinteilige Strukturen; moderne Dienstleistungen und neue Technologien mit einem „Rechtsrheinischen Technologie- und Gründerzentrum" (RTZ), kombiniert mit Wohnen, Nahversorgung, Kultur, Bildung und Wissenschaft sowie Grünflächen. Durch diese Mischung sollte im räumlich-funktionalen Zusammenhang die neue rechtsrheinische Innenstadt entstehen (Interview WS, 245-263).

Die Stadtentwicklungspolitik betrachtet Deutz dabei als Start- und Ausgangspunkt dieser Entwicklungen. Ihr Ziel war es, dort einen hochwertigen Standort mit repräsentativen Großprojekten in zentraler Lage am Barmer Platz und Ottoplatz sowie im Bereich der Messe zu entwickeln, der Impulse für den gesamten rechtsrheinischen Kernbereich setzt (ebd.: 586-607), „ein ausstrahlender Effekt auf die umgebenden rechtsrheinischen Stadtteile sowie auf das gesamte rechtsrheinische Areal" (STADT KÖLN 2006a: 7). Der Ausbau des Deutzer Bahnhofs zum ICE-Haltepunkt bildet dabei das „Initialprojekt" (MÜLLER 2011: 19). Er wurde als Teil der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main 1997 vom Vorstand der Deutschen Bahn AG (DB) beschlossen (STADTPLANUNGSAMT DER STADT KÖLN O.J.: 6, 25). Die Stadt Köln erhoffte sich davon einen neuen Doppelbahnhof, mit dem Deutzer Bahnhof „als östlichen Teil des Hauptbahnhofs […], der in nur 800 Meter Entfernung auf der anderen Rheinseite liegt" (STADT KÖLN 2006a: 7): „Bahnhof Deutz und Hauptbahnhof lassen sich im Grunde als ein Bahnhof betrachten" (STREITBERGER 2007: 276). Die Anbindung des Kölner Hauptbahnhofs an eine neue Hochgeschwindigkeitstrasse mit verkürzten

Reisezeiten nach Frankfurt, Düsseldorf und Bonn bot ein enormes Potenzial für die Ansiedlung von Arbeitsplätzen an einem Knotenpunkt. Das Verkehrsprojekt der Bahn wurde damit zum Schlüsselprojekt der Stadtentwicklung. Nach der Ergänzung des Messestandorts Deutz um das Technische Rathaus und die Kölnarena lag der Fokus auf weiteren neuen Ansiedlungen am Deutzer Bahnhof als Motor der Entwicklung und Symbol einer modernen rechten Rheinseite gegenüber der 2000-jährigen Stadt im Linksrheinischen (Interview ALM: 739-790).

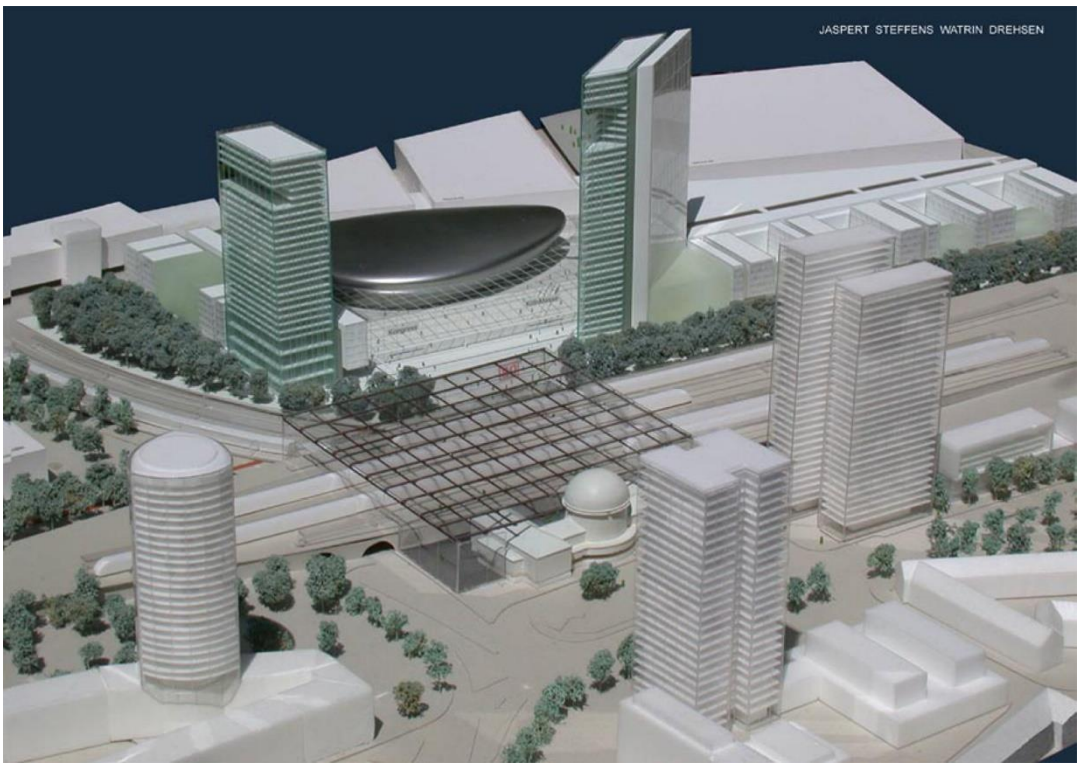


Abbildung 19: Städtebaulicher Entwurf für das ICE-Terminal von JSWD (Grafik: © JSWD ARCHITEKTEN)

Der Ausbau zum ICE-Terminal sollte durch eine städtebauliche Neukonfiguration des Deutzer Bahnhofs in Verbindung mit seinem Umfeld erfolgen. Dazu wurde ein zweistufiger internationaler Realisierungswettbewerb ausgelobt, den im Mai 2000 das Kölner Büro JSWD Architekten gewann. Im Juli 2001 wurde der Siegerentwurf in ein städtebauliches Planungskonzept überführt und in einer Bürgerbeteiligung vorgestellt. Nach Bearbeitung in einem weiteren Workshop wurde er durch Ratsbeschluss am 13.06.2002 zur Grundlage eines Bebauungsplans. Darin bildet ein 120 mal 120 Meter großes Glasdach das Wahrzeichen des neuen Bahnhofs. Mit einem futuristischen Kongresszentrum umfasst es im Norden den neuen Messeplatz. Vier 100 bis 120 Meter hohe Neubauten bilden zusammen mit dem bestehenden gegenüberliegenden LVR-Haus einen Hochhauskranz um das Terminal (STADT KÖLN 2004: 81 f.; Abbildung 19). Diese Pläne schufen die Grundlage für einen „überregional ausstrahlenden Büro- und Dienstleistungsstandort mit vielgeschossiger Bebauung“ (ebd.: 69). Die Hochhausplanung in Deutz war das zentrale städtebauliche Leitprojekt, um eine neue City im Rechtsrheinischen zu entwickeln und auch entsprechend darzustellen. Sie resultierte aus einer neuen Lagewertigkeit des Standorts: Deutz wurde zum Entwicklungspol des rechtsrheinischen Kernraums. Kennzeichnend hierfür war die Ansiedlung von oberzentralen Nutzungen und Innenstadtfunktionen (Interview GW: 242-267).

Den ersten neuen Hochpunkt am rechten Rheinufer sollte der „KölnTriangle“ bilden. Bereits 1992 vom Architekturbüro Gatermann + Schossig in einem eigenen städtebaulichen Wettbewerb entworfen, wurde das Hochhaus nun in das städtebauliche Großprojekt „ICE-Terminal Köln-Messe“ integriert (STADT KÖLN 2004: 83). Der „Triangle“ wurde als Anlageobjekt der Rheinischen Versorgungskassen

realisiert, der Landschaftsverband Rheinland (LVR) als deren Träger war Bauherr des Projekts. Nachdem sich der Rat 2001 zunächst auf eine Bauhöhe von 106 Metern für den „LVR-Turm“ geeinigt hatte, wurde mit der siebengeschossigen Mantelbebauung begonnen, obwohl zu diesem Zeitpunkt noch keine Baugenehmigung für den Turm vorlag. Im Oktober 2002 erhielt der damalige OB Fritz Schramma ein Schreiben der Deutschen UNESCO-Kommission, in dem vor einer Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen auf den Kölner Dom durch den „Triangle“ gewarnt wurde. Die UNESCO war entgegen der Welterbekonvention nicht im Vorfeld über das Bauvorhaben informiert worden. In Folge erwirkte die Ratskoalition Anfang 2003 einen Baustopp bis zur Vorlage eines neuen Hochhauskonzepts (SCHWEITZER 2007: 64 f.). Dieses erschien noch im selben Jahr. Es beruft sich auf Konzepte anderer europäischer Städte und hebt insbesondere den Schutz von Sichtbeziehungen auf den Dom hervor. Möglichst schlanke Hochhäuser sollten nicht als Solitärs, sondern gruppiert realisiert werden. Daraus abgeleitet wurden drei Areale für Hochhäuser im Rechtsrheinischen, für Deutz wurde eine Bauhöhe bis 150 Meter entlang der Bahntrasse vorgeschlagen (STADT KÖLN 2003: 20 ff.). Unter dem Druck, Planungssicherheit für Investoren zu schaffen, gab die Stadt eine Sichtfeldstudie in Auftrag, die zu dem Ergebnis kam, der Hochhauskranz am ICE-Terminal sei unproblematisch und führe zu einer „ausgewogenen Stadtsilhouette“ (SCHWEITZER 2007: 65 f.). Daraufhin beschloss der Rat am 18.12.2003 den Bebauungsplan des „Triangle“-Hochhauses, der dessen Höhe auf 103,2 Meter festsetzt (STADT KÖLN 2004: 83). Noch einen Monat zuvor hatte der internationale Rat für Denkmalpflege ICOMOS, der die UNESCO zum Weltkulturerbe berät, auf einer Fachtagung in Köln verkündet: „Sollte durch den vorgesehenen Hochhauskranz aus vergleichsweise banalen Bürotürmen eine Art Pendant zum Kölner Dom realisiert werden […], wird dies nachhaltige Konsequenzen für die Beurteilung des Doms als Weltkulturerbe haben“ (zit. n. SCHWEITZER 2007: 66).

Gefordert wurden unter anderem die Einrichtung von Schutzzonen und eine Überarbeitung des Hochhauskonzepts. Der neue Bauderzenent Bernd Streitberger stellte im Sommer 2004 ein „Höhenentwicklungskonzept“ vor, in dem jedoch keine rechtsrheinische Pufferzone vorgesehen war. Daraufhin setzte das Welterbekommitee am 5. Juli 2004 den Kölner Dom als erstes Bauwerk in der EU auf die „Rote Liste des gefährdeten Welterbes“. Streitberger hielt dennoch an den Hochhausplänen fest, um die Kölner Stadtplanung nicht als unzuverlässig darzustellen. Ein halbes Jahr später war die Mantelbebauung des „Triangle“ fertig gestellt und damit das Fundament des Hochhauses gelegt, das im November Richtfest feierte. Zu diesem Zeitpunkt hatte der LVR bereits 70 % der Fläche vermietet und ein Abriss kam nicht in Frage. Im Mai 2005 wurde auf einer Tagung der UNESCO in Wien eine „Visual Impact Study Cologne“ der RWTH Aachen vorgestellt, die zu dem Schluss kam, der Dom werde durch die zusätzlichen Hochhäuser seine Dominanz im Stadtbild verlieren. Ein Schreiben des Auswärtigen Amtes warnte den OB Schramma, ein Verlust des Kölner Weltkulturerbes schade dem Ansehen der ganzen Bundesrepublik (SCHWEITZER 2007: 66 ff.).

Die Kölner Stadtentwicklungspolitik hielt dennoch fest an ihrer Strategie, das Großprojekt ICE-Terminal Messe/Deutz als Impulsgeber urbaner Entwicklung im Rechtsrheinischen zu nutzen und plante am Standort nach wie vor ein Kongresszentrum und -hotel sowie die Erweiterung der Messe. Dazu schlugen die Stadt Köln und die BRD als Vertragsstaat der UNESCO vor, lediglich den Bebauungsplan südlich des Bahnhofs beizubehalten und für den nördlichen Bereich einen neuen Wettbewerb auszuloben. Auf der 30. Jahrestagung des Welterbekomitees in Durban wurde dies jedoch abgelehnt und bekräftigt, nur eine grundlegende Revidierung der Hochhauspläne könne den Dom als Welterbe erhalten. Daher beschloss der Rat am 15.12.2005 das Bahnhofsumfeld städtebaulich neu auszurichten. Statt eines Ideenwettbewerbs wurde in einem moderierten Werkstattverfahren zwischen März und Mai

2006 ein neues Rahmenkonzept erarbeitet (STADT KÖLN 2006a: 6). Das Fachgremium favorisierte und empfahl darin mit deutlicher Mehrheit erneut einen Entwurf von JSWD (ebd.: 35), der sowohl „ein Höchstmaß an Flexibilität“ als auch „urbane Qualität“ in „frühen Zwischenstadien“ versprach (ebd.: 17). Obwohl sich die Stadtpolitik angesichts unklarer Kosten nicht abschließend auf ein Konzept einigen konnte, nahm die UNESCO am 10.07.2006 den Kölner Dom von der „Roten Liste“. Die Kölner Stadtplanung hatte glaubhaft gemacht, keine weiteren Hochpunkte zu errichten (SCHWEITZER 2007: 72 f.). Am 2.9.2006 eröffnete der „KölnTriangle“ als erstes und einziges neues Hochhaus in Deutz.

Ein weiterer Realisierungswettbewerb zur Umgestaltung des Ottoplatzes als neues „Stadtentree“ wurde 2006 parallel abgeschlossen (MÜLLER 2011: 21). Der Vorplatz des Deutzer Bahnhofs sollte dessen zukünftige Bedeutung und Funktion als europäischer Kreuzungspunkt von Hochgeschwindigkeitszügen widerspiegeln und dazu städtebaulich und architektonisch einen internationalen Anspruch erfüllen. Das Bahnhofsgebäude sollte ein sichtbarer und besser zugänglicher Orientierungspunkt werden (STADT KÖLN 2006b: 2). Der Siegerentwurf von Wilhelm und Böhm/Benfer/Zahiri (bbzl) aus dem Jahr 2005 überzeugte durch „warme Atmosphäre“, „menschlichen Maßstab“ und den Verzicht auf Historisierung (ebd.: 4). Die bauliche Umgestaltung erfolgte von 2012 bis 2014 als Projekt im Rahmen der „Regionale 2010“, aus der auch weitere „Rechtsrheinische Perspektiven“ hervorgingen (vgl. STREITBERGER 2011).

Anstelle von Hochhäusern wurde nördlich des Bahnhofs nun eine „städtebaulich homogene Blockstruktur mit drei moderaten 60-Meter-Hochpunkten an markanten Platzkanten“ geplant (MÜLLER 2011: 21). Das städtebauliche Konzept von ASTOC Architects and Planners war ebenfalls im Workshop von 2006 erstmals diskutiert worden (STADT KÖLN 2006a: 29 ff.) und wurde zur Grundlage für die neue „MesseCity Deutz“. Sie bildet das Ersatzprojekt für den Hochhauskranz am ICE-Terminal und wurde als Leitprojekt für das Rechtsrheinische in den Masterplan der Stadt Köln übernommen. Darin heißt es:

> „[...] im gesamten Umfeld des Messekomplexes soll künftig eine qualitätvolle und massive Bebauung als städtebaulicher Rahmen für urbane Belebung sorgen. […] Die Etablierung eins Messequartiers soll Angebote schaffen, die nach einem Messebesuch zum Verweilen am Standort anregen, wenn möglich mit Blick auf den Dom bzw. Rhein“ (STADT KÖLN 2008: 118).

Dafür wurde Mitte 2006 das Barmer Viertel nördlich des Bahnhofs vollständig abgerissen und rund 1000 Menschen aus den 381 Wohnungen der Genossenschaft „Erbbauverein Köln“ zum Teil in entfernte Stadtteile wie Zollstock, Holweide und Vogelsang umgesiedelt (RAMME 2004). Es kam zu Protesten und Hausbesetzungen, die etwa drei Monate andauerten, bis die Polizei das Quartier räumte. Ein Kaufangebot des Erbbauvereins sowie Zwischennutzungen wurden von städtischer Seite abgelehnt, was zu weiterer Kritik führte (ECKERT 2006). Mitte 2009 beschloss der Stadtrat, die Liegenschaften des Projektareals europaweit zum Verkauf auszuschreiben. Der Zuschlag für das 5,4 Hektar große Grundstück ging im Februar 2011 an die Strabag Real Estate aus Köln und die Hamburger ECE Group als Projektentwickler. Am 1.10.2013 erlangte der neue Bebauungsplan für die MesseCity Rechtskraft (STADT KÖLN 2013). Für dessen Umsetzung mussten die Käufer verschiedene Konzepte von fünf Architekturbüros einholen, wobei zwei Büros vorab von der Stadt vorgegeben wurden. Erstmals in einem Kölner Großprojekt konnten jedoch die Investoren allein den Siegerentwurf bestimmen; ihre Wahl fiel auf das städtebauliche Konzept von ASTOC (DBZ 2011; vgl. Abbildung 24 auf S. 154; siehe auch Karte 3 in Anhang C). Dieses sieht einen zentralen „Messebalkon“ vor, westlich und östlich davon befinden sich sechs weitere Baufelder, auf denen insgesamt 135.000 m² BGF für Büros, Hotel und Gastronomie entstehen sollen. Im März 2016 wurden in einem weiteren Architekturwettbewerb vier Entwürfe zur Gestaltung der Fassaden ausgewählt (DEAL MAGAZIN 2016). Nachdem im Mai die Zurich Gruppe Deutschland 53.000 m² Bürofläche in der MesseCity angemietet hatte, erfolgte im September 2016 der Spatenstich für die Gebäude auf den westlichen Baufeldern, in die im Oktober 2019 rund 2.800 Angestellte

des Versicherungsunternehmens einzogen, davon 1.500 vom ehemaligen Standort in der Bonner Innenstadt (DEAL MAGAZIN 2019). Damit war ein Ziel der Stadtentwicklung in Deutz erreicht: Die Stärkung des traditionellen Versicherungsstandorts im intraregionalen Wettbewerb. Im November 2020 folgte die KPMG als Großmieterin mit knapp 20.000 m² auf den östlichen Baufeldern, wo im April 2021 in Folge die Bauarbeiten begannen. Ende 2020 waren bereits ca. 80 % der BGF vermietet, so dass die Geschäftsführung der MesseCity Köln GmbH zuversichtlich ist, das Großprojekt bis 2025 vollständig fertigzustellen (DEAL MAGAZIN 2020).

Das Beispiel der MesseCity zeigt, dass auch eine Stadtentwicklung durch Großprojekte nicht auf Hochhäuser angewiesen ist, um zumindest ökonomisch erfolgreich zu sein. Die Standorte von Hochhäusern als materielle Zeichen von Fortschritt und Dominanz müssen gut gewählt und begründet sein. Der Bahnhof Deutz als Konzentrationspunkt der rechtsrheinischen Stadtentwicklung wäre so ein Standort gewesen, wenn nicht ausgehend von der UNESCO der politische Druck von Landes- und Bundesebene auf die Kommune zu hoch geworden wäre. Die Stadt Köln hatte zwar stets die kommunale Planungshoheit, und einige Verantwortliche hätten auch den Welterbe-Status zugunsten der Hochhausplanung aufgegeben. Bezogen auf das Weltkulturerbe war die Stadt jedoch quasi nur Sachwalterin, den Titel selbst trug die Hohe Domkirche. Hätte Deutschland eine Welterbestätte als Folge der Kölner Stadtentwicklungspolitik verloren, wäre zu dem drohenden Imageverlust – nicht nur für die Stadt, sondern auch für die Bundesrepublik – die Frage gekommen, wer Verantwortung dafür übernommen hätte. Nicht zuletzt gab es auch große Proteste aus der Kölner Stadtbevölkerung, da der Dom über die Stadt hinaus ein zentrales Identifikationsobjekt darstellt (Interview ALM: 841-938).

Die innerstädtische Messe existiert in Köln bereits annähernd 100 Jahre. Eine Auslagerung der Messe wie in München oder Hannover hätte sich auch in Deutz angeboten, denn sie wirkt aufgrund ihrer maßstäblichen Größe dort stark trennend auf die kleinteilige Siedlungsstruktur. Über das ICE-Terminal konnte die Messe jedoch an ein Hochgeschwindigkeitsnetz gebunden werden, wodurch sich die Attraktivität des innerstädtischen Standorts maßgeblich erhöhte (ebd.: 768-777). Die städtebauliche Aufwertung am Deutzer Bahnhof unterstützt die Sichtbarmachung der rechtsrheinischen Innenstadt und bildet den Ausgangspunkt einer nach Osten verlaufenden Entwicklungsachse in Verlängerung der Deutzer Brücke als Verbindung ins linksrheinische Köln. Dabei bildet der Ottoplatz das Stadtentree für internationale Messebesucher*innen (Interview GW: 813-829). Der Bahnhof Köln Messe/Deutz wurde zwar an das ICE-Netz angeschlossen, ohne jedoch in Umsetzung der durch städtebaulichen Wettbewerb gefundenen Planungsvorschläge eine grundlegende Neugestaltung erfahren zu haben. Die städtischen Möglichkeiten sind auf das Umfeld beschränkt. Erst in jüngster Zeit führt die DB partielle gestalterische und Nutzer bezogene Verbesserungsmaßnahmen wie den Einbau von Rolltreppen durch (Interview GW: 892-910 & 931-946).

Die Rekonstruktion der Raumproduktion an diesem Standort verdeutlicht, wie das materialisierte Ergebnis der ursprünglichen Planung von einem Konglomerat unterschiedlichster Akteure und auch externer Faktoren beeinflusst wurde. Neben politischen Interessen auf verschiedenen Ebenen zählen dazu auch die der Investoren und für die Realisierung zuständigen Partner. Nicht zuletzt ist erneut die Rolle einflussreicher Einzelpersonen deutlich geworden. Der Raumplaner Streitberger war 2003 als neuer Dezernent für Stadtentwicklung, Planung und Bauen als Fruhners Nachfolger angetreten. Er stellte ab 2003 die Entwicklung des zentralen Innenstadtbereichs unter sein Leitthema „Bewahrung und Aufbruch“ (STREITBERGER 2007). Auch das fortgeschriebene EERI von 2004 hält fest am „Ausbau der rechtsrheinischen ‚Stadtkrone‘ im Bereich des ICE-Terminals mit Verdichtung von Büro- / Dienstleistungsnutzungen einschließlich Hotel- und Kongressstandorte“ (STADT KÖLN 2004: 69). Der Bahnhof

Messe/Deutz gilt darin nach wie vor als „Motor und Ausgangspunkt für die gesamte Neuausrichtung des rechtsrheinischen Innenstadtbereichs“ (ebd.).

Unter Streitberger wurde auf Grundlage des EERI das „Rechtrheinische Entwicklungskonzept Köln“ (REK) entwickelt und im Mai 2009 für den „Teilraum Nord“ (Deutz-Nord, Mülheim-Süd und Buchforst) vom Rat beschlossen. Auch darin heißt es noch: „Herausragender Entwicklungspol mit maßgeblicher Ausstrahlung in den gesamten rechtsrheinischen Entwicklungsraum ist der Verkehrsknotenpunkt Köln Messe/Deutz“ (STADT KÖLN 2009: 8). Entwicklungskonzepte wie das REK und die „TechnologieSpange“ bzw. das EERI vor ihm können also offenbar relativ unabhängig von realisierten Bauprojekten über längere Zeiträume Politik und Verwaltung an Inhalte binden. Anders als daraus abgeleitete Bebauungs- oder Flächennutzungspläne handelt es sich zwar um informelle Instrumente, die nicht rechtsverbindlich sind. Sie halten jedoch Debatten und Diskurse über formulierte stadtentwicklungspolitische Ziele aufrecht, lenken kontinuierlich die Aufmerksamkeit auf bestimmte Räume und wirken so als Marketinginstrumente der Standortentwicklung (Interview WS: 645-676).

Der planerische Blick hat sich also im Laufe der Zeit verändert, doch auch wenn die ursprüngliche Planung in Deutz nur zum Teil realisiert wurde, ist der politisch erwünschte räumliche Effekt eingetreten. Folglich war die konzeptionelle Ebene der Planung entscheidender als der Städtebau und die Architektur. Die Nutzung der Gebäude ist entscheidender als ihre bauliche Figur; die Form bestimmt eben nicht länger die Funktion. Hinzu kommt immer auch eine zeitliche Verzögerung der Raumentwicklung auf gesellschaftliche Entwicklungen (ebd.: 964-998 & 1243-1290). Der Planungsverlauf im Rechtsrheinischen spiegelt letztlich gesellschaftliche Trends und (Ziel-)Konflikte wider, die schließlich auch durch städtebauliche Projekte und Entwicklungen im Raum abgebildet werden (Interview GW: 1000-1007). Dieser Prozess ist nicht abgeschlossen und wirkt noch in die Zukunft nach. Auch gegenwärtig liegen zentrale Projekte der Kölner Stadtentwicklung auf der rechten Rheinseite. Dazu zählen neben der Messemodernisierung auch ein neues LVR-Hochhaus gegenüber dem Ottoplatz, der Entwicklungsraum Mülheim-Süd, das Deutzer Feld, das Großprojekt Deutzer Hafen sowie die neue Technische Hochschule (HENDORF 2017).

9 Zwischenfazit

Die Fallstudie in Kapitel 8 zeigt, dass der MediaPark, der Rheinauhafen und das ICE-Terminal Messe/Deutz planerische Instrumente einer strategischen Stadtentwicklung darstellen, die alle typischen Merkmale städtebaulicher Großprojekte erfüllen (vgl. HÄUßERMANN & SIEBEL 1993: 9 f./DZIOMBA 2009: 29 f.; siehe 4.1, S. 59). Sie existieren prinzipiell aus dem gleichen Anlass, verfolgen dasselbe übergeordnete Ziel, sind ähnlich organisiert und städtebaulich ausgestaltet (vgl. WÉKEL 1999: 8). Insbesondere der MediaPark und der Rheinauhafen sind Ausdruck einer Strategie der *Urban Renaissance* (vgl. 4.2), aber auch die Entwicklungen in Deutz lassen sich hier verorten, durch die der Bahnhof selbst Aufwertung erfährt. Als strategisches Großprojekt der Stadtentwicklung bildet auch das ICE-Terminal Messe/Deutz einen Konzentrationspunkt für die Wissensökonomie, auch aufgrund seiner entscheidenden Verkehrsfunktion. Ein erster zusammenfassender Vergleich soll weitere grundlegende Gemeinsamkeiten sowie zentrale Unterschiede der drei Projekte aufzeigen.

Der MediaPark basiert auf einem gesamtstädtischen Konzept für die „Medienstadt Köln“, um Köln als bedeutenden Medienstandort gegen Hamburg, München und Berlin als Hauptkonkurrenten zu etablieren und das nationale Süd-Nord-Gefälle der wirtschaftlichen Entwicklung auszugleichen. Dabei bildet der MediaPark als neuer Innenstadtbereich das Leitprojekt im Zentrum mit Studios und Medienzentren im Umfeld als „Satelliten“ wie z.B. das Medienzentrum Ost in Mülheim oder der

Studiostandort in Ossendorf. Der Rheinauhafen stellt hingegen ein eher isoliertes Projekt dar, das nicht direkt in den Händen der Stadtentwicklungsplanung war, sondern durch die Entwicklungsgesellschaft „moderne stadt“ entwickelt wurde, um einen besonders hochwertigen Bürostandort mit herausragender Architektur zu schaffen. Diese Entwicklung ist auch eine Reaktion auf den Medienhafen in Düsseldorf und somit Ausdruck eines intraregionalen Wettbewerbs. Im Rechtsrheinischen handelt es sich wiederum um einzelne Teilräume, die planerisch entwickelt wurden, um private Investitionen anzureizen und gleichzeitig städtische Aufgaben und Funktionen durch Projekte zu definieren. Der Fokus der Stadtentwicklung lag angesichts eines übergreifenden sozioökonomischen Wandels auf Strukturpolitik als Teil einer langfristigen Stadtentwicklungspolitik, die auf einen neuen räumlich-funktionalen Zusammenhang im Rechtsrheinischen abzielte (Interview WS: 287-316 & 341-356).

Die Entwicklungen am Bahnhof Messe/Deutz bilden insofern einen Sonderfall, als es sich anders als beim MediaPark und Rheinauhafen nicht um die Produktion eines ganzen neuen Stadtquartiers handelt, sondern planungshistorisch bedingt um mehrere sich ergänzende bzw. Folgeprojekte. Diese entstehen auch nicht auf der zusammenhängenden Fläche eines ehemaligen Bahnhofs oder Hafens, sondern auf mehreren angrenzenden Arealen rund um den Bahnhof Deutz. Eher untypisch ist auch die Projektentwicklung auf einem ehemaligen Wohngelände, dem ehemaligen Barmer Viertel nördlich des Bahnhofs. Die sich dort im Bau befindliche MesseCity Deutz bildet zusammen mit dem 2014 neu eröffneten „Stadtentree“ am Ottoplatz und dem solitären „KölnTriangle“ die Bausteine des Großprojekts ICE-Terminal Messe/Deutz, das aus zentraler Lage heraus eine Aufwertung und Umwidmung umliegender, vormals peripherer Industriebrachen zur erweiterten Innenstadt bewirken soll.

Von der Neuansiedlung tertiärer Nutzungen am Deutzer Bahnhof erhoffte man sich besonders starke Ausstrahlungseffekte („Entwicklungspol“) in umliegende Gebiete wie Mülheim und Kalk, die mit über 25 % Arbeitslosigkeit besonders vom Strukturwandel betroffen waren. Für diese vom Land Nordrhein-Westfalen ab 1994 anerkannten „Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf“ im staatlichen Förderprogramm „Soziale Stadt“ diente das EERI bzw. das REK als Grundlage zur Ableitung integrierter Maßnahmenprogramme. Beispielsweise wurden im diesbezüglichen „Kalk-Programm“ von 1994 bis 2004 eine große Zahl an Förderprojekten umgesetzt, sowohl sozialintegrative Maßnahmen als auch bauliche Maßnahmen. Die räumliche Achsenausrichtung von Kalk und Mülheim auf Deutz hat die Gesamtwirkung der Fördermaßnahmen unterstützt und nachhaltig stabilisiert. Insofern strahlte der Bahnhof auf das Umfeld aus und das Umfeld auf die Bedeutung des Bahnhofs zurück (Interview GW: 351-419, vgl. WEVERING 2011: 133 ff.).

Auch das Großprojekt MediaPark sollte funktionale Strukturdefizite umliegender Stadtteile übernehmen und ausgleichen, hier wurden hingegen negative Folgen wie Verdrängung und soziale Polarisierung befürchtet und aktiv gegengesteuert. Die Konzeption des Rheinauhafens schützt wiederum das benachbarte Stadtteilzentrum im Severinsviertel, das Fehlen von Einzelhandel und Gastronomie erschwert jedoch zusätzlich die Belebung des isoliert geplanten Quartiers. Zwar wurde im Rheinauhafen über den Denkmalschutz bewusst ein Ortsbezug hergestellt, dennoch zeigen sich Parallelen zum MediaPark, der sich als „Fremdkörper“ nur schwerlich in sein städtebauliches Umfeld integriert. Daran zeigt sich exemplarisch, dass Politik und Planung aus jedem Großprojekt lernen und Schlüsse für Folgeprojekte ziehen können. Da jedes Projekt aber unter anderen Bedingungen und in veränderten Konstellationen entsteht, ist ihre Entwicklung nie vorhersehbar, wie das Deutzer Beispiel verdeutlicht. Folglich stellt auch projektbezogene Planung keinen linearen Lernprozess dar und wirkt für Außenstehende mitunter erratisch. Auch weitere „klassische“ Kritikpunkte an städtebaulichen Großprojekten bezüglich ihrer *Governance* und der Wahrung von Gemeinwohlinteressen (vgl. 4.2 & 4.3) lassen sich auf alle

drei Fallbeispiele anwenden. Beispielhaft dafür stehen die Konflikte innerhalb der *PPP* des MediaParks, die Exklusivität des Rheinauhafens oder das Investorenprojekt MesseCity. Diese Punkte werden nachfolgend genauer beleuchtet. Zunächst ist jedoch festzuhalten, dass an der theoretisch abgeleiteten Arbeitshypothese der vorliegenden Untersuchung festgehalten werden kann: Als Schlüsselprojekte der Kölner Stadtentwicklung seit 1985 bilden die untersuchten Großprojekte zentrale Raumprodukte einer spätmodernen Gesellschaft.

Dies spiegelt sich auch in ihrer Architektur wider, wie ein kurzer Vergleich mit Fallstudien aus Berlin und London zeigt. In beiden Städten ist „Nachmoderner Städtebau" nach FLECKEN (2005) gekennzeichnet durch eine Verbindung von Innovation und Tradition. Deren Balance fällt in Köln im MediaPark am stärksten zugunsten der Innovation aus, während sich der Rheinauhafen klar zur Tradition bekennt. Diese wird dort sichtbar in der Orientierung am historischen Grundriss, dem Erhalt denkmalwerter Bausubstanz sowie dem Thema „Hafen", das auch die „lagernden" Gebäudetypologien widerspiegeln (vgl. 8.2). Als Kontrast dazu schaffen die Kranhäuser eine Verbindung zur Innovation über ihre exponierte „Wow-Architektur" (FLECKEN 2005: 344). Während die Hochhäuser „KölnTurm" und „Triangle" noch offensiv Innovation demonstrieren ohne den historischen Ort direkt zu berücksichtigen, wird in Deutz seit der Hochhausdebatte behutsamer vorgegangen. So werden in der MesseCity bewusst die Fassaden der historischen Messehallen aufgegriffen.

Durch alle drei Projekte werden über Landschaftsarchitektur neue öffentliche Räume in Köln produziert, die sich typischerweise zum Wasser und zu Grünflächen orientieren (vgl. ALTROCK 2005: 352). Im MediaPark wurden ein Park und ein künstlicher See angelegt, der Rheinauhafen stellt eine Revitalisierung des Rheinufers dar, wobei fehlendes Grün den Hafencharakter unterstreicht. Am Ottoplatz sorgen Bäume vor dem Deutzer Bahnhof für einen menschlichen Maßstab (STADT KÖLN 2006b: 4), nördlich davon soll sich das neue Messequartier mit dem Rheinpark verbinden (STADT KÖLN 2008: 118).

Im Gegensatz zur städtebaulichen Moderne setzt die Produktion urbaner Räume in der Spätmoderne auf Nutzungsmischung (vgl. 3.5.3, S. 49). Die Ansprache unterschiedlicher Gruppen der Mittelschicht ist entscheidend für die Belebung neuer Zentren und soll durch eine Mischung von repräsentativen Arbeitsplätzen, Unterhaltungsangeboten und Gastronomie erreicht werden, letztere gilt gar als „Indikator für Urbanität" (HERKOMMER 2005: 365). Alle drei Kölner Großprojekte streben diese Inszenierung von Urbanität an, erreichen jedoch nicht die Qualität eines Berliner Sony Center oder des South Bank Centre an der Themse, was auch an einer fehlenden „Bespielung" der öffentlichen Plätze liegt (vgl. ALTROCK 2005: 353 f.). Das Schokoladenmuseum im Rheinauhafen sowie der „Cinedom" im MediaPark stellen zwar Anziehungspunkte für Einheimische und Besucher*innen dar, jedoch wirkt der zentrale Platz im MediaPark häufig verwaist, während der Rheinauhafen als „Touristenmeile" wahrgenommen wird. Daran zeigt sich, wie unterschiedlich das Ergebnis einer thematischen Rauminszenierung sein kann. Inwiefern und von wem der neue „Messebalkon" mit Blick auf Dom und Rhein letztlich genutzt wird, bleibt abzuwarten. Problematisch erscheint in diesem Zusammenhang auch eine Tendenz zur Privatisierung, so dass im Ergebnis „halböffentliche" Räume entstehen (vgl. 4.4; S. 56), die „als […] bedeutender Niederschlag von der städtebaulichen Moderne zur Nachmoderne gesehen werden" (ALTROCK 2005: 350). Sowohl im MediaPark als auch im Rheinauhafen wurden die städtischen Freiflächen privaten Gesellschaften überlassen, die dort ihr Hausrecht ausüben (FRANGENBERG 2020) und auch das Gelände, auf dem die MesseCity entsteht, ist in Privatbesitz.

9.1 Schlüsselprojekte der Stadtentwicklung

Der MediaPark, der Rheinauhafen und das ICE-Terminal Messe/Deutz sind die Schlüsselprojekte der Stadtentwicklung, um die Stadt Köln vom Industriestandort in einen Dienstleistungs-, Medien- und Technologiestandort zu transformieren. Die Anschlussfähigkeit an die neue Produktionsweise der globalisierten Wissensökonomie bildet dabei das Hauptziel der Stadtentwicklung im betrachteten Zeitraum. Die drei Großprojekte hatten durchaus den gewünschten Effekt, jedoch ergaben sich daraus auch neue Herausforderungen. Dazu gehört insbesondere die Aufgabe, ausreichend bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, um das städtische Wachstum aufzufangen, welches eine durchaus erwünschte Folge der urbanen Transformation und ökonomischen Neupositionierung darstellt. Daran zeigt sich auch, dass solche Projekte nicht nur lange Laufzeiten haben, sondern auch lange nachwirken (Interview ALM: 1090-1112; vgl. STADT KÖLN 2019).

In der historischen Rekonstruktion wurden zentrale Momente und Mechanismen ihrer Produktion herausgearbeitet. Dazu zählen die Rolle von Einzelpersonen, das Gewicht politischer Entscheidungen und ökonomischer Entwicklungen auf verschiedenen Ebenen sowie Verflechtungen zwischen diesen Prozessen. So zeigt sich sowohl beim MediaPark als auch beim ICE-Terminal Messe/Deutz, wie das Engagement bzw. die Standpunkte von Einzelpersonen entscheidend für die Realisierung dieser Projekte war (vgl. 4.2, S 62; ADAM & FUCHS 2012: 570). Im Falle des MediaParks verkörpert Dr. Küpper als Leiter des Stadtentwicklungsamtes diese Rolle; die Entwicklungen in Deutz wurden maßgeblich durch die jeweiligen Dezernenten Fruhner und Streitberger geprägt, wobei deren jeweilige fachliche Perspektive als Ökonom bzw. Raumplaner sichtbar wird. Die Debatte um die rechtsrheinischen Hochhäuser und das Weltkulturerbe des Kölner Doms veranschaulicht aber auch, dass ihr Einfluss begrenzt ist, insbesondere wenn politischer Druck auf überkommunaler Ebene entsteht.

Darüber hinaus zeigt sich im Zeitverlauf ein wachsender Einfluss privater Investoren und Developer auf die Projektentwicklung im Rahmen eines Wandels in der Stadtpolitik „[v]on *government* zu *governance"* (HEEG & ROSOL 2007: 493; vgl. 3.5.2, S. 51), als „Planungsprinzip in Zeiten des Attraktivitätsparadigmas" (ALTROCK & SCHUBERT 2005: 375). Für den MediaPark wurden zunächst alle zentralen Planungsentscheidungen von der städtischen Politik und Verwaltung getroffen. *PPP* galt damals als innovatives Instrument, von der alle Beteiligten profitieren sollten, zudem befand sich die Entwicklungsgesellschaft mehrheitlich in öffentlicher Hand. Der Ausgang des Wettbewerbs zeigt jedoch deren starke Beeinflussung durch wirtschaftliche Interessen. In der Bauphase scheiterte das Projekt beinahe an der Unbeständigkeit beider Seiten. Im Ergebnis bilden der „KölnTurm" und andere Teilprojekte im MediaPark heute nicht die ursprünglichen Pläne der Stadt ab, sondern mindestens ebenso den Einfluss von Banken und Investoren. In der Rekonstruktion des Projektverlaufs treten so bereits mehrere Interessenskonflikte zwischen privater Wirtschaft und öffentlicher Hand zutage.

Auch vor dem Hintergrund eines Outsourcings von Verwaltungsaufgaben lässt sich eine weitere Verschiebung der Kompetenzen in Richtung privater Akteure am Großprojekt Rheinauhafen beobachten. Es wurde durch die Stadtentwicklungsgesellschaft „moderne stadt" entwickelt, die zwischen 1998 und 2011 für den größten Teil der Bauphase im Besitz der Sparkasse und der Privatbank Sal. Oppenheim war. Die „moderne stadt" trat auch als Investorin für das „Kranhaus Süd" auf, und die Stadt war für ihr spektakuläres Entwicklungsprojekt auf eine private Risikoübernahme angewiesen. Die Kontrolle der „moderne stadt" durch kommunale Akteure war durchaus ein konfliktthafter Prozess, der jedoch schließlich zum Erfolg und zur Übernahme der privaten Beteiligungen durch die Stadt führte.

In Deutz wurden durch den LVR als Bauträger des „KölnTriangle" materielle Fakten geschaffen, die über die Stadt hinaus bedeutsam wurden. Die Eskalation des Konflikts um die Hochhausplanung und

das Weltkulturerbe hängt insofern mit dem Einfluss privaten Kapitals zusammen, als dass die Stadtentwicklungsplanung auch unter Streitberger Planungssicherheit für Investoren schaffen musste. Die „MesseCity Deutz“ als Ersatzprojekt am ICE-Terminal kann schließlich als reines Investorenprojekt bezeichnet werden. Mit dem Verkauf des städtischen Grundstücks nördlich des Bahnhofs hat die Stadt einen Großteil ihrer Einflussnahme an das private Joint Venture aus Strabag und ECE Group abgegeben, die mit ihrer Auswahl des Konzepts von ASTOC die Realisierung von Beginn an maßgeblich steuern. Dies zeigt sich nicht zuletzt an einer professionellen Vermarktung, in denen hochaufgelöste Renderings die entscheidenden Repräsentationen für die bauliche Umsetzung des Projekts darstellen (siehe MESSECITY KÖLN GMBH 2021; vgl. 4.4, S. 66). Die erfolgreiche Vermietung an große Unternehmen und Konzerne wie Zurich und KPMG ist eine Grundvoraussetzung für den Erfolg des städtebaulichen Großprojekts und stellt ein erklärtes Ziel der Stadtentwicklung im Wettbewerb um privates Kapital dar, das sie aus eigener Kraft nicht erreichen kann.

Der Dezernent für Wirtschaft und Stadtentwicklung FRUHNER (2011) ging davon aus, dass städtebauliche Großprojekte in Köln durch ihre Alleinstellungsmerkmale „Struktureffekte“ generieren, von denen die Gesamtstadt im Standortwettbewerb um Kapital und Renommee profitieren kann. So lange sich entsprechende Nachfolgeprojekte anschließen, führen diese singularisierten Raumprodukte die Stadt gewissermaßen durch eine fortlaufende Transformation in der Spätmoderne (ebd.: 31).

9.2 Raumprodukte der Spätmoderne

Als Raumprodukte bilden die Großprojekte MediaPark, Rheinauhafen und ICE-Terminal Messe/Deutz in vielerlei Hinsicht typische Stadtentwicklungsprozesse der Spätmoderne ab. Dazu zählt insbesondere eine wettbewerbsorientierte Stadtpolitik (vgl. 3.5.2), die ihre Entscheidungen zunehmend unternehmerisch und marktbezogen trifft. Sichtbar geworden ist dies an der steigenden Einflussnahme privatwirtschaftlicher Akteure in der Projektentwicklung und der Strategie, mit öffentlichen Geldern und Gütern private Investments anzureizen, wobei ein Legitimations- und Kontrollverlust der Kommune in Kauf genommen wird. Der Beginn dieser Entwicklungen in Köln lässt sich festmachen an Rüdiger GÖBS (1987, 1988a) Forderungen zu einer kommunalen Wirtschaftspolitik, der Einführung einer „Technologierunde“ sowie der Zusammenlegung der Dezernate Wirtschaft und Stadtentwicklung (vgl. 7.2, S. 95). Diese Ereignisse hängen eng mit der Projektidee des MediaParks zusammen und werden in seiner Umsetzung als erstes deutsches Großprojekt in *PPP* konkret sichtbar. Auf diese Weise materialisieren sich zeitgenössische Ideologien und Diskurse im Raum.

Der MediaPark wurde als räumliches Cluster für die Medienwirtschaft konzipiert, noch bevor sich der Cluster-Begriff überhaupt etabliert hatte (KÜPPER 2008: 87), was seinen Pioniercharakter noch unterstreicht. Das Projekt markiert den Anfang der urbanen Transformation einer Industrie- und Handelsstadt, die vor etwa 40 Jahren begann. Auch wenn am Ort inzwischen kaum noch Einrichtungen der Medienbranche vorhanden sind, verkörpert der MediaPark als signifikantes Großprojekt bis heute den Medienstandort Köln. Dabei ist es weniger seine praktische Nutzung, sondern vielmehr seine zeichenhafte Bedeutung, die den MediaPark zur baulich-räumlichen Repräsentation der „Medienstadt“ macht (Interview ALM: 195-197, 211-221, 1110-1121). Auf diese Weise stärkt er die Außenwahrnehmung der Stadt im erwünschten Sinne auch unabhängig von seiner praktischen Funktion. Dies entspricht einem spätmodernen Paradigma, nachdem die Ästhetik, Zeichen und Repräsentationen des Raumes entscheidender sind als sein Gebrauchswert (vgl. 3.5.1; S. 49 & 3.5.4; S. 56).

Angesichts neuer Wirtschaftsformen setzt die Stadtentwicklungsplanung auch im Rechtsrheinischen auf Technologieparks und Gründerzentren, wie z.B. das 1999 eröffnete RTZ, das einen zentralen

Baustein der im selben Jahr veröffentlichten „TechnologieSpange“ bildet (STADT KÖLN 2009: 69), welche weitere Flächen für die neue Ökonomie festlegt. Der Bahnhof Messe/Deutz als „Entwicklungspol“ spiegelt auch die im Zuge der Globalisierung steigende Bedeutung von Logistik und Erreichbarkeit wieder. Die Entwicklungen am neuen ICE-Terminal sollen nicht nur dem rechtsrheinischen Teil der Stadt wirtschaftliches Potential eröffnen, sondern auch den Verkehrsknotenpunkt Köln als „Drehkreuz des Westens“ stärken und das Rheinland innerhalb der Metropolregion Rhein-Ruhr tiefer verankern (vgl. 3.5.2, S. 52; HEINZ 2008: 186-201). Auf diese Weise strahlt der erwünschte Effekt des Großprojekts über die lokale Ebene hinaus und auf die Gesamtregion ab.

Einzigartigkeit stellt in der wissensbasierten Ökonomie der Spätmoderne einen zentralen Standortvorteil dar. Dies illustriert besonders die postmoderne Architektur des Rheinauhafens, der Kölns „Ankunft“ in der Spätmoderne auch baulich markieren soll. Dabei dienen die spektakulären Kranhäuser als neues Wahrzeichen und Symbol einer zukunftsorientierten Stadt, ähnlich wie der weithin sichtbare „KölnTurm“ im MediaPark. Die Konzeption dieser „Leuchttürme“ erfolgte idealtypisch durch die *Starchitects* Zeidler und Nouvel bzw. Teherani und Linster, um das Renommee und die Erfolgsaussicht der Großprojekte zu steigern. So kann das „Kranhaus Süd“, realisiert durch die „moderne stadt“, mit HARVEY (2001) als „Lockvogel“ interpretiert werden, da es die nötigen Folgeinvestments zur Realisierung der zwei weiteren Kranhäuser „anlockte“, für die zunächst kein Investor gefunden wurde (vgl. 3.5.4). Aus diesem Grund wurde der Rheinauhafen von Süd nach Nord entwickelt, zunächst ohne die Kranhäuser als „Leuchtturm und Zugpferd für das ganze Projekt“ (FOLLMANN 2012: 270).

Als Gesamtprojekt zielt der Rheinauhafen besonders stark auf Authentizität und Einzigartigkeit ab, sowohl durch die Integration denkmalwerter Objekte und Materialien als auch mit den Kranhäusern als Zitat der historischen Hafenkräne. Rückgriffe auf die Vergangenheit finden sich auch rund um den Bahnhof Deutz. Die Drehkolbenform des „KölnTriangle“, die Backsteinfassaden der MesseCity und der historische Gasmotor vor dem Bahnhofseingang verweisen jeweils auf unterschiedliche Weise auf die Geschichte und Bedeutung des Ortes (siehe 10.2.4). So produzieren alle drei Großprojekte auf ihre Art neue Zeichen, um die Stadt Köln eindeutig von anderen Städten abzuheben (vgl. RECKWITZ 2016: 161).

In der „Ökonomie der Symbole“ (ZUKIN 1998) ist dies besonders relevant vor dem Hintergrund von Deindustrialisierung und Strukturwandel. Die Produktion dieser Zeichen folgt dabei prinzipiell einer strategischen „Ökonomie der Brache“ (LUZCAK 2013: 177 f.). Dies verdeutlicht vor allem die Historisierung im Rheinauhafen aber auch der Ottoplatz vor dem Deutzer Bahnhof. Dort ist ein historischer Gasmotor ausgestellt, ein Denkmal für seinen Erfinder Nikolaus August Otto und ein Symbol für Potenzial und Innovation. Doch das Beispiel der gescheiterten Hochhausplanung in Deutz zeigt, dass es das Ansehen einer Stadt auch beschädigen kann, wenn neue Wahrzeichen drohen, etablierte Symbole wie den Dom in den Schatten zu stellen. Insofern sind in Köln einer „Strategie des Spektakels“ Grenzen gesetzt, erfolgreicher scheint eine Rückbesinnung auf die Vergangenheit zu sein. Die jeweilige *räumliche Praxis* bringt dabei durchaus gegensätzliche Orte hervor, deren gebaute Umwelt sich entsprechend unterscheidet.

Jedes städtebauliche Großprojekt bedient sich spezifischer Themen, die ihrerseits in übergreifende Diskurse eingebettet sind und produziert dabei neue *Repräsentationen des Raumes*. Besonders offensichtlich wird dies in einer Gegenüberstellung von MediaPark und Rheinauhafen. Beide bilden nahezu idealtypische *Urban Renaissance*-Projekte ab (vgl. DZIOMBA 2009), die attraktive öffentliche Räume und hochwertige Orte für Arbeit, Wohnen und Freizeit in der Stadt bilden sollen und durch *urban Branding* über ihre eigentliche Funktion hinaus symbolisch überhöht werden. Der MediaPark repräsentiert eindeutig die „Medienstadt Köln“. Einerseits bezieht sich diese Repräsentation auf die lokale Tradition

des Medienstandorts und stärkt so die städtische Identität. Dies spiegelt sich jedoch nicht in der *räumlichen Praxis* wieder: Durch spektakuläre Architektur wurde mit der Pfadabhängigkeit des Ortes gebrochen, so dass ein innovativer Raum entsteht, der für Aufbruch und Veränderung steht. So wird zwar ein lokal begründetes Narrativ räumlich verankert, die Geschichte des Ortes als Güterbahnhof wird jedoch nahezu vollständig ignoriert (vgl. 4.4.).

Im Gegensatz zu dieser *Neuerfindung* stellt der Rheinauhafen eine *Weiterentwicklung* des Raumes dar (vgl. BMVBS 2011: 10). Sein symbolischer Wert gründet auf der historischen Bausubstanz des Umschlaghafens, ergänzt um postmoderne architektonische Highlights. Diese *räumliche Praxis* bildet das Thema „Tradition trifft Moderne" ab, das als *Repräsentation des Raumes* auch das Marketing des Rheinauhafens prägt (siehe RVG 2021b). Diese Kombination bietet singuläre Distinktionsmerkmale und erhöht so auch den ökonomischen Wert des Raumes als Ware (vgl. S. 28, S. 55). Die architektonische Vielfalt und hochwertige Nutzung im Rheinauhafen zielen auf eine verbesserte Integration in die Stadtstruktur und optimale Standortverwertung ab. Die städtische HGK bereitete dafür die Flächen vor, um Urbanität zu erzeugen, Politik und Verwaltung schafften das notwendige Planungsrecht für eine höhere bauliche Dichte (vgl. ALTROCK 2012: 189-194). Letztere ist auch ein häufiges Resultat hoher Bodenpreise (ADAM & FUCHS 2012: 566) und wurde schon beim MediaPark-Projekt sichtbar.

Das Beispiel Rheinauhafen zeigt zudem exemplarisch, dass städtisches Leben sich nicht in gewünschtem Maße über die Planung erzeugen lässt. Zwar steuern Pläne und Bilder als *Repräsentationen des Raumes* die *räumliche Praxis*, welche sich in Form von Architektur und Städtebau in der gebauten Umwelt niederschlägt. Auf diese Weise beeinflussen sie gezielt auch die subjektive Wahrnehmung des Raumes, auf der das Raumerleben basiert. Die Planung eines „urbanen" Quartiers entpuppt sich jedoch als „Antinomie" (vgl. DÖRFLER 2011): Die Gesamterschließung durch eine Tiefgarage, die bewusste Limitierung des Einzelhandels und das Nutzungskonzept insgesamt führten nicht zu mehr, sondern weniger Urbanität (siehe 8.2). Entsprechend bildet der Rheinauhafen in der öffentlichen Wahrnehmung kein typisches „Veedel", sondern eher eine künstliche und inszenierte Kulisse bzw. „Insel der Wohlhabenden" (RENTROP 2013). Der zentrale Platz im MediaPark hat ein vergleichbares Problem (siehe 8.1) und auch eine gezielte Konzeption konnte die Wiederholung dieses Phänomens im Rheinauhafen nicht verhindern. Vor diesem Hintergrund ist es fraglich, ob das Projekt MesseCity durch „eine qualitätvolle und massive Bebauung als städtebaulicher Rahmen für urbane Belebung sorgen [wird]" (STADT KÖLN 2008: 118), wie es der Masterplan für Köln vorsieht.

In ihrer Betrachtung als Raumprodukte offenbaren die Großprojekte bereits in vielerlei Hinsicht zentrale Aspekte des dialektischen Zusammenspiels der drei Dimensionen der Produktion des Raumes. Übergreifend zeigt sich die herausragende Rolle aller drei Großprojekte als Schlüsselprodukte einer übergreifenden Transformation der Stadt Köln. Als stadtstrukturelle Maßnahmen reagieren sie einerseits auf den tiefgreifenden gesamtgesellschaftlichen Wandel der Spätmoderne und ziehen zugleich ihrerseits eine städtische Transformation in funktionaler, ökonomischer und gestalterischer Hinsicht nach sich. Insofern lassen sie sich als Produkte eines dialektischen Prozesses von Stadt und Gesellschaft im Sinne der Theorie der Raumproduktion fassen. Nachfolgend beginnt die tiefergehende Analyse der Produktion dieser Räume, um die in Kapitel 6.1 formulierten Forschungsfragen vollständig zu beantworten.

10 Forschungsdokumentation: Methodisches Vorgehen und Ergebnispräsentation

Die methodische Erfassung und Analyse der drei Raumdimensionen zielt nicht auf den Raum selbst ab, sondern auf den Prozess seiner Produktion. Wie in Kapitel 2.7 argumentiert, werden daher Orte in der Stadt analysiert, die einen soziohistorisch spezifischen Prozess der Raumproduktion auf besonders eindrückliche Weise abbilden. Es wurde dargelegt, dass städtebauliche Großprojekte typische Raumprodukte einer grundlegenden urbanen Transformation darstellen (Kapitel 4), durch die in der Spätmoderne neue Orte in der Stadt entstehen, die zentrale Merkmale dieser „Epoche" (Kapitel 3.5) aufweisen. Diese theoretische Feststellung bildet die Arbeitshypothese der empirischen Forschung.

Ausgehend von der Theorie der Produktion des Raumes wurden drei Methoden abgeleitet (Kapitel 5) und Fragen formuliert (Kapitel 6.1), die auf eine Erforschung strategischer Stadtentwicklung durch städtebauliche Großprojekte abzielen. Die Stadt Köln stellt aufgrund ihrer historischen Entwicklung seit dem Zweiten Weltkrieg ein geeignetes Raumbeispiel für diese Untersuchung dar (Kapitel 7). Die Rekonstruktion der Projekte MediaPark, Rheinauhafen und ICE-Terminal Messe/Deutz (Kapitel 8) hat gezeigt, dass sie die Schlüsselinstrumente der Kölner Stadtentwicklung im betrachteten Zeitraum bilden (9.1) und der Prozess ihrer Produktion auf vielfältige Weise Charakteristika der Spätmoderne widerspiegelt (9.2).

Dieser Prozess wird im Folgenden genauer untersucht, wobei sowohl die drei Fallbeispiele als auch die drei Ebenen der Raumproduktion jeweils verglichen und zueinander in Beziehung gesetzt werden, um das dialektische Verhältnis von Stadt und Gesellschaft in der Spätmoderne besser zu verstehen. Entscheidender Bestandteil eines Forschungsprozesses, der sich an Prinzipien der *Grounded Theory* orientiert (Kapitel 6.2), ist die Dokumentation, denn seine Nachvollziehbarkeit bildet ein zentrales Gütekriterium qualitativer Forschung. Deshalb dient dieses Kapitel nicht nur der Vorstellung empirischer Befunde, sondern vor allem auch dazu, die hier angewandte Vorgehensweise möglichst transparent zu machen. Die qualitative Güte der Forschung wird zusätzlich abgesichert durch eine theoretisch begründete Auswahl der Methoden (Kapitel 5), die Triangulation unterschiedlicher Datensorten (Kapitel 6), die kontrastierende Ebene des Vergleichs (6.3) sowie eine ergänzende kommunikative Validierung (vgl. FLICK 2019). Letztere ist im Anschluss an die geführten Fachgespräche erfolgt, indem die in Kapitel 8 verwendeten Exzerpte den Interviewten (siehe Anhang A) nach der Auswertung vorgelegt und von diesen schriftlich kommentiert wurden. Zudem fanden vereinzelt informelle Nachgespräche statt.

Alle Befunde der folgenden Untersuchung stellen Konzepte im Sinne der *Grounded Theory* dar, die am empirischen Material durch die Interpretation der Daten entwickelt wurden (STRÜBING 2019: 532, vgl. 6.2). Dies entspricht einem gängigen Verfahren qualitativer Sozialforschung, wobei alltägliche Begriffe erster Ordnung in wissenschaftliche Begriffe zweiter Ordnung überführt werden, um so durch Abstraktion von der Beobachtung zur Hypothesen- und Theoriebildung zu gelangen (LAMNEK & KRELL 2016: 128 ff.). Auf diese Weise werden theoretisch noch uneingeschränkte Konzepte zu höherwertigen Kategorien gruppiert, bis Schlüsselkategorien hervortreten, die ihrerseits mehrere Kategorien integrieren können. Abschließend wird das gesamte Datenmaterial auf Aspekte hin untersucht, die eine Schlüsselkategorie stützen, bis diese theoretisch gesättigt ist (PRZYBORSKI & WOHLRAB-SAHR 2014: 210 ff.). Nach diesem Prinzip werden in der vorliegenden Arbeit die in Kapitel 5 theoretisch hergeleiteten drei Methoden angewandt: die Diskursanalyse der planerischen Konzepte, die ikonologische Architekturanalyse der gebauten Umwelt sowie der kommentierte Parcours. Die Anwendung der jeweiligen Methode wird im folgenden konkret erläutert (10.1, 10.2 und 10.3); im Anschluss werden die Ergebnisse zunächst vergleichend zusammengefasst und dann für das jeweilige Fallbeispiel beschrieben. Dabei entstehen zu jedem Fallbeispiel (Großprojekt) zunächst drei theoretische Bausteine, die

jeweils eine Dimension der Raumproduktion beschreiben (siehe Tabelle 3, S. 85). Sie bilden die Vergleichsaspekte der Fallbeispiele, anhand derer Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den Großprojekten herausgearbeitet werden (*Analyseebene A*). Abschließend werden die drei Dimensionen zueinander in Beziehung gesetzt, um den dialektischen Prozess der Raumproduktion für jedes der drei Großprojekte zu erfassen (*Analyseebene B*). Der Vergleich dieser Produktionsprozesse untereinander bildet wiederum die Produktion des Raumes im zeitlichen Verlauf der Projektentwicklung (1985-2025) ab und ist Gegenstand von Kapitel 11.

Zuerst werden stadtentwicklungspolitische und planerische Diskurse als *Repräsentationen des Raumes* untersucht, die zur Entstehung der drei Großprojekte geführt und diesen Prozess begleitet haben. Sie bilden die Vergleichsaspekte auf der Ebene des *konzipierten Raumes.* Anschließend werden Architektur und Städtebau als deren Resultat im *wahrgenommenen Raum* (10.2) sowie die darauf basierenden Eindrücke im *erlebten Raum* (10.3) betrachtet. Dabei wird angestrebt, die drei Großprojekte möglichst gleichwertig zu untersuchen (vgl. VOGELPOHL 2013: 73 f.), entscheidender für den qualitativen Vergleich ist jedoch, dass die gleichen Methoden auf alle Fälle angewendet werden (ebd.: 75). Im ersten Teil der Untersuchung ist dies die in Kapitel 5.2.2 erörterte Diskursanalyse.

10.1 Konzipierter Raum: Planerische Diskurse im zeitlichen Verlauf (Methodik)

Die Diskursanalyse zielt als historisch-vergleichende Methode darauf ab, Gegenwartsphänomene in ihrer historischen Entstehung zu erschließen. Alle Diskurse lassen sich als diskursive Praktiken begreifen, die sich im Laufe der Zeit ändern und dabei Ursache und Folge sozialer Transformationsprozesse darstellen (TRAUE et al. 2019: 566). Der erste Schritt bei der Analyse der Raumproduktion durch städtebauliche Großprojekte rekonstruiert die diskursiven Entstehungsbedingungen von deren Materialität, d.h. auf welche Weise die *Repräsentationen des Raumes* den Produktionsprozess beeinflusst haben. Dazu wird der konzipierte Raum zunächst analytisch separat betrachtet. Ausgewählte Dokumente zum MediaPark, zum Rheinauhafen und zum ICE-Terminal Messe/Deutz, die den Planungsprozess dieser Projekte begleitet und beeinflusst und so zur deren heutiger Form geführt haben, werden auf ihre diskursive Wirkung hin untersucht, bevor die materielle Form selbst betrachtet wird (siehe 10.2). Dieser Schritt dient der Beantwortung des ersten Fragenkomplexes:

1) Welche *Repräsentationen des Raumes* in Form von Diskursen und Wissen über Stadt sind in der Produktion der Großprojekte enthalten? Auf welche Weise beeinflussen diese Diskurse die Planung und Entwicklung der Projekte? Welche Akteure sind maßgeblich am Diskurs beteiligt, welche Ziele verfolgen sie und welche Argumente und Strategien setzen sie dabei ein?

Dazu werden explizite Sprachpraktiken und implizite Diskursstrukturen von Aussagen zum Untersuchungsgegenstand analysiert. Die Affinität von Argumentationslinien stadtentwicklungspolitischer Diskurse zu anderen Diskursen gibt zudem Aufschluss über deren diskursive Rahmung (BAURIEDL 2007: 36) und damit auch darüber, inwiefern diese Repräsentationen bestimmten Leitbildern einer spätmodernen Gesellschaft entsprechen. Das Methodenset einer Diskursanalyse muss jeweils am Untersuchungsgegenstand entwickelt werden (ebd.: 50). In der vorliegenden Analyse werden primär Dokumente mit Bezug zu einzelnen Großprojekten der Kölner Stadtentwicklung betrachtet und damit Diskurse, die eindeutig auf spezifische Orte und lokales Wissen verweisen. Es handelt sich um „Verdichtungen lokaler Diskursordnungen, die zu raumgebundener Geschichte geworden sind“ (ebd.: 52).

Diese diskursiven Ordnungen werden in Anlehnung an die Arbeit von BAURIEDL (2007) anhand von drei städtebaulichen Großprojekten rekonstruiert und im Kontext flankierender historischer und gesellschaftlicher Entwicklungen analysiert. Denn zeitlich und räumlich spezifische Vorstellungen und

Konventionen sind nicht nur in den diskursiven Repräsentationen von Stadt und Gesellschaft enthalten, sondern prägen diese ebenso. Daher liefern sie mögliche Deutungsweisen lokaler Diskurse als kulturell bestimmter Narrative (vgl. ebd.: 52), die somit auch über das jeweilige Großprojekt hinausreichen und etwas über die jeweilige Gesellschaft aussagen können. Jede Diskursanalyse ist dabei von der Positionierung der Forschenden beeinflusst, die als Erkenntnissubjekte selbst Teil des diskursiven Feldes sind, das sie betrachten. Es bedarf einer entsprechenden Reflektion, um eine zirkuläre Beweisführung zu verhindern, die auf der ideologischen Identifikation der Forschenden und ihrer subjektiven Lesart politischer Argumente fußt (ebd.: 46).

Der Betrachtungszeitraum der Diskursanalyse orientiert sich an den Laufzeiten der Projekte (siehe Tabelle 3), wobei aufgrund des Planungsvorlaufs in der Regel schon vor dem ersten Beschluss relevante Diskursfragmente auftreten. Die Materialgrundlage ist damit eng mit dem Untersuchungsgegenstand verknüpft. So wird eine Eingrenzung der Zeiten und Räume vorgenommen, in denen die relevanten Diskurse „fließen", also auf das direkte diskursive Umfeld des Gegenstands (vgl. JÄGER 2012: 120). Der zu analysierende Textkorpus ist jedoch nicht *a priori* festgelegt, sondern bildet sich im Verlauf der Analyse heraus. Zwar kann kein Gesamtdiskurs in seiner Totalität beschrieben werden, jedoch muss die Auswahl bestimmter Diskursausschnitte in Form von Dossiers wohl begründet sein, da sie beanspruchen, den Untersuchungsgegenstand umfassend darzustellen (ebd.: 124).

Die Rekonstruktion der Projektentwicklung in Kapitel 8 hat gezeigt, wie die Planung und Realisierung der Projekte dem Einfluss bestimmter Akteure unterliegen, deren Positionen und Strategien sich in Dokumenten widerspiegeln, die im Planungsverlauf verfasst und veröffentlicht werden. Als Teil der Raumproduktion entstehen diese Dokumente im konzipierten Raum und enthalten *Repräsentationen des Raumes* in Form sprachlicher Zeichen. Aus diesen Dokumenten wird ein Textkorpus zusammengestellt, der die Autor*innen der ausgewählten Beiträge als zentrale Sprecher*innen im Planungsdiskurs bzw. als Raumproduzierende auf der konzipierten Ebene ausweist (siehe Anhang B). Entscheidende Kriterien sind neben der Autorenschaft ein eindeutiger zeitlicher, räumlicher und thematischer Bezug zu den Projekten sowie Inhalte, die auf eine Steuerung ihrer Planung und Entwicklung abzielen oder auch deren Wahrnehmung und Bewertung beeinflussen, z.B. fachliche Stellungnahmen, technische Pläne, Präsentationen, aber auch Kritiken. In diesem Textkorpus steht jedes Dokument

> „erstens für sich selbst, zweitens in seinem institutionellen Kontext, drittens für Wissensvorräte in einem bestimmten Zeitabschnitt, viertens in einem begrenzten politischen Handlungsraum und fünftens als Referenz auf vorausgegangene Dokumente. Die Texte können aus diesen Gründen als diskursbestimmend und diskursdurchtränkt verstanden werden" (BAURIEDL 2007: 53).

Diese Texte werden auf gegenstandsbezogene inhaltliche Aussagen hin durchsucht, welche die zentralen Diskursstränge bilden. Die Verbindungen dieser Diskursstränge zu ihrem diskursiven Umfeld geben Aufschluss über etablierte Deutungsmuster. Die Aussagen selbst werden auf ihre diskursive Wirkung hin untersucht. Diese Feinanalyse von Aussagen bezieht sich dabei vor allem auf die verwendete Rhetorik und deren Semantik, also die symbolische Bedeutung von Wörtern und Sätzen (vgl. BAURIEDL 2007: 54).

Ein anschauliches Ergebnis solcher diskursiven Wirkungen sind *Kollektivsymbole* (JÄGER 2012: 52). Dabei handelt es sich um sprachliche und visuelle Bilder, deren direkte und indirekte Bedeutungsfunktion kollektiv verständlich ist und (vermeintlich) keiner weiteren Erklärung bedarf, auch wenn ihre sekundäre Bedeutung immer mehrdeutig ist. Ihre primäre und sekundäre Bedeutung sind nicht zufällig miteinander verknüpft, vielmehr erlauben sie Analogien untereinander. Kollektivsymbole werden oft narrativ verwendet und zu semantischen Ketten verknüpft. So steht beispielsweise „Eisenbahn" als

Symbol für „gesellschaftlichen Fortschritt“: beide bewegen sich fort, unterwegs werden Weichen gestellt, Stillstand soll vermieden werden, wohin geht die Reise? (ebd.: 60 f.) etc.

Die Analyse auf der Ebene einzelner Aussagen zielt darauf ab, wie Begriffe in konkreten Äußerungen verwendet werden und in welchem Verhältnis diese Begriffe zueinander stehen (vgl. MATTISSEK 2009). Zwei Verfahren kommen dabei zum Einsatz, die sich auf *Deixis* und *Polyphonie* von Aussagen beziehen. Deiktische Formen sind Zeigewörter, die Äußerungen in den Bezug ihres diskursiven Kontextes setzt und dabei auf Personen, Orte und Zeiten verweisen, z.B. „wir“, „hier“ und „jetzt“. Durch die Verknüpfung von Personalpronomen mit Ortsbezügen werden räumliche Identitäten produziert, z.B. „wir hier in Köln“. Weitere räumliche und temporale Verweise wie „nah“, „fern“, „hinter“ und „damals“, „bald“, „immer“ etc. nehmen Bezug auf gewisse Standpunkte bzw. Zeitpunkte im Diskurs, von denen sich auf die Bedeutung von Aussagen schließen lässt. Die polyphone Struktur von Aussagen äußert sich durch *Konnektoren*, die Teilaussagen auf spezifische Weise verbinden und dabei in ein argumentatives Verhältnis setzen. Ihre Analyse zeigt unterschiedliche Positionen im Diskurs und Konflikte um symbolische Deutungsmacht auf, z.B. anhand von polyphonen Markern wie „jedoch“, „aber“, „sondern“ oder „nicht“ (MATTISSEK 2010: 145 ff.).

Darüber hinaus spielen Argumente im planerischen Diskurs eine entscheidende Rolle (siehe 5.2.1). Die Struktur solcher Argumente lassen sich mittels der *Argumentationsanalyse* von Toulmin aufdecken. Demnach besteht jedes Argument aus einer Behauptung und einem begründenden Fakt. Verbunden werden beide durch die *Schlussregel*, welche zwischen beidem eine scheinbar logische Verbindung darstellt und dabei implizit wirkt. Sie offenzulegen ist für die Diskursanalyse besonders relevant, da die der Argumentation zugrundeliegenden Vorannahmen (auch ideologischer Art) damit erst deutlich werden. Die Schlussregel zeigt damit auf, worauf der Wahrheitsanspruch bestimmter Aussagen im Diskurs entscheidend beruht (FELGENHAUER 2009; MATTISSEK et al 2013: 288 f.).

Es wird also danach gefragt, welche Konventionen und Überzeugungen das Argumentieren und Denken in den betrachteten Planungsprozessen strukturieren und welchen diskursiven Formationsregeln sie dabei folgen (vgl. REUBER & PFAFFENBACH 2005: 224 f.). Eine genealogische Perspektive nach Foucault untersucht die Entstehung und Veränderung diskursiver Formationen über die Zeit und kann so auf die Momente fokussieren, in denen Begriffe im Diskurs neu verknüpft werden, so dass neue „Wahrheiten“ etabliert, alternative Deutungen ausgeschlossen und Widersprüche harmonisiert werden (MATTISSEK et al 2013: 264 f.).

Wahrheit wird im Diskurs durch die Produktion von spezifischem Wissen erzeugt, das in einer Gesellschaft als „wahr“ angesehen wird und auf diese Weise auch politische Entscheidungen beeinflusst. Dazu kann die diskursive Ordnung, nach der eine politische oder wissenschaftliche Wahrheit entsteht, angepasst werden. Dieser Machtmechanismus stellt eine intentionale Erneuerungsleistung in der diskursiven Praxis dar, wodurch ein neues „Wahrheitsregime“ etabliert wird. Dabei sind politische und wissenschaftliche Diskurse eng miteinander verzahnt: Indem wissenschaftliche Diskurse in den politischen Diskurs integriert werden, wird eine Wahrheit über den aktuellen Zustand der Gesellschaft etabliert. Insbesondere durch Expertenmeinungen und wissenschaftliche Studien werden gesellschaftliche Probleme benannt und so politischer Handlungsdruck erzeugt, zugleich werden die Handlungsspielräume bereits vordefiniert (ARNDT & RICHTER 2009: 42 ff.). Dieser Annahme liegt ein Machtverständnis zugrunde, das „moderne Macht“ als dezentral und allgegenwärtig, nicht als repressiv sondern als produktiv betrachtet. Indem Macht durch Diskurse „wahres“ Wissen produziert, konstituiert sie auch die materielle Welt und die Gesellschaft in ihr (ebd.: 36 f.).

Im Folgenden wird anhand der städtebaulichen Großprojekte MediaPark, Rheinauhafen und ICE-Terminal Messe/Deutz dargelegt, auf welche Weise diskursive Praktiken in Form von *Repräsentationen des Raumes* die Produktion neuer Räume im Zuge einer spätmodernen urbanen Transformation in Köln mitbestimmt haben, welchen Veränderungen sie dabei unterworfen waren und welche gesellschaftlichen Entwicklungen sie widerspiegeln.

10.1.1 Zusammenfassender Vergleich der *Repräsentationen des Raumes* (Ergebnisse)

Der Prozess der Raumproduktion ist insbesondere auf der Ebene der Diskurse abstrakt, bringt im konzipierten Raum jedoch konkrete Produkte in Gestalt von Plänen hervor, die als Stadtentwicklungskonzepte oder städtebauliche Entwürfe auf den materiellen Raum wirken (vgl. 2.5, Abbildung 5). Sie beeinflussen dabei auch das Raumerleben und kollektive Vorstellungen über eine Stadt, z.B. in Form von Images im Stadtmarketing. *Repräsentationen des Raumes* werden jedoch noch weiter gefasst, es handelt sich um abstrakte Diskurse und Darstellungen von Stadt und ihrer Entwicklung (vgl. 5.2). Die hier vorgenommene genealogische Untersuchung fokussiert dabei auf die Ursprünge und Verläufe jener Diskurse, welche die Planung der drei Großprojekte maßgeblich bedingt und beeinflusst haben.

Dabei muss reflektiert werden, dass die durchgeführte Diskursanalyse von den persönlichen Werten und der politischen Haltung des Autors sowie seiner Lesart der von ihm ausgewählten Texte beeinflusst ist. Da Stadtentwicklung grundsätzlich dem Gemeinwohl verpflichtet ist, wird eine als „ökonomisch ausgerichtet“ gelesene Stadtpolitik vom Verfasser tendenziell kritisch betrachtet, wenn dabei aus seiner Sicht etwa soziale Interessen oder demokratische Legitimation vernachlässigt werden. Auch wenn eine wissenschaftlich-neutrale Haltung angestrebt wird, schlägt sich eine gewisse Subjektivität in den Ergebnissen jeder qualitativen Untersuchung nieder, da sie eine Dateninterpretation darstellt, die auf das jeweils Typische eines betrachteten Falls abzielt. Auch die theoretische Grundlage dieser Arbeit führt zur Betonung bestimmter Aspekte, die als „typisch“ für Stadtentwicklungsprozesse in der Spätmoderne gesehen werden, wie z.B. Wettbewerbsorientierung und Singularisierung (siehe 3.5.2 bzw. 3.5.4). Um die Ergebnisse intersubjektiv nachvollziehbar zu machen und eine zirkuläre Beweisführung zu verhindern, werden in den nachfolgenden Kapiteln 10.1.2 – 10.1.4 zahlreiche repräsentative Textpassagen angeführt und mit etablierten Methoden der Diskursforschung feinanalysiert (s.o.). Dabei geht es nicht darum, politische Prozesse zu bewerten, sondern die Entstehungsbedingungen städtebaulicher Großprojekte zu untersuchen und dabei die Wege planerischer Entscheidungsfindungen aufzuzeigen. Die Ursprünge der Ideen, Pläne und Ziele der drei untersuchten Großprojekte lassen sich so retrospektiv in verschiedenen Diskursen verorten, die auf unterschiedlichen Ebenen angesiedelt sind, dabei jedoch eine ähnliche Ordnung aufweisen. Ein zusammenfassender Vergleich der Diskursverläufe und der dabei produzierten *Repräsentationen des Raumes* soll diese Unterschiede und Gemeinsamkeiten verdeutlichen.

Das Projekt MediaPark geht zurück auf eine Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) aus dem Jahr 1984 über „Informationstechnologie und Stadtentwicklung“ (HENCKEL et al. 1984), die u.a. feststellt, dass die „neuen Medien“ nur Wettbewerbsvorteile für Städte mit Alleinstellungsmerkmalen oder Pionierprojekten bieten. Hier zeigt sich ein zentrales Motiv der Spätmoderne als „Gesellschaft der Singularitäten“ (RECKWITZ 2017). Als wissenschaftlicher Diskurs produziert die Difu-Studie ein raumbezogenes Wissen, demzufolge eine erfolgreiche Stadtentwicklung ökonomischen Prinzipien unterliegt und auf der Nutzbarmachung neuer Technologien und singulärer Wettbewerbsvorteile basiert. Dieses Wissen wird durch die neue „Kommunale Wirtschaftspolitik“ des damaligen Leiters des Kölner Dezernats für Stadtentwicklung Rüdiger GÖB (1987) in den lokalen stadtpolitischen Diskurs integriert. Darin

bildet das städtebauliche Großprojekt MediaPark einen eigenständigen Standortfaktor, vor allem aufgrund seines Pioniercharakters. Die Erkenntnisse der Difu-Studie sind ein zentraler Anstoß des Projekts und bilden zugleich die Grundzüge der diskursiven Ordnung seiner Planungsrationalität: Planerische Argumente für den MediaPark fußen auf der Annahme einer Konkurrenzsituation zwischen deutschen Großstädten, die das Projekt rational begründbar macht. Im lokalen Diskurs der Kölner Stadtentwicklung stellt das Planungskonzept des MediaParks eine strategische *Repräsentation des Raumes* dar, die von der Stadtentwicklungsplanung eingesetzt wird, um sich die notwendige Unterstützung von Politik und IHK zu sichern. Ein zentraler Moment ist dabei die erstmals in Köln ausgerichtete internationale Tagung der *World Teleport Association* (siehe 8.1). Dort präsentieren zentrale Sprecher wie Küpper, Göb und Zeidler den MediaPark als Repräsentation der zukunftsorientierten „Medienstadt" Köln, für die neue Technologien keine Bedrohung darstellen, sondern eine Chance. Auf diese Weise erfolgt eine Umdeutung des pessimistischen Bildes, das die Difu-Studie zeichnet (Abbildung 20).

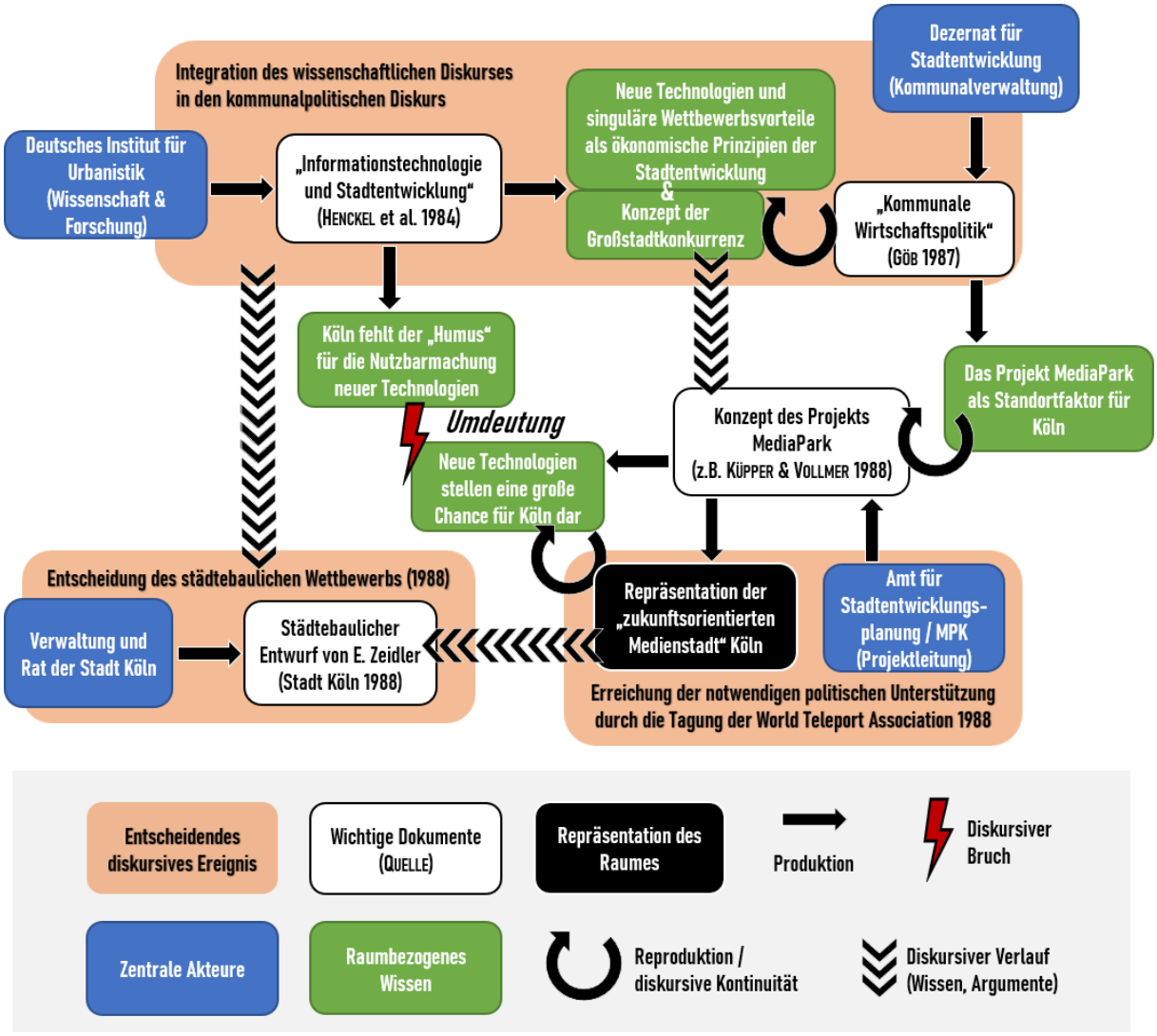


Abbildung 20: Schematischer Diskursverlauf zur Planung des MediaParks (eigener Entwurf)

Der städtebauliche Wettbewerb zielt entsprechend auf die Produktion eines „postindustriellen, aber doch technologisch bestimmten" (siehe 10.1.2) Raumes auf einer Industriebrache ab, der mit einem neuen Image für die Gesamtstadt verknüpft wird. Dieses Image der „Medienstadt" wird primär für Unternehmen entwickelt, die sich am Standort MediaPark ansiedeln sollen. Das Ergebnis des Wettbewerbs bildet ein städtebaulicher Entwurf, der dieses Image auch physisch durch die Architektur abbilden soll und dabei auf ein bestimmtes Raumerleben abzielt. Als wirkmächtige *Repräsentation des*

Raumes beeinflusst er auf diese Weise sowohl die *räumliche Praxis* als auch die *Räume der Repräsentation*. Zugleich steht der MediaPark auch für ein neues Selbstbild und Selbstbewusstsein der Gesamtstadt. Die Entscheidung der Verwaltung und des Rates der Stadt Köln für den Entwurf von Eberhard Zeidler basiert dabei auf einem Wissen über Stadtentwicklung, das sich stark an ökonomischen Prinzipien und einer Logik des Wettbewerbs orientiert und dessen Wahrheitswert ausgehend von einer wissenschaftlichen Studie im Planungsdiskurs des MediaParks reproduziert wurde (vgl. 10.1).

Das Großprojekt Rheinauhafen entsteht bereits parallel zum MediaPark, daher ist es nicht überraschend, dass die diskursive Rahmung und Planungsrationalität prinzipiell der des MediaParks entspricht: Köln wird weiterhin in einem Wettbewerb der Großstädte verortet, der die argumentative Grundlage für einen neuen Stadtraum bildet, von dem sich die Stadtentwicklungspolitik einen hohen ökonomischen Nutzen, einen Imagegewinn sowie Standortvorteile für die Gesamtstadt erhofft. Der Verlauf des Planungsprozesses ist jedoch weniger linear und konflikthafter. Während sich in der Diskursanalyse zum Projekt MediaPark kritische Stimmen nur indirekt durch polyphone Marker zeigen, wetteifern in der Planung des Rheinauhafens mehrere Akteursgruppen mit unterschiedlichen Zielvorstellungen um die Deutungshoheit im Diskurs, um Einfluss auf das Ergebnis zu nehmen.

Die vorliegende Untersuchung fokussiert daher auf jene Repräsentationen, die im Planungsdiskurs produziert und von den Akteursgruppen strategisch eingesetzt werden, um den Projektverlauf zu beeinflussen. Dabei lassen sich drei übergeordnete Konzepte ausmachen, die als „grünes Werthchen", „stadthistorisches Dokument" und „urbane Zone" gefasst werden. Das „grüne Werthchen" verweist auf die Rheinauhalbinsel des 19. Jahrhunderts, eine Grünfläche für Erholung und Freizeitaktivitäten (KRINGS 2011b: 4). Diese Nutzung war ursprünglich durch den Ratsbeschluss von 1976 erneut vorgesehen und wird zunächst von Teilen der Verwaltung und des Rates präferiert. Sie wird vom städtischen Denkmalschutz jedoch entschieden abgelehnt, um die Denkmäler auf dem Hafengelände zu bewahren. Die von der Stadtentwicklungsplanung erwünschte „urbane Zone" konkretisiert sich nach dem Wettbewerb in den Siegerentwürfen von Teherani und Linster, die einen Kompromiss zwischen Bewahrung und Neugestaltung abbilden. Der daraus entwickelte Bebauungsplan beinhaltet sowohl Grundrisse denkmalgeschützter Lagerhallen als auch die spektakulären Kranhäuser und verbindet auf diese Weise zwei gegensätzliche Konzepte. Die ikonische Architektur der Kranhäuser repräsentiert dabei ein neues Wahrzeichen für Köln und ist mitentscheidend für den kommunalpolitischen Konsens, der schließlich zur Verabschiedung des Bebauungsplanes auf Grundlage des weiterentwickelten Teherani & Linster-Entwurfs führt (Abbildung 21).

Am Anfang steht die recht vage Vorstellung der Verwaltung von einer „neuen City am Strom", die mischgenutzt und „urban" sein soll und damit einem verbreiteten Leitbild spätmoderner Stadtentwicklung entspricht. Ihre Umsetzung soll durch Investoren erfolgen; die Hauptaufgabe der Stadt besteht darin, dafür die passenden Rahmenbedingungen zu setzen. Dabei ist von Beginn an die städtische Denkmalpflege in Person des Stadtkonservators, unterstützt von externen Fachleuten, in den Diskurs involviert. Sie verweisen wiederholt auf den Zeugniswert denkmalwerter Bausubstanz im Rheinauhafen, der aus ihrer Sicht ein „stadthistorisches Dokument" repräsentiert. Durch die kontinuierliche Wiederholung von Aussagen und Argumenten wird ein raumbezogenes Wissen reproduziert, das dem historischen Rheinauhafen einen symbolischen Wert zuschreibt. Um die eigene Position im Diskurs zu stärken, wird zudem die Vereinbarkeit von Denkmalschutz und Stadtentwicklung betont. Dagegen betrachtet die Grundstückseigentümerin HGK das Areal primär unter wirtschaftlichen Aspekten. Sie wird dabei beraten von der kommunalen Entwicklungsgesellschaft „modernes köln", die – in der Praxis

vertreten durch die „moderne stadt“ – als Managerin des Gesamtprojekts über deutlich mehr Einfluss verfügt als die Denkmalpflege.

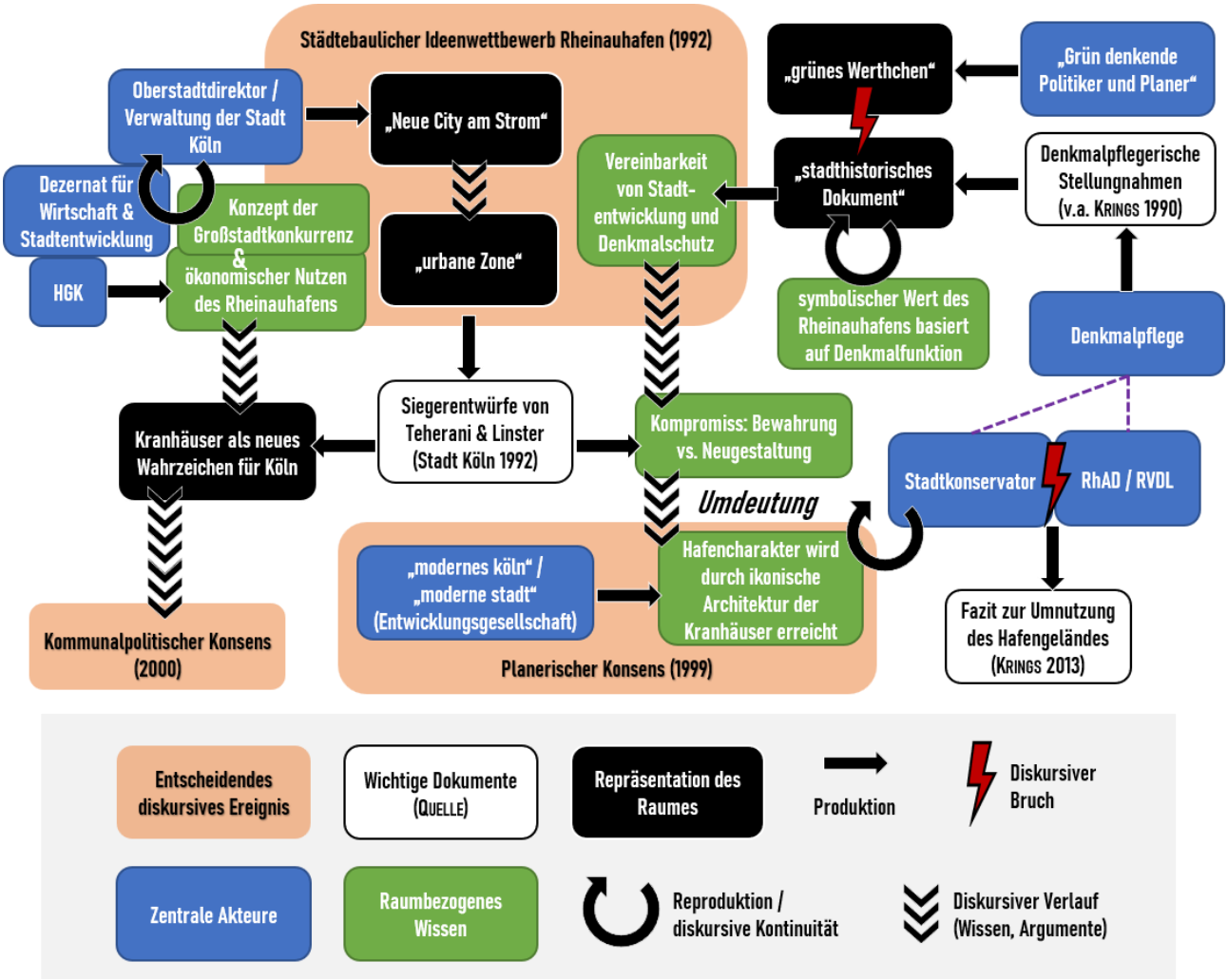


Abbildung 21: Schematischer Diskursverlauf zur Planung des Rheinauhafens (eigener Entwurf)

Die ungleiche Machtverteilung zwischen den Akteursgruppen zeigt sich insbesondere daran, dass sich die Denkmalpflege im Diskursverlauf von ihrem eigentlichen Ziel entfernt, den Gesamtcharakter des Hafens durch die denkmalgeschützte Bausubstanz zu erhalten. Zu Beginn argumentiert der Stadtkonservator noch, die „urbane Zone“ könne nur unter Wahrung des historischen Hafencharakters entstehen. Das Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs stellt bereits einen Kompromiss aus historischen Raumstrukturen und Neubauten dar. Basierend auf den „Gestaltungsvorgaben“ von „modernes köln“ kommt es zu einer Umdeutung dieses Kompromisses, die schließlich in einem planerischen Konsens mündet, der besagt, dass der Hafencharakter auch in Form der zeichenhaften Architektur der Kranhäuser erreicht wird. Der Stadtkonservator unterstützt diese Lösung, um das „grüne Werthchen“ zu verhindern und wird so Teil des Konsenses. Auf diese Weise wird ein diskursiver Bruch zwischen Stadtentwicklung und Denkmalpflege vermieden, dafür kommt es innerhalb Letzterer zum Bruch (vgl. Krings 2013). Eine genealogische Diskursanalyse der Planung des Rheinauhafens veranschaulicht somit politische Konflikte und Strategien, die aus unterschiedlichen „Ideologien“ resultieren, welche ihrerseits im Diskurs als raumbezogenes Wissen erscheinen (vgl. 5.2).

Das Fallbeispiel ICE-Terminal Messe/Deutz verdeutlicht seinerseits die Mobilität von Diskursen über unterschiedliche Skalen hinweg und wie sie dabei als politisches Instrument eingesetzt werden

können. Den Ausgangspunkt der Projektplanung bildet eine Entscheidung auf europäischer Ebene, die eine strategische *Repräsentation des Raumes* ermöglicht, welche in den folgenden Jahrzehnten zentral ist für räumliche Entwicklungen auf der kommunalen Ebene: Im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz stellt Köln eine Schnittstelle dar, was zu einem hohen Bedeutungszuwachs der den Deutzer Bahnhof umgebenden rechtsrheinischen Stadtteile führt. Die Stadtentwicklungsplanung reproduziert dabei über fortgeschriebene Konzepte das Bild einer rechtsrheinischen „City" mit Deutz als Zentrum. Auf diese Weise wird auf der rechten Rheinseite eine Innenstadtlage repräsentiert, die diesen Raum attraktiv für Investoren macht, welche benötigt werden, um die neue Innenstadt auch baulich zu realisieren.

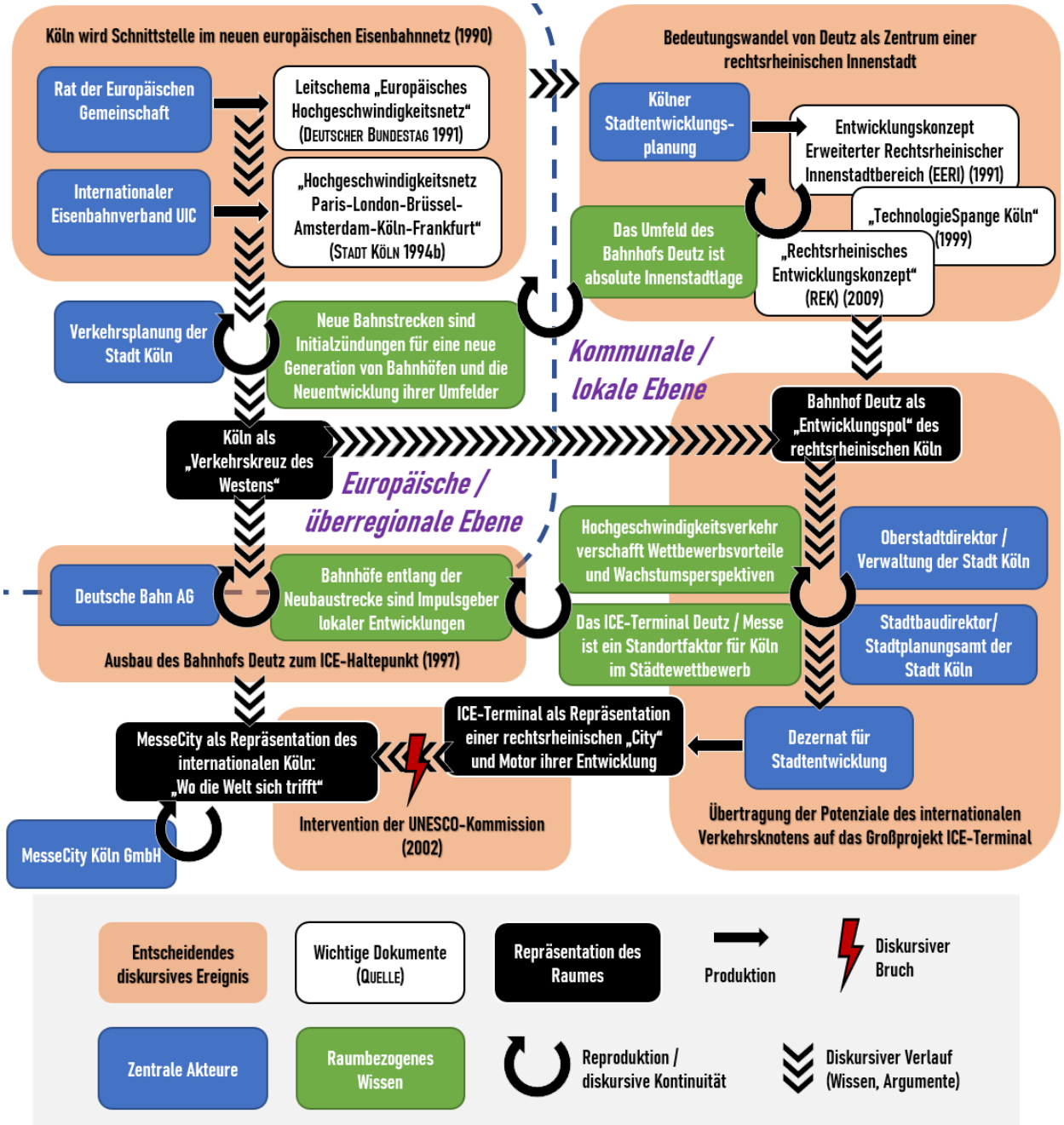


Abbildung 22: Schematischer Diskursverlauf zur Planung des ICE-Terminals (eigener Entwurf)

Die Kölner Verkehrsplanung greift auf Grundlage der europäischen Eisenbahnpläne das lokale Narrativ der Stadt als „Drehkreuz des Westens" (vgl. Kapitel 7) auf. Diese *Repräsentation des Raumes*

bildet die argumentative Grundlage für den Ausbau des Deutzer Bahnhofs zum ICE-Haltepunkt, der für die Stadt damit zum „Entwicklungspol“ im Rechtsrheinischen wird. Dieses Konzept basiert auf dem diskursiv produzierten Wissen, dass die Bahnhöfe entlang der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken Impulsgeber lokaler Entwicklungen sind, durch die den Städten Wettbewerbsvorteile entstehen. Diese Potenziale werden im stadtplanerischen Diskurs auf das ICE-Terminal übertragen, das als Großprojekt den Standort Deutz als internationales Verkehrskreuz repräsentiert. Das Einschreiten der UNESCO-Kommission verhindert zwar seine ursprünglich geplante bauliche Umsetzung, die MesseCity greift diese *Repräsentation des Raumes* jedoch erneut auf. Insgesamt zeigt sich im Diskursverlauf eine starke Kontinuität, die das Bild vom „internationalen Verkehrskreuz“ reproduziert (Abbildung 22).

Zusammenfassend zeigt die Untersuchung der Raumproduktion durch städtebauliche Großprojekte in Köln auf der Ebene des konzipierten Raumes, wie planerische Diskurse und raumbezogenes Wissen über einen Zeitraum von fast 40 Jahren die Entwicklung urbaner Räume beeinflussen. Eine zentrale Rolle nehmen dabei *Repräsentationen des Raumes* ein, die durch wissenschaftliche und politische Diskurse auf unterschiedlichen Ebenen produziert und strategisch eingesetzt werden, um bestimmte Ziele zu erreichen. Die genealogische Perspektive der Diskursanalyse macht ihre Entstehung und ihren Einfluss auf die Projektplanung sichtbar. Ein Vergleich anhand der drei Großprojekte MediaPark, Rheinauhafen und ICE-Terminal Messe/Deutz verdeutlicht dabei die zentralen Gemeinsamkeiten und Unterschiede.

So lässt sich zunächst feststellen, dass die Planungsrationalität aller drei Projekte auf dem Konzept des zunehmenden Städtewettbewerbs basiert. Sie alle dienen dem übergeordneten Zweck, die Position der Stadt Köln in diesem Wettbewerb zu verbessern und ihr zu einem neuen, besseren Image zu verhelfen. Entsprechende Argumente basieren prinzipiell auf derselben Schlussregel, die besagt, dass ohne diese Projekte keine langfristig erfolgreiche Stadtentwicklung möglich ist. Im Verlauf ihrer Planung lässt sich beobachten, wie durch die Wiederholung inhaltlich ähnlicher Aussagen eine diskursive Ordnung stabilisiert und raumbezogenes Wissen reproduziert wird, um die Planungsrationalität aufrecht zu erhalten. Die Argumentation und diskursive Wirkung von Aussagen zeigt sich unter anderem an Kollektivsymbolen wie dem MediaPark als „Humus“, auf dem neue Technologien ihr Potenzial für die Stadtentwicklung entfalten können, dem Rheinauhafen als „Gedächtnis“ der Stadt Köln oder dem Deutzer Bahnhof als „Motor“ einer rechtsrheinischen Innenstadt. Dabei verfolgt die Stadtentwicklungspolitik primär ökonomische Ziele, insbesondere die Ansiedlung von Unternehmen sowie private Investitionen am Standort. Die städtebaulichen Großprojekte sollen dabei wie Wahrzeichen jeweils passende attraktive Images verkörpern und repräsentieren damit auch ein neues Selbstverständnis der Stadt; so steht der MediaPark für die „Medienstadt Köln“ und das ICE-Terminal für das „internationale Verkehrskreuz“. Die Kranhäuser im Rheinauhafen sollen einerseits an die Historie des Geländes erinnern, ihre Architektur ist jedoch auch Sinnbild für das Köln des 21. Jahrhunderts.

Auf diese Weise wird bei allen drei Projekten die Singularisierung als Modus der Raumproduktion und zentrales Merkmal der Spätmoderne überdeutlich (vgl. 9.2). Diese auf einmalige und unverwechselbare Orte mit entsprechenden architektonischen Zeichen abzielende Strategie ist zugleich der Auslöser für zentrale Konflikte, wie Diskussionen um die Gestaltung des Rheinauhafens und die Intervention der UNESCO-Kommission in Deutz zeigen. Dabei bildet ein im Planungsdiskurs argumentativ erreichter Konsens das Resultat von Aushandlungsprozessen ab, an dem sich auch Machtverhältnisse ablesen lassen. Das Projekt Rheinauhafen bildet eine regelrechte diskursive Arena, in der die Akteure ihre gegensätzlichen Zielvorstellungen mit entsprechenden *Repräsentationen des Raumes* anstreben. Der Bebauungsplan spiegelt im Ergebnis dabei nicht nur den Kompromiss, sondern auch die

Machtverhältnisse zwischen den Beteiligten wider. Verweise auf Sachzwänge, zeitlicher Druck oder die Schaffung materieller Fakten sind Machtakte, die im Planungsprozess aller drei Großprojekte auftreten (vgl. 5.2.1). Die jeweils dominanten *Repräsentationen des Raumes* finden ihren Ursprung dabei auf verschiedenen Ebenen. Im Falle des MediaParks liegt er in der Integration eines wissenschaftlichen Diskurses in den kommunalpolitischen Diskurs, der fortan die Planungsrationalität des Projekts im Sinne einer diskursiven Ordnung bestimmt. Der planerische Diskurs um den Rheinauhafen konzentriert sich auf der lokalen Ebene und zeigt, wie sich ein Gegendiskurs (der Denkmalpflege) im planerischen Kompromiss auflöst. Die Repräsentation Kölns als „internationales Verkehrskreuz" fußt hingegen auf einer politischen Entscheidung auf europäischer Ebene und ermöglicht es der kommunalen Stadtentwicklungspolitik, ein Großprojekt zu entwickeln, dass diesen Anspruch erfüllen soll. Die Fallbeispiele zeigen dabei, wie sich *Repräsentationen des Raumes* als „reisende Ideen" zwischen unterschiedlichen Ebenen bewegen.

Ein Vergleich der drei Großprojekte wirkt auf der konzipierten Ebene also vor allem zusammenführend und universalisierend (vgl. 6.3), denn der diskursive Verlauf ihrer Planung folgt jeweils sehr ähnlichen Mustern und Mechanismen (vgl. Abbildungen 25, 26, 27). Dabei zeigen sich auch Variationen innerhalb der untersuchten Fälle, etwa im Ursprung der diskursbestimmenden *Repräsentationen des Raumes* auf unterschiedlichen Ebenen und in ihrer Kontinuität über längere Zeiträume hinweg. Dies trifft zwar auf alle drei Großprojekte zu, eine besonders kontinuierliche Reproduktion von Leitbildern zeigt sich jedoch am Fall des Deutzer „Entwicklungspols". Nicht zuletzt hebt der Vergleich damit auch gewisse Besonderheiten auf der konzipierten Ebene hervor, wie die Rolle der Denkmalpflege im Rheinauhafen, den Niederschlag europäischer Beschlüsse im Rechtsrheinischen oder die Umdeutung im Diskurs von Informationstechnologie und Stadtentwicklung durch das Projekt MediaPark, wodurch aus der Stadt ohne „Humus" die „Medienstadt" der Zukunft wird.

10.1.2 MediaPark: Die „Medienstadt" der Zukunft

1984 erscheint eine Studie des Difu zum Zusammenhang von „Informationstechnologie und Stadtentwicklung" (HENCKEL et al. 1984). Dabei wurde „auf subjektive Einschätzungen, Erwartungen und Bewertungen von Experten" zurückgegriffen, durch die „die Arbeit deutlich beeinflußt" [*sic*] wurde (ebd.: 10). „Erstmals begleiteten Vertreter der freien Wirtschaft, der Kommunen und der Wissenschaft über längere Zeit ein Difu-Projekt kontinuierlich" (ebd.). Damit sind von Beginn an privatwirtschaftliche Akteure an der Wissensproduktion im Diskurs beteiligt. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass neue Informationstechnologien räumliche Disparitäten in Deutschland eher verstärken als ausgleichen und so das bereits bestehende Gefälle[26] wirtschaftlicher Aktivitäten zugunsten südlicher Regionen verschärfen, wobei insbesondere die Innenstädte zunehmend unter Druck geraten (ebd.: 8 f.). Der Verdichtungsraum Rhein-Ruhr wird dabei als „der eigentliche Verlierer" bezeichnet (ebd.: 9). Wirtschaftlicher Niedergang und Strukturschwächen werden als charakteristisch für die Region und die Stadt Köln genannt. Abschließend werden Ansätze und Empfehlungen für eine angepasste Stadtentwicklung unter veränderten Rahmenbedingungen aufgezählt (ebd.: 9 f.). Die diskursive Wirkung der Beschreibung Kölns soll anhand eines Beispiels verdeutlicht werden:

> „Köln liegt in einer stark verstädterten Region, in der es allein mit vier weiteren Großstädten um Wachstumspotenziale und Zentralitätsattribute konkurrieren muß [*sic*]. […] Der Stadt fehlt vorerst der **Humus**, auf dem Entwicklungsimpulse der Mikroelektronik und der Informationstechnologie ihre Wirkungen entfalten könnten. Diese grundlegenden

[26] Irritierenderweise spricht die Studie von einem „Nord-Süd-Gefälle", dabei wird aus dem Kontext deutlich, dass das Gegenteil gemeint ist.

Benachteiligungen und Beeinträchtigungen haben zu einer deutlichen Sensibilisierung für die **Gefährdungen** der Stadt geführt. **Gegenwehr** beginnt sich zu **formieren**. Konzeptionelle Überlegungen […] finden in konkreten planerischen Überlegungen ihren Ausdruck. Von dieser […] Unruhe auch bei den Unternehmen geht eine **Chance** aus." (ebd.: 10, Hervorh. M.O.)

Hier wird das Bild einer Stadt gezeichnet, die sich in einem unvermeidbaren Wettbewerb um Wachstum und Zentralität befindet und dabei auf sich allein gestellt und von Konkurrenz umgeben ist. Der fehlende „Humus" ist dabei ein Kollektivsymbol ihrer unerfüllten Grundvoraussetzungen für technischen Fortschritt und Entwicklung. In dieser biologischen Metapher erscheint die Stadt Köln als unfruchtbarer Boden. Dieser Zustand wird zur drohenden Gefahr stilisiert, woraus sich das nächste Bild ergibt: Gedankliche Konzepte und Pläne – strategische *Repräsentationen des Raumes* – „formieren" sich zur „Gegenwehr" wie Streitkräfte in einem Konflikt. Die zunächst aussichtslos scheinende Situation wird zur „Chance" umgedeutet, gleichzeitig werden Unternehmen als neue Akteure ins Feld geführt. Auf diese Weise wird ein Problem definiert und Wege zu seiner Lösung aufgezeigt. Aus den insgesamt „eher düsteren Zukunftsaussichten" (ebd.: 147) wird schließlich ein dringender Handlungsbedarf abgeleitet. Anhand ausgewählter Aussagen zeigt sich die dabei eingesetzte Argumentation:

„Daß [*sic*] Köln aus seiner Funktion als Sitz einer Rundfunkanstalt im Zusammenhang mit den neuen Medien besondere Chancen erwachsen, muß [*sic*] bezweifelt werden. Zum einen teilt es diese Funktion mit den anderen Fallstudienstädten und ist darüber hinaus auch nicht an Kabelpilotprojekten beteiligt, wie etwa München." (ebd.: 146 f.)

Diesem Argument liegt die Schlussregel zugrunde, dass die „neuen Medien" nur für Städte mit Alleinstellungsmerkmalen oder Pionierprojekten einen Wettbewerbsvorteil bieten. Sie basiert damit auf dem spätmodernen Paradigma der Singularisierung als entscheidender Standortfaktor und impliziert dabei, dass es Köln an eben solchen singulären Merkmalen mangele, um im intraurbanen Wettbewerb erfolgreich zu sein (Abbildung 23).

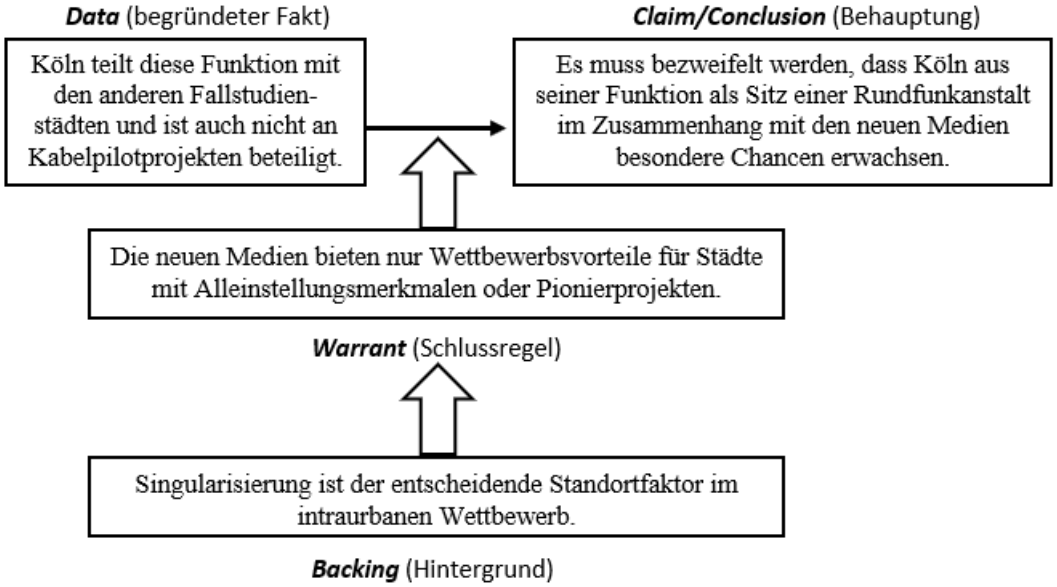


Abbildung 23: Argumentationsschema nach Toulmin (eigener Entwurf nach FELGENHAUER 2009: 267)

Durch ähnlich begründete Aussagen über eine „wahrscheinliche" Zukunft wird eine latente Drohkulisse erschaffen, vor der die Empfehlungen der Autoren alternativlos erscheinen:

„Flächenleerstände in größerem Umfang sind durchaus **wahrscheinlich**, **weil** sie nicht den nachgefragten Flächen an Zuschnitt und Qualität entsprechen. **Folge wird** ein Neubauvolumen zur Befriedigung dieser Nachfrage **sein**, für das in Köln noch Flächenpotentiale vorhanden sind. **Wird dieser Neubau verweigert, droht** die **Gefahr** zusätzlicher Betriebsverlagerungen, **weil** die Standortunabhängigkeit der flächennachfragenden Betriebe durch die Informationstechnologie nachhaltig steigt." (ebd.: 147, Hervor. M.O.)

Inhaltlich wird der Neubau von Büroflächen gefordert, die den Ansprüchen neuer Betriebsformen genügen. Die zentrale Aussage wirkt durch ihre Syntax deterministisch: *Wenn* dieser Neubau nicht

erfolgt, *dann* droht der Stadt zunehmend Gefahr, *weil* die Betriebe in ihren Standortentscheidungen immer flexibler werden.

> „Zur Sicherung der Wirtschaftskraft und zur Abwendung einer Nord-Süd-Verschiebung muß [*sic*] im Kölner Raum der ‚Humus' für fortschrittliche Entwicklungen geschaffen werden. Das bedeutet: **trotz** der besonderen Gefahren, die mit der Informationstechnologie für den Kölner Raum verbunden sind, muß [*sic*] die Stadt die Informationstechnologie und ihre Verbreitung fördern." (ebd., Hervorh. M.O.)

Der vorangestellte Konnektor „trotz" verweist auf andere Positionen im Diskurs, welche gewisse Gefahren für die Stadt betonen. Die hier vertretene Position stellt eine quasi-logische Schlussfolgerung aus den eingangs formulierten ökonomischen Zielen dar, ordnet diese dem Risiko über und präsentiert die Verbreitung neuer Technologien als Sachzwang. Diese Haltung findet sich bereits in den ersten einleitenden Sätzen der Difu-Studie:

> „Die Mikroelektronik […] wird die Gesellschaft verändern. Dieser Veränderungsprozeß [*sic*] wird schleichend, aber nachhaltig sein und alle Lebensbereiche bis hinein ins Alltagsleben erfassen. Neben den gesellschaftlichen Veränderungen haben Schübe von Basisinnovationen (industrielle Revolutionen) **immer** auch zu neuen Raumstrukturen geführt." (ebd.: 7, Hervor. M.O.)

Indem die Mikroelektronik zur Basisinnovation deklariert wird, wirkt der Deiktikon „immer" als logische Verknüpfung, aus der folgt, dass auch durch die Mikroelektronik neue Raumstrukturen entstehen werden. Die argumentative Schlussregel tritt hier offen zutage.

> „Diese schleichende Durchsetzung bedingt mit, daß [*sic*] eine **gesellschaftliche Entscheidung** über einen ‚Ausstieg' praktisch **nicht** möglich ist. Der internationale und nationale **Wettbewerb ‚erzwingt'** ihren Einsatz, weil er ökonomische Vorteile bringt" (ebd.: 15).

Der polyphone Marker „nicht" verweist erneut auf andere Positionen im Diskurs, die jedoch delegitimiert und ausgeschlossen werden, da die Logik des Wettbewerbs der Gesellschaft keine Wahl lasse. Auf diese Weise entsteht eine diskursive Ordnung, in der die demokratische Legitimation politischer Entscheidungen durch ökonomische Vorteile ersetzt wird.

Als maßgeblicher Teil des wissenschaftliches Diskurses legt die Difu-Studie so die Regeln und Logiken fest, nach denen das Großprojekt MediaPark entsteht: Denn zu den wichtigsten „Wurzeln der Idee MediaPark" zählen der damalige Amtsleiter für Stadtentwicklungsplanung in Köln und der Leitende Architekt der MPK „[d]ie bitteren Anstöße der von uns mitgeförderten difu-Studie [*sic*], die den Stadtrat zur mutigen Öffnung der Stadtpolitik hin zu technologieorientierten Gemeinschaftsmaßnahmen veranlaßte [*sic*]" (KÜPPER & VOLLMER 1988: 1544). Die Ergebnisse der Studie spiegeln sich bereits in den vom Beigeordneten für Stadtentwicklung Rüdiger GÖB (1987) formulierten „Ziele[n] kommunaler Wirtschaftspolitik" wider: „Das Nord-Süd-Gefälle als kommunale Herausforderung" (ebd.: 69), „Wirtschaftspolitik als Teil eines Gesamtkonzepts der Stadtentwicklung" (ebd.: 72) und schließlich der „‚MediaPark' Köln als Standortfaktor" (ebd.: 78) unter veränderten Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung. Erschienen ist dieser Beitrag im ebenfalls vom Difu herausgegebenen „Archiv für Kommunalwissenschaften"[27]. Daran wird deutlich, wie der wissenschaftliche Diskurs über die Bedeutung neuer Informationstechnologien für die Stadtentwicklung in den kommunalpolitischen Diskurs integriert wird (vgl. 10.1, S. 128). Dabei wird ein raumbezogenes Wissen reproduziert, demzufolge Stadtentwicklung ökonomischen Prinzipien unterliegt und deshalb nur durch technischen Fortschritt und singuläre Wettbewerbsvorteile erfolgreich sein kann. Die Planungsrationalität des Großprojekts MediaPark folgt dieser diskursiven Formation:

> „**Das wichtigste Ziel der MediaPark-Initiative der Stadt ist** deshalb die Nutzung dieser endogenen Entwicklungschancen, allerdings in so konzentrierter Weise, **daß** [*sic*] […] **der herausragende Standort Köln gesichert und sichtbar**

[27] Laut Difu bietet das „Archiv für Kommunalwissenschaften" ein Forum für den „Transfer von Erkenntnissen und Befunden aus der Wissenschaft in die kommunale Praxis, aber ebenso die Vermittlung von Erfahrungen und Anforderungen der Praxis an die Wissenschaft" (https://difu.de/node/2693, abgerufen am: 26.08.21).

gemacht wird. Hierzu bedarf es **im Konzept der Großstadtkonkurrenz** sicher eines attraktiven Projekts, das Identifikation ermöglicht und schafft." (KÜPPER & VOLLMER 1988: 1544, Hervorh. M.O.)

Planerische Argumente für den MediaPark fußen auf dem „Konzept der Großstadtkonkurrenz"; es macht das Projekt rational begründbar. Im lokalen Diskurs der Kölner Stadtentwicklung stellt sein Planungskonzept eine strategische *Repräsentation des Raumes* dar, die von der Stadtentwicklungsplanung eingesetzt wird, um sich die notwendige Unterstützung zu sichern:

„Weder Immobilienmarkt noch Wirtschaftskraft Kölns allein können den Schub für das Projekt ausmachen, sondern **nur der Identifikations- und Investitionswille einer durch ein besonders eigenständiges und überregional attraktives Konzept überzeugten Klientel** bringt die erforderliche Kraft auf." (ebd.: 1548, Hervorh. M.O.)

„Gleichzeitig haben Inhalt und Prozeß [*sic*] der Projektentwicklung das vielzitierte ‚Klima' für ökonomische Aktivitäten in Köln bedeutend verbessert, was **sogar** die lange skeptische IHK anerkennt." (ebd. 1544, Hervor. M.O.)

Der Marker „sogar" kennzeichnet die IHK als einen Gegner des Projekts MediaPark, der jedoch schließlich überzeugt werden kann. Die Unterstützung durch die Industrie- und Handelskammer ist entscheidend für die Realisierung des Projekts und wird vor allem erreicht durch die Tagung der *World Teleport Association* in Köln (siehe 8.1). KÜPPER (1988) stellt dort die Stadt als Gastgeberin vor: *„Cologne is one of Western Europe's major media cities. What is a mediacity?"* (ebd.: 14) Diese rhetorische Frage wird mit einer Vorstellung des Kölner Mediensektors beantwortet (ebd.: 14 f.). In dieser Darstellung repräsentiert Köln all das, was eine „Medienstadt" auszeichnet. Der MediaPark wird dabei zum Symbol für eine fortschrittliche Stadtentwicklung, die eine neue Generation von Teleports hervorbringt (ebd.: 21).

Der Vortrag von GÖB (1988b) verweist auf Teleports in Japan, die als Vorbilder für den MediaPark dienten, der hier als besonders fortschrittliches innerstädtisches Technologiezentrum auf einer Ebene mit Projekten in Tokio, Yokohama und Osaka präsentiert wird:

„This is exemplified amongst others by the Japanese projects in Tokio, Yokohama, and Osaka. **The Cologne MediaPark also ranges among these projects**. **Here too**, an inner city integrated **core of the latest data and communications technology** is created, providing **not only** services for users and operators, **but also** establishments of arts and culture, for education and research, **and even** offering housing and inner city oriented parks." (ebd.: 77, Hervorh. M.O.)

Durch die Konnektoren „not only", „but also" und „and even" wird dabei eine zunehmende Distanz zu den unterschiedlichen Nutzungen hergestellt: An erster Stelle ist der MediaPark ein Raum für die Medienunternehmen, dann für Kunst- und Kultureinrichtungen und zuletzt für die Bewohner*innen und andere Bürger*innen der Stadt. Die unterschiedlichen Beiträge auf dieser internationalen Tagung illustrieren das diskursive Umfeld, in das der MediaPark eingebettet ist. Dabei wird deutlich, dass der lokale Diskurs verknüpft ist mit einem globalen Diskurs über die „Stadt der Zukunft". Exemplarisch zeigt dies der Beitrag *„The City in the Post-Modern Condition"* von ZEIDLER (1988):

„Post-industrial technology, driven by the computer, telecommunication, robotics and artificial intelligence, is **not** a threat of a depersonalized, functionalized **metropolis** à la Fritz Lang, **but** it could indeed be the unfolding of mankind in **a new vision of urban life**." (ebd.: 71, Hervorh. M.O.)

Der Architekt des MediaParks entwirft hier keine dystopische Schreckensvision der Moderne, sondern ein neues Kapitel der Menschheitsgeschichte, eine „neue" Moderne. Dieses Bild findet sich auch im Auslobungstext zum städtebaulichen Wettbewerb wieder:

„**Hier** möchte die Stadt im Zusammenwirken mit der Wirtschaft durch **zukunftsweisenden** und anspruchsvollen Städtebau **den Aufbruch Kölns in die postindustrielle, aber doch technologisch bestimmte Zukunft** demonstrieren." (STADT KÖLN 1988: 11, Hervorh. M.O.)

Das deiktische „hier" verweist auf den ehemaligen Güterbahnhof, wo das Projekt entstehen soll. Damit die Repräsentation eines „postindustriellen, aber doch technologisch bestimmten" Raumes auf einer Industriebrache gelingt, muss diese „aufbereitet und, von ihrem alten Image befreit, neu ‚in Wert gesetzt' werden" (ebd.: 20).

„Der Wettbewerb hat insbesondere vier Funktionen […]

c) Die Erhöhung der Attraktivität des Technikstandortes Köln **im allgemeinen** [*sic*] sowie die Schaffung eines attraktiven Standortimages für den Firmenwert von Unternehmen, die sich im MediaPark ansiedeln werden, **im besonderen** [*sic*]." (STADT KÖLN 1988: 11, Hervorh. M.O.)

Zum einen werden hier zwei Ziele sprachlich so ins Verhältnis zueinander gesetzt, so dass eine Gewichtung zugunsten der Unternehmen deutlich wird, zum anderen wird erwartet, dass das attraktive Image des Standortes sich auf deren Firmenwert überträgt. Auf diese Weise soll das symbolische Kapital der Stadt in privates ökonomisches Kapital umgewandelt werden (vgl. 3.5.4). Ein weiteres zentrales Instrument der Projektentwicklung sind die akquisitorischen Gutachten, die eine mächtige Position im Diskurs einnehmen. Ihr Einfluss wird anhand von Äußerungen der Beratungsfirma Arthur D. Little International deutlich:

„Das Projekt MediaPark hat in hohem Maße **Pioniercharakter** und ist in vergleichbarer Form **nirgendwo sonst in der Welt** realisiert. Es würde einen entscheidenden Beitrag leisten, das **Ansehen** Kölns als Innovationszentrum und **künftige Medienmetropole national und auch international** aufzuwerten. Als städtebauliches Projekt ersten Ranges würde es das **Stadtbild** Kölns nachhaltig beeinflussen." (STADT KÖLN 1987: 29, Hervorh. M.O.)

Das Pionierprojekt MediaPark wird hier noch durch das deiktische „nirgendwo" zur Singularität verstärkt. Die Argumentation für das Projekt folgt damit derselben Schlussregel wie die Difu-Studie (Abbildung 23), verknüpft die Bedeutung von Image („Ansehen") und materiellem Stadtbild und entwirft das Bild einer erfolgreichen Stadt der Zukunft („Medienmetropole") im internationalen Wettbewerb. Es werden jedoch auch Hindernisse thematisiert:

„Die Konkurrenz verschiedener Städte in Nordrhein-Westfalen ebenso wie noch nicht ausgeräumte Unsicherheiten im Hinblick auf die Mediengesetzgebung wirken stark hemmend. Die Stadt und die Promotoren des Projekts MediaPark müssen alles unternehmen, um ihren Einfluß [*sic*] auf eine entsprechend günstige politische Weichenstellung geltend zu machen." (ebd.)

Um die zuvor genannten Ziele zu erreichen, sei also eine Allianz aus kommunalen und privaten Kräften nötig, um die Politik dahingehend zu beeinflussen, dass diese Hindernisse abgebaut werden. Dazu sollen weitere politische Akteure in den Diskurs integriert und argumentativ überzeugt werden. Andere Gruppen werden hingegen ausgeschlossen:

„**Problematisch** wurde von den Projektplanern während dieser Vorlaufzeit die mangelnde Beteiligung der Bürger empfunden. **Aber** es war wohl **unmöglich**: Politiker, Planer und Bürger können kaum offen und vorurteilsfrei über ihre Hoffnungen und Ängste zu einem Projekt reden, dessen Konturen noch erarbeitet werden und dessen Realisierung –wie auch immer – Rat und Investoren noch nicht beschlossen haben. […] Bei Projekten dieser Art versagen sowohl die Bürgerbeteiligungen (sie kommen eher **später**) als auch die informellen Gesprächsebenen […]. **Es war Zeit** für das städtebauliche Konzept." (KÜPPER & VOLLMER 1988: 1545, Hervorh. M.O.).

Eine mangelnde Bürgerbeteiligung wird hier von planerischer Seite zwar problematisiert, jedoch gleich für „unmöglich" erklärt, da der Entwicklungsprozess noch nicht weit genug fortgeschritten sei. Nach dem Beteiligungsparadoxon korreliert eine zeitliche Verschiebung auf „später" jedoch mit einer Abnahme der möglichen Einflussnahme auf das Projekt (vgl. HIRSCHNER 2017: 323 f.). „Es war Zeit" legt nahe, dass diese auch nicht erwünscht war, bevor das städtebauliches Konzept beschlossen war, welches wiederum auf dem Entwurf Eberhard Zeidlers basierte. Der Architekt zielt laut seines Erläuterungsberichts darauf ab, durch besondere Architektur „Stadträume [zu] bilden, welche einerseits Erinnerungen an die Vergangenheit Kölns, andererseits den Fortschritt der Zukunft enthalten" (STADT KÖLN 1988: 38). Der neue Stadtraum soll sich als „Collage" aus Bekanntem und Neuem in die bestehende Stadtstruktur einordnen und zugleich als Symbol für den MediaPark eindeutig erkennbar sein (ebd.). Dabei spielt der zentrale Platz eine entscheidende Rolle:

„Der öffentliche Platz ist **das Herz des MediaParks**. Seine Raumproportionen sind dieselben wie die des **Platzes von Siena**; seine Form **jedoch ruft viele Erinnerungen an Kölns Vergangenheit wach**. **Der ‚Campanile' ist nicht nur ein Symbol, sondern** die verschiedenen Ebenen des Turmes sind hervorragend geeignet **für kleine Büros** […]. Die Widerspiegelung des ‚Campanile' im Wasser verstärkt dessen **symbolische Wirkung**. So ist die Komposition des MediaParks, obgleich **ein integrierter Bestandteil der Stadt**, doch auch **ein sichtbares städtebauliches Erlebnis**. […] Der

> Mediaplatz bestimmt den städtebaulichen Entwurf. […] Das verbindet den MediaPark mit der bestehenden Stadtstruktur und formt darüber hinaus **ein neues Image**." (STADT KÖLN 1988: 38, Hervorh. M.O.)

Durch den Vergleich des MediaParks mit der Piazza del Campo in Siena als städtebauliches Vorbild wird das Projekt mit „Hochkultur" in Verbindung gebracht und somit aufgewertet. Um dabei einen lokalen Bezug herzustellen, verschmilzt der Entwurf die Struktur des Platzes von Siena mit der Straßen- und Platzstruktur Kölns. Auf diese Weise will das Konzept einen Bruch mit der Umgebung vermeiden und zugleich „ein neues Image" kreieren. Den „Campanile" bildet im Entwurf ein signifikantes Bürohochhaus, um die symbolische Repräsentation mit der praktischen Nutzung zu vereinen. Insbesondere die „symbolische Wirkung" der Architektur soll den MediaPark zum „Erlebnis" machen (s.o.). Der Entwurf zielt also auf eine spezifische *räumliche Praxis* ab, die ein bestimmtes Raumerleben evozieren soll. Er ist damit nicht nur einen Plan für die gebaute Umwelt, sondern produziert auch neue kollektive Vorstellungen über den Raum:

> „Durch die Verbindung von Vergangenheit und Zukunft, Technologie und Natur ist **ein Image** für den MediaPark geschaffen worden, **das eine neue städtische Vision ausstrahlt**, **in der die Dichotomie zwischen der Natur und der Technik wieder als eine Einheit gesehen wird**: Natur verändert durch Technologie und Technologie als Teil der Natur." (STADT KÖLN 1988: 38, Hervorh. M.O.)

In dieser *Repräsentation des Raumes* verbinden sich gegensätzliche Konzepte zu einer vagen Vision des Urbanen, die anschlussfähig ist an Diskurse über die „Stadt der Zukunft". Das Preisgericht des Wettbewerbs bezeichnet die „vermeintliche Neuinterpretation" der Piazza del Campo jedoch als „Unterfangen von höchster Fragwürdigkeit" (ebd.: 39). Das für den Entwurf so zentrale Platzkonzept kann die Jury nicht überzeugen, sie hält das historische Vorbild für ungeeignet: „Die Gesamthaltung des Konzepts kann in keiner Weise dem Image eines modernen Medienzentrums entsprechen." (ebd.). In der Dokumentation des städtebaulichen Wettbewerbs findet sich dazu wiederum folgende Anmerkung:

> „Die Stadt Köln respektiert diese Aussagen als Wertung eines unabhängigen Gremiums, weist aber darauf hin, daß [*sic*] Beratungen in Arbeitskreisen zum Projekt MediaPark, in der „Medienrunde" des Herrn Oberbürgermeister und in der Verwaltung deutliche Mehrheiten für eine weitaus positivere Würdigung dieses Wettbewerbsbeitrags erbracht haben. Die wesentlichen Argumente kommen in der Begründung des Verwaltungsvorschlages an den Rat zum Ausdruck […]". (STADT KÖLN 1988: 40)

Dieser Vorschlag lautet wie folgt:

> „Den Intentionen des Nutzungskonzepts und der Idee des MediaParks kommt der Wettbewerbsentwurf von Zeidler Roberts Partnership **am nächsten**. Er schafft **mit seinem zentralen Platz optimale** Voraussetzungen für die Kommunikation und bildet **durch die sternförmige Anlage** der baulichen Nutzungen um den zentralen Platz **eine signifikante ‚Projekt'-Lösung**. Durch den vorgelagerten See und die Einfassung des Platzes öffnet sich der MediaPark dem Fußgänger und motorisierten Besucher durch großzügige Plätze, die die Gesamtanlage erfaßbar [*sic*] machen, ohne sie von der bestehenden Struktur der Neustadt abzurücken." (STADT KÖLN 1988: 109)

Durch Superlative wie „am nächsten" und „optimal" wird Zeidlers Entwurf von der Verwaltung als beste Lösung präsentiert, was vor allem mit der städtebaulichen Signifikanz des Platzes begründet wird. Der Rat folgte dieser Argumentation und begründet seine Entscheidung wiederum mit der Umsetzung in Baustufen, die eine frühzeitige Vermarktung ermöglichen (siehe 8.1). Auch hier zeigt sich eine Übernahme ökonomischer Logik in die Politik:

> „Eine wichtige Rolle spielte auch die Realisiserbarkeit [*sic*], wobei besonders hervorgehoben wurde, daß [*sic*] mit diesem Entwurf das Projekt in Stufen errichtet werden kann, trotzdem aber in der ersten Baustufe bereits eine gute Projektdarstellung und Benutzbarkeit sicherzustellen ist." (ebd.: 118)

Die ausschlaggebenden Entscheidungen und Argumente der kommunalen Akteure fußen also auf einem diskursiv produzierten Wissen über eine ökonomisch ausgerichtete Stadtentwicklung, das ausgehend von einer wissenschaftlichen Studie als „kommunale Wirtschaftspolitik" in den politischen Diskurs integriert wurde. Die Ordnung dieses Diskurses besagt, dass vor dem Hintergrund eines sich verschärfenden Wettbewerbs nur die Städte erfolgreich sein werden, denen durch neue Technologien

der Schritt in die Zukunft gelingt. Um als solche auch wahrgenommen zu werden, benötigen sie herausragende Alleinstellungsmerkmale, die sie von anderen Städten abgrenzen. Zu diesem Zweck wurde mit dem MediaPark eine *Repräsentation des Raumes* produziert, die das Image einer technologisch fortschrittlichen, visionären und somit zukunftsfähigen Stadt zeichnet, die mit dem Großprojekt zudem eine Singularität besitzt, welche Köln eindeutig als „Medienstadt" kennzeichnet. Damit sich in der Produktion des Raumes dieser symbolische Effekt auch auf den materiellen Raum überträgt, muss die *räumliche Praxis* durch entsprechende Konzepte und Pläne gesteuert werden.

Dazu benötigt die Planung „‚thematische' Schwerpunkte", die das Image des neuen Standorts prägen, der „‚gemacht' werden [muss]" (KÜPPER & ESTERMANN 1990: 20). Es geht also darum, einen neuen Raum zu produzieren, der einer veränderten Produktionsweise entspricht, in der digitale Technologien und interurbane Standortkonkurrenz entscheidende Faktoren sind. Dazu wird eine *Repräsentation des Raumes* kreiert, die diesen Raum einerseits abbildet und andererseits Regeln für seine Nutzung festlegt. Das Konzept des MediaParks umfasst entsprechend sowohl das für ihn konzipierte Image als auch städtebauliche Pläne und beeinflusst auf diese Weise nicht nur die *räumliche Praxis*, sondern auch die *Räume der Repräsentation*, also subjektive Eindrücke und kollektive Vorstellungen über diesen Raum. Für eine strategische Stadtentwicklung ist dieses Zusammenspiel entscheidend, denn „imagegeprägte Standorte werden angenommen" (ebd.). Dabei repräsentiert der MediaPark auch ein neues Selbstbild und Selbstbewusstsein der Gesamtstadt:

> „Mit dem Projekt MediaPark **möchte Köln ein Signal setzen**, das zunächst zwei Botschaften vermittelt: – **erstens glaubt die Stadt nicht an Des- und Suburbanisierungstheorien** vieler aktueller Standortforschungen, **sondern setzt auf Innenstadtentwicklung durch neue Techniken** und deren Anwendung, und – **zweitens traut sie sich ein Entwicklungsprojekt zu**, das ihre Bedeutung als Anwenderstandort für die neuen Technologien ausbaut, festigt und dadurch den Strukturwandel für die Stadt – **neue Arbeitsplätze, viel mehr Qualifizierung, neue Dienstleistungen** – nutzbar macht." (KÜPPER & ESTERMANN 1990: 19, Hervorh. M.O.)

Durch die Personifizierung Kölns als mutige und proaktive Akteurin, die nicht an Stadtflucht „glaubt", sondern sich etwas „zutraut" und so den Strukturwandel zum eigenen Vorteil nutzt, entsteht ein neues Bild der Stadt, das von der Ausgangsdarstellung des Difu abweicht. „Des- und Suburbanisierungstheorien" werden als unglaubwürdig oder unrealistisch eingestuft und durch den Glauben an städtisches Wachstum durch technischen Fortschritt ersetzt. Diese Außenwirkung soll nicht nur auf der konzeptionellen, sondern auch auf der praktischen Ebene durch entsprechende Nutzungen erreicht werden:

> „Es ist sicherlich eine schwierige **Aufgabe**, mit dem Projekt ein neues Image für diese Lage zu entwickeln. Dieses Defizit kann erleichtert werden durch die Konzentration auf **Branchen, deren Imagewirkung selbst stark genug ist**, **ein ‚Umland' in einen bevorzugten Standort zu verwandeln.** Dazu muß [*sic*] **ein signifikantes städtebauliches Konzept** kommen, das den Standort **unverwechselbar** macht und die **neue ‚Adresse'** weithin sichtbar aus den Bürostandorten der City heraushebt." (KÜPPER & ESTERMANN 1990: 38, Hervorh. M.O.)

Zusammenfassend wurde mit der Planung des MediaParks ab 1985 eine stadtpolitisch erwünschte *Repräsentation des Raumes* produziert, in der Köln als visionäre Medienstadt erscheint, für die neue Technologien nicht länger eine Bedrohung darstellen, sondern den Weg in eine ökonomisch erfolgreiche Zukunft weisen. Durch das städtebauliche Großprojekt ist ein neuer Ort in der Stadt entstanden, von dessen Singularität sich die Verantwortlichen damals einen entscheidenden Standortvorteil versprachen und der Köln bis heute prägt.

1990 beginnt die Bauphase des MediaParks und die Aufmerksamkeit der Stadtentwicklungsplanung verschiebt sich zugunsten anderer Projekte. Im 1994 erschienenen Handlungskonzept der Stadt Köln für die „Medien- und Kommunikationsstadt" nimmt der MediaPark nur einen überraschend kleinen Anteil ein. Darin heißt es:

> „Der MediaPark ist **ein wichtiges Projekt** für die ‚Medien- und Kommunikationsstadt Köln'. […] Das Nutzungskonzept geht von einer **Differenzierung unterschiedlich strukturierter Medien- und Kommunikationsstandorte** in Köln aus.

Der MediaPark wird auf der Grundlage der geplanten Infrastruktur und der Architektur als der **Standort für Dienstleistungen**, Management- und Entscheidungsfunktionen sowie innovative Unternehmen und Abteilungen aus der Medien- und Telekommunikationsbranche beschrieben. Medienproduktion wird daher **entsprechend den räumlichen Anforderungen** am Stadtrand lokalisiert werden (z.B. Ossendorf)." (STADT KÖLN 1994a: 26, Hervorh. M.O.)

Zwar wird eingangs betont, der MediaPark sei (nach wie vor) ein wichtiges Projekt, um übergeordnete Stadtentwicklungsziele zu erreichen. Dem neuen Konzept liegen jedoch mehrere verschiedene Standorte zugrunde, seine Ziele können also nicht allein durch den MediaPark erreicht werden. Diese Weiterentwicklung wird vor dem Hintergrund der stagnierenden Projektentwicklung verständlich (siehe 8.1). Inzwischen hatte sich abgezeichnet, dass der MediaPark die räumlichen Anforderungen für die Medienproduktion nicht erfüllt, sondern ein reiner Dienstleistungsstandort sein wird. So resümiert VOLLMER (2000):

„Nachdem in der Aufbruchstimmung [*sic*] der ersten Jahre das Projekt […] in den Tagezeitungen und überregionalen Fachzeitschriften nahezu wöchentlich präsent war, wurde es plötzlich ruhig um das Vorzeigeprojekt […]. [Grund dafür waren] konkurrierende neue Entwicklungsprojekte im Rechtsrheinischen und am Rheinauhafen, die nicht nur die Aufmerksamkeit von Investoren, Architekturszene und Medien auf sich zogen, sondern auch die einiger Kommunalpolitiker, für die der MediaPark seit Mitte der 90er Jahre nicht mehr erste Priorität besaß" (ebd.: 119).

Diese neuen Projekte sind ebenfalls in Diskurse eingebettet, die ab 1990 neue *Repräsentationen des Raumes* hervorbringen, neue Orte in Köln entstehen lassen und das Image der Gesamtstadt weiterentwickeln.

10.1.3 Rheinauhafen: Die „Neue City am Strom"

Aufgrund ihrer zeitlichen und thematischen Nähe und Überschneidung kann prinzipiell davon ausgegangen werden, dass die diskursive Rahmung des Rheinauhafen nicht grundsätzlich von der des MediaParks abweicht. FRUHNER (2011) vergleicht die „Umnutzung des Hafengeländes aus der Sicht der Stadtplaner" (ebd.) rückblickend mehrfach mit dem zeitlich vorlaufenden Großprojekt MediaPark und übernimmt dabei auch ein grundlegendes Argument seiner Realisierung, nämlich den Städtewettbewerb:

„Nachhaltige, also langfristig wirksame Strukturpolitik erfordert auch die kontinuierliche Abfolge von herausragenden Projekten und Vorhaben in der Stadtentwicklung. Diese stabilisieren bzw. verbessern schrittweise die Lage einer Stadt im **Wettbewerb der Städte** untereinander […]. Es gilt aber ebenso das Umgekehrte: Bleiben diese Projekte und Vorhaben über einen längeren Zeitraum aus, wird die Position einer **Stadt im Wettbewerb** gefährdet." (ebd.: 25 f., Hervorh. M.O.)

Die historische Abfolge verschiedener Räume am Standort des Großprojekts Rheinauhafen repräsentiert in seiner Darstellung den „Strukturwandel in der Zeit:

vom Freizeitbereich ‚Wertchen' [*sic*] **zum** Wirtschaftsstandort Rheinauhafen, **vom** Rheinauhafen **zum** vielseitigen, anspruchsvollen Stadtareal mit nachhaltiger Ausstrahlung Kölns an diesem Standort auf **Investoren, Nutzer und Besucher**." (ebd.: 24, Hervorh. M.O.)

Es werden auch die Gruppen benannt, die von diesem neuen Raum angesprochen werden sollen; dabei handelt es sich nicht um die Bewohner*innen Kölns, sondern explizit um Menschen, die Kapital in die Stadt bringen. Aus Sicht des Dezernenten für Wirtschaft und Stadtentwicklung hat das städtebauliche Großprojekt für Köln also primär einen ökonomischen Nutzen. Ab 1991 firmiert es unter dem Logo „neue city am strom" (STADT KÖLN 1992).

Oberstadtdirektor Ruschmeier knüpft in seinem Vorwort zur Dokumentation des Wettbewerbs ebenfalls an die diskursive Ordnung des Vorgängerprojekts MediaPark an:

„**Im nationalen und internationalen Konkurrenzkampf der großen Städte muß** [*sic*] **Köln** neue, zukunftsorientiere, und im besten Sinne Köln-typische Standorte erschließen, wo **zeitgemäße** Konzepte für Arbeiten und Wohnen, für Einkaufen und Flanieren, für Kultur und Tourismus verwirklicht werden können. Der Rheinauhafen ist ein solcher Ort: […] wo sich **Lebensqualität** und **Urbanität** in der neuen ‚City am Strom' verbinden. […] **Die Umsetzung der städtebaulichen Konzepte kann nur durch Investoren erfolgen. Dafür wird die Stadt Köln die geeigneten Rahmenbedingungen schaffen.**" (STADT KÖLN 1992: 4, Hervorh. M.O.)

Köln wird weiterhin im „Konkurrenzkampf der großen Städte“ verortet und es wird die Schlussregel aufgegriffen, dass eine Stadt dabei nur durch die Produktion neuer Räume mit bestimmten Eigenschaften erfolgreich sein kann. Es folgt die vage Zielvorstellung einer „zeitgemäßen“, mischgenutzten, lebenswerten und urbanen „City am Strom“. Anschließend wird nur ein möglicher Weg aufgezeigt, wie dieses stadtpolitische Ziel erreicht werden kann. Auf diese Weise werden die Rollen von Kommunalverwaltung und Investoren festgelegt.

Die Verwaltung zielt von Beginn an darauf ab, die „Metropolenfunktion Kölns zu stärken“ (FOLLMANN 2012: 258). Der Stellenwert des Projekts für Köln als Gesamtstadt wird auch außerhalb des Planungsprozesses als sehr hoch eingeschätzt. So bezeichnet der Journalist Andreas ROSSMANN (1992) den Rheinauhafen als „Kölner ‚Docklands‘“ (ebd.: 138) und schreibt:

> „Im Rheinauhafen, einem **Ort der Erinnerung** und einem **Kristallisationspunkt der Stadtgeschichte**, geht es um sehr viel mehr als ‚nur‘ um die **Zukunft eines urbanen Erlebnisraums**. Die Frage, ob Köln **Kunstmetropole** bleibt, könnte sich hier entscheiden.“ (ebd.: 140, Hervorh. M.O.)

Diese Darstellung zeigt, dass der Rheinauhafen als Ort mit verschiedenen gesellschaftlichen Bedeutungen versehen ist, die ihrerseits Teile von Diskursen sind, die auch außerhalb von Stadtentwicklung und Planung liegen, z.B. im Bereich der Kulturpolitik.

Eine Betrachtung der Planungsdiskurse zum städtebaulichen Großprojekt Rheinauhafen zeigt, dass die Wissensproduktion hier insgesamt weniger geradlinig verläuft als beim MediaPark. Dabei fällt insbesondere die aktive Rolle des Denkmalschutzes auf, der von Beginn an Einfluss auf den Projektverlauf nimmt. Noch bevor 1991 der städtebauliche Ideenwettbewerb ausgeschrieben wird, erscheint im Zusammenhang mit einem Symposium zur Hafendenkmalpflege des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz ein Beitrag, der „aus Sicht der städtischen Denkmalpflege auf die Problematik der Umwandlung dieses hoch bedeutsamen Dokuments Kölner Stadtgeschichte aufmerksam [macht]“ (KRINGS 1990: 25). Darin heißt es:

> „Die Denkmalpflege ist also bei allen Diskussionen um die geplante Entwidmung, die Umnutzung und die letztlich **problematische** Umwandlung des Hafengeländes in eine Freizeit-, Erholungs- und Wohnanlage **offiziell beteiligt**. Sie hat mehrfach deutlich gemacht, daß [*sic*] das zu erarbeitende Gestaltungskonzept **nicht nur** die Einzelbauten, **sondern** möglichst viel des Gesamtcharakters des alten Hafengeländes **zu bewahren hat**, daß [*sic*] **also keine reine Freizeit- und Grünflächenanlage – *ohne Gedächtnis* – hier entstehen darf**.“ (ebd.: 35, Hervorh. M.O./ *kursive Hervorh. i.O.*)

In dieser Äußerung sind bereits drei zentrale Aussagen enthalten, die auf eine bestimmte Ordnung des Diskurses abzielen: Die Umwandlung des Rheinauhafens wird als „problematisch“ definiert, die offizielle Beteiligung der Denkmalpflege wird hervorgehoben und es wird als eigenes Ziel festgelegt, den „Gesamtcharakter“ des Hafengeländes zu bewahren. Die polyphonen Marker „nicht nur“ und „sondern“ verdeutlichen diesen Anspruch und grenzen die hier vertretene Position von anderen Stimmen ab, die lediglich einen Schutz von Einzelbauten fordern. Ebenfalls spricht sich die Denkmalpflege gegen den ursprünglichen Ratsbeschluss von 1976 aus, weil eine reine Freizeit- und Grünflächenanlage „ohne Gedächtnis“ sei. Das „Gedächtnis“ wirkt hier als Kollektivsymbol: Raum ohne Geschichte ist identitäts- und orientierungslos wie ein Mensch ohne Erinnerung. Damit wird von Beginn an ein raumbezogenes Wissen produziert, das von der diskursiven Repräsentation des MediaParks abweicht: Im Unterschied zur reinen Industriebrache des Güterbahnhofs Gereon besitzt der Rheinauhafen aus dieser Perspektive schon vor seiner Umgestaltung einen hohen symbolischen Wert, der auf einer schützenswerten historischen Authentizität des Ortes gründet.

Der Verlauf und die Abfolge der Debatten zwischen den zuständigen Ämtern, der Entwicklungsgesellschaft und der Denkmalpflege um einzelne Aspekte der Umgestaltung sind bei KRINGS (2011) ausführlich dokumentiert. Auch die Sichtweisen weiterer zentraler Akteure auf das städtebauliche

Großprojekt lassen sich anhand von Stellungnahmen aufzeigen, die in einem Sammelband anlässlich seiner Realisierung erschienen sind (AIV 2011). Ergänzt um weitere Einzeldokumente lassen sich daraus retrospektiv entscheidende diskursive Ereignisse ableiten, die den Planungsverlauf und somit auch sein materielles Ergebnis beeinflussen. Dabei beschreibt KRINGS (2011) die Rolle des städtischen Denkmalschutzes folgendermaßen:

> „In den verwaltungsinternen Verhandlungsrunden, die seit 1989/90 […] stattfanden, war es das vordringliche Ziel der stadtkölnischen Denkmalpflege, **gemeinsam** mit den anderen beteiligten Dienststellen ein Konzept zu erarbeiten, das neben der **selbstverständlichen** städtebaulichen Entwicklungsperspektive zugleich die Bewahrung des Gesamtcharakters des alten Hafengeländes zum Inhalt hatte. […] Dabei galt es, vor allem **gegen das Wunschbild** einer möglichen Wiederkehr **des idyllischen, begrünten ‚Werthchens'** aus dem 19. Jahrhundert bei zeitbedingt ‚grün' denkenden Politikern und Planern **stets erneut offensiv zu argumentieren**." (ebd.: 32, Hervorh. M.O.).

Hier wird der strategische Einsatz von Argumenten im Planungsdiskurs beschrieben und wie durch die Wiederholung von Aussagen versucht wird, eine erwünschte diskursive Ordnung zu etablieren. Es wird deutlich, dass es sich um eine kooperative Planung handelt, die auf Abstimmungsprozessen basiert (vgl. 5.2.1). Als gemeinsames Ziel wird die „städtebauliche Entwicklungsperspektive" ausgegeben, in deren Rahmen eigene Interessen angestrebt werden. Um diese durchzusetzen, muss das ursprüngliche „Wunschbild" durch eine andere *Repräsentation des Raumes* ersetzt werden, nämlich die eines stadthistorischen Dokuments. Ein zentrales Instrument der Denkmalpflege ist dabei die Inventarisation denkmalwerter Objekte im Planungsgebiet, mit der bereits in den 1970er Jahren begonnen wurde (siehe 8.2).

Um die Jahreswende 1989/90 erscheint ein vorläufiger Entwurf des Dezernats für Hochbau und Stadterneuerung für den Ideenwettbewerb zum Rheinauhafen. Die städtische Denkmalpflege reagiert prompt mit einer Kritik der darin formulierten Gestaltungsvorgaben, die als vorrangige Aufgabe noch die Schaffung großer Grün- und Freiflächen vorsieht und dazu die „nicht denkmalwerte Substanz" abreißen will (KRINGS 2011a: 33). Darauf antwortet der damalige wissenschaftliche Referent des Kölner Stadtkonservators:

> „**Nur** unter Wahrung der denkmalgeschützten Einzelbauwerke, **nur** bei ihrer sinnvollen Umnutzung und behutsamen Restaurierung, **nur** bei Respektierung des Gesamtcharakters des Hafengeländes und **nur** bei seiner adäquaten Umgestaltung kann hier **die genannte *urbane* Zone** mit ihren vielfältigen Aktivitäten entstehen, die **einerseits**, wie gewünscht, den Wohn-, Erlebnis-, Freizeit- sowie ganz allgemein den kulturellen Wert der Kölner Innenstadt um ein wesentliches Element zu bereichern imstande sein wird, **andererseits** aber auch mehr als nur *Reminiszenzen* der 100jährigen originären Nutzung des Areals bewahren kann." (KRINGS 1990: 36, Hervorh. M.O./*kursive Hervorh. i.O.*)

Mittels einer Anapher werden die Ziele der Denkmalpflege aufgezählt und zu Voraussetzungen für den Projekterfolg erklärt. Durch die Konnektoren „einerseits" und „andererseits" werden die Ziele der Stadtentwicklungsplanung und der Denkmalpflege als grundsätzlich miteinander vereinbar dargestellt. Hier zeigt sich die oben angesprochene Strategie, die eigenen Interessen diskursiv an die Ziele anderer Akteure anzuknüpfen.

Im endgültigen Text des 1991 ausgelobten Ideenwettbewerbs sind die Gestaltungsvorgaben kaum verändert, die Grundrisse der denkmalgeschützten Bauwerke und die „Denkmalpflegerische Stellungnahme" des neuen Stadtkonservators Ulrich Krings sind jedoch als Anlagen beigefügt. Auf diese Weise gelangt auch folgender Passus in den Auslobungstext:

> „Das Gesamtgelände sollte wesentliche Gestaltungsmerkmale und die Atmosphäre der einstigen Hafennutzung bewahren **und nicht** zu einer beliebigen Freizeit- und Parklandschaft umfunktioniert werden" (KRINGS 2011a: 34, Hervorh. M.O.).

Hier sind bereits zwei konträre Positionen im Diskurs eindeutig markiert. Hinzu tritt die „urbane Zone" als dritte von drei *Repräsentationen des Raumes*, die um die Deutungshoheit im Planungsdiskurs des Rheinauhafens konkurrieren: Das „grüne Werthchen" als Ideal der ursprünglichen Idee einer Freizeitfläche, präferiert von Teilen der Verwaltung; das „stadthistorische Dokument", welches die

städtische Denkmalpflege erhalten will und die „urbane Zone“ nach den Entwürfen von Teherani und Linster, angestrebt von einer „workshop-Gemeinschaft“ mehrerer Architekturbüros und unterstützt von der Grünen Ratsfraktion. Letztere fordern zudem ebenfalls den Erhalt aller Denkmalbauten, was auch durch den Gestaltungsbeirat unter Walter von Lom gegenüber der Verwaltung unterstützt wird. Auf diese Weise wird ein Kompromiss ausgehandelt, der neben neuen Architekturen auch Belange des Denkmalschutzes beinhaltet und so dessen Zustimmung findet (KRINGS 2013: 343 f.). Innerhalb des Preisgerichts haben der Stadtkonservator und sein Stellvertreter „Beraterstatus mit Rederecht“ (KRINGS 2011a: 36). Gemeinsam mit Thomas Goege vom Rheinischen Amt für Denkmalpflege (RhAD) betreuen sie den Planungs- und Realisierungsprozess bis zum Jahr 2005. Als Vertreter der Denkmalpflege sprechen sie sich insbesondere für Entwürfe aus, welche im Sinne einer „sprechenden Architektur“ Bauten vorsehen, die hafentypische Objekte zitieren und so Bezug nehmen auf den „spezifischen Genius loci des Areals“ (ebd.: 37).

Die Arbeiten der Wettbewerbssieger Teherani und Linster werden in einem Workshop weiterentwickelt, aus dem später die Kranhäuser hervorgehen. Sie bilden damit auch das Ergebnis einer „Verschmelzung“ (KRINGS 2011a: 38) beider Entwürfe; dabei gilt Linsters als „am investorenfreundlichsten“ (ROSSMANN 1992: 140), bei Teherani wird hingegen „die zeichenhafte Signifikanz von drei Brückenhäusern“ hervorgehoben, die auch als aktuelle Interpretation der „Wolkenbügel“ rezipiert werden (ebd.). Dabei handelt es sich um einen Entwurf des russischen Avantgarde-Künstlers Lissitzky aus dem Jahr 1924, der jedoch nie realisiert wurde. Das Konzept zielt auf möglichst viel Nutzfläche bei möglichst wenig Flächenverbrauch am Boden ab und bietet sich für die schmale Entwicklungsfläche des Rheinauhafens an (HILARIUS 2017). Neben dieser praktischen Dimension hebt der Begriff „Wolkenbügel“ den symbolischen Wert der Kranhäuser als architektonische Singularität hervor.

Die Trias der Kranhäuser ist auch Bestandteil des von der HGK weiterentwickelten städtebaulichen Gesamtkonzepts, das in Folge der Rheinhochwasser 1993 und 1995 nun auch Hochwasserschutzmaßnahmen beinhaltet, die negative Folgen für den Denkmalschutz haben (KRINGS 2011a: 40). Der Rheinische Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz (RVDL) äußert 1998 „erhebliche Bedenken gegen den vorliegenden Entwurf […] und hofft[ ], dass dieses Konzept nicht zum Tragen kommt“ (ebd.: 41). Die Vorsitzende des Kölner Ortsverbands kritisiert neben den drei „Wolkenbügeln“ als „Maßstabsverletzung des historischen Bestands“ auch die Höherlegung des Mittelbereichs infolge des Tiefgaragenbaus, welche zu einer „Proportionsstörung für die Denkmalbauten“ führe sowie die „Einkeilung“ bzw. Verdeckung von Bayenturm und „Siebengebirge“ durch Neubauten (ebd.). Ein weiterer Workshop im selben Jahr bewertet im Ergebnis das städtebauliche Planungskonzept jedoch als positiv und empfiehlt weitere beschränkte Realisierungswettbewerbe (ebd. 42). PRECHT-VON-TABORITZKI (1999) kommentiert deren Ergebnis in einem Heft des RVDL zum Projekt:

> „**Nach wie vor** soll es eine starke Verdichtung auf der Halbinsel und eine Hochhausbebauung an der Stromseite geben. Das bedeutet eine erhebliche Veränderung der baulichen Struktur im Hafen und einen **bewußten** [*sic*] Eingriff in das Stadtpanorama. Die bisherigen Konzepte lassen **auch nicht** erkennen, daß [*sic*] der Charakter des Hafens oder Teile der technischen Ausstattung […] erhalten werden können. […] Es wäre bedauerlich, wenn bei der Umstrukturierung zu einer „urbanen Zone“ überlieferte Qualitäten dieses Standorts im Kölner Stadtgebiet verloren gingen.“ (ebd.: 19 f., Hervorh. M.O.).

In der Deixis ihrer Feststellung („nach wie vor“) zeigt sich eine gewisse Resignation angesichts der Missachtung denkmalpflegerischer Bedenken. Entsprechend bezeichnet Precht-von-Taboritzki die Pläne für die Halbinsel als „bewussten Eingriff“, da ihre Warnungen ignoriert wurden. Die Ziele der Denkmalpflege sieht sie in den Konzepten für die „urbane Zone“ nicht berücksichtigt. Die HGK verdeutlicht in einer Festschrift zum 100-jährigen Bestehen des Rheinauhafens, dass ihre Anliegen primär finanzieller Art sind und argumentiert auch dementsprechend:

„Eine Millionenstadt wie Köln kann es sich […] nicht leisten, derartig wertvolle Areale im Zentrum der Stadt lediglich für industrielle Zwecke zu nutzen. […] Durch die Verwertung der Rheinau-Areale wird das finanzielle Volumen zur Verfügung stehen, das in Godorf für die Anlage eines neuen Hafenbeckens und die Einrichtung eines weiteren Containerterminals benötigt wird. Die Leistungsfähigkeit der Kölner Hafenwirtschaft wird damit für weitere Jahrzehnte gesichert sein." (HGK 1998: 124)

Die Entwicklungsgesellschaft „modernes köln" äußerte sich zum denkmalgeschützten Gebäudebestand im Rheinauhafen in ihren „Gestaltungsvorgaben" im Juni 1999:

„Diese sehr dominant wirkenden Gebäude haben **selbstverständlich** Einfluß [sic] auf die Gebäudeform und die Fassadengestaltung der neuen Gebäude. Mit der neuen Architektur will man sich **keinesfalls in Disharmonie** mit dem Bestand stellen, dennoch soll sie **nicht einfach eine Kopie** der bestehenden, denkmalgeschützten Substanz werden. Auf dem Gelände des Rheinauhafens gibt es die **Chance**, neue, **auch experimentelle Architektur mit dem Bestand in Einklang zu bringen**. Die von der HGK in Zusammenarbeit mit der Stadt Köln erstellte Erstgestaltung der Außenanlagen bleibt grundsätzlich als Vorgabe für die zukünftige Nutzung erhalten. Ergänzungen […] stimmen die Eigentümer mit der HGK […] ab." (zit. n. KRINGS 2011a: 43, Hervorh. M.O.)

Die Rhetorik dieser Äußerung wirkt zwar kooperativ, in den anschließenden Beschlüssen wird die Denkmalpflege jedoch von der weiteren Gestaltungsplanung der Außenanlagen ausgeschlossen (vgl. S.76). Die „Chance" auf „experimentelle Architektur" weist zudem auf eine Strategie der Singularisierung hin. Im Diskurs zeichnet sich nun ab, dass denkmalpflegerische Argumente in der Planung nur dann berücksichtigt werden, wenn sie den Interessen mächtigerer Akteure dienen, indem sie sich etwa für die Kranhäuser aussprechen. Dabei läuft die Denkmalpflege Gefahr, ihr eigenes Ziel, die Erhaltung des „Gesamtcharakters", zu verfehlen. Ein Auszug aus einem Sitzungsprotokoll im Juli 1999, der die Dokumentation des Wettbewerbs betrifft, verdeutlicht dieses Dilemma:

„Herr Dr. Krings bittet dringend darum, den historischen Abriß [*sic*] so zu gestalten, daß [*sic*] die Bedeutung der Rheinauhalbinsel nicht zu sehr in ihrer Rolle als ehemalige grüne Freifläche („Werthchen") gesehen wird, die man wiederherzustellen habe, sondern darin, daß [*sic*] hier seit über 100 Jahren ein bedeutendes Hafen-Ensemble bestehe, dessen **denkmalgeschützte bauliche Hinterlassenschaft kreativ einzubringen sei in eine neue, städtebaulich interessante Gesamtgestaltung**." (zit. n. KRINGS 2011a: 43, Hervorh. M.O.)

Zwar wird das „grüne Werthchen" als raumbezogene Zielvorstellung weiterhin abgelehnt, doch anstatt den Rheinauhafen als „stadthistorisches Dokument" zu repräsentieren, sollen die Denkmäler nun Teil einer neuen Raumproduktion werden, die auf einer gänzlich anderen Repräsentation basiert, nämlich die eines „neuen, städtebaulich interessanten" Raumes. Den Plan dafür liefern die beiden Siegerentwürfe des Wettbewerbs, die in der Fachpresse als Ausdruck widerstreitender Interessen im Kölner Stadtentwicklungsdiskurs gesehen werden:

„**Einerseits** wollte man dem Entwicklungsprojekt der Hafen-Umnutzung gerecht werden, **andererseits** die industriell geprägte Stadtsilhouette bewahren. Dieser **Zwiespalt** wurde bereits bei den beiden ersten Preisen des bundesweit ausgelobten Ideenwettbewerbs deutlich […]. Der Entwurf von Alfons Linster aus Trier orientierte sich an der Blockstruktur der denkmalgeschützten Lagerhallen, während BRT mit ihren sechzig Meter hohen Kranhäusern eine futuristische Interpretation des Hafenbildes vorschlugen. Der Bebauungsplan ist ein Kompromiss beider Entwürfe; die Kranhäuser sollen umgesetzt werden, aber die Blockstruktur der Baufelder erinnert inzwischen wieder eher an den zurückhaltenden Vorschlag von Linster." (KOCKELKORN 2006: 28, Hervorh. M.O.)

Eine besondere Rolle wird dabei der zeichenhaften Architektur des Entwurfs von Teherani beigemessen, die eine besondere Wirkung entfaltet:

„Die Suggestion seiner im Volksmund alsbald ‚Kranhäuser' genannten drei Hochhäuser, die er seinerzeit bildkräftig im Zentrum der Hafenhalbinsel […] platzierte, erwies sich auch in den Folgejahren als so stark, dass sich jetzt (endlich) die Mehrheit der Kölner Ratsfraktion in einem städtebaulichen Grundsatzbeschluss zu dem Entwurf bekannte." (STRODTHOFF 2000: 3)

Hier wird die Rolle ikonischer Architektur in stadtpolitischen Diskursen überdeutlich (vgl. BALKE et al. 2018): Als machtvolle *Repräsentation des Raumes* kann sie dazu dienen, gesellschaftliche Akzeptanz und politischen Konsens in Planungsprozessen von Großprojekten zu erreichen: *„Therefore, iconic architectural production also acts as a means ‚[…] of teaching a society <u>what</u> to desire and <u>how</u> to desire it'"* (ebd.: 1001, unterstr. Hervorh. i.O.).

Kritisch äußert sich Goege vom RhAD im August 2000 zum Bebauungsplan:

„Der Rheinauhafen hat als Gesamtanlage Denkmalwert (Bezug Krings 1990) [*sic*]. Die Planung berührt also nicht nur die [...] aufgeführten Einzelmonumente, sondern den gesamten Bereich des Hafens. […] Es wird angeregt, dies als Vorbemerkung in die Erläuterungen […] aufzunehmen. Es wird weiterhin angeregt, den Text […] um die folgende denkmalpflegerische Zielvorstellung zu ergänzen: Aus der Sicht der Denkmalpflege ist es **notwendig**, neben den aufgelisteten Einzeldenkmälern die originale Oberfläche des Hafengeländes mit Pflasterung und Gleisanlagen, sowie die Kräne mit ihren Kranbahnen zu erhalten, um den hohen wirtschafts- und technikgeschichtlichen **Zeugniswert** des Rheinauhafens auch in Zukunft veranschaulichen zu können." (zit. n. KRINGS 2011a: 43 f., Hervorh. M.O.)

Hier wird weiterhin für den Erhalt der Gesamtanlage plädiert, indem auf den „Zeugniswert" des historischen Ortes verwiesen wird, der nur geschützt werden kann, wenn die Originalsubstanz der Außenanlagen bewahrt bleibt. Mit Unterstützung des Stadtkonservators werden beim Stadtplanungsamt schließlich eine Umformulierung des Entwurfs sowie eine Bestätigung der Denkmalliste erreicht. Das teilweise Zuschütten des Hafenbeckens sowie eine Höherlegung der Mittelachse auf der Halbinsel können hingegen nicht verhindert werden. Das „konsensfähige" Fazit im Bebauungsplanentwurf beginnt im Januar 2001 mit den Worten:

„Die Planung bemüht sich um einen tragfähigen **Kompromiss zwischen Baudenkmalschutz** und dem Erhalt von Bodendenkmälern **auf der einen und Ausbau sowie Neunutzung** des historischen Geländes **auf der anderen Seite**. Unter weitgehendem Erhalt der denkmalwerten Substanz erhält das Gelände ein neues, unverwechselbares Gesicht. Hierbei soll **die ehemalige Hafennutzung** auch durch die besondere **Gestaltung der Neubauten, wie z. B. durch die Form der ‚Kranhäuser' assoziiert** werden können." (zit. n. KRINGS 2011a: 44, Hervorh. M.O.)

Der im Diskurs ausgehandelte planerische Kompromiss berücksichtigt dabei vordergründig auch das denkmalpflegerische Ziel, den Hafencharakter zu erhalten. Dazu verfolgt er jedoch eine widersprüchliche *räumliche Praxis*, die einer Strategie der Singularisierung entspricht, um den Rheinauhafen „unverwechselbar" zu machen. Ein Erläuterungsbericht von „modernes köln" zur geplanten Teilverfüllung des Hafenbeckens ruft den Denkmalschutz erneut auf den Plan, denn der „Schüssler-Plan" vom 3. April 2001 betrifft auch die historischen Kaimauern. Es folgen kritische Stellungnahmen an den Stadtkonservator, das Stadtplanungsamt und die Bezirksregierung Köln (KRINGS 2011a: 45). So schreibt etwa der RhAD:

„Mit der Teilverfüllung ist **nicht nur** ein schwerwiegender Substanzverlust im Bereich der Kaimauern vor dem Hafenamt verbunden, **sondern auch** ein grundsätzlicher Verlust von historischer Aussagekraft, indem das technik- und industriegeschichtliche Denkmal zu einer Freizeitanlage **umgedeutet** wird und einen **völlig anderen Charakter** erhält." (zit. n. KRINGS 2011a: 46, Hervorh. M.O.)

Mittels der Konnektoren „nicht nur" und „sondern auch" verdeutlicht diese Kritik, dass durch diesen Plan der Rheinauhafen sowohl auf der materiellen als auch auf der symbolischen Ebene einer grundlegenden Transformation unterworfen wird. Der Wert eines Denkmals als stadthistorisches Dokument gründet vor allem auf seiner materiellen Originalsubstanz, seine symbolische Bedeutung hingegen kann auch durch gelungene Kopien reproduziert werden, wie zahlreiche Rekonstruktionen zeigen (vgl. RÜSCH 2003). In diesem Fall erfolgt jedoch eine Umdeutung, die auch auf der Bedeutungsebene einen neuen Raum „ohne historische Aussagekraft" erzeugt, dessen „völlig anderer Charakter" einer Repräsentation entspricht, die sich auf der konzeptionellen Ebene im Diskurs durchgesetzt hat. Das städtebauliche Großprojekt Rheinauhafen transformiert als wirkmächtiges Konzept also sowohl die Materie als auch die soziale Bedeutung des Raumes und zeigt erneut, wie in der Dialektik der Raumproduktion abstrakte Ideen, konkrete Materie und gesellschaftliche Ideale zusammenhängen (vgl. 2.3). Ein weiteres Resümee von Goege veranschaulicht dies:

„**Hier** wird auch der atmosphärische Wandel vom Hafenareal zur Freizeitzone deutlich. […] Heute erscheint das das Hafenamt merkwürdig entrückt von der Wasserfläche, die großzügig angelegten Stufen vermitteln **eher den Eindruck von Muße und Erholung als von Arbeit, Lärm und Stress**. Anschaulichkeit und städtebaulicher Ausdruck – um nicht zu sagen: **Authentizität** – haben sich in Wohlgefallen und Wohlgefühl **aufgelöst**." (KRINGS 2013: 359, Hervorh. M.O.)

Das deiktische „Hier“ verweist dabei auf das Hafenbecken vor dem Hafenamt, wo der Zielkonflikt zwischen Denkmalschutz und Stadtentwicklungsplanung besonders deutlich wird. Gegen den Druck von Verwaltung und HGK kann der Stadtkonservator keine Lösung im Sinne des Denkmalschutzes erreichen und stimmt Anfang 2002 einer Projektvariante zu, die zumindest von einer Verfüllung an der Drehbrücke absieht (KRINGS 2011a: 46).

Parallel versucht Walter Buschmann vom RhAD noch die Eintragung des Areals als „hafentechnische Gesamtanlage“ zu erreichen. In seinem Antrag nimmt er direkten Bezug auf die „konservatorischen Auflagen“, die KRINGS (1990) bereits vor dem Wettbewerb definiert hatte. Der Stadtkonservator lehnt diesen Antrag jedoch mit der Begründung ab, dafür sei es im Jahr 2002 „zu spät“ (KRINGS 2011a: 46). Daran wird deutlich, wie entscheidend eine frühe Partizipation ist, da die Möglichkeiten der Einflussnahme mit fortschreitender Planung sinken. Im Sommer desselben Jahres wird der Bebauungsplan vom Rat verabschiedet und mit dem Umbau des Rheinauhafens begonnen. Im Verlauf der Realisierungsphase zeichnen die Akteure der Denkmalpflege ein unterschiedliches Bild des Rheinauhafens. So stellt GOEGE (2008) fest,

> „[…], dass es nicht geglückt ist, den Industriecharakter des Rheinauhafens zu bewahren und damit die Anlage als denkmalwerte Einheit zu erhalten. Heute muss man konstatieren, dass [..] die historischen Bauten sich in einer einem modischen Design verpflichteten neuen Umgebung wiederfinden. **Gegen** den Druck der Investoren und **gegen** den erklärten Willen der Stadt, ein neues, zukunftsträchtiges Viertel entstehen zu lassen, stand die Denkmalpflege **auf verlorenem Posten**. […] Insgesamt […] **stehen die Denkmäler buchstäblich im Schatten** der Neubauten **– übermächtig macht sich die neue schicke Architektur breit**.“ (ebd.: 180, Hervorh. M.O.)

Die Präposition „gegen“ markiert hier sehr deutlich die verschiedenen Positionen sowie die ungleiche Machtverteilung im Diskurs. Der „Schatten“ steht sinnbildlich für die nachrangige Position der Denkmäler gegenüber der „übermächtigen“ neuen Architektur, die sich wie eine rücksichtslose Person „breit macht“. Dieses Bild kann als Allegorie für die ungünstige Situation der Denkmalpflege im planerischen Diskurs vom Rheinauhafen gesehen werden.

Positiv fällt hingegen drei Jahre später das Fazit des Stadtkonservators aus:

> „Die genannten Bauten und Anlagen […] blieben bewahrt und wurden in den Konversionsprozess **kreativ mit einbezogen**. […] Zudem konnten sie **in hohem Maße** auf die Dimensionen und die Gestalt der Neubauten **Einfluss ausüben**, nicht zuletzt ja auch auf die konkrete Gestalt der Trias der Kranhäuser mit ihrer symbolsetzenden Fernwirkung im gesamten rheinnahen Stadtbild. Die städtische Denkmalpflege hatte **aus Überzeugung von Anfang an** die Gestaltfindung dieser Beispiele ‚sprechender Architektur‘ des 20./21. Jahrhunderts gefördert. […] Aus seiner Sicht [des Verfassers] konnte der ‚Hafencharakter‘ in wesentlichen Zügen bewahrt und in die neue Existenzform des heutigen Stadtteils ‚Rheinauhafen‘ transferiert werden. So ist hier eben gerade **nicht eine ‚grüne‘ Freizeitanlage, sondern ein attraktives urbanes Areal ‚mit historischem Gedächtnis‘** entstanden.“ (KRINGS 2011a: 48, Hervorh. M.O.)

In dieser Darstellung wird nicht nur das Kräfteverhältnis insofern umgekehrt, als die Denkmäler die Form der Neubauten beeinflusst haben, sondern es wird auch von einer konflikthaften Akteurskonstellation im Planungsdiskurs abgerückt, da die städtische Denkmalpflege „von Anfang an“ die neue Architektur im Rheinauhafen unterstützt habe, was allerdings nicht für den RhAD oder den RVDL zutrifft. Die positive Bewertung fußt auf der Möglichkeit, den Hafencharakter auch über symbolisch wirkende („sprechende“) Neubauten wie die Kranhäuser zu erhalten und die Ziele „attraktives urbanes Areal“ und „historisches Gedächtnis“ zu vereinen, um mit diesem Kompromiss das „grüne Werthchen“ zu verhindern.

Ähnlich klingt es im Fazit des Geschäftsführers von „modernes köln“:

> „Die neuen Wohn- und Bürohäuser sind von eher zurückhaltender Architektur, um **nicht** in Konkurrenz zu den denkmalgeschützten Gebäuden zu treten. **Lediglich** die Kranhäuser haben eine Signalwirkung und verkörpern als Markenzeichen den neuen Rheinauhafen (GÖNNER 2011: XV, Hervorh. M.O.)

Eine Konkurrenz zwischen alter und neuer Architektur wird hier verneint bzw. auf die Kranhäuser beschränkt, die zugleich als „Markenzeichen“ das ganze Projekt „verkörpern“.

Die Diskursanalyse hat jedoch gezeigt, dass im Planungsverlauf des Rheinauhafens konkurrierende *Repräsentationen des Raumes* aufeinandertreffen, die von den Beteiligten strategisch eingesetzt werden, um den Prozess nach ihren Zielen zu beeinflussen. In der Untersuchung treten die verschiedenen Positionen und Machtverhältnisse der Akteure im Planungsdiskurs zutage. Das unterschiedlich ausfallende Fazit zum Rheinauhafen von Ulrich Krings und Thomas Goege (siehe auch KRINGS 2013) zeigt exemplarisch, dass etwa „die Denkmalpflege" nicht als homogener Akteur betrachtet werden kann, sondern auch innerhalb der am Diskurs beteiligten Institutionen und Gruppen differente Sichtweisen und Interessen bestehen.

Die vorliegende Analyse fokussiert dabei weniger stark auf Einzelpersonen, sondern auf übergeordnete *Repräsentationen des Raumes*, die – wie schon beim MediaPark – sowohl auf die *räumliche Praxis* als auch auf *Räume der Repräsentation* einwirken: So zielen beispielsweise fachliche Stellungnahmen der Denkmalpflege zum einen darauf ab, einen Bebauungsplan anzupassen, zum anderen verbreiten sie dabei bestimmte Vorstellungen über den Rheinauhafen. Parallel produzieren andere Akteure Pläne und Präsentationen, um das Areal für Investoren attraktiv zu machen. Entsprechende Konzepte zielen ebenfalls auf eine bestimmte *räumliche Praxis* sowie auf ein attraktives Image ab, das entsprechende *Räume der Repräsentation* evoziert. Dieser zentrale Mechanismus in der Produktion des Raumes illustriert erneut die mächtige Rolle von *Repräsentationen des Raumes*.

10.1.4 ICE-Terminal Messe/Deutz: „Verkehrskreuz" der „internationalen Stadt"

Startpunkt konkreter Planungen für das ICE-Terminals Messe/Deutz stellt die Entscheidung der DB im Jahr 1997 dar, den Bahnhof Deutz zum ICE-Haltepunkt auszubauen (vgl. 8.3). Diese Entscheidung ist wiederum auf das bereits 1990 vom Rat der Europäischen Gemeinschaft (EG) verabschiedete Leitschema „Europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz" zurückzuführen (DEUTSCHER BUNDESTAG 1991), in dem die Lage der Stadt Köln eine Schnittstelle auf den Strecken Köln-Rhein/Main sowie Paris-Brüssel-Köln/Amsterdam bildet (BLUM 1994: 4, MÖLLER 1994: 22).

Dieses Konzept führt zu einem hohen Bedeutungszuwachs des rechtsrheinischen Stadtteils Deutz, wie sich noch über zwei Jahrzehnte später in der Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplanes für den Bau der MesseCity ablesen lässt:

> „1990 hatte der Rat der Europäischen Gemeinschaft das Leitschema ‚Europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz' mit dem Zeithorizont 2010 verabschiedet. Köln nahm und nimmt dabei eine Schlüsselfunktion als Schnittstelle im westeuropäischen Netz sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung ein. In der **logischen Folge** wurde vom Rat der Stadt ein Beschluss zur „Entwicklung der rechtsrheinischen Innenstadt" gefasst, **nach** dem historisch einseitigen Köln-Verständnis der linksrheinischen Kölner zur rechten Rheinseite ein **nun s**elbstverständlicher Schritt in Richtung gemeinsamer links- wie rechtsrheinischer City." (STADT KÖLN 2012: 3, Hervorh. M.O.)

Die Deiktika „nach" und „nun" verdeutlichen einen historischen Wandel im Selbstverständnis der Stadt Köln, der zur „Entwicklung der rechtsrheinischen Innenstadt" führt, als „logische Folge" einer politischen Entscheidung auf europäischer Ebene.

Dort finden die planerischen Diskurse ihren Ausgangspunkt, die zum Ratsbeschluss für die Realisierung des ICE-Terminals im Jahr 1996 (ebd.) und den darauffolgenden Entwicklungen bis hin zur Vermarktung der MesseCity geführt haben. Sie schlagen sich parallel nieder in sukzessive fortgeschriebenen Stadtentwicklungskonzepten wie dem EERI, der „TechnologieSpange" und dem REK, die zugleich ein erwünschtes Standortimage nach außen präsentieren (vgl. 8.3). So deklariert bereits das EERI von 1991 Deutz als Zentrum einer erweiterten rechtsrheinischen Innenstadt und zielt auf eine Standortentwicklung durch *PPP*, Stadtmarketing und Großprojekte wie die Kölnarena und das – nicht realisierte – Euroforum ab (LUCAS 1993: 32 f.). Basierend auf dem europäischen Leitschema wird u.a. das

„Hochgeschwindigkeitsnetz Paris-London-Brüssel-Amsterdam-Köln-Frankfurt“ geplant, in dem Köln einen Punkt des „Städtedreieck[s] London-Paris-Köln“ (ELLWANGER 1994: 10) bildet. Auch diese Entwicklung wird von der Stadtentwicklungsplanung primär im Kontext des Städtewettbewerbs betrachtet, wie diese Äußerung des Stadtbaudirektors exemplarisch verdeutlicht:

> „Köln ist führende Medien- und Kulturmetropole und eines der wichtigsten Wirtschaftszentren in Europa. Zu dieser Bedeutung trägt die gute Verkehrsstruktur Kölns wesentlich bei. Mit dem Anschluß [sic] an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz wird diese gestärkt und in einer sprunghaften Qualität verbessert. Im Wettbewerb der europäischen Zentren verschafft der Hochgeschwindigkeitsverkehr große Wettbewerbsvorteile und eröffnet neue Wachstumsperspektiven.“ (RUSCHMEIER 1994: 1)

Entsprechend betrachtet die Kölner Verkehrsplanung die neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken durch Europa als „Initialzündungen für eine neue Generation von Bahnhöfen und die Neuentwicklung ihrer Umfelder“ (MÖLLER 1994: 21). Die Zielvorstellungen für ein rechtsrheinisches ICE-Terminal in Deutz beinhalten „die verkehrliche und städtebauliche Neuordnung und Aufwertung der Bahnhofsvorflächen und des Bahnhofsumfeldes“ (ebd.: 25). Der Leiter der Verkehrsplanung betont dabei:

> „Der rechtsrheinische Bereich ist für die Stadt Köln Entwicklungsschwerpunkt. Der Bereich um den Bahnhof Deutz-Messe ist *absolute Innenstadtlage.* Eine Reihe von Entwicklungsmaßnahmen ist von der Stadt Köln geplant, die am Standort Deutz erheblich verdichtete Strukturen schaffen und diesen auch von der baulichen – und Nutzungsstruktur her **zur Innenstadtlage werden lassen**.“ (ebd., Hervorh. M.O. /*kursive Hervorh. i.O.*)

Diese Äußerung offenbart eine Diskrepanz zwischen stadtpolitischem Wunsch und der materiellen Realität zu Beginn der Planungen. Die Repräsentation einer rechtsrheinischen „City“ wird hier bereits produziert, in dem Bewusstsein, dass diese in der *räumlichen Praxis* (noch) nicht existiert. Die Stadt Köln ist zunächst auf eine Umwidmung des Deutzer Bahnhofs zum ICE-Haltepunkt durch die DB angewiesen. Ihre Verortung als „Mittelpunkt“ im neuen europäischen Schienennetz durch die EG-Kommission wird dabei im Diskurs strategisch eingesetzt, um politischen Druck zu erzeugen. So äußert sich der Leiter der Kölner Verkehrsplanung MÖLLER (1994) auf einer Tagung vor Vertretern von EU und DB:

> „Der Zeitpunkt für das Projekt **darf keineswegs** wesentlich später liegen, der Zeitraum bis zur Inbetriebnahme der Strecke Köln – Rhein/Main **muß** [*sic*] genutzt werden. In diesem Jahr **müssen** die verkehrlichen, wirtschaftlichen Untersuchungen und die Bedarfsprognose der Bahn-AG aufgrund der Prognosen der EG-Kommission angefangen werden.“ (ebd.: 25, Hervorh. M.O.)
>
> „Die Stadt Köln wird sich in dieser Zeit, in der Köln einer der **Mittelpunkte** der zukünftigen Projekte **im europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr** sein wird, verstärkt diesem Thema annehmen.“ (ebd.: 26, Hervorh. M.O.)

Eine Repräsentation der Stadt Köln als „Verkehrskreuz des Westens“ wird im Diskursverlauf immer wieder aufgegriffen (z.B. BLUM 1994: 3, BUSSE & KAMPSCHULTE 2000: 243, FRUHNER 2007: 260). Städtebauliche Projekte im rechtsrheinischen Köln werden zu dieser Zeit mit wirtschaftspolitischen und wissenschaftlichen Diskursen über Globalisierung und Stadtentwicklungspolitik sowie einen *Global City*-Diskurs verknüpft, wie exemplarisch eine Tagung der Friedrich-Ebert-Stiftung zeigt (FES 1997). Auf Initiative der Stadt Köln werden um die Jahrtausendwende mehrere internationale Arbeitskreise für die neuen ICE-Verbindungen gegründet. Deren Geschäftsführer ist der Stadtbaudirektor und ehemalige Leiter der Verkehrsplanung Lars Möller. In seinem Vorwort zu einer Präsentation der Arbeitskreise zu „Bahnhöfe[n] der Zukunft an den neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken“ heißt es:

> „**Seitdem es Eisenbahnen gibt**, gelten **Bahnhöfe als Visitenkarte einer Stadt**, mitentscheidend für den ersten Eindruck, den der Ankommende gewinnt. **Heutzutage** erfüllt ein Bahnhof, zumal ein neu konzipierter, zusätzliche Aufgaben. Die neuen Bahnhöfe des Hochgeschwindigkeitsverkehrs sind **Motoren der Stadtentwicklung, ziehen Investoren an**; in ihrem Umfeld entstehen Wohn- und Dienstleistungsflächen, die die städtebauliche Entwicklung nachhaltig prägen. Im Standortmarketing von Städten und Gemeinden bedeuten die neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken und –bahnhöfe **Wettbewerbsvorteile**.“ (STADTPLANUNGSAMT DER STADT KÖLN O.J.: 5, Hervorh. M.O.)

In dieser Darstellung der Bedeutung von Bahnhöfen für Städte zeigt sich, dass der Planungsrationalität des ICE-Terminals Deutz/Messe dieselbe Argumentationsweise und Logik zugrunde liegt wie die der städtebaulichen Großprojekte MediaPark und Rheinauhafen: Es soll die Wahrnehmung und das

Image der Stadt verbessern, Investoren anziehen, die Entwicklung der Gesamtstadt vorantreiben und so die Position der Stadt im Wettbewerb stärken. Darüber hinaus verweisen die temporalen Deiktika „seitdem“ und „heutzutage“ auf einen Bedeutungswandel der Bahnhöfe, in dessen Folge primär ihre ökonomische Bedeutung zugenommen hat. Diese Argumentation erklärt den Anschluss an das neue Hochgeschwindigkeitsnetz im stadtplanerischen Diskurs nun als Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der Stadt Köln:

> „**In der Vergangenheit** war die Bahn ein zentraler Ausgangspunkt städtebaulicher Entwicklungen. Städte, die nicht an die Bahn angeschlossen waren, konnten am technisch-wirtschaftlichen Fortschritt nicht im gleichen Maß teilnehmen. Ähnlich könnte es sich **in der Zukunft** mit den derzeit entstehenden Hochgeschwindigkeitsnetzen verhalten – Städte, die nicht angeschlossen sind, bleiben im Wettbewerb zurück.“ (STADTPLANUNG WIEN 2000: 59)

Doch „Köln bleibt das Verkehrskreuz des Westens“, so die Überschrift einer Projektbeschreibung zur „Neubaustrecke Köln-Rhein/Main“ (BUSSE & KAMPSCHULTE 2000: 243):

> „Mit der **Schlüsselfunktion** im entstehenden europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz erhält die Stadt Köln hervorragende Chancen im **Standortwettbewerb**. […] Neue Bahnhöfe wirken gleichsam als **Impulsgeber** für die regionale und lokale Entwicklung. […] Die Entscheidung für den Bau eines neuen ICE-Bahnhofs in Köln-Deutz und die damit verbundenen Entwicklungsmaßnahmen im Bahnhofsumfeld bringen der Stadt Köln besondere **Standortperspektiven**. Denn der rechtsrheinische Bereich mit den Stadtteilen Deutz, Kalk und Mülheim bildet einen **Entwicklungsschwerpunkt**.“ (ebd.: 243, f., Hervorh. M.O.).

Es zeigt sich, wie sich bereits vor dem städtebaulichen Wettbewerb über einen Zeitraum von 10 Jahren eine diskursive Ordnung etabliert, die den Rahmen für die Planung des Großprojekts ICE-Terminal Messe/Deutz bildet: Pläne der EG für ein neues Hochgeschwindigkeitsnetz ermöglichen die Repräsentation der Stadt Köln als zentrales Verkehrskreuz in Europa. Diese Repräsentation bildet die argumentative Grundlage für den Ausbau des Deutzer Bahnhofs zu einem ICE-Haltepunkt, der als „Entwicklungspol“ für die rechtsrheinischen Stadtteile fungieren soll. Die Repräsentation einer rechtsrheinischen Innenstadt als Schwerpunkt der Stadtentwicklung ist dabei wiederum zentral, um den Standort für Investoren attraktiv zu machen und so Wettbewerbsvorteile für die Gesamtstadt zu erlangen. Sie wird über Stadtentwicklungskonzepte wie das fortgeschriebene EERI und die „TechnologieSpange“ reproduziert, die auch dem Stadtmarketing dienen (STADT KÖLN 2004: 68 ff., FRUHNER 2007: 260). Mit einem städtebaulichen Großprojekt soll dieser Entwicklungsschwerpunkt zudem im materiellen Raum sichtbar gemacht werden:

> „Der [*sic*] ICE Terminal Köln Deutz […] bildet den **Katalysator** für ein bedeutendes städtebauliches Entwicklungsgebiet. Die städtebaulichen Entwicklungslinien führen derzeit bereits zum Bahnhof. […] Die Stadt Köln verfolgt mit ihren Bemühungen generell das Ziel, ihre **Konkurrenzfähigkeit** zu stärken […]. Dabei stellt der ICE-Bahnhof einen wichtigen **Standortfaktor** dar; er schafft darüber hinaus einen **Katalysatoreffekt** für die städtebauliche Entwicklung in Richtung einer **neuen Urbanität mit signifikanter Architektur**, was insgesamt einen **Image-Gewinn** für die Stadt bedeutet.“ (STADTPLANUNG WIEN 2000: 60, Hervorh. M.O.)

Die Wettbewerbsvorteile, die einer Stadt durch den Anschluss an das neue Hochgeschwindigkeitsnetz entstehen, werden im Diskurs auf das Projekt ICE-Terminal Messe/Deutz übertragen; es übernimmt die Rolle eines „Katalysators“. Wie der MediaPark wird das Großprojekt damit zu einem eigenständigen Standortfaktor im interurbanen Wettbewerb erklärt und konzeptionell mit einem neuen Image für die Stadt Köln verknüpft, das sich mittels zeichenhafter Architektur im Raum materialisieren soll. Kurz nach Ende seiner Amtszeit erklärt FRUHNER (2007)[28] die Logik und Strategie der „Strukturplanung im EERI-Gebiet“.

> „**Wenn** der Verfall der Innenstadt die Entwicklung der Gesamtstadt hindert, **dann** bewirkt umgekehrt die Entwicklung der Innenstadt positiv den Strukturwandel der Gesamtstadt. […] Dieser Erweiterungsraum [gemeint ist das EERI-Gebiet, M.O.] soll nun als **‚Motor‘ der Entwicklung** im gesamten Rechtsrheinischen und darüber hinaus der Gesamtstadt wirken. Damit der Raum diese Aufgabe erfüllen kann, müssen in ihm **Funktionen** angesiedelt […] werden, **die Innenstadt bedeuten**.“ (ebd.: 259, Hervorh. M.O.)

[28] Zuerst als Vortrag gehalten im Oktober 2004.

Aus Erfahrungen mit der Deindustrialisierung wird hier ein Umkehrschluss gezogen, der als Argument das Kollektivsymbol vom „Motor der Entwicklung“ im Diskurs zusätzlich stützt. Damit der Raum als „Motor“ funktioniert, muss seine Bedeutung als „Innenstadt“ erkennbar werden, es geht also wie beim MediaPark darum, Zeichen im Raum zu setzen. Dazu ist es unabdingbar, dass die öffentliche Hand die Initiative ergreift und investiert:

> „**Wie** sollen Dritte überzeugt werden, für den Strukturwandel rechtsrheinisch zu sorgen, **wenn** die Stadt Köln, die dieses zum Ziel setzt, **nicht** mit dem Beispiel voran geht?“ (ebd.: 262, Hervorh. M.O.)

Als ersten Schritt zur Aufwertung des Standortes werden bis 2003 zentrale Einrichtungen wie das Polizeipräsidium, die Sozial- und Jugenddezernate und vor allem das Stadthaus ins Rechtsrheinische verlagert. Private Investitionen sollen nachfolgen (ebd.: 263). Der nachfolgende Dezernent für Stadtentwicklung STREITBERGER (2007) führt den Diskurs vom Bahnhof als Entwicklungsmotor und dessen Sichtbarmachung durch Großprojekte fort:

> „**Kern und wichtiger Motor** für die Entwicklung im Rechtrheinischen muss der Bahnhof Deutz sein. […] Um den **Nukleus** Deutzer Bahnhof entwickeln sich Dinge, wie das neue Verwaltungsgebäude der Rheinischen Zusatzversorgungskasse einschließlich des Turms und das Jahn-Hochhaus **dokumentieren**.“ (ebd.: 275, Hervorh. M.O.).

Der hier angesprochene „KölnTriangle“ gilt damit als erstes „Dokument“ für den „Nukleus“ oder „Motor“, den der Bahnhof Deutz für die Kölner Stadtentwicklung repräsentiert. Das Gebäude wird bis 2006 als erster Baustein des neuen Terminals realisiert. Wie in Kapitel 8.3 dargestellt, werden die Pläne für das „Jahn-Hochhaus“ und den Hochhauskranz um den Bahnhof Deutz jedoch durch das Eingreifen der Deutschen UNESCO-Kommission im Jahr 2002 verhindert. Workshops und Wettbewerbe für die Gestaltung der öffentlichen Plätze liefern im Jahr 2006 schließlich konzeptionelle Grundlagen für den weiteren Planungsprozess. In der Dokumentation des Werkstattverfahrens zur städtebaulichen Entwicklung des Bahnhofsumfelds erklärt Streitberger:

> „**Ziel ist** dabei, den Standort Köln-Deutz **international** attraktiv zu machen. Dieser Anspruch kann durch seine zentrale Lage und optimale infrastrukturelle Anbindung **begründet** werden. Der Verkehrsknoten Köln wurde mit dem begonnenen Ausbau des Schienennetzes zu einem **europäischen Eisenbahnknotenpunkt** […]. **So wie bereits der Bahnhofsneubau 1914** Symbol für die städtebauliche Umgestaltung von Deutz im beginnenden 20. Jahrhundert war, soll das Stadtentwicklungskonzept rund um den Bahnhof Köln-Messe/Deutz zum **Symbol für den Strukturwandel des 21. Jahrhunderts** stehen (STADT KÖLN 2006a: 7, Hervorh. M.O.)

Der hier formulierte Anspruch einen Raum zu produzieren, der vor allem international attraktiv ist, gründet auf dem bereits 25 Jahre zuvor konzipierten Leitschema des Europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Das nun zu entwickelnde Konzept soll dabei nicht weniger als ein „Symbol für den Strukturwandel des 21. Jahrhunderts“ sein. Dazu wird ein historischer Vergleich bemüht. Damit eine solche *Repräsentation des Raumes* ihre erwünschte Wirkung auf der materiellen und symbolischen Ebene entfaltet, bedarf es eines anspruchsvollen Plans:

> „Die Aufgabe des moderierten Werkstattverfahrens bestand nun darin, Grundlagen für einen neuen Rahmenplan zu schaffen, welcher auf Hochpunkte in Konkurrenz zum Kölner Dom verzichtet und dabei **dennoch** ein internationales Profil erzeugen kann. Die Nutzungsbausteine Bahnhof, Messe, Kongress, Büros und Dienstleistungen sollten in einem städtebaulichen Konzept vereinigt werden, welches **Urbanität** entfalten und zugleich ein **einprägsames, unverwechselbares Bild** des Standortes vermitteln kann.“ (ebd., Hervorh. M.O.)

Der Konnektor „dennoch“ zeigt die Schwierigkeit der Aufgabe, auch ohne Hochhäuser das erwünschte „internationale Profil“ zu erschaffen. An anderer Stelle bezeichnet STREITBERGER (2007) den Versuch, mit dem Höhenkonzept von 2003 sowohl die Schutzinteressen des Doms und der romanischen Kirchen als auch die Interessen von „Grundstückseigentümern, Bauherren und Investoren“ zu wahren, als „Quadratur des Kreises“ (ebd.: 272); also als eine unmögliche Aufgabe. Das Ersatzkonzept für den gescheiterten Hochhauskranz zielt wie bereits die Großprojekte MediaPark und Rheinauhafen auf Urbanität und die Produktion singulärer räumlicher Merkmale ab, die ein besonderes Image

transportieren sollen. Ähnliche Anforderungen werden auch an den parallel stattfindenden Realisierungswettbewerb für den öffentlichen Raum am ICE-Terminal Messe/Deutz gestellt:

> „Durch die zukünftige Bedeutung des Bahnhofs Köln/Messe Deutz als internationaler Verkehrsknotenpunkt muss sich auch die städtebauliche und architektonische Qualität dieser Plätze am europäischen bzw. internationalen Maßstab messen. Die Gestaltung des Ottoplatzes muss die Funktion eines Bahnhofs als europäischer Kreuzungspunkt von Hochgeschwindigkeitszügen widerspiegeln." (STADT KÖLN 2006b: 2)

Die Repräsentation des Standortes Köln-Deutz als internationales Verkehrskreuz soll sich durch entsprechende Konzepte also auch in der Architektur und Nutzung niederschlagen, um eine entsprechende Wahrnehmung und Bedeutungszuschreibung zu evozieren. Erneut wird deutlich, wie im Zuge einer strategischen Raumproduktion die *Repräsentationen des Raumes* durch die *räumliche Praxis* auf die *Räume der Repräsentation* einwirken sollen; das städtebauliche Konzept zielt nämlich sowohl auf den materiellen Raum als auch dessen Symbolik ab. Der Entwurf einer „MesseCity" von ASTOC, der erstmals im Werkstattverfahren von 2006 diskutiert wurde, dort aber nur die zweitmeisten Stimmen erhielt (STADT KÖLN 2006a: 35), wird schließlich zur Grundlage für die Umgestaltung des Stadtraumes nördlich des Deutzer Bahnhofs und findet auch Eingang in den 2008 veröffentlichten Masterplan (STADT KÖLN 2008: 118). Im REK von 2009 findet sich dazu folgende Äußerung:

> „**Herausragender Entwicklungspol** mit maßgeblicher **Ausstrahlung in den gesamten rechtsrheinischen Entwicklungsraum** ist der **Verkehrsknoten** Köln Messe / Deutz, der seit Ende 2002 als ICE-Terminal mit dem **Anschluss an das nationale und europäische Hochgeschwindigkeitsnetz** der Bahn einen zusätzlichen **Standortvorteil und Impulsgeber der Standortentwicklung** darstellt. […] [A]ktuell [ist] insbesondere das unmittelbare nördliche und südliche Bahnhofsumfeld auf der Grundlage der im Frühjahr 2006 erarbeiteten Ergebnisse des diesbezüglichen Planungsworkshops weiter zu entwickeln." (STADT KÖLN 2009: 8, Hervorh. M.O.)

An der Wiederholung immer gleicher Aussagen zeigt sich die über zwei Jahrzehnte andauernde Kontinuität dieses Konzepts bzw. dieser *Repräsentation des Raumes* im Diskurs. Die aktuellen Entwicklungen beziehen sich zu diesem Zeitpunkt auf den Ottoplatz südlich des Bahnhofs und die nördlich entstehende MesseCity. Dieser zentrale Baustein des ICE-Terminals wird als Joint Venture realisiert und die Umsetzung der einzelnen Baufelder erfolgt durch ihre Vermarktung an privatwirtschaftliche Investoren und Konzerne als prestigeträchtige Mieter. Die Messe City Köln GmbH bewirbt das Projekt online mit dem Claim „Wo die Welt sich trifft" (MESSECITY KÖLN GMBH 2021). Weiter heißt es dort: „Die sechs Gebäude tragen Namen von Bahnhöfen aus aller Welt – Orte die genauso für Austausch, Begegnung und Internationalität stehen wie die MesseCity Köln" (ebd.) (vgl. Abbildung 24). Das Marketing der MesseCity liefert die Interpretation dieser Kampagne gleich mit, an der sich zeigt, dass die Repräsentation eines internationalen Verkehrskreuzes, das gewissermaßen „Kölns Tor zur Welt" darstellen soll, sich über 30 Jahre lang kontinuierlich im Diskurs von Stadtentwicklung im rechtsrheinischen Köln durchzieht. Dies wird ermöglicht durch die Wiederholung sehr ähnlicher Aussagen in verschiedenen Äußerungen, die von wechselnden Akteuren im Laufe der Zeit getätigt werden. Als grundlegend für die Entstehung des Diskurses ist ein raumplanerisches Verkehrskonzept der EG aus dem Jahr 1990 zu sehen. Die kommunale Stadtentwicklungspolitik knüpft dabei an das lokale Narrativ vom „Verkehrskreuz des Westens" an. So entsteht kein diskursiver Bruch im Selbstverständnis der Stadt, sondern eine Kontinuität, die zum Symbol des erfolgreich bewältigten Strukturwandels für die Gesamtstadt stilisiert wird. Dabei wird das Image einer internationalen Stadt produziert, die nicht nur national, sondern zumindest europaweit an Bedeutung gewinnt. Nicht zuletzt spiegelt auch die Wortmarke MesseCity diesen Anspruch wider, sowohl international als auch „urban" zu sein.

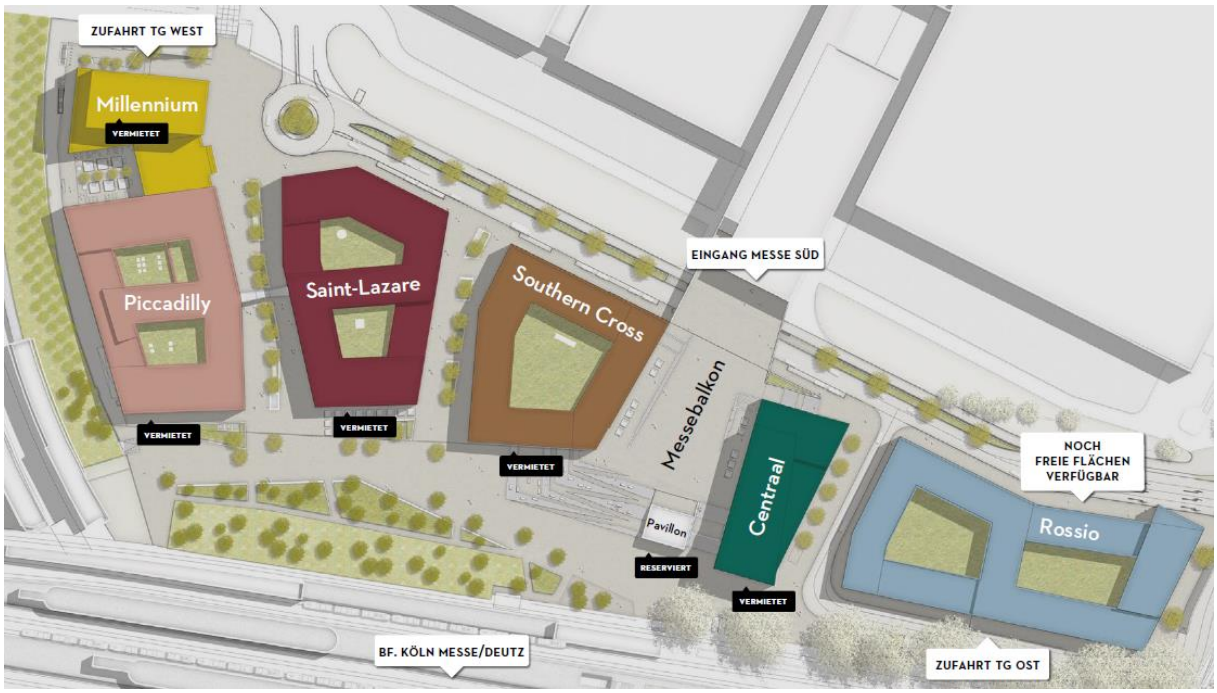


Abbildung 24: Projektvisualisierung der MesseCity (MESSE CITY KÖLN GMBH 2021)
(Grafik: © Messe City Köln GmbH & Co. KG)

Der nächste Analyseschritt widmet sich dem wahrgenommenen Raum, in welchem die gebaute Umwelt der Großprojekte als materielles Resultat planerischer Diskurse betrachtet wird, als „Form und Physis gewordene menschliche Idee" (MÜLLER & HUTAI 2018: 182). Architektur ist ein offensichtliches räumliches Produkt, welches intendiert hergestellt wurde (ebd.). Ebendiese Intention gilt es zu erforschen. Mit LEFEBVRE (2011) wird die Architektur städtebaulicher Großprojekte dabei als Ausdruck einer *räumlichen Praxis* begriffen, die typisch für Stadtentwicklung in der Spätmoderne ist. Der Theorie der Raumproduktion zufolge basiert diese Praxis auf den zugehörigen *Repräsentationen des Raumes*. Schon die historische Rekonstruktion der drei Projekte (Kapitel 8) hat jedoch gezeigt, dass ihre bauliche Umsetzung keineswegs eine lineare Übersetzung planerischer Konzepte darstellt. Die Untersuchung der *räumlichen Praxis* soll daher auch solche Limitationen aufzeigen, die außerhalb der in diesem Kapitel diskutierten Diskurse liegen.

10.2 Wahrgenommener Raum: Die gebaute Umwelt der Großprojekte (Methodik)

Die ikonische Architektur städtebaulicher Großprojekte ist Ausdruck einer *räumlichen Praxis*, deren Zweck weniger auf der Funktionalität von Gebäuden beruht, sondern auf ihrer Zeichenhaftigkeit im wahrgenommenen Raum. „Hier gilt nicht mehr: *‚form follows function'*, sondern *‚the form is the function'*" (JONES 2011: 115, zit. n. MINKENBERG 2020: 45, Hervorh. i.O.). Dementsprechend soll die Analyse architektonischer Formen im Untersuchungsgebiet Aufschluss geben über die *räumliche Praxis* einer Raumproduktion durch städtebauliche Großprojekte (siehe Kapitel 5.1). Sie orientiert sich dabei an dem in 6.1 formulierten zweiten Fragenkomplex:

2) Welche Bedeutungen vermittelt die Architektur der Großprojekte als Resultat und Ausdruck einer *räumlichen Praxis*? Inwieweit materialisieren sich dabei die abstrakten *Repräsentationen des Raumes* in der konkreten gebauten Umwelt? Welche Limitationen hat ihre bauliche Umsetzung dabei erfahren, die außerhalb der erfassten Diskurse liegt?

Ein erster praktischer Zugang zur Bedeutung von Architektur findet sich bei FISCHER (1991), mit dem sich die obige Formel noch erweitern lässt auf *„form follows meaning"* (ebd.: 121). Die Bedeutung von

Architektur umfasst demnach Referenz, Rang, Ausdruck und Relevanz oder Sinn. Die Referenz meint dabei den sachlichen Inhalt des Gebauten, also *was* etwas ist, der Rang verweist auf seine Bedeutung im Sinne der Wichtigkeit, der Ausdruck steht für die Botschaft oder inhaltliche Aussage und schließlich gelten nur solche Bauten als bedeutsam, die uns relevant oder sinnvoll erscheinen.

Zum einen muss also geklärt werden, welche Elemente der gebauten Umwelt überhaupt bedeutsam im Sinne von Rang und Relevanz sind, zum anderen soll die Beziehung zwischen Inhalt und Ausdruck untersucht werden, also warum etwas *so und nicht anders* gebaut ist (ebd.: 89 f.). Daran lässt sich die von dem Kunsthistoriker Erwin Panofsky entwickelte ikonologische Methode anknüpfen, die auch zur Interpretation von Architektur verwendet wird (z.B. ROSS 2015). Sie besteht aus drei Schritten, die einer Trennung, Analyse und Synthese von Denotation und Konnotation entsprechen (vgl. 5.1.2):

1. vorikonographische Darstellung und Beschreibung der zu analysierenden Objekte *(Was ist dargestellt?)*
2. ikonographische Analyse darin enthaltener Bilder, Anekdoten und Allegorien *(Wie ist es dargestellt?)*
3. ikonologische Interpretation der „eigentliche[n]“ Bedeutung des Objekts als Symbol im soziohistorischen Kontext der Untersuchung *(Was bedeutet es?)* (PANOFSKY 1978: 50)

Im Verlauf der Analyse werden daher das architektonische Werk und seine Bedeutung zunächst getrennt betrachtet und in anschließender Synthese wieder zusammengebracht. Dabei werden zunächst die Grundform eines Bauwerks und die eingesetzten Gestaltungsmittel beschrieben. Anhand des architektonischen Kontextes kann beurteilt werden, wie sich das Gebäude in seine Umgebung einfügt und ob es aufgrund seiner physischen Merkmale als „besonders“ gelten kann. Die Beschreibung dieser Aspekte geht über in die ikonographische Analyse (ROSS 2015: 57; siehe exemplarisch KRAMER 2001: 132-137). Da die Kommunikationsabsicht von Architektur selten explizit formuliert ist, ist die Analyse auf das „vage Instrumentarium von Analogie und Vergleich, auf Metapher und Symbol sowie auf Begriffe wie Ausdruck, Spiegel oder Zeichen angewiesen“ (NERDINGER 2004: 18, zit. n. ROSS 2015: 57).

Die Kommunikation durch Architektur basiert auf einem referentiellen Code, der bestimmte Bedeutungen an bauliche Strukturen knüpft. Diese Strukturen variieren u.a. in Größe, Form und Material und erlauben so ein theoretisch unbegrenztes Repertoire möglicher Aussagen. Dabei wird auch auf Strukturmerkmale zurückgegriffen, die anderen architektonischen Epochen, anderen Regionen der Welt oder Bereichen außerhalb der Architektur entstammen, z.B. der Natur, dem Ingenieurwesen oder der Kunst (FISCHER 1991: 92-102). Strukturelle Variablen wie Größe, Form und Material sind u.a. an spezifische Rangbedeutungen geknüpft, die sich im zeitlichen Verlauf ändern können: So ist der jahrhundertelang gültige Code „je größer, desto bedeutender“ unvereinbar mit den Großwohnsiedlungen des funktionalistischen Städtebaus, in der Spätmoderne hingegen verweisen große Projekte wieder auf die Bedeutung einer Stadt. Auch der Werte-Code von Baustoffen wie Beton oder Holz unterliegt gesellschaftlichem Wandel. Unverändert ist hingegen die Bedeutung einer exponierten oder isolierten Lage von Gebäuden, die sich so im Stadtraum von der Masse abheben. Dasselbe gilt für Türme, die durch ihre besondere Form zu Wahrzeichen werden (ebd.: 104 ff.). Durch die „Gleichrichtung“ aller strukturellen Variablen wird ein bestimmter Ausdruck erzeugt, der ein Gebäude z.B. einladend oder einschüchternd, stabil oder dynamisch erscheinen lässt (ebd.: 108 ff.). Sowohl Formen als auch Materialien können also nur innerhalb spezifischer soziohistorischer und kultureller Kontexte interpretiert werden (FLEISCHMANN 2008: 112 f.). So gilt im hiesigen und gegenwärtigen Kontext etwa Naturstein wie Granit oder Sandstein als langlebig, individuell und naturnah; Kunststein wie Beton und Klinker wird hingegen mit Aufbruch, Dynamik und Moderne assoziiert (ebd.: 115). Glas wiederum gilt als

ambivalent; es kann durchsichtig sein und damit für Transparenz und Offenheit stehen oder aber reflektieren, dann suggeriert es Abgrenzung und Ausschluss (ebd.: 234, 251).

Eine derart schematisierte Architektursemiotik greift jedoch insofern zu kurz, als sie das Verhältnis zwischen architektonischen Zeichen und Individuen vernachlässigt (ROSS 2015: 30). Insbesondere „wenn man die Architektur als Medium gesellschaftlicher Kommunikation versteht[,] […] wird es schwierig, ‚die' Syntax oder ‚die' Semantik eines Gebäudes zu beschreiben" (MÜLLER 1983: 79, zit. n. ROSS 2015: 31). Denn die Bedeutung architektonischer Codes wandelt sich nicht nur im Zeitverlauf und vor wechselndem Hintergrund, sondern ist auch abhängig vom kulturellen wie persönlichen Wissen der Rezipierenden (ROSS 2015: 31).

Entsprechend setzt das Verständnis gewisser Botschaften die Kenntnis bestimmter Codes voraus. Dies betrifft insbesondere subtilere Kommunikationsmittel wie stilistische Anspielungen, historische Zitate oder Materialien und Formen, die in bestimmten Kontexten bedeutungsvoll sind. Zugang zu solchem Wissen bieten u.a. Architekturwissenschaftler*innen und -kritiker*innen, die dabei nicht „neutral" sein müssen – sofern dies überhaupt möglich ist – sondern deren Ansichten die Rezipient*innen beeinflussen. In diesem Kommunikationsverständnis entsteht die Bedeutung von architektonischen Zeichen erst bei ihrer Interpretation und steht nicht im Vorhinein fest (ebd.: 34 f.). Bereits PANOFSKY (1978) bemerkte, dass die Fähigkeit zur ikonologischen Interpretation „in einem begabten Laien besser entwickelt sein kann als in einem belesenen Gelehrten" (ebd.: 48). Er warnte jedoch zugleich davor, dabei nur auf die eigene Intuition zu vertrauen. Vielmehr bedarf es „Korrektive und Kontrollen", die aufzeigen, wie kulturelle Bedeutungen im soziohistorischen Kontext jeweils symbolisch ausgedrückt werden (ebd.). So wird auch eine Analyse der gesellschaftlichen Bedeutung von Architektur letztlich erst plausibel durch „die Rekonstruktion eines dichten Geflechtes aus Produzenten- und Rezipienten-Ansichten" (SONNE 2001: 24, zit. n. ROSS: 57).

Dabei muss berücksichtigt werden, dass beide Rollen komplex und schwer zu fassen sind. Wer ein Projekt in Auftrag gibt, kann sowohl „Sprecher*in" als auch „Adressat*in" einer architektonischen Äußerung sein. Weder eine städtische Verwaltung noch größere Architekturbüros lassen eindeutige Rückschlüsse darauf zu, *wer* hier eigentlich „spricht". Die häufige Diskrepanz zwischen architektonischem Entwurf und gebautem Ergebnis verweist ebenfalls auf diese Komplexität. Alltägliche Nutzer*innen von Gebäuden sind zwar die direktesten Empfänger architektonischer Aussagen, haben aber in der Regel kein Mitspracherecht bei der Gestaltung. Zudem sind gewisse Botschaften mitunter gar nicht an diese oder andere Bewohner*innen der Stadt gerichtet, sondern stellen eine Reaktion auf architektonische Trends oder Codes dar (vgl. 4.4), die nur einem spezifischen Publikum zugänglich sind. Im Resultat verkörpert jedes Gebäude den Ausgang eines Interessenkonflikts sämtlicher Akteure, die an der *räumlichen Praxis* seiner Produktion beteiligt sind, und zeigt damit auch immer gesellschaftliche Verhältnisse auf (FISCHER 1991: 131 ff.).

Die vorliegende Untersuchung greift einerseits auf Präsentationen der Entwicklungsgesellschaften und Architekturbüros zurück, die Aufschluss geben über die Kommunikationsabsichten der „Produzenten", welche aus gewissen Gründen die gebaute Umwelt der drei Großprojekte mit bestimmten Bedeutungen versehen. Andererseits werden wissenschaftliche Texte, aktuelle Architekturführer und Kritiken herangezogen, um deren Rezeption und Interpretation durch die Fachöffentlichkeit nachzuvollziehen. So zeigt sich, ob die intendierten Botschaften der Architektur auch verstanden werden. Es soll geklärt werden, inwiefern die gebaute Umwelt von MediaPark, Rheinauhafen und ICE-Terminal Messe/Deutz Rückschlüsse auf eine *räumliche Praxis* zulässt, die als charakteristisch für die Raumproduktion in der Spätmoderne gelten kann.

10.2.1 Zusammenfassender Vergleich der *räumlichen Praxis* (Ergebnisse)

Nach der Untersuchung der Planungsdiskurse (10.1) widmet sich der zweite Schritt der Analyse dem wahrgenommenen Raum, in dem sich diese *Repräsentationen des Raumes* idealtypischerweise als gebaute Umwelt der Großprojekte materialisieren. Die historische Rekonstruktion der drei Projekte (Kapitel 8) hat jedoch gezeigt, dass diese bauliche Realisierung nur in seltenen Fällen eine direkte Umsetzung planerischer Konzepte darstellt. Die Untersuchung der *räumlichen Praxis* wird daher neue Aspekte aufzeigen, die außerhalb der im vorherigen Kapitel diskutierten Diskurse liegen. Diese Zusammenfassung bezieht sich auf die folgenden drei Unterkapitel, in denen die Architektur ausgewählter Raumstrukturen an den drei Untersuchungsorten detaillierter analysiert wird. Wichtig für die Relevanz der Objekte ist, „dass sie in ihrer Umgebung Individualität, Zeichenhaftigkeit und […] Differenz demonstrieren" (SEIDL 2006: 142) und „dass der Bau inhaltliche Bezüge zum Ort, zur Stadt oder zur historischen Achse aufweist" (ebd.). Anschließend stellt sich die Frage nach der Bedeutung dieser Formen im öffentlichen Raum (ebd.).

Die gebaute Umwelt des MediaParks ist durch typische städtebauliche Merkmale der Spätmoderne geprägt, wie den Rückgriff auf Strukturen der historischen europäischen Stadt („Piazza") und die Ästhetisierung und Inszenierung des Ortes durch ikonische Architektur (siehe 3.5.4 & 4.4). So wird die „Medienstadt" durch die *räumliche Praxis* vor Ort etwa mit dem „Cindeom" erlebbar und mit dem „KölnTurm" über den Ort hinaus sichtbar gemacht (10.2.2). Im Resultat bildet der MediaPark im wahrgenommenen Raum die materielle Verkörperung der „Medienstadt", mit der in Köln auch ökonomisch der Anschluss an eine neue Produktionsweise gelingen sollte. Dabei lässt sich die betrachtete Architektur eher vage als eine Synthese aus Bekanntem und Neuem bzw. Eigenem und Fremden charakterisieren. Sie ist damit potenziell in der Lage, die Fantasie anwesender Personen anzuregen und dem Ort den Charakter einer Sehenswürdigkeit zu verleihen. Dies erschwert jedoch eine individuelle Aneignung des öffentlichen Raumes, wie sich besonders deutlich an dem zentralen Platz zeigt. Er ist als Neuinterpretation der Piazza del Campo von Siena konzipiert, erfährt in der Praxis jedoch keine entsprechende Nutzung. Die *räumliche Praxis* produziert letztlich eher einen füreine bestimmte Wahrnehmung und Nutzung „programmierten" Raum (vgl. HASSE 2005: 142; siehe 5.3.1) mit spezifischen Distinktionsmerkmalen als einen öffentlichen Raum für alltäglichen Austausch und zufällige Begegnungen. Letztere sind jedoch Qualitäten, die für Lefebvre essenziell sind für die soziale Form und Funktion städtischer Räume (vgl. Abbildung 7, siehe RONNEBERGER & VOGELPOHL 2014: 258).

Während der MediaPark ein vergleichsweise einheitliches bauliches Ensemble aus Glas, Stahl und Beton darstellt, setzt sich die gebaute Umwelt im Rheinauhafen aus zahlreichen, sehr unterschiedlichen Gebäuden zusammen. Mithilfe der ikonologischen Analyse lässt sich jedoch ein gestalterisches Leitmotiv in ihrer Architektur bestimmen. Unter Rückgriff auf das naheliegende Thema „Hafen" bzw. „Schifffahrt" werden historische Gebäude und innovative Architektur im Rheinauhafen zu einem neuen singulären Ensemble kombiniert. Diese Symbiose von Stadtentwicklung und Denkmalpflege stellt eine klare Abkehr vom Antihistorismus der architektonischen Moderne mit ihrer deutlichen formalen Unterscheidung zwischen Alt und Neu dar (MEIER 2006: 165 f.). Dabei laufen die integrierten Denkmäler potenziell Gefahr, nicht in ihrem historischen Eigenwert wahrgenommen zu werden, „sondern als Stimulanzien und Kulissen für Politik, Tourismus und Kommerz" (HUSE 1997:16, zit. n. MEIER 2006: 166). Als Ergebnis dieser hybriden *räumlichen Praxis* lassen sich vor Ort zwei Gebäudetypen mit insgesamt vier Untertypen ausmachen, die auf unterschiedliche Weise Bezug auf die Geschichte des Ortes nehmen:

Tabelle 4: Typisierung von Gebäuden im Rheinauhafen (eigener Entwurf)

1) Denkmalgeschützte Gebäude	2) Neubauten mit ikonischer Architektur
1a) weitestgehend im historischen Originalzustand *(Beispiele: Bayenturm, Hafenamt)*	2a) Strukturell orientiert an historischer Bausubstanz *(Farbe des „Kontor 19“, Höhe des „KAP am Südkai“)*
1b) historische Form äußerlich intakt trotz Umbau *(„Siebengebirge“ mit „Silo 23“, „Halle 11“)*	2b) Verweis auf historische Hafenfunktion *(Kranhäuser, „Halle 12“ als „Rheindampfer“, „wohnwer[f]t“ als „Containerschiff“)*

Die Kranhäuser lassen sich am ehesten der Kategorie 2b zuordnen, wobei ihre Form nicht nur auf die historischen Hafenkräne und somit auf die industrielle Vergangenheit des Ortes verweist, sondern auch auf die „Wolkenbügel“ Lissitzkys, welche mit Avantgarde, Utopie und Innovation konnotiert sind. Als Wahrzeichen des Rheinauhafens verkörpern sie besonders eindrücklich die architektonische Verschmelzung von Hafendenkmal und urbaner Zukunftsvision zu einem singulären Raumprodukt. Zwei Gebäude, die sich der Typisierung in Tabelle 4 entziehen, sind das „RheinauArtOffice“ und „The Bench“. Als futuristische Solitäre brechen sie zwar mit der beschriebenen Architektursprache, bilden dabei jedoch keinen Widerspruch in der *räumlichen Praxis* des Großprojekts, denn sie verkörpern die Ansiedlung von Konzernen der Kreativökonomie in Köln. Die Transformation des Hafenareals in einen Standort für die globale Wissensökonomie ist ein politisches Ziel des Projekts Rheinauhafen, das sich durch diese Gebäude vor Ort in der gebauten Umwelt des Stadtraumes niederschlägt.

Die einzelnen Bausteine des ICE-Terminals Messe/Deutz zielen jeweils darauf ab, diesen Ort als repräsentatives Eingangstor zur Stadt für Menschen und Unternehmen aus aller Welt zu inszenieren, das dem rechtsrheinischen Köln und seiner Geschichte jedoch eng verbunden bleibt. So ist das Hochhaus „KölnTriangle“ ein architektonisches Zeichen für die Wachstumspotenziale eines altindustriellen Standorts, zugleich verweist seine Form als „Drehkolben“ auf die rechtsrheinische Industriegeschichte. Der neue Ottoplatz präsentiert das historische Bahnhofsgebäude als „Schloss“ und frühes Symbol der gesamtstädtischen Bedeutung von Köln-Deutz. Die Stufen hinauf führen vorbei an einem historischen Gasmotor; ein Industriedenkmal, aber auch Sinnbild für Deutz als „Motor“ der Stadtentwicklung im Rechtsrheinischen. Die neue MesseCity bildet schließlich das Bindeglied zwischen der internationalen Messe und dem lokalen „Veedel“ Deutz. Der „Messebalkon“ lenkt den Blick von Einheimischen und Gästen hinüber auf die linke Rheinseite zum Kölner Dom, dem Weltkulturerbe und Wahrzeichen der Stadt. Zusammenfassend zielt die *räumliche Praxis* des ICE-Terminals darauf ab, Köln auf verschiedenen Wegen als authentisch und einzigartig zu präsentieren.

Ein Vergleich der gebauten Umwelt und Architektur zeigt vor allem Variationen und verschiedene Ausprägungen typischer Merkmale städtebaulicher Großprojekte auf. Er wirkt auch zusammenführend, zeigt also in der Gegenüberstellung der Fallbeispiele, dass diese zu einem gemeinsamen System gehören, wenn auch auf unterschiedliche Weise (vgl. 6.3). Unabhängig davon, wie sehr sich die einzelnen Gebäude innerhalb eines Untersuchungsraumes unterscheiden, kann jedes der drei Großprojekte über seine gebaute Umwelt als materielles Raumzeichen gelesen werden. Die übergeordnete architektonische Botschaft jedes Großprojekts wird trotz interpretativer Unschärfen deutlich, wenn seine relevanten strukturellen Bestandteile prinzipiell die gleiche Botschaft senden. Denn als bauliches Ensemble besteht jedes Großprojekt seinerseits aus einer Vielzahl verschiedener Raumzeichen (vgl. Abbildung 13). Die architektonische Form als Ausdrucksseite dieser Zeichen variiert verschieden stark, wobei ihr Inhalt, also die architektonische Botschaft, sich oft ähnelt. Die Bedeutung jedes Großprojekts ergibt sich jeweils aus der Summe der Botschaften seiner relevanten strukturellen Bestandteile und wird umso deutlicher, je ähnlicher und widerspruchsfreier diese sind. Zudem bleibt bei aller

Verschiedenheit der baulichen Ausgestaltung der drei Großprojekte das übergeordnete Ziel ihrer *räumlichen Praxis* stets dasselbe; nämlich über distinkte Merkmale Einzigartigkeit, Authentizität und Attraktivität im Sinne der Singularisierung zu kommunizieren und damit Aufmerksamkeit zu erzielen.

Dazu werden spezifische Images, Narrative und Ideen wie „die Medienstadt", „das internationale Drehkreuz des Westens" und die Symbiose aus Hafendenkmal und „urbaner Zone" in den materiellen Raum übertragen. Diese *Repräsentationen des Raumes* finden sich bereits in den der Planung zugrunde liegenden Diskursen wieder (siehe 10.1.1) und werden mittels Städtebau und Architektur auf verschiedenste Weise reproduziert. Ihre jeweilige Umsetzung ist dabei auch Limitationen außerhalb von Stadtpolitik und Architekturwettbewerben unterworfen, wie die Investitionskrise im MediaPark nach der Wiedervereinigung oder die Intervention der UNESCO in Deutz zeigen. So hätten die in der MesseCity besonders stark ausgeprägten Sichtbeziehungen zum Kölner Dom bereits beim Bau der Kranhäuser im Rheinauhafen eine Rolle spielen können. Diese wurden jedoch bewusst als neue Wahrzeichen neben dem Dom errichtet. Als Bestandteil des ICE-Terminals bildet auch der solitäre „KölnTriangle" ein auffälliges Zeichen am Rhein, das eine ähnliche Fernwirkung wie der „KölnTurm" hat. Die Architektur der MesseCity verweist hingegen mit dezenteren Mitteln auf die Geschichte des Ortes und versucht sich möglichst adäquat in das bauliche Umfeld einzufügen – ähnlich wie manche Gebäude im Rheinauhafen, auch wenn dies dort aus Gründen des Denkmalschutzes geschieht. Die architektonische Inszenierung der gebauten Umwelt im MediaPark hingegen kommt ohne Rückgriff auf historische Bebauung aus, was ihn von seinen Folgeprojekten unterscheidet. Das denkmalgeschützte ehemalige Verwaltungsgebäude des Güterbahnhofs Gereon in der Maybachstraße bildet eine vereinzelte Reminiszenz, die jedoch im Gesamtkontext des Großprojekts irrelevant erscheint.

Der Vergleich der gebauten Umwelt aller drei Großprojekte verdeutlicht also, inwiefern durch die *räumliche Praxis* die dem jeweiligen Projekt zugrunde liegenden Ideen bzw. *Repräsentationen des Raumes* in den wahrgenommenen materiellen Raum übertragen werden. Die gebaute Umwelt an den untersuchten Orten als Ergebnis dieser Praxis unterscheidet sich von Fall zu Fall, ebenso wie die Praxis selbst. In jedem Fall zielt sie jedoch auf eine thematische Inszenierung des jeweiligen Ortes ab, die dessen Einzigartigkeit bzw. Authentizität betont und auch auf die Gesamtstadt ausstrahlen soll. Die Botschaften der dazu eingesetzten Architektur sind dabei oft mehrdeutig und das Ergebnis von Interpretationen, sie werden jedoch durch die nachfolgende Feinanalyse zugänglich und nachvollziehbar gemacht. Die gebaute Umwelt bildet ihrerseits die materielle Grundlage für das subjektive Erleben und die Aneignung des Raumes durch Menschen, die sich durch diesen bewegen und dabei zahllose individuelle *Räume der Repräsentation* produzieren. Die empirische Erforschung dieser dritten Dimension der Raumproduktion ist Gegenstand von Kapitel 10.3.

10.2.2 MediaPark: Zwischen Köln, Siena und Manhattan

Der MediaPark bildet in der Kölner Neustadt-Nord ein Ensemble aus Gebäuden, die sternförmig um einen zentralen autofreien Platz angeordnet sind (Abbildung 16, S. 106). Diesem ist ein künstlicher See vorgelagert, über den in Verlängerung der Sichtachse zur Ringstraße eine 120 Meter lange Stahlfachwerkbrücke führt. Sie läuft direkt auf den „KölnTurm“ zu, der mit 148 Metern das bis heute höchste Bürogebäude der Stadt und das Wahrzeichen des MediaParks bildet. Gemeinsam mit dem gegenüber liegenden „Cinedom“ umschließt er die übrigen Gebäude am Platz. Den Mittelpunkt des Platzes bildet ein Brunnen, der die trapezförmigen Grundrisse und Rundformen der umliegenden Gebäude aufgreift. Weniger prominent schließt sich westlich des „KölnTurms“ die „Wohnschlange“ an, ein S-förmiger Gebäudekomplex, der auf ein Umspannwerk mit künstlerischer Lichtinstallation zuläuft, das den südlichen Abschluss des MediaParks bildet. Auf der nördlichen Seite des 20 Hektar großen Geländes befinden sich unbebaute Parkanlagen, die etwa die Hälfte der Gesamtfläche einnehmen (WEYER 2021: 328). Eine weitere Sichtachse läuft gen Osten auf einen zweiten, deutlich kleineren Platz zu, an den sich weitere Gebäude anschließen (siehe Karte 1 in Anhang C).

Auch wenn jedes städtebauliche Projekt mehr ist als die Summe seiner Bausteine, fokussiert die Architekturanalyse – dem Prinzip des Ranges folgend (siehe 10.2) – auf diejenigen Elemente, welche als prägend für den jeweiligen Ort angesehen werden. Die Grundform des zentralen Platzes mit den umliegenden Gebäuden und dem vorgelagerten See ist das architektonisch markanteste und „wichtigste“ Element des MediaParks, das zudem mitentscheidend für die *räumliche Praxis* des Ortes ist. Diese Form ist grundlegend für den MediaPark als Neuinterpretation des „Campo“ von Siena (STADT KÖLN 1988: 38 f.), mit dem „KölnTurm“ als „einer Art Kampanile des säkularen MediaParks“ (WEYER 2021: 371). Dieser Vergleich liegt auch deshalb nahe, weil der Standort des Hochhauses auf einer Sichtachse dem eines Kirchturms beim Bau der Kölner Neustadt entspricht (ebd.). Der zentrale Platz im MediaPark bildet dabei eine Synthese aus der Kölner Straßen- und Platzstruktur und der Piazza del Campo in Siena (STADT KÖLN 1988: 38). Dieser Aspekt des Entwurfs wurde zwar vom Preisgericht des Wettbewerbs deutlich kritisiert, aber dennoch in die Praxis umgesetzt (ebd.: 39, siehe 10.1.2).

Der MediaPark ist damit ein prominentes Beispiel für eine *räumliche Praxis*, die Imorde (2006) „Der italienische Platz im Norden“ nennt. Demnach ist das Zitieren italienischer Platzanlagen ein Ausdruck für bestimmte Ansprüche, die an den öffentlichen Raum gestellt werden. Die historische Piazza hat dabei hinsichtlich Ästhetik und Lebendigkeit eine Vorbildfunktion und bündelt zugleich soziale, ökonomische und religiöse Funktionen. Der Wunsch nach diesem Ideal offenbart jedoch zugleich die Schwierigkeit, die Werte einer spätmodernen Konsum- und Freizeitgesellschaft im öffentlichen Raum durch eigene, neue Konzepte zu repräsentieren. Eine hiesige Imitation der Piazza stellt vielmehr eine Inszenierung des Fremden dar; eine Ästhetisierung des öffentlichen Raumes als Selbstzweck und Kompensation seiner funktionalen Entleerung. Das Ideal der europäischen Stadt wird dabei zu einer Ware, die als museale Raumerfahrung konsumiert wird und deren Wert sich auf kunsthistorischen Anleihen gründet anstatt auf der Schaffung einer originären Urbanität des „Hier und Jetzt“ (IMORDE 2006: 100-105).

Mit seinen für eine Piazza typischen Platzwänden durch die umliegenden Gebäude, dem Springbrunnen als Tradition der öffentlichen Wasserspende auf europäischen Plätzen sowie dem „KölnTurm“ als „Kampanile“ der Medienstadt, entspricht der zentrale Platz im MediaPark dieser Praxis der Imitation in vielerlei Hinsicht (vgl. ebd.: 107 f.). Insbesondere zeigt sich hier auch die fehlende funktionale Alltagsnutzung einer zur Sehenswürdigkeit inszenierten gebauten Umwelt. Um exemplarisch zu untersuchen, wie dieser „spätmoderne Campo“ nun architektonisch ausgestaltet ist und welche Bedeutungen darin enthalten sein können, werden zwei Gebäude eingehender betrachtet, die wie das Gesamtkonzept des MediaParks ursprünglich von Eberhard Zeidler entworfen wurden: Der „KölnTurm“ und der „Cinedom“ rahmen die übrigen Gebäude ein, die wie „Tortenschnitten“ (WEYER 2021: 328) um den Platz angeordnet sind und bilden so intuitiv erste Anlaufpunkte im MediaPark. Zu ihrer exponierten Lage kommt, dass sie sich durch ihre Form von den übrigen Gebäuden abheben. Sie können insofern als „besonders“, „wichtig“ oder „relevant“ gelten (vgl. 10.2).

Abbildung 25: „KölnTurm“ im MediaPark Foto: M.O.

Die heutige Form des „KölnTurms“ ist ein Entwurf Jean Nouvels und wurde aus Kostengründen Zeidlers schlankerer Version vorgezogen (siehe 8.1). Der rechteckige Stahlbetonbau mit Glasfassade entspricht auf den ersten Blick dem Stereotyp des amerikanischen Wolkenkratzers, der mit Orten wie Manhattan assoziiert wird (Abbildung 25). Dabei fällt jedoch die Gestaltung der Fassade ins Auge, die nicht nur ihre direkte Umgebung spiegelt, sondern durch eine spezielle Beschichtung die Kölner Altstadt mit dem Dom und einem bewölkten Himmel abbildet. Auf diese Weise wird ein unmissverständlicher Ortsbezug hergestellt; weder zu Siena noch zu Manhattan, sondern zu Köln. Eine weitere Besonderheit bildet die aus 352 Strahlern bestehende Installation des Künstlers Heinz Mack, welche seit 2003 von der Fassade der obersten zehn Stockwerke changierende Lichtmuster in die Dämmerung projiziert. Eine „ästhetisierende Beleuchtungspraxis“ wie diese kann als Versuch gedeutet werden, „bei Nacht den bekannten physischen Raum kostengünstig und unverwechselbar“ zu überzeichnen (KÖHLER & WALZ 2012: 100). Kunstlicht bietet Städten im Wettbewerb eine weitere Form der Selbstinszenierung und ist als Teil der Zeichenfunktion des MediaParks für die Medienstadt Köln zu sehen. Eine beleuchtete Fassade dient zudem der Wertsteigerung von Immobilien und kann kritisch auch als „Privatisierung öffentlicher Räume zur Nachtzeit mit dem Gestaltungsmittel Licht“ (ebd.: 104) betrachtet werden. In jedem Fall dient die Lichtinstallation am „KölnTurm“ als Distinktionsmerkmal eines Großprojekts und beeinflusst in der Dämmerung die Atmosphäre vor Ort. Durch sie wird das Wahrzeichen des MediaParks im Dunkeln auch weithin noch sichtbarer und fungiert so als buchstäblicher Leuchtturm der „Medienstadt“ Köln.

Abbildung 26: „Cinedom“ im MediaPark. Foto: M.O.

Der bereits 10 Jahre vor dem „Köln-Turm“ 1991 eröffnete Cinedom war das erste fertige Gebäude im Media-Park und liegt strategisch günstig direkt an dessen Eingang bzw. Übergang zur Maybachstraße. Kernstück und Front bildet eine voll verglaste Rotunde, die sich zum Platz hin öffnet und von einer Kuppel überdacht wird, die aus zwölf Paneelen besteht (Abbildung 26). Zwei davon sind verglast; bis zu einer Renovierung des Kinos in 2018/2019 simulierten Lichter auf der Innenseite des übrigen Daches den Sternenhimmel der nördlichen Hemisphäre. Der Großteil der restlichen Fassade besteht aus Tuffstein und vereinzelten Glasbausteinen, die nachts hinterleuchtet sind (WEYER 2021: 328, MPK 2013). Die Glas- und Lichtelemente sollen insbesondere nachts das erleuchtete Innere des „Cinedom“ mit dem äußeren Platz und der Stadt bzw. dem Himmel darüber verbinden. Auch der lokale [*sic*] Tuffstein als Baumaterial und die Anpassung des Gebäudes an die Bebauungshöhen der Neustadt sollen eine Verbindung zwischen dem neuen Medienzentrum und der historischen Stadt herstellen (MPK 2013). Dies entspricht dem schon im Wettbewerb formulierten Anspruch Zeidlers, durch die „Verbindung von Vergangenheit und Zukunft, Technologie und Natur“ ein neues Image für den MediaPark zu schaffen (STADT KÖLN 1988: 38, vgl. 10.1.2).

10.2.3 Rheinauhafen: Zwischen Hafendenkmal und Zukunftsvision

Bestimmend für den Bebauungsplan des Großprojekts Rheinauhafen waren sowohl die lange schmale Form der Entwicklungsfläche als auch die Struktur des historischen Gebäudebestands, das zu etwa einem Drittel unter Denkmalschutz steht. Auf dieser materiellen Grundlage wurden Alt- und Neubauten mit einer BGF von rund 250.000 m² zu einem neuen, nutzungsgemischten Quartier kombiniert. Ergänzt werden sie durch ein Freiraumkonzept, das in der Praxis großformatige Betonplatten und Stahlelemente einsetzt, die mit der historischen Bausubstanz des Natursteinpflasters, der Hafenkräne und Schienen so korrespondieren sollen, dass trotz einer „zeitgenössischen Gestaltung“ die vormals industrielle Nutzung des Ortes erkennbar bleibt. Kritische Stimmen bezeichnen die Mischung im Rheinauhafen als „Architekturzoo“, andere betonen, „dass mit dem Erhalt der denkmalgeschützten Gebäude der Hafencharakter glaubwürdig in die Gegenwart transportiert werden konnte“ (SCHLEI 2015: 38). Um die *räumliche Praxis* des Gesamtprojekts zu charakterisieren, eignen sich daher Schlagworte wie „Transformation“ oder „Hybridität“. Die eingehendere Architekturanalyse widmet sich dabei primär den Neubauten, da diese als besonders kennzeichnend und relevant für den Rheinauhafen als Raumprodukt der Spätmoderne betrachtet werden. Dabei wird ihr Zusammenspiel mit der historischen bzw. restaurierten Bausubstanz jedoch berücksichtigt, auch weil diese häufig eine Referenz für die gegenwärtige Materialität dieses Ortes bilden.

Die durch ihre Form und Größe herausragendsten Objekte im Rheinauhafen sind offensichtlich die drei Kranhäuser. Ihre „sprechende Architektur“ soll sowohl an die Vergangenheit des Ortes erinnern als auch die Qualität eines gegenwärtig attraktiven Wirtschaftsstandorts signalisieren. Mit 55,5 Metern Höhe überragen sie die übrigen Gebäude im Rheinauhafen und stehen zudem quer zu deren Ausrichtung. Ihre eigenwillige Gestalt in Form eines umgedrehten „L“ erinnert an die „Wolkenbügel“ von Lissitzky und macht sie trotz ihrer kubischen, eher klobigen Grundform zu weithin sichtbaren, auffälligen Zeichen im wahrgenommenen Raum. In etwa 40 Metern Höhe ragt von jedem der drei Türme ein 70 Meter langer horizontalen Ausleger zum Rhein hinaus, der von einer vergleichsweise unauffälligen verglasten Stütze getragen wird. Auf diese Weise spielen die Kranhäuser auf die historischen Hafenkräne an und ermöglichen in der praktischen Nutzung sowohl eine Rheinpromenade als auch Immobilien in direkter Nähe zum Wasser. An den Fassaden aus Glas und Beton lässt sich ihre jeweilige Nutzung ablesen: Loggien und eine horizontale Parzellierung zeigen die Wohnnutzung im „Kranhaus Nord“, durchgängige hohe Glasfenster machen die Büroräume im „Kranhaus 1“ und „Kranhaus Süd“ sichtbar (SCHEIBE 2015: 42, WEYER 2021: 376, Abbildung 27).

Abbildung 27: „Kranhaus Nord“ und „Kranhaus 1“ im Rheinauhafen. Foto: M.O.

Als architektonisches „Highlight“ bilden die Kranhäuser das „Aushängeschild“ des Rheinauhafens und sollen zum positiven Image der Stadt Köln insgesamt beitragen (BAUER & MAUER 2011: 225). Im Verständnis der Entwicklungsgesellschaft „moderne stadt“ bilden sie das „Wahrzeichen nicht nur des Rheinauhafens, sondern überhaupt des modernen Kölns“ (MODERNE STADT O.J.). Ihre Architektur ist somit das Produkt einer *räumlichen Praxis*, die ein politisches Ziel des Großprojekts direkt in den materiellen Stadtraum übersetzt. Zwischen den beiden nördlichen Kranhäusern bzw. zwischen „Kranhaus Nord“ und Severinsbrücke befinden sich die ehemaligen Zollhallen 12 und 11, die inzwischen Wohnräume, Büros und Gewerbeflächen beherbergen. Jenseits der Brücke bildet die zum Deutschen Sport- und Olympiamuseum umgebaute Halle 10 und das Schokoladenmuseum die Nordspitze des Geländes (für eine Gesamtübersicht siehe Karte 2 in Anhang C).

Die drei Lagerhallen wurden Ende des 19. Jahrhunderts als bauliches Ensemble errichtet, sind heute jedoch kaum noch als solches erkennbar. Dies liegt sowohl an ihrer Trennung durch die dazwischen entstandenen Großbauten als auch an ihrer Sanierung durch drei verschiedene Architekturbüros. Bei allen drei Gebäuden wurde die vorhandene Fassade und Bausubstanz weitestgehend restauriert und um neue Elemente erweitert, die durch Stahl und Glas ihren Industriecharakter aufgreifen und sich zugleich von der Originalsubstanz absetzen (WEYER 2021: 189, KOELNARCHITEKTUR E.V. O.J.). So

bilden etwa zwei aufgesetzte Staffelgeschosse das neue goldfarbene Dach der Halle 12, die durch diese Struktur und seine längliche Form an „ein Schiff mit mehreren Decks“ erinnern soll (RVG 2022a). Ein Rheindampfer bzw. Hotelschiff diente dem Architekturbüro dabei als Inspiration für die Gebäudestruktur (MOLESTINA ARCHITEKTEN 2011: 198). Richtung Süden schließt an das „Kranhaus Süd“ die „wohnwer[f]t“an. In dem 176 Meter langen, schmalen Riegel sind 72 Wohnungen untergebracht. Seine verglaste Fassade wird von weiß verputzen Wänden unterbrochen, die eine modulare Bauweise erkennen lassen (Abbildung 28).

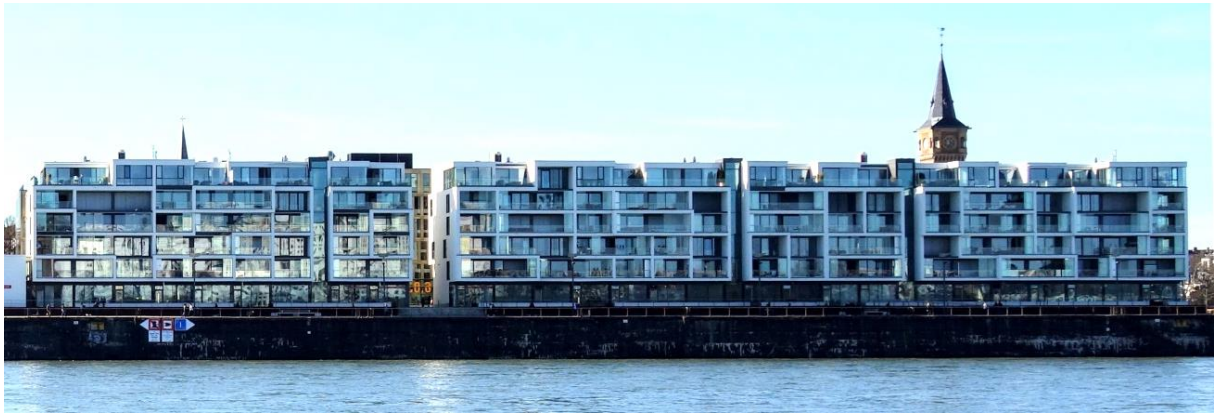


Abbildung 28: „wohnwer[f]t“ im Rheinauhafen. Foto: M.O.

Alle Wohnungen haben die gleiche Ausrichtung und einen ähnlichen Grundriss. Dies wird von der Fassade jedoch nicht konsequent abgebildet, stattdessen zeichnet sie durch gestalterisch motivierte Versprünge „ein Bild von Diversität“ (KOCKELKORN 2006: 31). Auch hier diente die Schifffahrt als Inspiration: „So wie Container sich auf einem Frachtschiff stapeln“ soll die architektonische Modulbasis der „wohnwer[f]t“ einen Raum für Flexibilität und Individualität bieten (RÖMER 2011: 264). „Strukturell haben die Architekten hingegen auf Uniformität und Wiederholung gesetzt“ (WINTERHAGER 2015a: 40). Mit „nur scheinbarer Lesbarkeit präsentiert“ ihre Architektur nicht nur soziale Anforderungen und Werte der spätmodernen Gesellschaft, sie kommuniziert zudem „Vielfalt und Individualität [als] unschlagbare Argumente beim Verkauf von Wohnungen im oberen Preissegment“ (ebd.).

Hinter der „wohnwer[f]t“ an der Bayenstraße liegt der „Kontor 19“, umgeben von den historischen Gebäuden Krafthaus, Lokschuppen und Hafenamt auf der nördlichen sowie dem Bayenturm auf der südlichen Seite. Die Form des „Kontor 19“ ist simpel und kubisch; auffällig wirkt jedoch seine Fassade. Sie besteht aus flächenbündigen Aluminium- und Glasfeldern in unregelmäßigen Abständen, die auf diese Weise einen spielerischen Eindruck vermitteln. Das Aluminium wurde so behandelt, dass seine Oberfläche eine „Eisblumenstruktur“ aufweist, deren Farbe je nach Lichteinfall und Standpunkt des Betrachtenden changiert. Mit seiner eher zurückhaltenden und ambivalenten Gesamterscheinung soll der „Kontor 19“ nicht in Konkurrenz zu seinen denkmalgeschützten Nachbarn treten, „sondern ein zeitgenössisches Bindeglied schaffen, das vielleicht auch den dringend benötigten Anschluss an die Stadt schafft“ (WINTERHAGER 2015b: 41). Dieser Effekt soll erreicht werden durch die warmen Metallnuancen seiner Fassade, welche so die Farbtöne der benachbarten historischen Gebäude aufgreift (SCHEIBE 2011:276 f.). Ihre hochwertige Materialität soll zudem an den „Glanz alter Geldstücke“ erinnern und das Gebäude als „Kostbarkeit“ präsentieren (ebd.: 270).

Weiter südlich folgt das „Siebengebirge“ (Abbildung 29). Das 177 Meter lange umgebaute ehemalige „Danziger Lagerhaus“ entstand 1910 im Übergang von Historismus und Moderne. Im heutigen Rheinauhafen ist es ein weiteres Produkt der ortstypischen *räumlichen Praxis*, in der historische und innovative Architektur eine Symbiose eingehen. So wurden die Bausubstanz und zeichenhafte Silhouette des ehemaligen Getreidespeichers weitgehend beibehalten. Besonders charakteristisch sind die

Zwerchgiebel des schiefergedeckten Daches, die dem „Siebengebirge“ seinen Namen geben (stadtseitig sind es sieben). Eine zeitgemäße Nutzung des Gebäudes erforderte Eingriffe an der rheinseitigen Fassade, um Fensterflächen für über 130 Wohnungen im Inneren zu schaffen. Die Dachfenster wurden jedoch so verblendet, dass das historische Schieferdach intakt erscheint (KISTER SCHEITHAUER GROSS 2011a: 343, WEYER 2021: 187 f.). Das südliche Ende des „Siebengebirges“ bildet das „Silo 23“. Es repräsentiert ebenfalls die ortstypische Mischung von Alt und Neu und fällt durch seinen markanten Turmhelm und die rote Fassadenfarbe auf. Für seine Umnutzung als Bürogebäude wurde das ehemalige Getreidesilo entkernt, zudem wurden große Fensteröffnungen in seine Hülle geschnitten. Technische Installationen wie Schütttrichter wurden erhalten, um den historischen Silocharakter sichtbar werden zu lassen (KISTER SCHEITHAUER GROSS 2011b: 348 ff.). Den südlichen Abschluss des Rheinauhafens markiert der Turm des „KAP am Südkai“, welches als erstes Gebäude des Großprojekts Ende 2004 fertig gestellt wurde. Die fünf bzw. zehn Geschosse greifen die Höhen von „Siebengebirge“ und „Silo 23“ wieder auf.

Abbildung 29: „Siebengebirge“ und „Silo 23“ im Rheinauhafen. Foto: M.O.

Am Holzmarkt, westlich des Hafenbeckens, sticht das „RheinauArtOffice“ als Solitär mit futuristischer Architektur hervor (Abbildung 30). Laut RVG (2022b) zählt es zu den modernsten Bürogebäuden Europas und wird als „Erlebniswelt des digitalen Fortschritts“ beworben. Es beherbergt seit 2008 die NRW-Geschäftsstelle von Microsoft Deutschland (ebd.). Sein architektonisches Leitbild ist ein Doppelband aus Fassadensträngen, welche die zwei rautenförmigen Gebäudeteile verbinden. Dazwischen entsteht ein „bühnenartiger Außenraum“, der den Hafenblick „kulissenhaft inszeniert“ (SCHÜTT 2011: 188). Ziel des Architekturbüros KUBALUX war es, einen „Arbeitsplatz der Zukunft“ zu schaffen (ebd.: 182). Dazu kombiniert der Entwurf eine „zeichenhafte Außenwirkung“ mit flexiblen Nutzungskonzepten zu einer „Maschine“, die auf eine effektive Gestaltung der in ihr stattfindenden Arbeitsprozesse ausgerichtet ist (ebd.: 187). Der Sinn und Zweck ihrer Architektur ist nicht „städtebauliche Harmonie“, sondern ein konstruktives und kreatives Arbeitsumfeld mit hohem Identifizierungspotenzial (ebd.): Im Sinne eines „poetischen Funktionalismus […] orientiert sich das RheinauArtOffice ganz bewusst an den

Abbildung 30: „RheinauArtOffice “ im Rheinauhafen. Foto: M.O.

Bedarfen des Softwarekonzerns Microsoft und damit auch an den Anforderungen an eine zukünftige Arbeitswelt“ (ebd.). Damit lässt sich seine Architektur als unmittelbares Produkt der *räumlichen Praxis* einer spätmodernen Kreativökonomie interpretieren, die als eine Dominante im gegenwärtigen Kapitalismus auch architektonische Zeichen im materiellen Raum hinterlässt. In diesem Kontext ist das Gebäude für die Stadt Köln auch Symbol für „eine der wichtigsten Unternehmensansiedlungen der letzten Jahrzehnte“ (ebd.: 189). Ähnliches gilt auch für „The Bench“, einem Riegel aus schwarz glänzendem Naturstein zwischen Kranhaus Süd und Kranhaus 1, in der die Deutschlandzentrale des Softwareentwicklers Electronic Arts untergebracht ist.

10.2.4 ICE-Terminal Messe/Deutz: Zwischen Köln und der Welt

Anders als der MediaPark und der Rheinauhafen besteht das ICE-Terminal Messe/Deutz nicht aus einem, sondern aus mehreren konzeptionell zusammenhängenden Projekten im direkten Umfeld des Bahnhofs Deutz. In der *räumlichen Praxis* entsteht dabei hedoch ein begrenzbarer Stadtraum, der den Bahnhof umschließt. So lässt sich auch das ICE-Terminal städtebaulich klar bestimmen und verorten. Dabei muss beachtet werden, dass sich die MesseCity zum Zeitpunkt der Untersuchung noch im Bau befindet und mit dem Neubau des LVR-Hochhauses am Ottoplatz mindestens ein weiterer Hochpunkt entsteht, der das Ensemble des ICE-Terminals in Zukunft ergänzen wird (siehe Karte 3 in Anhang C). Die Analyse fokussiert hier auf die Objekte im wahrgenommenen Raum, die auf Grundlage der Rekonstruktion (siehe 8.3) die „Meilensteine“ in der Entwicklung des Bahnhofsumfelds bilden.

Abbildung 31: „KölnTriangle“, Blick vom Ottoplatz. Foto: M.O.

Dazu zählen der „KölnTriangle“ als erster Baustein des einst geplanten Hochhauskranzes, die MesseCity als dessen Ersatzprojekt sowie das Bahnhofsgebäude samt Vorplatz. Mit 103 Metern Höhe bildet der 2006 eröffnete „KölnTriangle“ heute ein Solitär am rechten Rheinufer. Dort soll er einen Impuls für die rechtsrheinische Stadtentwicklung setzen und mit seiner Fernwirkung auf Entwicklungspotenziale hinweisen. Die ersten sieben der 28 Geschosse sind in einen Sockelbau integriert, so dass der Eindruck entsteht, das Hochhaus sei aus seinem Fundament emporgewachsen (WINTERHAGER 2015c), welches an das westlich gelegene Hyatt-Hotel anschließt. Die Fassade des Turms ist voll verglast und überwiegend transparent. Sein auffälligstes Merkmal ist der namensgebende Grundriss in Form eines Reuleaux-Dreiecks, der an den Drehkolben eines Wankelmotors erinnern soll und damit auf den Ottomotor verweist, der ganz in der Nähe entwickelt und hergestellt wurde. Nach Osten öffnet sich der Hauptzugang zum Ottoplatz und

zitiert das Portalmotiv des Hyatt, so dass eine architektonische Klammer entsteht (WEYER 2021: 375, Abbildung 31).

Der von 2012 bis 2014 renovierte Ottoplatz ist der Vorplatz des Bahnhofs Köln Messe/ Deutz und soll durch seine schlichte Gestaltung den Reisenden visuelle Ruhe und Orientierung bieten. Dazu wurde ein Belag aus verschiedenfarbigen Muschelkalkplatten verlegt, die den Platz als räumliche Einheit kennzeichnen. Einzelne Bäume sollen fehlende räumliche Kanten ergänzen, zwischen den Gebäudehöhen vermitteln und für einen menschlichen Maßstab sorgen. „Er ist kein Ort für Kontemplation, kein Park und kein Spielplatz, sondern ein Stadtentree“ (WINTERHAGER 2016: 132). Wichtigste Aufgabe des Platzes ist laut der Architektin Böhm von bbzl, das historische Bahnhofsgebäude zu präsentieren (ATTENBERGER 2014). Der repräsentative Bahnhofseingang liegt entsprechend leicht erhöht und ist vom Ottoplatz aus nur über Treppen und Rampen erreichbar. Mit seiner zentralen ovalen Kuppel und den seitlichen Flügeln mit Risaliten erinnert der Werksteinbau aus dem Jahr 1914 an ein neobarockes Schloss (WEYER 2021: 215). Anfang des 20. Jahrhunderts wurde der Bahnhof zum Symbol für die städtebauliche Entwicklung von Deutz (vgl. S. 152, STADT KÖLN 2006a: 7), die sich mit dem Ausbau der Messe und dem Rheinpark fortsetzte (WINTERHAGER 2016: 132).

Abbildung 32: Denkmal vor dem historischen Bahnhofsgebäude, Ottoplatz. Foto: M.O.

Das Großprojekt ICE-Terminal greift diesen Anspruch auf, und zwar mit teils gegensätzlichen Mitteln, die jedoch stets die Unverwechselbarkeit und Identität des Ortes stärken sollen. Sowohl die Architektur des „KölnTriangle“ als auch die Gestaltung des Bahnhofseingangs bilden dabei Rückgriffe auf die Vergangenheit durch kulturalisierte Artefakte (vgl. 3.5.4). Deutlichstes Beispiel ist das Schwungrad des 150 Jahre alten Gasmotors, der als Denkmal für seinen Erfinder vor dem Bahnhof Messe/Deutz aufgestellt wurde (Abbildung 32). Der „Drehkolben“ des „Triangle“-Turms ist ein subtileres Zeichen, das jedoch die gleiche Botschaft enthält: An diesem Ort wurde Industriegeschichte geschrieben.
Nördlich des Bahnhofs entsteht die „MesseCity Deutz“. Die Erreichbarkeit über den Verkehrsknotenpunkt Köln-Deutz mit direkter Anbindung des Areals an das Autobahnnetz und über das Hochgeschwindigkeitsnetz der DB zu drei internationalen Flughäfen bildet dabei die Grundlage eines potenziellen Wirtschaftsstandorts für multinationale Dienstleister und Consultingbüros. Der städtebauliche Entwurf von ASTOC soll die notwendige Flexibilität und hochwertige Architektur für ein breites Vermarktungsspektrum ermöglichen. Geplant wurde entsprechend mit „gut positionierten Multitenant-Gebäuden“ und „exklusiven Bauabschnitten für Großnutzer“ (MESSECITY KÖLN GMBH 2015: 14). Das

Projekt besteht aus sieben Baufeldern; vier westliche, zwei östliche und dem zentralen „Messebalkon“ (HENDORF 2018, siehe Karte 2 in Anhang C). Die westlichen Baufelder waren zum Zeitpunkt der Untersuchung (Februar 2022) bereits abgeschlossen, die östlichen sowie Teile des „Messebalkons“ befanden sich noch im Bau. Die Analyse betrachtet daher die Gebäude „Millenium“, „Picadilly“, „Saint-Lazare“ und „Southern Cross“ sowie den „Messebalkon“ als Aufgang zum südlichen Messeingang (vgl. Abbildung 24). Aufgrund der strukturellen und gestalterischen Homogenität des Gesamtensembles lassen sich zentrale architektonische Merkmale der fertigen Gebäude auf die letzten beiden Bausteine „Centraal“ und „Rossio“ übertragen, so dass die Analyse auch für diese weitgehende Gültigkeit erhält. Die einzelnen Baukörper sollen einen Übergang bilden zwischen den großmaßstäblichen Messehallen im Norden und den kleinteiligen Wohngebieten im Süden. Aus diesem Anspruch der räumlichen Vernetzung von Stadt und Messe leitet sich auch der Name des Projekts MesseCity ab. Insbesondere der „Messebalkon“ soll als zentraler öffentlicher Platz diese Funktion übernehmen und mit Domblick zum Verweilen einladen (WINTERHAGER 2016: 30, Abbildung 33).

Abbildung 33: Blick vom „Messebalkon“ nach Westen. Foto: M.O.

Auf dem 5,4 Hektar großen Areal der MesseCity entstehen insgesamt fünf vier- bis siebengeschossige Blöcke, die um zwei 16-geschossige Landmarken ergänzt werden. Am nordwestlichen Ende ist mit dem ca. 60 Meter hohen „Millenium“ das erste Hochhaus bereits realisiert. Der Hochpunkt soll Orientierung schaffen und je nach Standpunkt durch den historischen Messeturm im Hintergrund ergänzt werden (Abbildung 34). Neben dem zentralen „Messebalkon“ entsteht das „Centraal“ in gleicher Höhe. Die Gebäude „Millenium“ und „Picadilly“ sind durch ein gläsernes Atrium verbunden, das als repräsentatives Entree den Durchblick zum Dom ermöglicht. Ein weiterer moderater Hochpunkt entsteht am östlichen Rand, wo ein zehngeschossiger Teil des „Rossio“ den Eingang von der Deutz-Mülheimer Straße bilden soll. Die Grundrisse der Gebäude greifen die städtische Blockrandbebauung auf, gezielte Einschnitte in die Baukörper und vereinzelte Versprünge und Auskragungen in den Blockkanten sollen das Gelände beleben und Blickbeziehungen innerhalb des Areals sowie Richtung Innenstadt ermöglichen (MESSECITY KÖLN GMBH 2015: 26-31, 43). Auch in der MesseCity finden sich architektonische Rückgriffe auf die Vergangenheit. Für die Fassaden des „Zurich Campus“ wurden spezielle Riemchen angefertigt, die exakt dem Backstein der benachbarten denkmalgeschütztem Rheinhallen entsprechen

(BACKSTEIN KONTOR 2020: 4 f.). Dem Neubau fehlt es zwar noch an Patina, doch die Struktur und Anordnung der Fenster lassen bereits heute Anleihen bei den Fassaden der früheren Messehallen samt Turm erkennen (Abbildung 34).

Im Vergleich zu den vorherigen Großprojekten wirkt die MesseCity insgesamt eher zurückhaltend und reduziert. Dies betrifft sowohl die Höhe der Gebäude als auch ihre Gestaltung. Dies erklärt sich daraus, dass ihre gebaute Umwelt eine direkte Folge der UNESCO-Intervention anlässlich der Hochhauspläne im Rechtsrheinischen darstellt, was sich auch an der starken Betonung von Sichtbeziehungen zum Dom zeigt. Mit dem „Messebalkon“ wurde zudem erneut versucht, einen möglichst belebten, öffentlichen Raum ins Zentrum eines Großprojekts zu platzieren, das in erster Linie ökonomische Interessen verfolgt. Ob sich die Problematik der „Piazza“ im MediaPark hier wiederholt oder ob dieser Platz besser genutzt werden wird, kann nur die Zeit zeigen.

Abbildung 34: „Millenium“ mit Messeturm. Foto: M.O.

Mit konsequenten Verweisen auf das Lokale einerseits und der Inszenierung eines „Stadtentrees“ für internationale Besucher*innen andererseits zielt die gebaute Umwelt des ICE-Terminals Messe/Deutz insgesamt auf einen Ort ab, der eine Schnittstelle zwischen Köln und der Welt bildet.

Dies lässt sich eher subtil an der Architektur des „KölnTriangle“ ablesen, der als doppelt codiertes Zeichen für Innovation im Rechtsrheinischen steht: Aufbruch in die globalisierte Wissensökonomie *und* lokale Industriegeschichte. Deutlicher wird diese Botschaft auf dem Ottoplatz, der direkt neben dem Bahnhofseingang den Ankommenden ein Industriedenkmal präsentiert. Die MesseCity bildet schließlich die bauliche und auch sprachliche Verbindung zwischen der internationalen Messe und dem „Veedel“ Deutz und ermöglicht den Gästen aus aller Welt dabei den Blick auf das Weltkulturerbe der Stadt, den Kölner Dom.

Der dritte Schritt der Analyse soll abschließend ergründen, wie die in diesem Kapitel analysierte Architektur der drei Großprojekte von den Menschen in der Stadt erlebt wird und welche Bedeutung sie ihr beimessen. Diese subjektiven Erfahrungen konstituieren in der Theorie der Raumproduktion die mannigfaltigen individuellen *Räume der Repräsentation*, die im erlebten Raum entstehen.

10.3 Erlebter Raum: Unterwegs in der Spätmoderne (Methodik)

Der erlebte Raum wird durch die Erfahrungen konstituiert, die Menschen in bestimmten räumlichen Situationen machen. Er entsteht in der Interaktion von Individuen mit Elementen des wahrgenommenen Raumes, z.B. mit Gebäuden, denen dabei bestimmte Bedeutungen zugeschrieben werden. Diese sozialräumliche Perspektive kann jedoch nicht in der alltäglichen Wahrnehmung der Menschen vorausgesetzt werden. Vielmehr erscheint die gebaute Umwelt der Stadt oftmals als physisch gesetzt und damit selbstverständlich. Folglich besteht eine Herausforderung der Erforschung dieser Raumdimension darin, das vermeintlich Gegebene zum Thema eines Gesprächs zu machen, in dem Personen ihr subjektives Raumerleben artikulieren können und es so der Analyse zugänglich machen (SOMMER & TÖPPEL 2021: 195 f.). Folgender Fragenkomplex leitet die Untersuchung dabei an:

3) Wie wird die gebaute Umwelt städtebaulicher Großprojekte von der Stadtgesellschaft vor Ort wahrgenommen und erlebt? Welche *Räume der Repräsentation* in Form subjektiver Assoziationen, gefühlter Raumatmosphären und individueller Vorstellungen lassen sich ausmachen? Welche Rolle spielen dabei die gebaute Umwelt (als Ausdruck der *räumlichen Praxis*) einerseits und konzipierte Images (als ein Resultat der *Repräsentationen des Raumes*) andererseits?

Eine Möglichkeit dazu bieten *in-situ*-Interviews im Rahmen von kommentierten Parcours (siehe 5.3.2), die auch als *Guided Walks* (SOMMER & TÖPPEL 2021: 200) oder *Walking Interviews* bezeichnet werden. Dabei wird primär das aktuelle Erleben abgefragt, es können jedoch auch raumbezogene Erinnerungen auftauchen (ebd.: 196), ebenso wie Wunschvorstellungen. Diese zählen gleichfalls zu den *Räumen der Repräsentation* (vgl. 5.3). Alle kollektiven Erfahrungen und subjektiven Raumdeutungen bringen neue Bilder, Geschichten und Symbole hervor, die den materiellen Raum überlagern. Auf dieser Stufe der Bedeutungsproduktion entsteht somit der gelebte und erlebte Raum (vgl. 2.3).

Vor allem persönliche Eindrücke und Emotionen, die bestimmte Orte hervorrufen, werden jedoch oft nicht unmittelbar kommuniziert. Die Gegenwärtigkeit der Erhebungssituation sowie die Begleitung durch die forschende Person können diesen Effekt aber begünstigen (SOMMER & TÖPPEL 2021: 198, 201). Der kommentierte Parcours ermöglicht dies durch gezieltes Nachfragen und die Begleitung der teilnehmenden Personen durch den Forscher. Dabei wird eine Person auf einer überwiegend festgelegten Route durch den öffentlichen Raum begleitet und berichtet dabei von ihren Eindrücken. Falls eine Verbalisierung des Erlebten ausbleibt, kann die Begleitung dazu anregen. Auch wenn dies für Außenstehende wie eine gewöhnliche Unterhaltung aussehen mag, handelt es sich jedoch keineswegs um eine natürliche Alltagssituation, die zusätzlich von der Anwesenheit der Begleitperson beeinflusst wird (KAZIG & POPP 2010: 7, THIBAUD 2001: 98). Dies muss entsprechend reflektiert werden und in die Auswertung mit einfließen. Aus forschungsökonomischen Gründen muss die Auswahl der Befragten begrenzt und passend zur Fragestellung vorab getroffen werden (KAZIG & POPP 2010: 8). Prinzipiell ist es sinnvoll, möglichst verschiedene Blickwinkel einzufangen, um von kontrastierenden Fällen auf intersubjektive Erfahrungen schließen zu können (THIBAUD 2001: 86). Dabei wird hier ebenfalls nach dem Prinzip des *Theoretischen Sampling* vorgegangen (vgl. 6.2)

Konkret wurden für die vorliegende Arbeit mit insgesamt zwölf Personen jeweils zwei Untersuchungsräume besucht, da sich im Verlauf der Untersuchung herausstellte, dass die Möglichkeit des Vergleichs mehr Äußerungen, d.h. Daten generiert. Die Auswahl der jeweiligen Orte wurde dabei den Personen überlassen, da sich ein entsprechend ausgeprägtes Interesse am Untersuchungsraum ebenfalls als vorteilshaft erwies. Dennoch konnte ein annähernde Gleichverteilung der Besuche erreicht werden, so dass zu jedem Großprojekt zwischen sieben und neun Begehungen gemacht wurden (*Anhang D)*). Die Interviews wurden zu unterschiedlichen Tageszeiten im Sommer und Herbst 2022

durchgeführt, so dass vor Ort stets unterschiedliche Bedingungen herrschten, die u.a. von den Öffnungszeiten der Geschäfte und Büros beeinflusst wurden sowie von Events, die den öffentlichen Raum kurzzeitig veränderten. Die Dauer der Spaziergänge betrug im Durchschnitt etwa eine Stunde.

Die Personen wurden anhand verschiedener Parameter ausgewählt, die sich ebenfalls im Laufe der Untersuchung als sinnvoll herausstellten (Tabelle 5). Ein erstes Auswahlkriterium bezieht sich auf die Vertrautheit der Personen mit dem Raum, d.h. sowohl dem Ort des Großprojekts als auch der Gesamtstadt Köln. So wurden Menschen mit unterschiedlich starkem persönlichem Bezug zu Köln oder auch zu einem Großprojekt gewählt. Ein weiterer zentraler Parameter ist der fachliche Hintergrund der Personen; also ob es sich in Bezug auf Themen wie Stadtentwicklung, Architektur, Politik und Soziologie um völlige „Laien", interessierte „Amateure" oder „Professionelle" handelt, die in diesen Bereichen arbeiten oder forschen. Insbesondere diese beiden Parameter beeinflussen auch die Art der jeweiligen Begehung, die entsprechend von einer explorierenden Führung für „Fremde" über ein „sich Dinge zeigen lassen" von Ortskundigen bis hin zum Fachgespräch mit „Profis" vor Ort variiert.

Tabelle 5: Parameter für die Auswahl der befragten Personen

Parameter	Ausprägung[1]														
Fachwissen	„Laie"							„Amateur"							„Experte"
	K		*J*	*C*	*H*		*I*	*L*	*I*	*A*	*B*		*G*	*D*	*E*		*F*
Vertrautheit mit dem Ort / Großprojekt	Erstbesuch/ unbekannt							gelegentlich/ bekannt							regelmäßig/ vertraut
	A		*K*	*C*	*H*			*G*	*I*	*B*	*E*	*L*	*D*	*J*	*F*
Persönlicher Bezug zu Köln	keiner							Selbstbezeichnung „Kölner"/„Kölnerin"							„liebt Köln", „meine Stadt"
	A	*H*	*C*		*K*		*E*	*G*					*I*		*F*	*D*	*L*	*B*	*J*
Alter[2] / in Köln verbrachte Lebenszeit	„jung"/ keine							(in der zweiten Lebenshälfte) zugezogen							„alt"/gesamte Lebenszeit
	A	*H*	*C*				*E*	*G*	*B*				*K*		*D*	*F*	*L*	*I*	*J*
Politische Haltung / Einstellung zur Stadtentwicklung[3]	„alternativ"/ kritisch									indifferent					„bürgerlich"/ pragmatisch
	C		*G*	*B*	*J*	*H*	*L*	*E*	*A*	*D*			*K*		*F*		*I*
Beschäftigung[4]	Studium							berufstätig							im Ruhestand
	A						*L*	*B*	*C*	*D*	*E*	*F*	*G*	*H*	*I*	*K*	*J*
(Geschlecht)[5]	männlich														weiblich
	B	*C*	*D*	*F*	*G*	*I*	*K*	*L*							*A*	*E*	*H*	*J*

[1] Der fließende Übergang in der jeweiligen Ausprägung ist durch die Verteilung der Buchstaben in den Zeilen dargestellt.

[2] Das Alter der Probanden lag zum Zeitpunkt der Erhebung zwischen 25 und 70 Jahren.

[3] Dieser Parameter basiert auf der persönlichen Einschätzung des Forschers und seiner Interpretation der Aussagen und Biographien der Probanden.

[4] Der Beschäftigungsstatus lässt Rückschlüsse auf den Aktionsraum, das Zeitbudget und die Bedeutung bestimmter Infrastrukturen im jeweiligen Alltag zu.

[5] Nur zu statistischen Zwecken aufgeführt.

Es wurde darauf geachtet, prinzipiell immer die gleiche Route durch die jeweiligen Projektgebiete abzulaufen, wobei spontane Variationen zugelassen wurden. JONES et al. (2008) bemerken, dass die Verbindung zwischen dem, *was* Menschen über den Raum sagen und *wo* sie es sagen, in vielen Studien, die *Walking Interviews* anwenden, vernachlässigt wird. Neben der technisch aufwändigen Möglichkeit, während des Parcours GPS-Daten zu erzeugen, lassen sich Gesprächsabschnitte auch verorten, indem während des Interviews einfach das Gebäude oder die Straße genannt wird, wo das Gespräch momentan stattfindet. Eine festgelegte Route erleichtert das räumliche Kontextualisieren zusätzlich und ermöglicht erst eine Vergleichbarkeit der Antworten, die verschiedene Personen an den gleichen Abschnitten geben. Wie in jeder Interviewsituation beeinflusst dabei die Beziehung zwischen der

interviewenden und der interviewten Person die Art und Qualität der so generierten Daten. So besteht im Rahmen einer akademischen Studie die Gefahr, dass Befragte nicht offen sprechen, da sie etwa befürchten, falsche oder „dumme“ Antworten zu geben, die vermeintlichen Ansprüchen nicht genügen (ebd.: 3 ff.). Dieser Umstand verstärkt noch die Herausforderung, die Teilnehmenden „zum Reden zu bringen“ und kann unabhängig von deren fachlicher Kompetenz auftreten. Denn während Menschen ohne Fachwissen von der Forschungssituation an sich eingeschüchtert sein können, verspüren Fachleute möglicherweise erst recht den Druck, „korrekte“ Antworten zu geben, die es im vorliegenden Fall jedoch gar nicht geben kann. Es fand eine entsprechende Aufklärung im Vorfeld statt, um diesen Bias abzumildern. Zudem sind die meisten Personen, mit denen der kommentierte Parcours in dieser Untersuchung absolviert wurde, dem Forscher persönlich bekannt, so dass durch ein gewisses Vertrauensverhältnis zusätzliche Offenheit geschaffen wurde. Für die Auswertung werden die Interviews zum raumbezogenen Erleben zunächst transkribiert und durch eine für qualitative Verfahren übliche Kodierung systematisiert. Dann werden diese entlang der subjektiv konstruierten Wegabschnitte zu einem „polyglotten Parcours“ übereinandergelegt und anhand der zuvor gebildeten Codes zusammengeführt. Auf diese Weise zeigt sich sowohl in welcher Ausprägung und in welchen Abschnitten der Raum eher intersubjektiv erlebt wird als auch wo sich das Raumerleben in vielfältiger und individuell verschiedener Weise vollzieht (KAZIG & POPP 2010: 9, THIBAUD 2001: 88).

Anstelle eines festen Interview-Leitfadens wurden möglichst offene und auch spontane Fragen gestellt, die sich aus der jeweiligen Situation vor Ort ergaben. Die Fragen und Themen bauten dabei teilweise auf vorangegangen Gesprächen auf, so dass Überlegungen fortgeführt und aus verschiedenen Blickwinkeln diskutiert werden konnten (z.B. warum ein Platz kaum genutzt wird). Auf diese Weise sind Thesen entstanden, die zu Bausteinen einer Theorie weiterentwickelt werden (siehe 10.3.1). Es geht auf der Ebene dieser Konzepte im Sinne von *Grounded Theory* (vgl. 6.2) dann nicht mehr um subjektive Einschätzungen oder Vorlieben, also ob z.B. eine Person ein bestimmtes Bauwerk schön findet oder jemand eine bestimmte Platzsituation als ungemütlich beschreibt. Vielmehr gilt es, intersubjektive Zusammenhänge und deren unterschiedliche Ausprägungen herauszuarbeiten, um so erklären können, warum z.B. historische Bauwerke anders wahrgenommen und erlebt werden als moderne Glasfassaden oder welcher Zusammenhang zwischen der Historie eines Stadtraumes und der Biographie seiner Nutzer*innen besteht. Anders ausgedrückt, geht es weniger um einzelne konkrete Objekte im Raum, sondern darum, auf welche Zusammenhänge diese Objekte mitsamt ihrer Entstehungsgeschichte, Nutzung, Bedeutung, Wirkung, usw. verweisen; wie z.B. Urbanität, Identifikation, Öffentlichkeit, Kommerzialisierung, Raumaneignung, usw.

Dabei lieferten die Probanden selbst teilweise schon erste theoretische Ansätze, bzw. konnten diese im Gespräch über beobachtete Phänomene vor Ort gemeinsam entwickelt werden. Es zeigte sich auch, wie die persönliche Perspektive der befragten Personen den Blick auf den Raum beeinflusst; z.B. ob jemand historisch interessiert ist (Personen F und I) oder nicht (E), ob jemand eine grundsätzlich kritische Haltung gegenüber der etablierten öffentlichen Ordnung in der Stadt einnimmt (C und G) oder diese aus einer professionellen Perspektive als Notwendigkeit betrachtet (D, F, I), ob jemand schon viele Jahrzehnte in Köln gelebt hat (I und J) oder die Stadt zum ersten Mal bewusst erlebt (A und H), oder auch ob jemand in der Stadt ohne oder mit Kindern (G und J) lebt bzw. gelebt hat. Es geht schließlich darum, möglichst verschiedene Eindrücke des Raumerlebens zu sammeln, um einen Einblick in die theoretisch unendlich vielen *Räume der Repräsentation* zu erhalten, ohne dabei die Versuchspersonen zu typisieren. Nachfolgend werden die Ergebnisse der kommentierten Parcours

zunächst für alle drei Großprojekte zusammengefasst, verglichen und anschließend im Detail für jeden Fall einzeln erörtert.

10.3.1 Zusammenfassender Vergleich der *Räume der Repräsentation* (Ergebnisse)

Durch offenes Codieren der Interview-Transkripte ist ein Codesystem entstanden, welches einen Vergleich der drei Großprojekte auf der Ebene des gelebten Raumes ermöglicht (Abbildung 35). Im ersten Schritt der Auswertung wurden drei entsprechende Kategorien festgelegt, denen die am empirischen Material gebildeten Codes zugeordnet werden. Aus Zusammenhängen zwischen den Codes konnten neue Konzepte abgeleitet werden. In allen Codes wurden Widersprüche und Konflikte zwischen dem individuellen Raumerleben und den planerischen Konzepten bzw. der gebauten Umwelt gefunden und in einer neuen Kategorie gesammelt. Innerhalb dieser Kategorie konnten weitere Verknüpfungen zwischen den Codes hergestellt werden, aus denen sich zusätzliche Konzepte ergeben. Alle Konzepte bilden übergeordnete Schlüsselkategorien, aus denen theoretische Bausteine formuliert werden können (vgl. 6.2). Sie strukturieren die Daten und ermöglichen eine Analyse entlang thematischer Schwerpunkte, welche in diesem Kapitel durch Zwischenüberschriften abgebildet werden (s.u.).

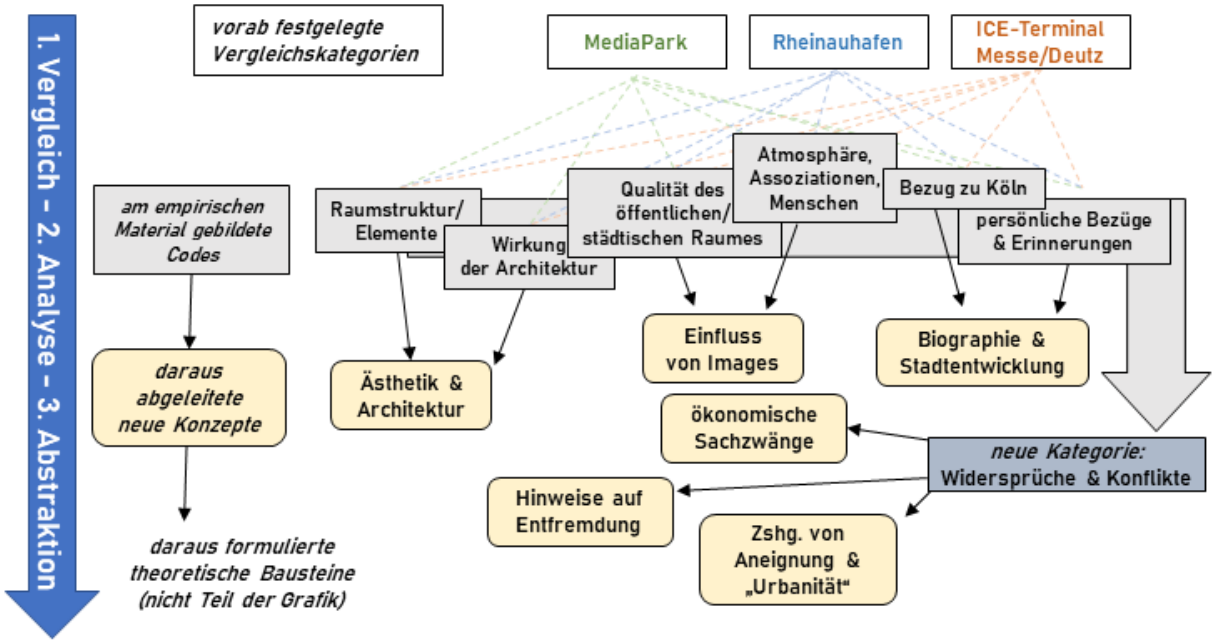


Abbildung 35: Schematischer Ablauf der Auswertung des kommentierten Parcours

Die vergleichende Analyse von *Räumen der Repräsentation*, die während der Begehung der Projektgebiete zutage getreten sind, zeigt also, dass die Wechselwirkungen der drei Dimensionen der Raumproduktion sich häufig in Form von Widersprüchen und Konflikten äußern. Die weiterführende Interpretation und Abstraktion dieser Ergebnisse bildet theoretische Bausteine, die sich aus dem Vergleich der drei Untersuchungsräume ergeben, aber nicht nur für den jeweiligen Fall gelten, sondern Hinweise auf grundlegende Mechanismen einer Raumproduktion durch städtebauliche Großprojekte geben sollen. Die Basis für diese Bausteine ist eine detaillierte Betrachtung des Raumerlebens in den drei Fallbeispielen MediaPark, Rheinauhafen und ICE-Terminal Messe/Deutz, deren Analyse in den Folgekapiteln 10.3.2 bis 10.3.4 nachvollzogen werden kann. Dort werden zahlreiche Belegstellen aus den transkribierten Interviews angeführt. Nachfolgend werden die Ergebnisse dieses

Untersuchungsschritts zusammengefasst und weiterführend interpretiert. Dazu werden ebenfalls exemplarische Passagen zitiert.[29]

Zunächst werden Widersprüche und Konflikte zwischen dem geplanten, d.h. konzipierten und gebauten Raum, und dem gelebten Raum identifiziert, die sich in allen drei Großprojekten wiederfinden, wenn auch auf unterschiedliche Weise. Der Vergleich von MediaPark, Rheinauhafen und ICE-Terminal Messe/Deutz wirkt in dieser Hinsicht also ebenfalls zusammenführend (vgl. 6.3). Ein grundsätzlicher Widerspruch lässt sich dabei abstrakt als Gegensatz von Wissen und Erleben beschreiben. Er äußert sich darin, dass zahlreiche Konzepte der Planung zwar baulich umgesetzt wurden und somit auch von den Personen vor Ort erkannt und oft sogar theoretisch nachvollzogen werden können. Im Erleben der Menschen bleibt die intendierte Wirkung dieser Konzepte jedoch häufig aus, bzw. werden diese Intentionen erkannt, kritisch hinterfragt und mitunter abgelehnt. Konkret wird dies z.B. im MediaPark daran sichtbar, dass der Raum trotz seines Nutzungskonzepts, das explizit eine Mischung von Arbeit, Wohnen, Freizeit und Kultur anstrebt (siehe 8.1), nach seinen Funktionen getrennt wahrgenommen wird. Auch das Projektgebiet des ICE-Terminals Messe/Deutz wird nicht als zusammenhängender Raum erlebt, vielmehr werden vor Ort drei mehr oder weniger separate Räume wahrgenommen, welche den Projektbausteinen „KölnTriangle“, Ottoplatz und MesseCity entsprechen (siehe 8.3).

Alle drei Großprojekte werden zudem als Inseln im Stadtraum erlebt (vgl. 4.2), wenn auch aus verschiedenen Gründen und in unterschiedlicher Ausprägung. In Deutz lässt sich dies nur für den Bereich der MesseCity feststellen, welcher durch den Bahndamm abgetrennt ist. Im MediaPark löst schon die Architektur einen Inseleffekt aus, da sie als Kontrast zum typischen Kölner Stadtbild erlebt wird. Noch verstärkt wird dies durch den Weiher und die Maybachstraße, die in doppelter Hinsicht wie eine Barriere wirken. Eine solche physische und mentale Grenze wird auch beim Betreten des Rheinauhafens erfahren, der eindeutig durch seine baulichen Außengrenzen definiert wird. Hier wirkt die Rheinuferstraße auch als gefühlte Grenze zur Südstadt, die sich ganz anders „anfühlt“ bzw. einen ganz anderen „Charakter“ hat. Im Unterschied zum MediaPark und ICE-Terminal wird der Rheinauhafen als zusammenhängendes Ensemble wahrgenommen, da sich die Gestaltung des öffentlichen Raumes und sein architektonisches Konzept einheitlich über das gesamte Areal erstrecken. Dabei wird die Mischung aus renovierten historischen und ikonischen neuen Gebäuden überwiegend positiv erlebt. Die Kranhäuser gelten dabei als dominante Objekte und eigene Sehenswürdigkeit, die das gesamte Quartier prägen. Ihre architektonische Anlehnung an die historischen Hafenkräne ist leicht verständlich und gefällt meist. Jedoch zeigt sich in allen drei Räumen auch die Problematik einer Konzeption, die eine bestimmte Ästhetik verfolgt, dabei aber die alltägliche Perspektive des gelebten Raumes vernachlässigt.

Auf dem Ottoplatz in Deutz wird dieser Widerspruch zwischen dem konzipierten und dem erlebten Raum sehr deutlich. Das vielfach betonte Konzept des „Stadtentrees“ (siehe 8.3) spielt hier in der Alltagspraxis keine wichtige Rolle. Denn die Menschen vor Ort sind eher in Eile und versuchen, sich rasch vom Bahnhof weg und in Richtung umliegender Zentren zu orientieren. Der „KölnTriangle“ wirkt dabei eher störend, da er den Blick Richtung Innenstadt verdeckt. Seine architektonische Form, das Reuleaux-Dreieck, ist zudem für Fußgänger*innen gar nicht erkennbar und somit irrelevant. Auch die Stele neben dem Bahnhofseingang mit dem historischen Gasmotor schafft keine assoziative Verbindung zur Industriegeschichte des Ortes. Ein Proband bringt es so auf den Punkt: *„Man lebt einfach auf*

[29] Da allen für diese Arbeit interviewten Personen das jeweils gewünschte Maß an Vertraulichkeit zugesichert wurde, kann nicht das gesamte empirische Material dieser Arbeit weitergegeben oder öffentlich zugänglich gemacht werden. Bei berechtigtem Interesse können anonymisierte Dokumente und Transkripte bei dem Verfasser dieser Dissertation jedoch eingesehen werden.

Augenhöhe. Und das prägt einen einfach viel mehr. Das Andere ist eine abgehobene Architekturdiskussion" (F^T, 198-200) [30].

Auch der MediaPark transportiert nicht die Idee des städtebaulichen Konzepts, eine neuartige Piazza von Siena (siehe 8.1), *„dieses Narrativ von Dolce Vita"* (L^M, 532), über seine Architektur. Er wird vielmehr als ein Ort der Arbeit und des Konsums wahrgenommen, und *„Arbeitsräume sind keine Aufenthaltsräume"* (B^M, 448). Die hier konzeptionell angestrebte Mischung erreicht das Alltagserleben der Besucher*innen nicht, da die primäre Funktion des Ortes zu klar und vorgegeben wirkt. Sie lässt sich auch an der „postmodernen", theoretisch mehrfach codierten Architektur allzu leicht ablesen: *„Solche Gebäude sind in der Regel Büros"* (L^M, 227). Aufgrund seiner Gestaltung und Raumstruktur wird der MediaPark insgesamt als geplanter und inszenierter Raum gelesen, was eher einen künstlichen und kühlen Eindruck vermittelt. *„Und hier hat man wenigstens noch die Leute eingeladen und gesagt: Setzt euch hin. Aber die Leute haben das Gefühl, offensichtlich, hier nicht so richtig hinzupassen"* (B^M, 474). Dieses Gefühl kann darauf zurückgeführt werden, dass Anreize für einen Besuch abseits der vorgegebenen Nutzungsmöglichkeiten fehlen: *„Die Leute brauchen halt einen Bezug dazu. Und die Leute, die hier arbeiten, die wollen in ihrer Freizeit nicht hier rumhängen*" (E^M, 911). Ähnlich konstatiert H nach ihrem Besuch in Deutz und im Rheinauhafen:

> *„Also, zumindest an den Orten, die wir jetzt gesehen haben, würde ich schon sagen, dass das Geplante sich auch nicht darauf auslegt, dass da besonders viele Menschen sein sollen. […] Wenn man sich wünscht, dass es belebt ist, muss man ja irgendwie Anreize schaffen für die Menschen, herzukommen"* (H^R, 282-284).

Auch die architektonische Zusammensetzung und Gestaltung des Rheinauhafens vermittelt den Eindruck, für ganz bestimmte Zwecke geplant zu sein. Der Ort wirkt daher konzipiert und auf eine Weise statisch, die eine von dieser Planung abweichende Nutzung stark einschränkt. Im öffentlichen Raum werden Einrichtungen für den täglichen Bedarf sowie niederschwellige und kostengünstige Angebote vermisst. Für die Befragten ist er daher ebenfalls vor allem ein Arbeitsort und kein Ort für zufällige Begegnungen. Wie auch der MediaPark erfüllt er seine Funktion als öffentlicher Raum in dieser Hinsicht kaum. Dem Rheinauhafen haftet zugleich etwas Exklusives an, das eher wohlhabenden Menschen vorbehalten zu sein scheint. Dies betrifft auch das Angebot vieler Geschäfte vor Ort, die als Teil seiner Gesamtinszenierung wirken.

Am ICE-Terminal in Deutz ist das Bild auf den ersten Blick etwas differenzierter, es zeigen sich jedoch ähnliche Effekte. So wird der Ottoplatz mehr als funktionaler Verkehrsknotenpunkt denn als städtischer Platz erlebt, während die MesseCity eindeutig als Bürostandort und Raum für Messeaktivitäten identifiziert wird. Also sind die Nutzungsmöglichkeiten und damit auch die Bedeutung des Ortes für das Alltagsleben der Stadtbewohner*innen auch hier sehr limitiert. Während die Aufenthaltsqualität auf dem Ottoplatz durch den fließenden Verkehr beeinträchtigt wird, wirkt die MesseCity so wenig belebt, dass es den Befragten schwerfällt, einen Zusammenhang zwischen dieser und dem Bahnhofsvorplatz herzustellen. Auch dort fehlen Angebote, die den Raum außerhalb von Messezeiten beleben und attraktiv für alle Bewohner*innen der Stadt macht. Insgesamt kann festgehalten werden, dass alle drei Projekte als Orte einer geplanten, aber nicht gelebten Urbanität wahrgenommen werden.

> *„Urbanität lebt ja davon, dass es vielseitig ist und viele verschiedene Funktionen zusammenkommen und die sind hier natürlich auch irgendwie gegeben […]. Aber es ist nicht so präsent, weil die ja halt alle in diesen hohen Gebäuden sind. […] Eigentlich habe ich ja gerade die Definition gegeben, für mich, die Urbanität ist, und der Raum erfüllt das eigentlich,*

[30] Die Großbuchstaben bilden die Pseudonyme der Befragten (siehe Tabelle 5), die hochgestellten Buchstaben zeigen den Untersuchungsraum an, in dem das Interview geführt wurde (siehe Anhang D) und die Zahlen verweisen auf die Position der zitierten Absätze aus den Transkripten in MaxQDA. Die Zitate wurden teilweise geglättet, um ihre Lesbarkeit zu verbessern.

aber es fühlt sich trotzdem nicht so an. […] Vielleicht auch einfach, weil es nicht so sichtbar ist. Also, weil es dann doch hinter den Glasfassaden […] sich so abspielt" (D^{M}, 477-487).

Die Befragten erleben vor Ort einen deutlichen Widerspruch zwischen dem praktischen und ästhetischen Angebot, welches der öffentliche Raum jeweils macht, und der ausbleibenden Nutzung und Belebung dieser Räume durch andere Menschen. Dadurch wirken sie insgesamt eher unbelebt bis hin zu menschenleer. Dieser Widerspruch von Plan und Alltagspraxis zeigt sich z.B. im MediaPark auch an der Hochschule Fresenius, die aufgrund der fehlenden Belebung des Außengeländes durch Studierende nicht als „echter" Campus erlebt wird.

In allen drei Fällen wird klar, dass sich die individuellen Vorstellungen, welche die *Räume der Repräsentation* ausmachen, nicht nur auf die gebaute Umwelt beziehen, sondern auf das Raumensemble als Ganzes, vor allem auch mit den Menschen darin (vgl. LÖW 2001). Fehlt diese Komponente, büßt der jeweilige Ort stark an Bedeutung und Atmosphäre ein und es fällt schwerer, „etwas mit dem Raum zu verbinden" (vgl. 5.3.1). Interessanterweise kommt es jedoch vor, dass ein bestimmtes Publikum im Raum verortet wird, auch wenn entsprechende Personen in der Situation nur vereinzelt oder gar nicht anwesend sind. So wird im MediaPark ein weniger „urbanes" Klientel verortet, dass von außerhalb kommt und die eher standardisierten Angebote der Systemgastronomie und des Multiplexkinos vor Ort nachfragt, sowie „Geschäftsleute". Letztere werden auch im Rheinauhafen als typisches Publikum wahrgenommen und anhand von Kleidung und Habitus identifiziert. Eine weitere dominante Gruppe dort sind Tourist*innen, die das Großprojekt als Sehenswürdigkeit besichtigen. Am Bahnhof Messe/Deutz werden neben Reisenden vor allem Messegäste verortet, auch wenn niemand vor Ort nach dem Grund seines Besuchs gefragt wurde. Vielmehr wurden Außenzuschreibungen vorgenommen, bei der imaginäre Verknüpfungen zwischen der gebauten Umwelt und den dort verorteten Menschen entstehen. Alle drei Fälle sind Beispiele dafür, wie der Aufenthalt in bestimmten Räumen zum Indiz für die Identität ihrer Besucher wird, wie das Image eines Raumes auf die Personen in ihm gewissermaßen „abfärbt" (WEICHHART 1990: 51).

Dieses Phänomen führt im Rheinauhafen so weit, dass sich selbst Kölner*innen vor Ort wie Tourist*innen fühlen, da sie sich nur in dieser Rolle vom Raum angesprochen fühlen. Unabhängig von ihrer Herkunft vermissen alle Befragten sowohl dort wie auch im MediaPark und in der MesseCity einen für Köln typischen „Veedels-Charakter", insbesondere im Vergleich zu angrenzenden Quartieren wie der Südstadt, dem Agnesviertel oder dem Zentrum von Deutz. Dazu trägt auch die Maßstäblichkeit der Gebäude, Wege und Plätze im öffentlichen Raum bei, die im Vergleich zu diesen Wohnvierteln überdimensioniert wirken. Ihre Weite verstärkt den Eindruck eines menschenleeren Raumes und macht die Orte weniger einladend. Insbesondere der Bereich nördlich des Deutzer Bahnhofs wird nicht als Ort für Menschen in Köln erlebt, da er ganz eindeutig auf Messegäste ausgelegt ist. Dies erscheint in so zentralen Lagen besonders problematisch:

„Also, ich würde ja immer sagen, je wertvoller die Flächen – und damit meine ich je erreichbarer für jedermann – desto zugänglicher sollten die auch für jeden sein. Und das ist halt hier gar nicht. Also – ja. Äh, welcher Kölner übernachtet im Motel One? [lacht] *Und zur Messe gehen, glaube ich, auch die wenigsten. Also es ist schon ein hoher Preis, den die Kölner da zahlen, finde ich"* (E^{T}, 1150-1158).

Das ICE-Terminal Messe/Deutz wird vor allem dann als anonym und funktional erlebt, wenn es mit einem typischen Kölner „Veedel" verglichen wird. Und auch der Rheinauhafen sei deutlich internationaler als irgendein anderer Teil der Stadt. Insbesondere wenn andere Stadtquartiere mit den Großprojekten verglichen werden, wird dies als ein Gegensatz empfunden, der als „Gewachsen vs. Gemacht" bezeichnet wird, so auch im MediaPark:

„[Sülz] ist so'n gewachsenes Viertel und dieses ist ja gemacht. Und das merkt man immer noch, dass es gemacht ist. Weißte? So angelegt ist. Ja? Also, mit vielen Ideen auch und mit – ja, schon. Aber es ist einfach gemacht, es ist nicht

so einfach gewachsen. Das ist auch in anderen Städten so, da merkst du das ja auch, ne? Da gehste auch immer in die Altstadt, weil das ist so dieses Ursprüngliche, Gewachsene, alles drumrum ist gemacht. Notwendig auch, natürlich, die Leute müssen ja wohnen. Aber es ist ne ganz andere Atmosphäre. Die Atmosphäre ist nicht so dicht […]" (J^M, 387-395).

In diesem Zitat klingt bereits ein anderer Aspekt an, nämlich dass die Notwendigkeit der städtischen Entwicklung durch städtebauliche Großprojekte rational verstanden wird, sei es mit dem Ziel, Wohnraum zu schaffen oder auch Unternehmen anzusiedeln. So findet J, die Vorstellung, man hätte den ganzen ursprünglichen Rheinauhafen erhalten,

„[…] natürlich schöner, aber das muss sich ja auch irgendwo rechnen, ne? Ich meine, dadurch dass sie jetzt hier diese Bürohäuser gebaut haben, kommt ja auch wieder Geld in die Stadt. Dann investieren hier Leute. Kommen hier mit ihren Büros hin, mit ihrem Microsoft da hinten und wat weiß ich, ne? Das ist natürlich auch ne wirtschaftliche Sache, […] wenn man sowas macht, muss das auch Geld bringen. Und einfach jetzt den Hafen, das wär zwar schön […]. Aber das bringt ja keinem, bringt ja nix ein, ne? Das versteh ich schon, ne? Dass man das natürlich auch n bisschen so machen muss, dass das attraktiv ist, dass Leute da nach Köln kommen und da ihre Geschäfte machen" (J^R, 264-276).

Auch die Projektentwicklungen in Deutz können durchaus nachvollzogen werden, da Köln schließlich eine traditionelle Messestadt sei und die Gesamtstadt sehr von ihrer Messe profitiere. Diesem rationalen Verständnis steht jedoch ein subjektives Gefühl gegenüber, mit diesen Räumen persönlich nicht verbunden zu sein. Dieser Umstand trifft sowohl auf gebürtige Kölner*innen wie J als auch auf Auswärtige wie H zu, wie sich beispielhaft im Rheinauhafen zeigt:

„Das finde ich echt schwierig, deswegen habe ich das direkt gesagt, weil sich das für mich gefühlt widerspricht: Das Gefühl, was ich hier habe und deswegen auch meine Verwunderung darüber, wie schnell man in der Südstadt ist und wie anders die sich anfühlt. Aber ich glaube, einfach der Bekanntheitsgrad und dieses gelernte Bild von diesen [Kran]häusern… und man weiß: Das ist Köln. [Das] macht für mich in gewisser Weise schon, dass es sich für mich auch hier trotzdem nach Köln anfühlt. Obwohl es total anders ist als das, wie ich es jetzt malen würde, wenn mich jemand fragt: Mal' mal Köln" (H^R, 546-556).

Die Tatsache, dass der Rheinauhafen zu Köln gehört, ist also eher etwas Erlerntes, das auf Bildern der Stadt (sprich: *Repräsentationen des Raumes*) basiert, als etwas individuell Erlebtes. Auch im MediaPark steht das geteilte Wissen darüber, dass der MediaPark faktisch ein Teil von Köln ist, im Widerspruch dazu, dass er auch nach 20 Jahren immer noch als eher fremd oder zumindest untypisch erlebt wird. Der Rheinauhafen wird hingegen als ein Teil von Köln gesehen, der (notwendigerweise) eine neue Seite der Stadt repräsentiert, die sich eher an Außenstehende richtet. Dies ist zugleich mit einem Gefühl der Austauschbarkeit oder Beliebigkeit verbunden, insofern, als dass ähnliche *Waterfront Developments* auch in anderen europäischen Städten am Fluss existieren.

Dieses Gefühl stellt sich in allen drei Räumen ein, wenn auch in unterschiedlicher Weise. Im MediaPark ist es am wenigsten ausgeprägt und bezieht sich vor allem auf den KölnTurm, der als anonymes gläsernes Hochhaus ebenso z.B. in Frankfurt stehen könnte. In diesem Zusammenhang wird der Aufdruck des Kölner Doms auf seiner Fassade als eher plumper Versuch gesehen, einen Lokalbezug herzustellen. Die Perspektive auf den echten Dom vom Messebalkon in Deutz wirkt zwar auch inszeniert, lässt das Projekt jedoch weniger austauschbar wirken.

Nachdem einige grundlegende Gemeinsamkeiten und Unterschiede vorgestellt wurden, werden die drei Großprojekte entlang der herausgearbeiteten Konzepte (vgl. Abbildung 35) weiter verglichen. Die Struktur der Analyse folgt entsprechend diesen Konzepten.

Ökonomische Sachzwänge: „Am Ende ist das Kapitalismus"

Die Nutzung prominenter Erdgeschosszonen durch bekannte Marken der Systemgastronomie und Hotelketten erzeugt auf besondere Weise ein Gefühl von Austauschbarkeit bzw. Beliebigkeit, auch weil sich Filialen derselben Unternehmen an den besuchten Orten wiederholen: So betreibt L'Osteria jeweils eine Filiale im Rheinauhafen und in der MesseCity Deutz, Restaurants von Vapiano finden sich im Rheinauhafen sowie im MediaPark und Niederlassungen von Motel One nutzen je ein ganzes Gebäude sowohl in der MesseCity als auch am MediaPark. Insbesondere durch die *Corporate Architecture* von

Unternehmen wie Motel One, die ein *Branding* der gebauten Umwelt darstellt, werden dabei immer gleiche materielle Formen produziert. Entsprechend bezeichnet ein Stadtplaner diese räumliche Praxis vor Ort als *„Schema F“* oder *„cookie-cutter“*[31] (F^T, 558-562). Sie gilt als typisch für Neubauprojekte und ist auch das Resultat ökonomischer Sachzwänge, mit dem Ziel, unternehmerische Risiken zu senken:

> *„Das hat glaub ich erstens damit zu tun, mit der Ökonomie, dass du halt hier Preise auffahren kannst, die du nur rechtfertigen kannst, wenn du das wirklich so als Flagship siehst. Also wenn das sozusagen mehr ist als der Umsatz, den du machst, sondern es muss auch irgendwie so'n bisschen Prestige sein, dass du hier bist. […] Und das ist dann auch einfacher. Solche Filialen haben dann immer eine eigene Liegenschaftsabteilung, mit der du als Projektentwickler schon mal zusammengearbeitet hast. […] Es geht immer darum im Prinzip, Risiko zu minimieren“* (ebd.: 513-536).

Dieser Zusammenhang ist auch für Laien in allen drei Untersuchungsräumen klar erkennbar:

> *„Die [Restaurants] werden natürlich auch ein paar Euro Miete zahlen. Und ich denk mal so, ein kleines* (unv.) *Restaurant oder was deutsch-bürgerliches kann das gar nicht leisten, das können nur so große, so Ketten. Wahrscheinlich kommen die automatisch immer zum Zuge, ne?“* (K^T, 355-361)

> *„Also, diese Restaurants wie Vapiano, Hans im Glück, das sind alles so Ketten... Das ist nichts, was Individualität irgendwie auslöst. Was dann so ne Stadt wie Köln eigentlich ausmacht. Sondern es ist eher, so ein bisschen von der Stange beschafft“* (B^M, 124-126).

> *„Ja, es fühlt sich wirklich konzeptig an und ein wenig herzlos. [...] Wenn es mit so ner L'Osteria losgeht und auch wieder diese Verglasung und so, das hat alles so was sehr Berechnendes“* (H^R, 438-440).

Diese generisch wirkende Nutzung verstärkt noch den Eindruck eines konzipierten Raumes. Auf diese Weise werden in der *räumlichen Praxis* städtebaulicher Großprojekte gewisse ökonomische Entscheidungen sichtbar, denn sie spiegeln sich sowohl in ihrer gebauten Umwelt als auch in deren Nutzung so offenkundig wider, dass auch bei Laien der Eindruck eines rational geplanten Raumes entsteht. Auch eine Planung mit privaten Investoren, Ausschreibungen und Wettbewerben, wie sie für diese Raumprodukte typisch ist, kann diesen Eindruck nur begrenzt beeinflussen, wie F am Beispiel der Fassaden der MesseCity erklärt:

> *„Fassadenwettbewerb heißt ja nicht, dass da alles möglich ist. Der Bauherr sagt natürlich schon, was finanziell drin ist und was nicht. Und man kann natürlich jetzt jede zweite Fensterreihe so um nen Meter versetzen. […] Dass da so ein bisschen ein Rhythmus reinkommt, ja? Das wär natürlich möglich, aber […] dann laufen halt die Kabelschächte da durch […] und das kostet dich dann pro Fassade […] mehr. Das heißt, natürlich wird da Geld für ausgegeben, aber […], am Ende ist das Kapitalismus, ne? Und da kann man auch nicht alles erreichen“* (F^T, 334-342).

Als Gegenbeispiel wird die abwechslungsreiche Architektur im Rheinauhafen genannt, wo die öffentliche Hand deutlich mehr Mitsprache bei der Ausgestaltung hatte (vgl. 8.2 & 8.3):

> *„Gerade diese Kleinteiligkeit ist etwas, dass ich so aus Köln nirgendswo anders kenne. Also die Mischung in der Architektur. Das gibt's nirgendswo anders und das ist auch ne Riesenleistung, weil sowas zu steuern sehr komplex ist. Und das ist sicherlich dem zu verdanken, dass das hier durch ne städtische Tochter oder teilweise städtische Tochter realisiert wurde, weil das einfach totalen zusätzlichen Aufwand bedeutet. Es ist halt viel einfacher, irgendwas mit einem Investor zu entwickeln, als es mit ganz vielen Partnern zu entwickeln. Und ich finde, das merkt man“* (F^R, 638-648).

Eine Privatisierung von Planungsprozessen führt also nicht unbedingt zu individuelleren städtischen Räumen, auch wenn die Raumprodukte der Spätmoderne grundsätzlich dem Paradigma der Singularisierung folgen und sich damit eklatant von der homogenen und monotonen staatlichen Architektur der Moderne (vgl. LEFEBVRE 2011: 126, siehe 3.1) unterscheiden.

Hinweise auf Entfremdung: „Weil ich hier nichts zu suchen habe“

Die weiter oben beschriebenen Widersprüche und Konflikte weisen zugleich auf eine Entfremdung der Menschen von den durch die drei Großprojekte entstandenen städtischen Räume hin, die in der erlebten Funktionalität, Austauschbarkeit und Anonymität dieser Räume begründet ist. Dabei offenbart sich im Raumerleben der befragten Personen der Einfluss einer zweckmäßigen Planung auf sämtliche Aspekte der *räumlichen Praxis,* also Form, Nutzung und Wahrnehmung der gebauten Umwelt

[31] Ausstechform für Plätzchen

(vgl. Abbildung 12). Auf der materiellen Ebene zeigt sich dies u.a. an der Maßstäblichkeit, die nicht auf die Alltagspraxis abgestimmt zu sein scheint:

„Es ist ein bisschen menschenunfreundlich. […] Wegen der Maßstäbe. Also, man fühlt sich hier ja total verloren. Man wird ja auch nicht geleitet. Man wird ja hier [in der MesseCity, M.O.] *so ausgespuckt"* (E^T, 752-756).

Es wird auch deutlich, inwiefern die gedankliche Vorstellung eines Raumes durch die baulich vorgegebene Nutzung beeinflusst wird. Die als Großprojekte geplanten Räume erscheinen vielerorts nicht durchmischt, sondern funktional unterteilt. Stark ausgeprägt führt dieses Phänomen dazu, dass der Raum nur noch konzeptionell eine Einheit bildet, so etwa im MediaPark:

„Und dann ist es auch keine Einheit mehr. Dann sind es so drei voneinander losgelöste Bausteine. Die zwar verbunden, aber die in ihrer Bedeutung vollkommen unterschiedlich sind. […] Also, so die Idee dahinter kann ich verstehen, […] aber ich glaube nicht, dass das funktioniert […], wenn eben alles so nebeneinander ist und nicht ineinander verwoben" (L^M, 898-918).

An allen drei Großprojekten zeigt sich vor allem, dass ein zufälliges Zusammentreffen verschiedener Menschen auf öffentlichen Plätzen kaum stattfindet, wenn diese Plätze Teil von Räumen sind, die nur zweckgebunden aufgesucht werden. Die untersuchten Projekte vermitteln über ihre gebaute Form jedoch, dass sie zu einem bestimmten Zweck angelegt wurden, z.B. als Arbeitsplatz, Konsumort oder Transitraum. Sie bilden daher keine Treffpunkte im öffentlichen Raum. Dieses abstrakte Phänomen wird von unterschiedlichen Personen sowohl im MediaPark wie auch im Rheinauhafen und am ICE-Terminal Messe/Deutz anschaulich beschrieben:

„Das ist ja kein Veedel hier. Das ist ja glasklar, einfach hier wird gearbeitet, hier wird studiert. […] Das erfüllt hier sehr praktische Zwecke" (L^M, 58).

„Weil der Ort mir sagt, hier wird gearbeitet und nicht rumgehangen. Hier können die Leute ins Kino, aber du hängst hier nicht rum. Die Leute gehen ins Fitnessstudio, aber du hängst hier nicht rum. Also, wenn ich jetzt mit nem Bier hier sitzen würde, hätte ich fast schon n schlechtes Gewissen" (B^M, 434-442).

„Hier würde ich sagen, [dass] so ein bisschen die Seele einfach noch fehlt […]. Also erstmal ist es ja einfach kein wirkliches Viertel wie eben die Südstadt, weil es halt keine richtige gewachsene Struktur irgendwie gibt. […] Es hat […] einen sehr künstlichen Charakter insgesamt. […] Orte, die Touristen anlocken sollen […] und dann halt ein paar teure Wohnungen und ein paar teure Restaurants. Aber jetzt nichts, was man eigentlich so im richtigen Alltag auch braucht" (C^R, 173-179).

„Ich hab ja keinen Anlass, da rein zu gehen, und dementsprechend hab ich da auch keinen Bezug zu" (E^T, 432).

Für Menschen, die diese Orte nicht zweckmäßig nutzen, scheint es also keinen Grund zu geben, entsprechende Räume überhaupt aufzusuchen, es sind keine Alltagsräume. Entsprechend wenig Bedeutung wird diesen Orten auf der individuellen Ebene beigemessen:

„Wird für mich halt uninteressant. Weil ich halt hier nichts zu suchen habe. Also, es gibt keine Nutzung hier, außer wenn ich mal ins Kino gehe […]. Es gibt keinen Grund, hierhin zu fahren und hier zu sitzen oder in den Park zu gehen oder mir den Brunnen anzuschauen" (D^M, 571-573).

„Also, hier denkt man so: Ok, das sind Bürogebäude und Wohnungen, aber ich hab nicht so richtig n Gefühl dazu. Das sind Leute mit Geld, aber was sind das für Leute, die hier leben? Weiß ich irgendwie nicht. Und wo gehen die einkaufen? Wo gehen die – setzen die sich hier hin, ne?" (H^R, 88-90)

Städtebauliche Großprojekte sind auf der wahrgenommenen Ebene zwar relativ leicht „lesbar", d.h. ihr Sinn und Zweck teilt sich den Personen vor Ort auf verständliche Weise mit. Gepaart mit dem subjektiven Gefühl, mit diesen Räumen persönlich nicht verbunden zu sein, führt dies jedoch zu einer Entfremdung der Personen vom Raum – in dem Sinne, dass diese Projekte sich nicht an das einzelne Subjekt richten, sondern vielmehr rationale Instrumente darstellen, die einem abstrakteren, strategischen Ziel dienen.

„Die Gebäude an sich [...] also, ich find die sehen alle sehr auf Funktionalität getrimmt aus. […] Das is'n Ort, an dem du dich für deine Arbeit aufhältst. Und das muss auch nicht mehr machen. Muss n Ort sein, an dem man gut arbeiten kann und Punkt" (L^M, 198-208).

„Ja, dass dieses einfach nur dafür auch gemacht ist. Dieser Platz. […] Also, es sind ja wahrscheinlich auch Firmen […] hierhin gekommen nach Köln, weil's jetzt hier das gab. Und dafür ist es gemacht worden. Und darunter die Garagen, und viel mehr sollte es vielleicht auch gar nicht sein, ne?" (J^M, 260-268)

Teilweise lässt sich die Nutzung der Gebäude auch nur bedingt ablesen. Auch wenn bauliche Zeichen im öffentlichen Raum prinzipiell für jede*n gut sichtbar sind, bleibt ihre Bedeutung häufig im Ungefähren. Dies trifft sowohl auf ganze Gebäude wie etwa den „KölnTriangle“ zu, aber auch auf explizite Raumzeichen wie Logos und Signets an einzelnen Gebäuden. Diese vermeintliche Transparenz führt im Raumerleben auch noch zu einem anderen Gefühl:

> *„Anonymität. Ich glaub es würde vielen so gehen. Dass dir jetzt nicht jeder sagen kann, was ne Reclay Group ist. Und das ist wahrscheinlich jetzt keine Kölner Marke, die man irgendwie hier angesiedelt hat“* (A^R, 256-258).
>
> *„Und man will da ja auch nix, ne? Also, man hat ja schon Angst, da in die Lobby zu gehen“* (H^R, 158).

Gefühle von Anonymität oder Fremdheit können so stark werden, dass Menschen davor zurückschrecken, entsprechende Räume zu betreten oder sich gar anzueignen, wie z.B. im obigen Zitat den Eingangsbereich der Kranhäuser im Rheinauhafen. In allen drei Untersuchungsräumen vermuten die Probanden angesichts von *„Zwecken und auch Nicht-Zwecken“* (G^T, 30) häufig einen *„Gedanke[n] dahinter“* (ebd., 468) oder eine Intention: *„hier will einer was“* (L^M, 722). Dabei verweisen sie auf eine Absicht, die im konzipierten Raum der Planung entstanden ist und sich über die *räumliche Praxis*, also die gebaute Umwelt und deren (intendierte) Nutzung den Menschen vor Ort mitteilt, z.B. durch Überwachungskameras (Abbildung 36) sowie ausgestellte Denkmäler, Sitzbänke, Wegfluchten, Sichtachsen und andere gestalterische Mittel.

Abbildung 36: Überwachungskamera in der MesseCity Deutz. Foto: M.O.

Über die *räumliche Praxis* werden auf diese Weise gewissermaßen Vorgaben zur „Benutzung“ dieser Räume gemacht. Diese „Regeln“ stammen aus dem konzipierten Raum, transportieren sich über den wahrgenommenen Raum und werden subjektiv und individuell im erlebten und gelebten Raum interpretiert, umgesetzt, hinterfragt oder auch abgelehnt (vgl. Abbildung 3):

> *„Wenn du dich da irgendwo hinsetzt, am MediaPark, an dem Platz, dann musst du auch immer irgendwie was verzehren […]. Da hätte ich immer das Gefühl, da kann ich mich jetzt nicht einfach hinsetzen und meine Wasserflasche trinken. Da muss ich jetzt auch irgendwo mich in so‘n Café [setzen]“* (J^M, 650-652).
>
> *„Man kann ja hier nichts machen, außer irgendwo für zahlen und dann das in Anspruch nehmen. Weil, die größte Aufenthaltsqualität hat er nicht. Also, schon, auch. Aber, ja jetzt eben nicht so wie der Brüsseler Platz, wo man tatsächlich auch ohne Konsum […] sich einfach aufhalten mag“* (E^M, 665-673).

Die beschriebenen Aspekte charakterisieren die drei Großprojekte zusammenfassend als funktionale, anonyme und auch kommerzielle Räume, die auf der subjektiven Ebene eher wenig Bedeutung erfahren. Diese Eindrücke werden in der vorliegenden Untersuchung intersubjektiv erlebt und führen auch dazu, dass die jeweiligen Orte inszeniert und austauschbar wirken:

„Also, dass man halt in so einen sehr gemachten Ort reinkommt, also es ist sehr klar, sehr […] inszeniert, ja, es ist die Inszenierung von einem Innenstadt- oder Kerngebiet, aber es ist es halt nicht [wirklich]. Man durchschaut sie sehr einfach, finde ich. […] Auch für Außenstehende, die jetzt hier hinkommen und nicht genau wissen, was der MediaPark ist, aber allein der Name sagt ja schon alles" (D^M, 499-509).

„Ob mich das anspricht, weiß ich nicht. Nee. Eigentlich nicht. Aber ich find's trotzdem für die Zeit in der wir uns befinden und die Architektur, die wir heutzutage (unv.) *[…] nachvollziehbar. Weil alles so gebaut wird. […] Das findet man auch in irgendwelchen Neubaugebieten für Wohnflächen wieder. […] Es ist halt austauschbar. Es würde mir jetzt nix davon sagen, wenn man mich hier aussetzt, dass ich in Köln bin. So. Also, es hat keinen Wiedererkennungswert. Also, das finde ich schon schade"* (D^T, 415-435).

Biographie und Stadtentwicklung: „Das lebt durch Erinnerungen"

Die persönliche Bedeutung von Orten in der Stadt für die Menschen entsteht im gelebten und erlebten Raum und findet sich somit in den individuellen *Räumen der Repräsentation* wieder. Wie alle Raumdimensionen haben auch diese subjektiven Räume eine zeitliche Komponente und sind auf diese Weise eng mit der Biographie der Subjekte verknüpft (vgl. 5.3.). Dieser Umstand wird von den interviewten Personen während des kommentierten Parcours auf verschiedene Weise beschrieben. So erzählt der zugezogene G, welche Teile der Stadt Köln für ihn bedeutsam sind und warum der Rheinauhafen nicht dazu gehört:

„Die Südstadt und Nippes, aber auch weil ich da lange gewohnt hab. Kalk, Mülheim […], in all den Vierteln hab ich auch irgendwas erlebt […]. [Viertel,] die mein Leben so geprägt haben. Und das ist jetzt natürlich hier nicht der Fall, also hier bin ich durch die Tiefgarage gepest. Das hat ja auch Bock gemacht. […] Aber es war damals schon so, man fährt vorne in den Tunnel, kommt am Ende raus und fährt dann wieder in die Südstadt. Also, im Endeffekt hat man nichts von dem Viertel mitbekommen" (G^R, 345-357).

Es sind also prägende Erlebnisse und Erfahrungen, die eine Person während ihres Lebens macht und die mit bestimmten Orten verknüpft sind, durch die ein Ort persönliche Bedeutung erhält. So beschreibt J, die seit 70 Jahren in Köln lebt, ihre Erinnerungen zum Rheinauhafen:

„Also, das war jetzt eigentlich auch kein Viertel, wo – man sah das schon mal von der anderen Rheinseite, aber das war jetzt nix, wo man so hin ging, ne? […] Ja, also für mich ist das so, [ein Stadtviertel] das lebt durch Erinnerungen […]. Wo du dann denkst: Ach, guck mal, und da war das und da bin ich schon dann da gewesen. Und das kenn ich von früher […]. Und das […] gibt es hier auch nicht. Aber ich denke das war auch eben nicht zugänglich in den 60er oder 70er Jahren. Und von daher ist das jetzt auch was Neues. Also für mich ist das jetzt auch immer noch was Neues […]. Das ist neu" (J^R, 24-30).

Die persönliche Bedeutung städtebaulicher Großprojekte wird also zunächst dadurch eingeschränkt, dass wie bei allen Neubauprojekten keine direkten Erinnerungen an diesen „neuen" Raum existieren. Wenn solche Projekte zudem auf industriellen Brachflächen entstanden sind, die nicht öffentlich zugänglich waren, wird dieser Effekt noch verstärkt, da es in der Regel kaum biographische Ereignisse geben kann, um bedeutsame Erinnerungen zu produzieren. Folglich muss erst geraume Zeit vergehen, bis über individuelle Erfahrung und Interaktion mit einem Ort subjektive Bedeutungen in den *Räumen der Repräsentation* entstehen.

Dabei spielt das Alter der jeweiligen Person insofern eine wichtige Rolle, als dass Menschen erst ab einem bestimmten Alter beginnen, größere Veränderungen in der Stadtstruktur, wie sie durch große Projekte erfolgen, um sich herum wahrzunehmen. All jenes, das bereits vor diesem Zeitpunkt existierte, scheint in Bezug auf die eigene Biographie hingegen „schon immer" dagewesen zu sein. So beschreibt es der gebürtige Kölner D am „KölnTriangle":

„Ich kann mich da gar nicht so gut dran erinnern, ich glaub das war wahrscheinlich auch vor meiner Zeit, wo ich sowas hätte wahrnehmen können. […] Tatsächlich hab ich das Gefühl, [das wär schon immer dagewesen] […]. Ich war auch überrascht, dass du meintest 2005 wär das fertig gestellt worden. […] Ich dachte es ist älter, auch wenn's relativ modern aussieht. […] Aber es ist natürlich auch so, mit 15, 16 ist man mit vielen anderen Dingen beschäftigt. Und nimmt so ne Stadt vielleicht auch ganz anders wahr […] Ich persönlich hatte damals noch kein großes Interesse an Städtebau und Stadtplanung oder Architektur. So dass es [für mich] letztlich den Dom gab und den Beethovenpark" (D^T, 51-89).

Zudem ist fraglich, auf welchem Maßstab sich solche Bedeutungszuschreibungen vollziehen:

„Dass du so'n ganzes Viertel so emotional greifst? Find ich, pff, weiß ich gar nicht. […] Also wenn man's mal vergleicht, in unserer Jugend hat ja der Brüsseler Platz ne sehr große Rolle gespielt. […] Oder auch die Mäuerchen, also so kleine Räume. Dazu hab ich schon auch ne emotionale Bindung. Die sind wichtig in meinem Leben, irgendwie. Aber dass so ein Ganzes...- und das wäre das hier niemals. Also, das kann ich mir bei aller Liebe nicht vorstellen. Weil ich da nicht so ne persönliche Beziehung zu hab. […] Weil ich einfach nicht viel hier war. Es hat halt keine, wenig Berührungspunkte mit meiner Biografie. Wenn du nicht da extra hingehst, wenn du da nichts verloren hast, dann; wat sollste da, ne?" (F^R, 414-446)

Erneut wird deutlich, dass es für städtebauliche Großprojekte in mehrfacher Hinsicht schwierig zu sein scheint, eine persönliche Bedeutung für Individuen zu entfalten. Zum einen werden sie in der Regel als großmaßstäbliche Einheiten konzipiert und über zugehörige *Repräsentationen des Raumes* wie Stadtmarketing, Medienberichte und Projektpräsentationen entsprechend dargestellt. Die subjektiv bedeutungsvollen *Räume der Repräsentation* von Bewohner*innen einer Stadt scheinen sich jedoch eher auf kleinteilige Strukturen zu beziehen, die einem menschlichen Maßstab entsprechen. Zum anderen stellen durch Großprojekte entwickelte Orte häufig keine Alltagsräume oder „Wohlfühlorte" dar (siehe oben *„Hinweise auf Entfremdung"*), weshalb sie vergleichsweise selten aufgesucht werden. Folglich entstehen hier auch weniger auf emotional wichtigen Erfahrungen basierende Bedeutungszuschreibungen.

Das Fallbeispiel MediaPark zeigt jedoch, dass vergleichsweise „alte" städtebauliche Großprojekte im Laufe der Zeit durchaus persönliche Erinnerungen und Erfahrungen produzieren. Insbesondere wenn die befragten Personen in derselben Stadt aufgewachsen und nicht älter sind als das Projekt, können diese Raumprodukte selbstverständliche Bestandteile der Heimatstadt und somit auch Teil der eigenen Biographie werden:

„Also, einerseits natürlich, weil man als Kind hier immer in den Cinedom gegangen ist, andererseits aber weil mein Vater natürlich auch mitgewirkt hat bei der Entwicklung […]. Und wir sind in der Jugend hier geskatet, sehr viel. […] Aus der persönlichen Geschichte […] ist man ihm doch irgendwo verbunden, dem MediaPark. […] Vor allem, wenn ich mir das Hochhaus anschaue […] [lacht]*, erinnere ich mich an die WG-Zeiten. […] Am Küchentisch hat man den nachts auch blinken gesehen. […] Klar kommen da Erinnerungen hoch […]. Das gehört für mich auf jeden Fall auch zu Köln dazu, dieser Ort"* (D^M, 12-41).

Daraus folgt auch, dass sich die Bedeutung solcher Orte im Laufe der Zeit bzw. im Laufe eines Lebens wandelt, solange eine beständige Interaktion mit dem Ort stattfindet:

„Ich hab mich noch eben erinnert, dass ich als Jugendlicher […] so Mitte der 2000er, […] hab ich das als wahnsinnig modern empfunden. Wobei das natürlich auch meine Perspektive ist, als jemand der aus Korschenbroich kommt, ne 30.000-Einwohner-Stadt, da ist sowas natürlich extrem imposant, ne? […] Und da hab ich aber auch gemerkt, dass sich das so ein bisschen verändert hat, ne? Also, dass je länger man in so ner großen Stadt wohnt, vielleicht sowas ein bisschen diese […] erste beeindruckende Wirkung, äh, verliert. […] Dass so ein öffentlicher Raum, wenn der quasi immer Teil des Lebens ist, und das jetzt über 10 Jahre, dass der natürlich dann sich verändert, ne?" (B^M, 10-26)

Wenn Menschen mit Orten in der Stadt also gewissermaßen zusammen „aufwachsen", entstehen durch vor Ort gemachte Erfahrungen im Laufe der Zeit verschiedene Bedeutungen, die sich in Form von Erinnerungen überlagern und *Räume der Repräsentation* bilden, in denen sich individuelle und emotionale Vorstellungsbilder ansammeln, die mit einem Ort verknüpft sind. Auf diese Weise bilden sie die subjektive und emotionale Komponente der Raumproduktion. Mit Blick auf die Zukunft lässt sich zudem ableiten, dass städtebauliche Großprojekte nach gegebener Zeit immer weniger als neuartige, konzipierte und inszenierte Räume wahrgenommen werden und schließlich kaum noch von anderen Produkten der Stadtentwicklung unterschieden, sondern losgelöst von ihrem Kontext ebenfalls als „gegeben" hingenommen werden:

„Stellen Sie sich mal vor, die Generation, die nach Ihnen kommt. Ich weiß nicht ob Sie Kinder haben? […] Nehmen wir an, die werden in fünf Jahren geboren und in 15 Jahren, wenn die zehn sind, gehen Sie mit denen spazieren hier. Die wüssten doch auch nicht von dem Thema, was das hier mal gewesen ist und das hier mal eine Medienzentrum entstehen sollte. […] Die kommen dann hier hin und sagen: Es ist so!" (K^M, 769-779)

Aneignung und Urbanität: „Vielleicht müssen wir uns die Stadt holen"

Durch die empirische Untersuchung wurde bereits deutlich, inwiefern individuelle Bedeutungen durch die subjektive Aneignung des materiellen Raumes produziert werden, die sich in den *Räumen der Repräsentation* niederschlagen (vgl. BELINA 2013: 55, Kapitel 5.3). Dabei wird insbesondere eine kreative praktische Aneignung, die von der vorgegebenen Nutzung des Raumes abweicht bzw. über diese hinausgeht, als Indikator für Urbanität aufgefasst. Dieser nicht eindeutig definierte Begriff (vgl. DIRKSMEIER & STOCK 2020) wird von den Befragten ebenfalls auf unterschiedliche Weise gefasst, wobei sich jedoch Überschneidungen zeigen:

> *„Gesellschaftlich würd ich's auch so sehen, dass Urbanität ein Begriff für Vielfalt ist und für viele Menschen. […] Menschen, die Dinge spontan nutzen oder in anderer Weise, als sie gedacht sind vielleicht auch, also kreative Nutzungsmöglichkeiten. Genau, und einfach viel Leben in der Stadt"* (G^T, 367-371).

Wie schon erwähnt, werden typisch geltende Kölner Viertel wie die Südstadt, Nippes oder Sülz eher als Gegenbeispiele zu den Großprojekten genannt. Eine funktionale Mischung, der „gewachsene" Charakter sowie die Anwesenheit vieler Menschen werden dabei als Zeichen von städtischem Leben bzw. Urbanität gesehen, die im MediaPark, im Rheinauhafen und am ICE-Terminal Messe/Deutz eher vermisst werden. Als „urban" gelten zudem Graffiti an Wänden, Kreidemalerei auf Böden, Sticker an Laternenpfählen, aber auch Hinterlassenschaften wie leere Flaschen und sogar Abfälle. All diese Dinge werden als Spuren menschlichen Lebens gedeutet, die den Raum lebendiger und insofern „urbaner" erscheinen lassen.

> *„In der Südstadt stehen überall Fahrräder rum. Oder da gibt's Mülltonnen, da gibts irgendwie Zeichen davon, dass da Menschen unterwegs sind, ne? Also auch negative Zeichen, weil da Menschen Müll wegwerfen oder so was, aber hier ist das alles halt gar nicht"* (C^R, 345-349).

> *„Es gibt keine Graffitis, keine Tags, keine Kreidemalereien, keine Aufkleber. […] Ja, es wirkt halt sehr aufgeräumt. […] Es wird nicht von anderen Gruppen genutzt, die den Ort vielleicht so'n bisschen spezifischer machen oder ihre eigene Nutzung so drüber stülpen oder sich dem Raum annehmen. […] [In] der Südstadt, […] da ist das ja so. Da sieht man halt, dass die Leute da leben, den Raum sozusagen mitgestalten durch Kleinigkeiten. Äh, was hier auf jeden Fall nicht so gegeben ist. Wahrscheinlich weil hier auch n gewisses Klientel wohnt, in den Wohnungen. Die dafür auch nix übrig haben"* (G^R, 85-91).

Ein wichtiger Aspekt von Urbanität ist auch die Möglichkeit zufälliger Begegnungen an bestimmten Orten, die so durch ungeplanten Austausch zur Basis von lokalen Gemeinschaften und Partizipation werden können. Die städtebaulichen Großprojekte scheinen diese Möglichkeit nicht zu bieten:

> *„Ich glaube nicht, dass das hier Orte der Begegnung sind. […] Also, dass die Möglichkeiten der Begegnung in nem Veedel ganz anders gegeben sind […], alleine dadurch, dass du in den Supermarkt gehst […]. Da musst dich auseinandersetzen. […]. Und auch so'n Café, wo man abends noch mal sitzt, und dann siehst du irgendwie immer auch wieder die gleichen Leute. Weil das deren zweites Wohnzimmer geworden ist und die dann halt ne Community auch aufbauen. Und das ist hier halt nicht, weil das auch gar nicht darauf ausgelegt ist. […] Hier bist du zum Arbeiten oder als Kunde. Und in nem Veedel bist du halt ja nicht nur Kunde von irgendwas. Das kannst du ganz anders mitgestalten"* (L^M, 792-822).

> *„Ich weiß nicht, wie viele Menschen hier genau wohnen […], aber ich glaube z.B. nicht, dass die jetzt hier sich irgendwie abends irgendwo auf dem Platz treffen. Oder abends noch hier rumlaufen oder so. Und äh, das ist ja, würde ich sagen, in allen anderen Vierteln immer anders. Also da laufen halt vor allem Leute rum, die da irgendwie wohnen und leben und so was. Und hier trifft man wahrscheinlich eher Touristen oder Leute aus anderen Stadtteilen, die zum Rheinufer kommen"* (C^R, 201-203).

Insgesamt wird deutlich, dass die Nutzung des Raumes durch Menschen, die sich mit diesem Raum identifizieren, entscheidender ist für ein Gefühl von Urbanität als materielle Aspekte.

> *„Also man kann natürlich gestalterisch einiges machen. Aber manchmal führt das dann auch zu nix, ne? […] Es muss auch schon n Anlass bieten, warum die Leute sich da überhaupt aufhalten wollen. […] Ich glaube, Plätze ziehen immer dann Leute an, wenn jemand sagt: Ey, ich wohn hier, komm vorbei, hier is'n Platz, lass hinsetzen. Und dadurch, dass sich niemand mit diesem Platz identifiziert, […] ist da halt nicht viel zu holen, ne?"* (E^M, 751-759).

> *„Das ist nicht das, woran ich denke, wenn ich an Stadt denke. Es ist ein aufgewerteter ehemaliger Industriestandort in der Nähe der Stadt. […] Die Leute sind halt drinnen, weil sie da wohnen oder da arbeiten und draußen ist halt kaum jemand, außer er will irgendwo hin. […] Aber nicht, dass hier irgendwie Leute sich so aufhalten, wie man das in der Stadt vielleicht kennt. […] Die Umgebung [wirkt] urban, schon. Aber die Belebung dafür fehlt"* (A^R, 520-532)

Ohne entsprechende Belebung wirkt die gebaute Umwelt der Großprojekte gewissermaßen nur als statisches Bild, als materielle Repräsentation einer konzipierten Urbanität. Wird Stadt als Bühne der sozialen Praxis begriffen, auf der sich das gesellschaftliche Leben abspielt, bildet sie im obigen Fall lediglich eine Kulisse ohne Darsteller*innen (siehe S. 56, vgl. THIEME 2020). Umso deutlicher wird im Gegenzug die Wirkung von Praktiken, die auf eine Aneignung dieser Räume durch Menschen hinweisen. Ein typisches Beispiel ist die Beobachtung von jungen Erwachsenen auf Skateboards, die sich den Messebalkon in der MesseCity Deutz aneignen, in dem sie die Treppenabsätze und -stufen als Hindernisse und Rampen für ihre Tricks benutzen:

> *„Das ist ein absoluter Glücksfall. Weil das halt ganz stark dieses Bild, dieses monotone, plastische […] – so'n bisschen auf[bricht], das lockert das so'n bisschen auf. Das ist ein schöner Gegensatz und ist auch so mega-urban, ne, also, ich find, gerade so Skater. […] Und das lässt sich nicht so gut planen, das funktioniert dann meistens besser, wenn man im Prinzip nur ne Betonlandschaft hinstellt. Dann holen sich die Skater das schon"* (F^T, 474-488).

> *„Und dass es heute Skaten ist und in 20 Jahren vielleicht was ganz anderes, völlig egal. Ähm, aber das muss an so ner Stelle auch sein, ne? Also das fände ich zu steril, wenn jetzt hier drei Wachleute rumliefen und das dann versuchen würden zu unterbinden"* (I^T, 785-793).

Ein anderer Aspekt, der temporär für Belebung sorgt, sind zeitlich begrenzte Events, die auf dem Gelände der Großprojekte veranstaltet werden. Sie verändern die Atmosphäre vor Ort durch die Bespielung von sonst häufig ungenutzten Plätzen. Diese Form von „urbanem Leben" wird jedoch als künstlich und kontrolliert erlebt. Exemplarisch zeigt sich dies beim Durchqueren eines Weinfests im Rheinauhafen während des kommentierten Parcours:

> *„Das ist ein totaler Bruch. Man sieht, das Weinfest erzeugt künstlich etwas, was aber abbaubar ist und was damit natürlich auch kontrollierbar ist, ne? […] Da kämpft der Brüsseler Platz ja auch mit […]. Der kämpft eben mit dieser vollkommenen unkontrollierten Urbanität. […] Obwohl das unser Recht ist, uns auch die Stadt zu holen. […] Und das Recht, uns auch dahin zu setzen. Und da halt zu existieren, einfach nur um der Existenz willen"* (B^R, 195-211).

Hier wird auch ein Anspruch erhoben, den Lefebvre selbst bereits 1968 in seinem gleichnamigen Werk *Le droit à la ville* formuliert hat. „Das Recht auf Stadt" meint ein gesamtgesellschaftliches Anrecht auf bestimmte urbane Qualitäten, die für Lefebvre insbesondere in der Begegnung und im Austausch sowie einem kollektiv gestalteten und genutzten städtischen Raum liegen. Die untersuchten Großprojekte werden diesem Anspruch insofern nicht gerecht, als dass ihnen diese Qualitäten abgesprochen werden. Vielmehr entsteht der Eindruck, bestimmte Handlungen und auch Menschen seien dort implizit nicht erwünscht, während andere gezielt angesprochen werden. Diese Räume wurden demnach nicht für alle Menschen produziert:

> *„Wahrscheinlich sollte er für die Allgemeinheit sein, als öffentlicher Raum, aber wahrscheinlich ist er das eben nicht. Weil hier schon soziale Normen und Zwänge gelten. Also, der Raum sieht ja schon sehr schick aus und hier würde man wahrscheinlich eher nicht sozial schwächere Menschen finden, die z.B. Alkohol trinken oder hier rumhängen und ihren Tag verbringen. Das will man glaub ich auch nicht, und das hat man auch architektonisch wahrscheinlich so gelöst, indem man den Aufenthaltsraum ein bisschen weniger für den Aufenthalt gestaltet. Wahrscheinlich [eher] für die Menschen, die hier arbeiten, dass die hier essen und den Raum durchqueren können. Vielleicht auch für Leute in der Umgebung, die dann hier essen können oder das Kino besuchen"* (A^M, 324).

Die soziale Norm des Raumes wird also auch über seine Architektur artikuliert. Auf diese Weise werden die spontane Nutzung und soziale Mischung, die als Kennzeichen für urbane Orte gesehen werden, von Grund auf eingeschränkt. Dies führt dazu, dass die städtebaulichen Großprojekte vielerorts menschenleer und somit wiederum wenig anziehend wirken. Dieser Prozess scheint sich also im Wechselspiel von Mensch und Raum zu verstärken:

> *„Es ist ja auch so: Da wo schon welche sitzen, kommen noch andere dazu. Wenn hier Feierabend ist und die sind alle weg, bis auf wenige Ausnahmen, sitzt hier keiner mehr. […] Also ich würde nicht auf die Idee kommen zu sagen, zu meiner Frau, lass uns mal irgendwo nen Kaffee trinken, lass uns mal raus essen gehen, gehen wir mal zum MediaPark. […] Das wär kein attraktives Ziel"* (K^M, 667-683).

Die MesseCity Deutz erscheint dabei schon aufgrund ihrer Konzeption als Widerspruch zu einem belebten Stadtquartier:

„Ich mein, das sind aber ja auch zwei Paar Schuhe. Ne Messe bauen, mit umgebenden Hotels und Büros jetzt usw. Dann sprech ich ja eigentlich Leute an, die von auswärts kommen. […] Die gehen ins Hotel oder die gehen dann vielleicht in die Systemgastronomie […] und dann gehen sie an die Hotelbar und trinken noch einen. Und das ist ja nicht das, was man so unter urbanem Leben versteht" (K^T, 488-500).

Orte, die durch städtebauliche Großprojekte entwickelt wurden, scheinen es also grundsätzlich schwerer zu haben, auf Anhieb als städtische Orte im Sinne einer gefühlten Urbanität erlebt zu werden. Das wird auch schlicht auf ihre Neuheit zurückgeführt:

„Ich glaube, es gibt so ne gewisse Ehrfurcht […] vor so nem neuen Raum […] in dem Sinne: Alles ist neu, es hat noch nicht so ne Patina. Obwohl man hier ja auch viel versucht, altes Historisches zu übernehmen, um genau das zu vermeiden. […] Also zum Beispiel hier mit der Materialität, mit den alten Pflastersteinen oder dem Cortenstahl oder […] die Kräne […]. Das ist ja genau der Versuch, dass sich so was nicht so neu und plastisch irgendwie anfühlt, sondern dass das so ein bisschen mehr durchlebt wird und so ein bisschen mehr anziehend ist" (F^R, 53-61).

Das Beispiel Rheinauhafen zeigt, dass in der Planung solcher Projekte durchaus der Versuch unternommen wird, über die Materialität der gebauten Umwelt den Eindruck eines „benutzten" Raumes zu erzeugen. Doch wie bereits erwähnt, lässt sich allein darüber kein Gefühl von Urbanität vermitteln. Denn auch im Rheinauhafen fehlen dazu vor allem die Menschen vor Ort:

„Menschen, mit denen man in nen Austausch auch gehen muss, weil sie halt auch deine Nachbarn sind. Also, und hier habe ich das Gefühl, die können sich alle ganz gut auch aus dem Weg gehen. Und dadurch muss das ja gar nicht entstehen. Man bleibt einfach für sich und das ist so'n fragmentiertes Nebeneinandersein, aber kein Miteinandersein" (L^R, 252-258).

„Man kann das nicht wegdiskutieren, dass hier wenig los ist. […] Das beste Gegenbeispiel ist natürlich, was du auf der anderen Rheinseite hast, in unmittelbarer Nähe. Wie die Deutzer Werft, was einfach nur ne riesige Betonplatte ist, die aber total belebt ist. Also, das ist ein Raum, den kann man sich wunderbar aneignen. Da ist nix, das ist total niedrigschwellig, da kannste abhängen, da sagt keiner was. Äh, das ist im Rheinauhafen schon anders. Zumindest gefühlt. Und auch der Rheinboulevard, die Rheintreppen sind natürlich auch ein Projekt, was aus einer Hand entstanden ist und wird aber super angenommen, weil es auch halt so maximal niedrigschwellig ist. […] Die Nutzung ist nicht so eindeutig vorgegeben. Es ist nicht so ein regulierter Raum. […] Es wird dir nicht so klar vorgegeben, die einzelnen Elemente, was du damit tun sollst, und was nicht" (F^R, 63-75).

Die genannten Gegenbeispiele auf der gegenüberliegenden Rheinseite lassen sogar den Umkehrschluss zu, dass ein bewusst wenig gestalteter Raum mehr Möglichkeiten zu Raumaneignung bietet und auf diese Weise auch mehr „urbanes Leben" fördert. Dazu ist es erforderlich, dass die räumliche Praxis möglichst offengehalten wird, indem die gebaute Umwelt keine eindeutige Nutzung vorgibt oder gar implizite Normen formuliert, sondern vielfältige und kreative Aneignungsformen ermöglicht. Auf diese Weise wird der Raum von unterschiedlichen Menschen belebt und zu einem Ort der Begegnung. Seine visuelle Ästhetik scheint dabei keine entscheidende Rolle zu spielen. So vergleicht ein Proband den MediaPark mit seinen früheren Wohnorten Köln-Ehrenfeld und Berlin-Kreuzberg, die er als ästhetisch wenig ansprechend bis hässlich empfindet (B^M, 594-596). Dennoch seien diese Viertel sehr beliebt:

„Trotzdem lieben die Menschen das, weil da […] viele verschiedene Menschen sind. Und das ist alles hier nicht der Fall. Es wirkt nicht divers. Es sind keine Menschen vor der Tür, um acht Uhr ist hier alles wirklich tot, es wirkt steril, unpersönlich. […] Es ist wahrscheinlich nicht planerisch erschaffbar, so ein Ort. Sondern es muss sich entwickeln" (B^M, 594-606).

Die Planbarkeit von Urbanität wird an dieser Stelle bewusst hinterfragt (vgl. DÖRFLER 2011). Der südlichste Teil des Rheinauhafens kann jedoch als Gegenbeispiel herangezogen werden (Abbildung 37). Hier lassen sich exemplarisch mehrere Konzepte beobachten, die einen belebten Ort geschaffen haben: Ein einfach gehaltener Biergarten, betrieben von einem lokalen Brauhaus, ein Skatepark, der zusammen mit der Kölner Skateboarding-Szene konzipiert wurde, sowie Beachvolleyballfelder neben öffentlichen Toiletten. Es handelt sich um günstige bzw. kostenlose Angebote, die teils gemeinsam mit lokalen Akteuren entwickelt wurden. Sie alle sind in gewisser Weise offener, da niederschwelliger als andere Angebote im Rheinauhafen und bilden auch eine Ausnahme unter den drei Großprojekten. Entsprechend positiv werden sie aufgefasst:

„Man hat fast das Gefühl, dass man hier hinten jetzt so daraus gelernt hat, was da vorne nicht funktioniert. […] Da wird's grün, da kann man Volleyball spielen. Da ist mal ne Toilette für alle Menschen. Da kann man Fahrräder abstellen und hier kann man mal was trinken, ne? Und das ist einfach ne Bierbank, es ist irgendwie simpel. […] Hier fühlt man sich irgendwie wohler" (H^R, 1030-1042).

Abbildung 37: „Skateplaza" am südlichen Ende des Rheinauhafens. Foto: M.O.

„Aber sowas hier zum Beispiel mit dem Johann Schäfer-Biergarten ist halt super gelungen. Also guck mal, wie das belebt ist! Und daran merkt man halt auch; vielleicht geht's auch gar nicht so stark darum, Dinge architektonisch, städtebaulich zu lösen, sondern einfach mal den Mut zu haben, Leute machen zu lassen. Also nicht so top-down, sondern: Ich hol mir jetzt mal nen Partner rein, wie so'n Brauhaus aus der Südstadt. Hol mir die Südstadt, wenn ich die städtebaulich schon nicht lösen kann, diese Verbindung, hol ich mir die wenigstens so rein. Und das macht mir einfach auch Hoffnung sowas, dass wir das in Zukunft auch immer wieder hinbekommen" (F^R, 670-674).

Der Biergarten bildet dabei eine gefühlte Verbindung zur benachbarten Südstadt, deren „Veedels"-Gefühl der Rheinauhafen ansonsten nicht vermittelt. Erneut wird deutlich, dass weniger Architektur und Städtebau entscheidend sind für die Aneignung und Belebung des Raumes durch Menschen. Vielmehr erscheinen kleinteilige und partizipative Ansätze, die auf eine „urbane" räumliche Praxis abzielen, vielversprechend:

„Man muss mal gucken, wie sich das entwickelt. […] Vielleicht ist das auch so, dass gar nicht immer die Planer das alles tun müssen. Vielleicht müssen wir uns das auch holen. Hier gibts ja immerhin das Johann Schäfer Pop-Up-Brauhaus, was sehr cool ist, wo man auch auf diese urbane Art sitzen kann, wie man das von sonst wo kennt. […] Wenn's das öfter gibt komme ich vielleicht auch öfter hier hin, ne? Und dann belebt sich der Raum halt irgendwie automatisch. Also, da gibt's vielleicht auch so n Break-even-Point, wo der Raum das nicht mehr definieren kann, wer bei ihm sitzt" (B^R, 739-751).

„Urbane" Orte entstehen also hauptsächlich auf der Ebene des gelebten Raumes, denn Urbanität wird in erster Linie erlebt und nicht konzipiert. Soziale und materielle Faktoren spielen in der Raumproduktion jedoch immer zusammen. Dabei sollte die gebaute Umwelt so gestaltet sein, dass sie für alle Menschen zugänglich und vielseitig nutzbar ist. Auf diese Weise können die Aneignung und Belebung des Raumes durch diverse Bevölkerungsgruppen gefördert werden. Im Ergebnis entspräche diese räumliche Praxis sowohl dem von Lefebvre formulierten „Recht auf Stadt" als auch einer noch heute weit verbreiteten Vorstellung von Urbanität.

Ästhetik und Architektur: „Das erzählt eine Geschichte"

Auch wenn die Ästhetik der gebauten Umwelt für das Erleben von Urbanität nachrangig zu sein scheint, sind für die Entstehung subjektiver Bedeutungen insbesondere

> „alltagsästhetische Situationen von Bedeutung, da sie einen Moment besonderer Aufmerksamkeit in der Begegnung mit der Welt darstellen, in der nicht nur das Erscheinen der Welt bewusst erlebt wird, sondern auch soziale Konstruktionen aktualisiert oder verändert werden können" (KAZIG 2016: 219).

Solche Konstruktionen sind *Räume der Repräsentation*, die durch das Raumerleben produziert werden und individuelle wie kollektive Vorstellungsbilder enthalten. Diese sind wiederum mit Imaginationen und Emotionen verknüpft, die handlungsleitend sein können und so die praktische Relevanz dieser Dimension der Raumproduktion unterstreichen. Ein Beispiel aus dem Rheinauhafen veranschaulicht diesen Zusammenhang:

> *„Was das zu so nem Ort macht, wo man das Gefühl hat, man muss sich hier benehmen. […] Dieser hohe Anspruch an Ästhetik, Sauberkeit, gerade Linien. […] Hier so auf'n Boden setzen und ein Eis essen? Da denkst du, da kommt gleich jemand und schickt dich weg"* (H^R, 834-866).

Die Ästhetik der gebauten Umwelt kann also durchaus mitentscheiden, ob ein Ort als geeignet für bestimmte Handlungen erscheint oder nicht. Mit der Ästhetisierung des Alltags als Teil gesellschaftlicher Singularisierungsprozesse haben solche ästhetischen Korrespondenzen an Relevanz gewonnen (vgl. KAZIG 2016: 218 f.). Eine alltagsästhetische Untersuchung der Architektur städtebaulicher Großprojekte fördert dabei Korrespondenzen zutage, die weitere Hinweise auf die Bedeutung dieser Orte für die Menschen geben. Auf der symbolischen Ebene der Raumproduktion bildet die Alltagsästhetik der gebauten Umwelt so einen weiteren Zugang zur Dialektik von Stadt und Gesellschaft (vgl. Abbildung 5; KAZIG 2016: 226 f.). Auf Grundlage des Vergleichs von MediaPark, Rheinauhafen und ICE-Terminal Messe/Deutz lassen sich allgemeine Hypothesen zur Ästhetik der Architektur städtebaulicher Großprojekte ableiten. So zeigt sich, dass es durchweg positiv erlebt wird, wenn die Geschichte des Raumes anhand von historischen Relikten oder Gebäuden lesbar wird:

> *„Das finde ich charmant. […] Weil das erzählt jetzt zum Beispiel ne Geschichte, ne? Dass jetzt hier so'n Kran steht. Und dann siehst du: ja, alles klar, das ist ja alles anscheinend auch noch nicht so wahnsinnig lange her, dass […] Schiffe hier tatsächlich be- und entladen wurden, ne? […] Klar, lass es 70 Jahre her sein oder 50. Aber daran merkt man schon, dass hier ne Veränderung stattgefunden hat. Und irgendwie finde ich das schön, dass man da noch so nen Punkt hat, der noch n bisschen was erzählt"* (L^R, 288-290).

Das persönliche Interesse und Verständnis für den jeweiligen Ort werden durch diese Objekte gesteigert. Entsprechend wünschen sich Befragte prinzipiell mehr solcher „Spuren" im Raum:

> *„Das ist glaub ich der erste Viertakter, ne? […] Ja, das finde ich gut an der Stelle, dass […] an diesem* (unv.) *nur teilweise historischen Ort an diese Vision oder die Bedeutung Kölns als Erfindungsort für den Viertaktmotor erinnert wird […]. Da könnte man viel, viel mehr draus machen"* (I^T, 73-89).

Für eine breite gesellschaftliche Akzeptanz der Großprojekte scheint es zudem wichtig zu sein, zu verstehen, auf welche Weise und aus welchen Gründen diese Orte entstanden sind:

> *„Es gibt ja auch immer ne Vergangenheit. Ist ja nicht so, als wenn das jetzt alles aus dem Nichts… und dann fragen die Leute ja auch, also, was ist das denn jetzt? Und warum ist das denn jetzt da? Und dann, könnte man das auch erzählen: Hier war früher mal […] der Güterbahnhof und: ach, ja, mhm. Also sowas ist ja ganz spannend eigentlich. So'n bisschen auch Geschichte von der Stadt"* (J^M, 919-927)

Doch nicht nur historische Relikte haben diesen Effekt; der soziohistorische Kontext ihrer Produktion kann auch aus neuen und umgenutzten Gebäuden erschlossen werden.

> *„Das erzählt ja auch schon was. Vorher war's mal ein Amt, das Hafenamt […]. Und jetzt sind's Venture-Capitalists und Real Estate Agencies […]. Das ist die Fortsetzung, das hier ist jetzt wieder ne andere Zeit […]. Köln ist halt keine Hansestadt mehr, die hier über den Zoll dann ihre Kohle macht. […] Jetzt wird das Geld anders verdient"* (L^R, Pos. 710-724).
>
> *„Ich glaub, da spiegelt sich ja schon so ein bisschen Zeitgeist aus der damaligen Zeit wieder. […] So nach der Wende […], dass man da so versucht, modern zu werden oder modern zu sein, und dementsprechend den jeweiligen Wirtschaftszweig anzulocken. Und das versucht man eben mit so ner Architektur. Oder […] ob der Wirtschaftszweig schon*

feststand und man daraufhin dann diese Gebäude so gebaut hat? Wahrscheinlich wars so'n bisschen so beidseitig, dass es sich bedingt hat" (A^M, 181-183).

„Das ist halt hier jetzt einfach cool auch, dann noch mal zu sehen, wie die Nutzung sich verändert, ne? Dass jetzt in diesen Gebäuden, wo halt vorher Getreide gelagert wurde, was ein Grundnahrungsmittel ist, halt die Dienstleistungsgesellschaft eingezogen ist und ‚Macher' sucht, wie jetzt da vorne auf der Tür steht. [lacht] […] *Aus nem Getreidespeicher wird ein Dienstleistungs[büro]"* (B^R, 831-839).

Städtebauliche Großprojekte sind also durchaus in der Lage, den Strukturwandel, mit dem sie verknüpft sind, abzubilden und nachvollziehbar zu machen. Eine zu stark auf bildliche Ästhetik setzende Architektur, die einem rein visuellen Paradigma zu folgen scheint, wird dabei kritisch betrachtet, da sie andere Aspekte des Raumerlebens vernachlässigt:

„Wenn man sich überlegt wie dieses Ensemble wirkt, ja?" [siehe Abbildung 34: „Millenium" mit Messeturm.] *„Und man vergisst, dass jeder Mensch auch auf das hier guckt -"* [deutet auf unwirtliche Rückseite der MesseCity Deutz] *„Sorry, aber dann checkst du nicht, worum's geht. Das ist genauso wie du den Breslauer Platz dir nicht vorstellen kannst, ohne an Pisse zu denken. […] Das sieht man natürlich auf Bildern nicht, […] dann sieht man nur das da vorne. Aber wenn man daran nicht denkt, dann versteht man nicht, wie Leute Räume wahrnehmen. […] Die nehmen die mit allen Sinnen wahr"* (F^T, 662-674).

Dazu passt auch die Beobachtung, dass sich die ikonische, skulpturale Architektur monumentaler Neubauten, insbesondere von Hochhäusern, in ihrer ästhetischen Bedeutung grundlegend von historischen Bauwerken unterscheidet. Um diesen Unterschieden auf den Grund zu gehen, können verschiedene Theorien herangezogen werden.

Henri Lefebvre beschreibt in seiner Geschichte des urbanen Raumes (vgl. Abbildung 8) die Struktur antiker und mittelalterlicher Städte als *œuvre*, als Kunstwerk, das noch nicht im Detail geplant und standardisiert war wie der „abstrakte" Raum der Moderne (vgl. 3.1). Städte waren nicht primär auf die Produktion von Waren ausgelegt oder wurden gar selbst als Ware gesehen. Sie entwickelten sich vielmehr durch das Alltagsleben und wuchsen damit vergleichsweise langsam. Das machte sie zu Orten der Begegnung unterschiedlichster Menschen und zu Zentren des sozialen und politischen Lebens. Diese durchaus romantisierende Beschreibung Lefebvres ist zugleich eine Verlusterzählung. Denn heute sind nur noch Reste dieser *œuvres* vorhanden, z.B. in mittelalterlichen Stadtkernen, die jedoch oftmals bereits Teil einer ökonomischen Verwertung durch Tourismus und Stadtmarketing geworden sind (LEFEBVRE 2011: 234 ff., LEFEBVRE 1972: 24 f.; vgl. VOGELPOHL 2011: 235 f.). Lefebvres nostalgische Sicht auf historische Stadtstrukturen ist für die Analyse der Großprojekte relevant, weil sie helfen kann nachzuvollziehen, warum auch dort historische Relikte entsprechend positiv bewertet werden. Fraglich bleibt jedoch, weshalb sich diese Bewertung auch auf industrielle Denkmäler bezieht, wohingegen die Industrialisierung bei Lefebvre das Ende der Stadt als *œuvre* einläutet (vgl. Kapitel 3).

Richtet sich hingegen der Blick von der Gesamtstadt hin zur Architektur einzelner Gebäude, so stellen auch diese – im Sinne der Baukunst – Kunstwerke dar. Dabei ergibt sich in der Betrachtung „historischer" und „moderner" Gebäude ein Anknüpfungspunkt. Nach Walter Benjamin unterscheidet sich ein originales Werk von jeder Reproduktion durch seine Orts- und Zeitgebundenheit: „Das Hier und Jetzt des Originals macht den Begriff seiner Echtheit aus" (BENJAMIN 2018:13). Diese Echtheit des Kunstwerks ist nicht technisch reproduzierbar (ebd.: 14). Die Authentizität, auf der sich sein Wert gründet, besteht in der Geschichte, die es als kulturelles Erbe verkörpert. Jedes echte Kunstwerk hat aufgrund der Dauer seiner materiellen Existenz eine „geschichtliche Zeugenschaft" (ebd.: 16). Dieses Besondere und Einzigartige bezeichnet Benjamin als die „Aura" eines Kunstwerks. Durch technische Möglichkeiten der Reproduktion lässt sich jedes Werk jedoch vervielfältigen und aus seinem ursprünglichen Kontext lösen. Dabei büßt es seine „Aura" ein, denn es ist nicht länger ein *singulärer* Zeitzeuge, sondern ein *ubiquitäres* Produkt: „was im Zeitalter der technischen Reproduzierbarkeit des Kunstwerks verkümmert, das ist seine Aura. Dieser Vorgang ist symptomatisch, seine Bedeutung weist über den

Bereich der Kunst hinaus“ (ebd.). Der letzte Satz des Zitats kann als Hinweis verstanden werden, dass diese Zusammenhänge sich auch auf Städtebau und Architektur beziehen können, insbesondere vor den Ausführungen Lefebvres zum „abstrakten Raum“ (siehe 3.1):

> *„It is obvious, sad to say, that repetition has everywhere defeated uniqueness […], that products have vanquished works. Repetitious spaces are the outcome of repetitive gestures […] associated with instruments which are […] designed to duplicate: machines, bulldozers, concrete-mixers, cranes, pneumatic drills, and so on. Are these spaces interchangeable because they are homologous? Or are they homogenous so that they can be exchanged, bought and sold […]?“* (LEFEBVRE 2011: 75)[32]

Eine längere Passage aus dem empirischen Material zeigt, dass dieser Gedanke heute noch zutrifft:

> *„Da gibt es ja einfach so ein architektonisches Prinzip, auf das man sich so bei Neubauten geeinigt zu haben scheint. Das aber vollkommen farblos und eben reproduzierbar ist, ne? Und das ist nichts Besonderes mehr. […] Das Alte, der Altbau, das hat halt etwas Besonderes. […] So was wie Geschichte vielleicht, ne? […] Und da ist der Reiz ganz klar: der Unterschied zwischen den Häusern. Also die sind alle sehr individuell gestaltet […] und das ist halt etwas, das heute vollkommen wegfällt, ne? Also das sieht alles ähnlich aus, ist reproduziert und deswegen halt nicht so ästhetisch. Weil dieses Ästhetische halt auch oft keinen Sinn hat. Also Verzierungen an der Außenfassade machen einfach keinen Sinn. […] Und das haben diese [neuen] Bauten hier halt gar nicht. […] Hier haben wir links diese [alte Lagerhalle] […] und die halt auch vollkommen anders aussieht und so wirkt, als würde sie ihre eigene Geschichte haben. Und auf der rechten Seite ein vollkommen neues Gebäude: Nichtssagend, schlicht, funktional“* (B^R 399-469; vgl. Abbildung 38).

Abbildung 38: „Krafthaus“ (links) und „Wohnwerft“ (rechts) im Rheinauhafen. Foto: M.O.

Den Gegensatz zu Benjamins Begriff der „Aura“ bildet das Simulakrum, im Sinne eines Produkts, das ein Anderes nachbildet oder simuliert. Gegenwärtige Simulakren zeichnen sich nach BAUDRILLARD (2022) jedoch durch ihre Referenz*losigkeit* aus; sie stellen nicht länger die Imitation eines Originals dar, sondern sind nur Modulationen eines allgemeinen Modells, das selbst kein Vorbild mehr hat (ebd.: 92, 103 f.). Das macht auch die Zeichen der postmodernen Architektur austauschbar, denn ihre Gebäude verweisen als Selbstzweck nur noch auf sich selbst, anstatt lesbare Botschaften zu sein (ebd.: 130 f., 144 ff.): „Architektur und Urbanismus […] sind selbst Massenmedien […], sie lassen die Leute kollektiv ohne Antwort“ (ebd.: 152).

[32] „Es ist offensichtlich, traurig zu sagen, dass die Wiederholung überall die Einzigartigkeit besiegt hat […], dass Produkte Werke besiegt haben. Sich wiederholende Räume sind das Ergebnis sich wiederholender Handlungen […] mit Werkzeugen, die […] dazu bestimmt sind, zu vervielfältigen: Maschinen, Bulldozer, Betonmischer, Kräne, Presslufthammer und so weiter. Sind diese Räume austauschbar, weil sie gleichförmig sind? Oder sind sie gleichförmig, damit sie getauscht, gekauft und verkauft werden können […]?“ (eigene Übersetzung)

Die theoretischen Begriffe von Benjamin und Baudrillard helfen dabei, die beobachteten Diskrepanzen in den ästhetischen Wahrnehmungen und Korrespondenzen der Architektur städtebaulicher Großprojekte zu interpretieren. Historische Gebäude und Strukturen lassen sich damit als Werke begreifen, die über eine „Aura" verfügen, da sie Originale sind, die von der Geschichte des Ortes zeugen und daher authentisch wirken; beispielsweise die restaurierten Verladekräne im Rheinauhafen oder der Eingang zum Deutzer Bahnhof. Dieser Eindruck wird von den Befragten vor Ort beispielsweise folgendermaßen beschrieben:

„Ja, ich glaub, also das Meiste kommt halt daher, dass das halt historische Gebäude sind. Denen man auch ansieht, dass die halt aus ner früheren Zeit kommen […]. Die haben ganz andere Zeiten mitgemacht, sozusagen. […] Ja, dadurch hat das dann halt auch ne gewisse Authentizität" (C^R, 490-496).

„Weil's irgendwie benutzt ist, weil's so Spuren hat von Geschichte und von Leben. Und ich glaube, der Mensch kann sich eher mit Dingen anfreunden, die irgendwie was Eigenes beschreiben oder was Eigenes haben oder so ne Geschichte mit sich tragen. Als mit dem Objekt, das es nicht hat" (G^R, 197-199).

Die Architektur von Neubauten wirkt hingegen häufig austauschbar und nichtssagend. Insbesondere verglaste Hochhäuser wie der „KölnTurm" oder der „Triangle" werden als ubiquitäre Produkte wahrgenommen, als austauschbare Raumzeichen, die von keiner Geschichte zeugen, sondern deren Botschaft abstrakt und unzugänglich ist. Insofern wirken sie wie Simulakren:

„Dieser Turm ist ja wirklich [...] weird, irgendwie. […] Ich versteh auch den Zweck nicht so ganz. Wofür braucht man hier so nen Trümmer? […] Hochhäuser, die sagen ja auch immer was aus, ne? Und sind ja auch immer so n Statussymbol, irgendwie. […] Aber abgesehen von dem Kölner Dom da auf der Fassade, […] hat das Ding ja eigentlich nichts, sagt es mir irgendwie nichts Besonderes aus. Das ist einfach sehr seelenlos, wenn man sich das so anguckt. […] Joa, is halt hoch, ne? Das wars!" (L^M, 82-92)

„Hm, ich glaub wegen der Glasfront einfach. Also es hat überhaupt nichts Charakteristisches. Sieht aus wie in Frankfurt. Oder es könnte auch in Hamburg stehen. Oder in jeder anderen Stadt" (E^T, 125-129).

„Das ist ja hier noch mal so ein bisschen sogar eine Steigerung von den Kranhäusern […] insofern, dass es halt noch viel weniger an sich selbst darstellt, ne? Also, die Kranhäuser zeigen halt: das hier war früher mal ein Hafen […]. Und hier hat man einfach nur ein Hochhaus, so. Also das ist ja erstmal an sich nichts, […] oder stellt auch nach außen nichts wirklich dar" (C^M, 755-761).

Nicht alle Fälle sind so eindeutig gelagert, es kommt auch auf den räumlichen Kontext an. Die Kranhäuser etwa verweisen eindeutig auf die Geschichte des Ortes. Dieser Bezug wird insbesondere im Zusammenspiel mit den historischen Strukturen ihres Umfeldes klar. Sie sind zwar prinzipiell ebenso reproduzierbar wie jedes andere moderne Gebäude aus Stahl und Glas. In der relativ kurzen Dauer ihrer Existenz sind sie jedoch schon zu einem Symbol oder gar Wahrzeichen der Stadt Köln geworden. Dadurch sind sie verankert in einem soziohistorischen und räumlichen Kontext, für den sie gewissermaßen stehen. Diese Verweisfunktion macht die Kranhäuser weniger austauschbar und verleiht ihnen eine gewisse Authentizität:

„Das find ich schon eigentlich ganz witzig und ganz interessant. Das hat ja schon n bisschen mehr als im MediaPark dieser eine, da ist ja nix dran. Ist auch alles Glas, ne? […] Wenn jetzt jemand käme und der war noch nicht in Köln und so, das wär dann auch ne Sache, die ich auch zeigen würde" (J^R, 166-170).

„Also, ich glaube wirklich einfach dadurch, dass das ne ungewöhnliche Form hat. Und für mich funktioniert auch die Kran-Assoziation. Das merkt man sich glaube ich auch. Mit dem Hafen. Dass man das irgendwie so zur Stadt dazuzählt" (H^R, 60-62).

„Ja, das wird auch ikonographisch auf den Postkarten dargestellt und so. Also, Köln wird ja jetzt in der Silhouette immer in Verbindung gebracht mit Dom, Groß Sankt Martin, Philharmonie und den Kranhäusern inzwischen ja auch" (L^R, 142).

„Wenn man jetzt hier guckt, die Leute gucken sich das ja auch an, die bleiben stehen. Das ist ja schon immer ein Zeichen […]. Beim Triangle hab ich jetzt nicht das Gefühl, dass die Leute da stehen bleiben und sich das so länger angucken. […] Es ist ja schon gewissermaßen so ein Wahrzeichen der Stadt auch geworden. […] Und ich kenn auch die Entwürfe von den [Wolkenbügeln]. […] Und diese Originalentwürfe sehen noch viel cooler aus. So von der Ästhetik und von den Relationen her" (G^R, 109-125).

„Man guckt darauf und man versteht's sofort. Das ist Architektur, da muss ich nicht zehn Bücher für lesen, sondern ich check es sofort" (F^R, 153-155).

Großprojekte werden also prinzipiell eher dann angenommen, wenn ihre Geschichte im Raum sicht- und lesbar wird (vgl. 2.7), wenn man sie gewissermaßen „versteht". Um dies architektonisch zu erreichen, bedarf es einer simplen Botschaft, die im räumlichen Kontext stimmig wird. Die MesseCity und der „KölnTriangle" zeigen, wie dies gelingen aber auch misslingen kann:

> *„Also das mit den Ziegeln an der alten und der neuen Messe, das hab ich jetzt schon so erkennen können. […] Aber dass das jetzt irgendnen Kolben von irgendnem Motor ist – also, da kommt ja niemand drauf! Und mal abgesehen davon, ein Motor hat ja auch ne gewisse Ästhetik, […] da hätte man ja ganz andere Formen aufgreifen können, die das vielleicht ein bisschen offensichtlicher machen"* (G^T, 814-824).

Eine allzu starke Inszenierung wird jedoch ebenfalls abgelehnt. Dies stützt die Annahme, dass die Wertschätzung des Historischen in seiner Authentizität begründet ist. Wenn diese Echtheit hinterfragt wird, bzw. die Geschichte, die ein Ort „erzählt", unglaubwürdig wirkt, verliert sich das Besondere, was BENJAMIN (2018) als „Aura" bezeichnet und der Ort wirkt banal:

> *„Ich verliere dann irgendwie automatisch das Interesse daran. Also, weil das wirkt dann einfach viel weniger echt. […] Zum Beispiel diese Gebäude, die sehen jetzt so ein bisschen auf älter gemacht aus […]. Und dann guckt man noch mal hin und denkt: Oh, ist ganz nett und so was. Aber dann sieht man […], es ist halt auch nicht wirklich alt und dadurch irgendwie nicht so wirklich interessant"* (C^R, 790-798).

Dies zeigt sich exemplarisch auch am ausgestellten Gasmotor auf dem Ottoplatz in Deutz. Es handelt sich zwar um ein Original, das jedoch aus seinem ursprünglichen Kontext gelöst wurde, wodurch seine Authentizität leidet. Entsprechend unbeeindruckt zeigen sich Personen vor Ort angesichts der 150 Jahre alten Maschine, bzw. verstehen ihre Bedeutung nicht:

> *„Also, das sehe ich mir auch nach, dass ich da nicht drauf gekommen bin. Weil […] diese Werkshallen tatsächlich, die sind ja in Mülheim. Und das sehe ich überhaupt nicht, warum das jetzt hier steht* [lacht]. *Also, klar, hier ist so'n Ankunftsort und […] dann stellt man das hier hin. Aber für mich hat das hier eigentlich nicht so viel zu suchen. Ich würde die Identität dann eher vor Ort sehen"* (E^T, 178-186).

Auch eine zu starke Inszenierung von Denkmälern wie dem Bayenturm im Rheinauhafen kann dazu führen, dass an der Echtheit eines Originals gezweifelt wird. Solche Zweifel passen wiederum zu BAUDRILLARDS (2022) Thesen, insofern die Unterscheidung von Original und Kopie unmöglich wird, wenn die Referenz der Zeichen verloren geht. Deutlich wird dies auch am „römischen Viadukt" im See des MediaParks sowie dem „Siebengebirge" im Rheinauhafen, die nicht eindeutig als Imitat bzw. Original erkannt werden. Diesem Umstand könnte relativ einfach durch entsprechende Hinweise begegnet werden, denn ein entsprechendes Wissen über den Raum führt ebenfalls zu mehr Interesse und Akzeptanz hinsichtlich städtebaulicher Großprojekte. Ausführliche Infotafeln z.B. gibt es jedoch bisher nur im Rheinauhafen.

Einfluss von Images: „Es ist ein gelerntes Bild"

Subjektive Meinungen über einen Raum sowie damit verknüpfte raumbezogene Handlungen basieren nicht nur auf dem individuellen Raumerleben, sondern auch auf kollektiven Raumvorstellungen (STEGMANN 1997: 1 f.). Insbesondere räumliche Images werden in diesem Zusammenhang als „handlungsleitend" bezeichnet (ebd., vgl. REBLIN 2012: 170). Im Rahmen des kommentierten Parcours hat sich dieser Einfluss medial transportierter Images gezeigt. Insbesondere die von Tourismus und Stadtmarketing gezielt produzierten Images, aber auch die mediale Berichterstattung über lokale Stadtentwicklungsprojekte sind von *Repräsentationen des Raumes* durchdrungen und beeinflussen auf diese Weise die individuellen *Räume der Repräsentation* (vgl. Abbildung 4). Dies zeigt sich empirisch in den Interviews anhand von Vorannahmen und Klischees über die untersuchten Großprojekte sowie den dort verorteten Menschen.

Das Fallbeispiel Rheinauhafen veranschaulicht diesen Zusammenhang auf besondere Weise, denn im Vergleich zu den anderen Großprojekten gilt er als überregional bekanntes und touristisches Ziel: „Das steht wahrscheinlich inzwischen in jedem Köln-Reiseführer hier, mit den Kranhäusern" (J^R, 126).

Durch kontinuierliche Reproduktion wird die Repräsentation des Rheinauhafens als Teil des Kölner Stadtbilds auch auf subjektiver Ebene übernommen:

> *„Ich find's wirklich interessant mit den Kranhäusern, dass das zum Beispiel für mich was ist, was so total auf ne Art akzeptiert ist, dadurch, dass es so ein gelerntes Bild ist"* (H^R, 1222).

Die ikonische Architektur der Kranhäuser spielt dabei eine wichtige Rolle. Wie bereits erwähnt (siehe oben, *Ästhetik und Architektur*) repräsentieren sie nicht nur den Rheinauhafen, sondern sind zu einem neuen Wahrzeichen der Stadt geworden. Sie bilden die materielle Komponente des Images, welche von einer symbolischen Komponente überlagert wird, die sich wiederum durch öffentliche Diskurse reproduziert. Der Rheinauhafen entsteht als sozial bedeutsamer Raum erst im Zusammenspiel aller drei Dimensionen der Raumproduktion, und zwar

> *„sowohl baulich als auch in seiner Rezeption vor allem in der öffentlichen Wahrnehmung, die natürlich auch immer deine persönliche Wahrnehmung so ein bisschen überprägt"* (F^R, 9).

Dass der Rheinauhafen für die Stadtgesellschaft eine bestimmte Bedeutung hat, liegt an

> *„[der] Architektur, aber auch gewissermaßen echt an den Medien, weil dieses Wohnhaus im Kranhaus wird ja oft zerrissen. Weil, ich glaub das kost' ja, weiß nich wie viel Millionen eine Wohnung kostet und die Miete kostet auch, irgendwas hab ich mal gelesen, 20.000 im Monat oder sowas? Und dann wohnen da ja irgendwie Poldi[33] und keine Ahnung wer da alles angeblich… das sind ja alles immer nur so Spekulationen. Aber das wirkt natürlich auf diesen ganzen Stadtteil ab, dass man sich entweder bestätigt fühlt, in dem was man über diesen Raum hier denkt oder überhaupt erst n Bild aufbaut zu diesem Raum, wenn man das vorher nicht hatte"* (G^R, 177-187).

Das Image vom Rheinauhafen als einem exklusiven Ort ergibt sich also nicht nur aus der wahrgenommenen gebauten Umwelt, sondern wird durch öffentliche mediale Diskurse reproduziert. Dabei entstehen wirkmächtige *Repräsentationen des Raumes,* die ein anderes Bild zeichnen als die Raumkonzepte der planerischen Diskurse. Es handelt sich um kollektive Vorstellungsbilder in Form räumlicher Images, die sich im subjektiven Raumerleben niederschlagen:

> *„Es ist natürlich alles so High Class, so ein bisschen versnobt. Und diesen Ruf […] wirst du auch nicht so schnell wieder los. Also wenn das einmal so im Gedanken ist, dann wirst du das nicht so schnell los"* (F^R, 63).

Das Beispiel des Rheinauhafens zeigt exemplarisch, wie der öffentliche Diskurs über ein Großprojekt neue *Repräsentationen des Raumes* produzieren kann, die der ursprünglichen Idee insofern entgegenlaufen, als hier das Bild eines exklusiven, touristischen Ortes entstanden ist, das sich in der Stadtgesellschaft verbreitet hat.

Synopse

Der Vergleich der drei Großprojekte auf der Ebene des gelebten und erlebten Raumes zeigt auch die Besonderheiten einzelner Fallbeispiele auf und wirkt auf diese Weise ein Stück weit *individualisierend*. Insbesondere die aus dem kommentierten Parcours abgeleiteten Konzepte verdeutlichen jedoch die *Variationen* von Phänomenen, die als typisch für das Erleben städtebaulicher Großprojekte gelten können (vgl. 6.3). Die in diesem Kapitel gebildeten Konzepte dienen zunächst als Hilfsmittel, um eine systematische Auswertung zu ermöglichen. Dabei haben sich zusätzlich zahlreiche Verknüpfungen *zwischen* den Konzepten ergeben, die theoretische Bausteine bilden, welche über die Fallstudie hinaus Anspruch auf Gültigkeit erheben können. So lassen sich die Konzepte „Aneignung und Urbanität" sowie „Ästhetik und Architektur" (s.o.) nicht eindeutig voneinander abgrenzen, da sie auf dem gleichen inneren Zusammenhang von Raumwahrnehmung und Raumerleben basieren. Auf diese Weise stützen sie die theoretische Annahme, dass die konzeptionell erwünschte Urbanität städtebaulicher Projekte vor allem im erlebten und gelebten Raum entsteht. Letzterer basiert wiederum auf der wahrgenommenen gebauten Umwelt, welche ihrerseits eine Folge planerischer Konzepte ist. Durch städtebauliche

[33] Lukas Podolski, Fußballprofi und ehem. Spieler des 1. FC Köln

Großprojekte, deren Planung und Gestaltung primär auf eine attraktive Außenwirkung und ein bestimmtes Image für die Gesamtstadt abzielen, entstehen offenbar keine Räume, die im Sinne des alltäglichen Stadt(er)lebens als „urban“ gelten können.

Die nachfolgenden Einzelfallbetrachtungen (10.3.2 – 10.3.4) vervollständigen zunächst die Forschungsdokumentation. Für eine ganzheitliche Analyse der Raumproduktion durch städtebauliche Großprojekte werden anschließend in Kapitel 11 die zentralen Ergebnisse der Diskursanalyse (10.1), der Architekturanalyse (10.2) und des kommentierten Parcours (10.3) miteinander ins Verhältnis gesetzt und abschließend diskutiert.

10.3.2 MediaPark: „Man merkt, dass sie es versucht haben“

Die Wahrnehmung der räumlichen Strukturen des MediaParks wird von stern- oder ringförmigen bzw. runden Formen dominiert, wie sie vor allem am zentralen Platz sowie im Bereich der „Wohnschlange“ und der Hochschule Fresenius zu finden sind. Dieses Muster wird von den befragten Personen erkannt und auch als sinnvoll wahrgenommen, da es ein aufgelockertes und harmonisches Ensemble der Gebäude ermöglicht (L^M, 192-198 & 257-262; D^M, 369-371; E^M, 112-119; K^M, 385-389). Die großen, relativ einheitlichen Kubaturen und verglasten Fassaden am zentralen Platz vermitteln einen modernen und großstädtischen Eindruck (A^M, 85-87; B^M, 67-82; J^M, 727-738). Dabei treten einzelne Gebäude aufgrund ihrer individuellen Architektur besonders hervor (C^M, 80-88), vor allem der „Cinedom“ in Form einer *„Sternwarte“* (B^M, 392-408), und der „KölnTurm“ allein aufgrund seiner Höhe (K^M, 2-18; C, 8):

> *„Ja man läuft natürlich so direkt auf den Turm zu, so ist das wahrscheinlich auch gewollt, ne? Dass man über die Brücke und auf den Turm zu läuft. Und das ist natürlich schon was, was so, äh, ja, imponiert, vielleicht, ne?“* (J^M, 104-108)

Hingegen beeindruckt der *„riesige betonierte Platz“* (J^M, 359) selbst von seiner Gestaltung her wenig (C^M, 96-98). Seine Weite wird auch in Verbindung mit dem künstlichen See zwar als großzügig empfunden (K^M, 157-164, 455-471), aber auch als überdimensioniert, da man sich darin verliert (J^M, 366-368; E^M, 230-245) und wenige Möglichkeiten hat, sich zurückzuziehen. Insgesamt wird die gebaute Umwelt des MediaParks als relativ nichtssagend empfunden, auch auf Nachfrage fällt den Probanden kaum etwas dazu ein: *„Da kommt wenig an“* (D^M, 457-459). Das liegt auch daran, dass sich vor Ort keine Hinweise auf die Historie des Raumes befinden:

> *„Ich hab da hinten im Teich, im Weiher, wenn man über die Brücke geht, auf der linken Seite ist so eine… was zumindest aussieht wie altes Gemäuer. Aber sonst ist ja hier gar nichts, was irgendwie ein bisschen älter als 20 Jahre aussieht. Dementsprechend [habe ich] gar keine Idee“* (C^M, 190-197).

Die Architektur des MediaParks wird meist richtigerweise in den 1990er Jahren verortet (D^M, 275; L^M, 68), mitunter auch früher (J^M, 84) und insgesamt als futuristisch (A^M, 3) oder postmodern (C^M, 10), aber zugleich als überholt (E^M, 716-731) oder *„in die Jahre gekommen“* (A^M, 3) erlebt: *„Ich denk auch, man würd das auch heute nicht mehr so machen“* (J^M, 370-398). Es wird deutlich, dass der MediaPark aufgrund seiner Architektur und Raumstruktur eindeutig als geplanter und inszenierter Raum erkannt wird, was ihn mitunter künstlich, steril und kühl wirken lässt (K^M, 61-70; C^M, 484-495):

> *„Aber ich finde, dass das alles unbelebt wirkt, ne? Auch diese verspiegelten […] Flächen lassen ja den Blick nach innen gar nicht zu, das heißt ich sehe überhaupt nicht, was dahinter passiert. […] Und das erzeugt aber tatsächlich so eine sterile Kühle“* (B, 368-376).

Dieser Eindruck stellt auch bei Ortsfremden einen Kontrast zu Orten dar, die für sie als typisch für Köln gelten (A^M, 100). Schon dadurch wird ein „Inseleffekt“ ausgelöst. Dieser Effekt wird verstärkt durch die trennende Wirkung des künstlichen Sees, über den nur eine schmale Brücke den zentralen Platz mit der Neustadt verbindet (C^M, 557, 561-567). Dabei wirkt die Maybachstraße im Osten wie eine

physische und mentale Barriere (E^M, 997, B^M, 181-186): *„Also, wenn du schon in der Maybachstraße bist, da biste schon ganz woanders. Also das ist schon ein ganz anderes Gefühl“* (J^M, 354).

Besonders auffällig ist, dass das gesamte Gelände von allen Probanden als nach seinen Funktionen Arbeiten, Freizeit und Wohnen getrennt wahrgenommen wird. Der MediaPark wirkt daher entgegen seiner Konzeption als mischgenutztes Quartier weniger als Ensemble, sondern vielmehr unterteilt nach Nutzungsformen (K^M, 269-281, 520-525; L^M, 563-570). Anhand der gebauten Umwelt zeigt sich damit ein Widerspruch zwischen dem konzipierten und dem erlebten Raum. Zudem wird primär der zentrale Platz mit den umliegenden Gebäuden als „eigentlicher“ MediaPark betrachtet (A^M, 296-302; J^M, 824). Die „Wohnschlange“ und der August-Sander Park erscheinen hingegen auf der mentalen Landkarte der Befragten gar nicht als Teil des Projektgeländes, sondern als separate Räume mit eigener Funktion:

> *„Also es gibt auf jeden Fall einmal diese Wohnfunktion […] in der Wohnschlange und dann gibt's halt diesen Media-Park, der für mich immer der MediaPark war, […] umgeben von so einem Grünraum, der eigentlich dazu nicht gehört, sondern der MediaPark war für mich dieser Platz hier mit den Gebäuden drum herum. Die halt alle eine einzelne Funktion haben, und halt auch dadurch […] eine inszenierte Wirkung haben, und sehr schnell für mich auf jeden Fall klar ist, was hier, was dieser Raum ist und wofür der da ist. Eine relative oder vermeintliche Monofunktion fast schon“* (D^M, 563-567).

Die Funktion der einzelnen Gebäude lässt sich an ihrer äußeren Gestalt ablesen, als eindeutige Büro- oder Wohngebäude, bzw. als Freizeiteinrichtung wie Kino, Restaurant oder Fitnessstudio (D^M, 70-77; E^M, 710-718):

> *„Man sieht die Nutzung, du siehst es sofort, du kannst es sofort ablesen. […] Wohnimmobilien erkennt man natürlich sofort, die haben ne andere Struktur. […] Es gibt ja ein paar, auch in diesem abgerundeten Gebäude […]. Das ist ja teilweise ne Wohnimmobilie. Das sieht man auch sofort. Das belebt auch sofort die Fassade, aber gewerblich genutzte Immobilien sehen von außen einfach auch anders aus, weil die nen anderen Zweck erfüllen, ne?“* (B^M, 720-726).

> *„Ja, man hat irgendwie den Eindruck, dass hier die einzelnen Gebäude eine Nutzung haben. Also da ist jemand drin und der bespielt das auch. Die repräsentieren sich auch nach außen“* (E^M, 453-457).

Da insofern gewissermaßen die Form der Funktion folgt, wirkt die Architektur des MediaParks insgesamt funktional und suggeriert dabei eindeutig, dass es sich primär um einen Arbeitsort mit Büronutzung handelt (E^M, 1036-1041):

> *„Das ist ein Ort, an dem du dich für deine Arbeit aufhältst. Und das muss auch nicht mehr machen. Muss ein Ort sein, an dem man gut arbeiten kann und Punkt“* (L^M, 198-208).

Diese Eindeutigkeit scheint in einem gewissen Widerspruch zum eher postmodernen und damit mehrfach codierten Architekturstil im MediaPark zu stehen, aber:

> *„Vielleicht ist das für mich so lesbar geworden […]. Weil wir halt irgendwie mit dieser Architektur ja auch quasi aufgewachsen sind, [so] dass das für uns inzwischen ein klarer Code geworden ist: solche Gebäude sind in der Regel Büros“* (L^M, 213-229).

Dies führt jedoch auch zu Fehlinterpretationen, die, wie hier im Fall der Hochschule Fresenius, zu Irritationen führen:

> *„Was mich, glaube ich, hier einfach direkt schon so stört an diesem Standort für ne Hochschule ist, […] man sieht es ja drum herum auch, so diese Gebäude, die sprechen halt für mich schon wieder ‚Business‘“* (L^M, 426).

Die „Wohnschlange“ sei hingegen *„gestaltet, wie das diese Wohnneubaugebiete ja immer sind. Unten keine Geschäfte im Erdgeschoss. […] Glasklar nur Wohnen“* (L^M, 878-880). Daher gehört sie „gefühlt“ nicht zum Arbeitsort MediaPark dazu (E^M, 1140-1155). Insbesondere der August-Sander-Park wird als völlig separater Raum wahrgenommen und als angenehmer Kontrast zum restlichen Gelände (A^M, 68-77; C^M, 388-395, 411; D^M, 396-411; E^M, 561; K^M, 520-525):

> *„Dass das als gesamtes Bebauungskonzept geschaffen wurde, sollte man gar nicht meinen“* (K^M, 257).

> *„Ob das jetzt in einem Guss entstanden ist, weiß ich gar nicht. Oder ob der Parkraum hier sozusagen übriggeblieben ist. Die Gebäude öffnen sich ja gar nicht nach hier. […] Also das ist so ne richtige Rückseite“* (E^M, 511-521).

Selbst Personen, die mit dem Ort vertraut sind, sind sich nicht bewusst darüber, dass der August-Sander-Park sozusagen der „Park-Teil“ des MediaParks ist:

„Wie heißt diese Grünfläche? Die hat nen Namen. […] Das gehört eigentlich zum MediaPark, ne? Aber diese Grünflächen, […] die sind ja total belebt“ (B^M, 170-174).

Die obigen Zitate verdeutlichen, dass die Unterscheidung und Trennung verschiedener Raumabschnitte des Großprojekts sich im erlebten Raum vollzieht und zwar auf Basis der vor Ort beobachteten *räumlichen Praxis*, sprich der Materialität des Raumes sowie seiner Nutzung. Diese Praxis erscheint auf dem zentralen Platz und in der „Wohnschlange“ durch die gebaute Form vorgegeben, nämlich Arbeiten und Wohnen. Der August-Sander-Park wirkt hingegen deutlich offener und auf eine Weise lebendiger, da der Raum keinen eindeutigen Zweck vermittelt, sondern auch abweichende Nutzungen wie Graffiti sprühen und lautes Spielen zulässt:

„Also es sieht halt insgesamt so ein bisschen aus wie der Hinterhof vom MediaPark, wo man gar nicht mehr weiter gebaut hat. […] Ich mein, man lässt hier irgendwie wilde Disteln sprießen […] und auch da die Treppen sind halt voll mit Graffiti. Ja, hier hat man einfach das Leben so zugelassen, wie es halt irgendwie gerade eben ist“ (C^M, 413-434).

„Im Vergleich dazu ist es im MediaPark schon recht kühl und funktional und hier ist natürlich auch eine gewisse Funktion hinter dem Raum, aber es sind viele Funktionen“ (D^M, 417).

Der Eindruck eines funktionalen Ortes führt auch dazu, dass der MediaPark als ein Raum mit geringer Aufenthaltsqualität erlebt wird. Zwar haben die Befragten das Gefühl, *„die haben sich Mühe gegeben“* (J^M, 282; L, 868):

„Im MediaPark merkt man, dass sie es versucht haben, den Menschen einen Raum zu schaffen, was aber irgendwie nicht gelungen ist. […]. Das ist bestimmt ein total schwieriger Aspekt in Stadtplanung […]. Einen Raum zu schaffen, der dann auch seinen Zweck erfüllt und der dann auch kultiviert wird, ich glaub das ist kaum zu erzeugen. Und hier merkt man das eigentlich in ganz schrecklicher Weise, wie das misslungen ist“ (B^M, 140-154).

An dieser Stelle umschreibt B in eigenen Worten die „Antinomie des urbanen Raumes“ (DÖRFLER 2011), also die (vermeintliche) Unmöglichkeit, einen belebten Raum zu planen, der gut angenommen wird. Zum einen machen die obigen Äußerungen erneut deutlich, dass der MediaPark als geplant und nicht gewachsen bzw. *„sehr künstlich“* erkannt wird und somit auch *„kein natürlicher Teil der Stadt“* (C^M, 16) sei, *„weil [solche Orte] halt so geplant sind, ne, und das siehst du einfach“* (L^M, 544).

Zum anderen zeigt sich, dass die Befragten vor Ort einen klaren Widerspruch erleben zwischen dem praktischen und ästhetischen Angebot, welches der öffentliche Raum macht und der beobachteten ausbleibenden Nutzung und Belebung dieses Raumes durch andere Menschen. Es werden viele prinzipiell positive Aspekte genannt, wie die flächendeckende Auto- und Barrierefreiheit, der Verzicht auf Überwachung und Kontrolle, viele Sitzgelegenheiten, der ansprechend gestaltete Park im südlichen Teil des Geländes sowie die Tatsache, dass sich im MediaPark sogar ein Campus befindet (z.B. B^M, 227-236). Doch vieles erscheint *„zu gewollt“* (A^M, 55-59), auch das Campus-Leben scheint *„hinter verschlossenen Türen“* stattzufinden (L^M, 450-452); *„das wirkt immer so, als wäre keiner zu Hause“* (B^M, 274). Dadurch wirkt der Raum insgesamt vor allem unbelebt und menschenleer (z.B. C^M, 293-295).

Dieser Eindruck entsteht vor allem auf dem zentralen Platz, der als sehr groß und weit, aber abgeschnitten vom städtischen Leben wahrgenommen wird, insbesondere wenn er mit anderen Kölner Plätzen verglichen wird (J^M, 222-234). Der MediaPark sei eben kein Kölner „Veedel“, dafür sei er auch zu groß und nicht kleinteilig genug (E^M, 425-435), er sei *„eine andere Welt“* (K^M, 590-609). Konkret werden Anziehungspunkte im öffentlichen Raum vermisst, welche die Menschen dazu bewegen könnten, sich auf dem zentralen Platz aufzuhalten, ohne einen spezifischen Zweck zu verfolgen wie Arbeit oder Konsum.

„Also das ist eigentlich das Einzige, dieses Kino mit unten dann den zwei, drei Bars oder Restaurants, was jetzt die Leute, die jetzt nicht hier arbeiten, hier hinzieht. Sonst gibt's eigentlich nix“ (J^M, 318).

Deshalb wird auch der Platz als funktional und *„zu kalt“* (D^M, 243-259) oder *„steril“* empfunden (A^M, 27). Er wird vor allem als Durchgangsraum und nicht als Aufenthaltsort charakterisiert (E^M, 303). Die Vorstellung, sich hier mit Bekannten zu treffen und zu *„chillen“,* erscheint eher abwegig (A^M, 25),

da man sich dort vorkomme *„wie auf einem Präsentierteller“* (A^M, 316). Die primäre Funktion des Platzes scheint seine Überquerung zu sein, um zu einem anderen Ort zu gelangen. Der Platz selbst wirkt nicht als *„Ort der Begegnung, […] weil es gibt ja kaum Möglichkeiten, was man da tun kann“* (A^M, 314). In dieser Hinsicht erfüllt er seine Funktion als öffentlicher Raum nicht.

Die Kombination aus einem prinzipiell ästhetisch ansprechend gestalteten Ensemble, das jedoch als leer und unbelebt wahrgenommen wird, führt dazu, dass der MediaPark im erlebten Raum mehr als Anschauungsobjekt denn als Alltagsraum erscheint. Das folgende längere Zitat veranschaulicht diesen Eindruck, gerade auch durch den Vergleich mit anderen Orten in Köln:

> *„Für das Gesamtbild – ich finde es schön. So zum Anschauen. Aber zum Leben, tja. […] Ich werd mit meiner Frau mal hingehen. Nach dem Motto, man muss es mal gesehen haben. Und wenn man dann einmal da sind [*sic*], kann man vielleicht auch mal nen Kaffee trinken. Aber so als Ausflugsziel, nach dem Motto: Lass uns doch mal zum MediaPark gehen, so ähnlich wie wir sagen, lass uns mal in den Rheinpark gehen zum Spazieren, lass uns mal in den Stadtwald gehen. […] Da gibt's Ziele, die sprechen für sich. Da geht man hin, weil es da schön ist. Das hier, ja, man hat's mal gesehen, dann ist aber auch gut. […] Also jetzt nicht als […] große Attraktion, die man immer wieder aufsuchen muss, wie man vielleicht den Dom aufsucht oder die Altstadt“* (K^M, 719-735).

Eine andere Vorstellung, die vor Ort entsteht, verweist auch auf das visuelle Paradigma einer Planung, die eine bestimmten Ästhetik verfolgt, dabei aber offenbar den erlebten Raum vernachlässigt (vgl. 5.2, S. 98): *„Wahrscheinlich auch von oben, sieht das bestimmt auch ganz toll aus, mit den ganzen sternförmigen Straßen und so“* (A^M, 322).

Exemplarisch werden noch weitere Assoziationen vorgestellt, die als *Räume der Repräsentation* während der Begehung des MediaParks artikuliert wurden. Dabei wird deutlich, dass diese individuellen, teils schwer zu greifenden Vorstellungen sich nicht nur auf die gebaute Umwelt beziehen, sondern auf das gesamte Raumensemble mit den Menschen und weiteren Elementen darin (vgl. Löw 2001). Im MediaPark wird ein *„ganz bestimmtes Publikum“* verortet, dass eher außerhalb von Köln wohnt, mit dem Auto anreist und keine besonderen Ansprüche an seinen Konsum stellt, sondern die Systemgastronomie und das Multiplexkino vor Ort präferiert (E^M, 283- 297; J^M, 288-320). Darüber hinaus werden hauptsächlich „Geschäftsleute“ beobachtet.

> *„Einiges entsteht natürlich […] auch wieder dadurch, dass ich mir natürlich anschaue, wer bewegt sich hier und wie bewegen die sich hier. Und das ist ja dann auch klar, dass das halt Erwerbsarbeit ist, so. Aber, ich mein, das hat ja sich irgendeiner überlegt, ne? Das ist was, das ist konzipiert, ne? Das kann man sehen. Also ich meine, da sind jetzt vier Reihen mit vier Bäumen jeweils, also da stehen jetzt 16 so Platanen in Reih und Glied. […] Hier sind ganz viele Linien drin und so. […] Wenn das irgendwie, ich sage mal, gewachsener wäre, dann wäre das nicht so sortiert. Dann wäre das nicht so geordnet. […] Also, ohne zu wissen, was die Intention ist, weiß ich, da ist ne Intention. […] Ich sehe einfach, […] hier will einer was. […] Vielleicht ist das ja auch Teil der Intention: Verbring hier nicht zu viel Zeit. […] Du bist hier für was anderes“* (L^M, 696-722).

Die *räumliche Praxis* des MediaParks wird also als etwas erkannt, dass einem Konzept folgt, einer Intention, die schwer zu erfassen ist, die aber auf Arbeit und Zweckmäßigkeit abzielt, sowie auf den diffusen Eindruck „modern“ zu sein.

> *„Also, das würde ich jetzt insgesamt von Media Park denken, also […] das soll halt auch sowas Modernes, äh, Geschäftiges, ähm... Business, Business-Ort sein. Ich denke, […]gerade eine Fachhochschule möchte das natürlich auch irgendwie sein, weil es immer nah irgendwie ist an Wirtschaft dran. Das ist ja auch von der Architektur hier so ein bisschen so gemacht, […] sieht halt modern aus. […] Da hat sich schon irgendwer was bei gedacht“* (C^M, 305-309).

Planerische Konzepte im Sinne von *Repräsentationen des Raumes* wirken dabei auch ganz direkt auf die subjektiven Vorstellungen ein:

> *„Dann ist mir gerade nochmal aufgefallen, dass der Begriff ‚MediaPark' ja auch sowas Modernes suggestiert [*sic*]. Ich glaub dieser erster Eindruck den ich hatte, und als ich dann gehört habe, dass das der ‚MediaPark' ist, hat irgendwie bei mir so etwas ‚Modernes' ausgelöst“* (B^M, 66).

Ein weiterer Widerspruch zeigt sich zwischen dem Wissen und dem Erleben der Personen hinsichtlich der Frage, ob der MediaPark zu Köln gehört. Zwar wissen offensichtlich alle, dass der MediaPark faktisch ein Teil von Köln ist, sie erleben ihn jedoch als eher fremd oder zumindest als untypisch. Für

ältere und ortsverbundene Personen stellt er immer noch einen relativ neuen Ort dar, der im Alltag wenig genutzt wird (J^M, 427-440). Auch der „KölnTurm“ ist in ihrer Vorstellung weniger stark mit Köln verbunden als andere ikonische Gebäude wie der Dom oder der Fernmeldeturm „Colonius“. Für andere repräsentiert der MediaPark zumindest das *„junge Köln oder moderne Köln“* (K^M, 135-150).

Für jüngere, zugezogene Menschen fügt sich der MediaPark insofern ein, als das Kölner Stadtbild ihnen ohnehin *„willkürlich“* und *„zusammengewürfelt“* erscheint (E^M, 1306-1337; C^M, 56-58). Sie vermissen jedoch gänzlich den praktischen Bezug zur Stadt, da im MediaPark keine kölntypische Kultur vorhanden sei und man den Ort auch nicht zufällig betrete, weil er sich dafür zu wenig an die Innenstadt anschließe (C^M, 459-479).

Abbildung 39: „Spiegelung“ des Kölner Doms in der Fassade des „KölnTurms“.Foto: M.O.

Die Tatsache, dass der MediaPark zu Köln gehört, wird insbesondere von jüngeren Menschen, die einen Großteil ihres Lebens ins Köln verbracht haben (D, L, B), nicht hinterfragt, *„auch wenn er sich nicht sehr einfügt“* (D^M, 43). Für Ortsunkundige hingegen passt der MediaPark nicht in ihr Bild von Köln, da er architektonisch einen Kontrast zur *„klassischen Innenstadt von Köln“* bildet und eher an Frankfurt erinnert (A^M, 100-102). In diesem Zusammenhang löst der Aufdruck des Kölner Doms auf der Fassade des „KölnTurms“ einige Irritationen aus (Abbildung 39). Zum ersten Mal im MediaPark, erliegt A der Illusion, dass der Dom sich tatsächlich dort spiegele, was sie als *„schlechte[n] Scherz“* und *„Fake“* empfindet:

> *„Als wollte man irgendwie unbedingt eine Beziehung […] zu dem Bild was man von Köln vielleicht hat herstellen, […] als müsste man nochmal einen Stempel drauf drücken und sagen: ‚Hey! Das gehört zu Köln. Und wir sind auch gerade in Köln und nicht irgendwo anders.“* (A^M, 124).

Auch zwei gebürtige und heimatverbundene Kölner fragen sich:

> *„Wollen die damit jetzt irgendwie diesen Turm zu einer Identifikationsfläche machen und bedienen sich deswegen dann dieses Symbols des Kölner Doms? Funktioniert für mich nicht“* (L^M, 96-98).

> *„Vielleicht wollte man – ja, was weiß ich, es doch einem näherbringen, diesen Turm. Vielleicht weil er KölnTurm heißt, den Dom draufpacken […], weil ein Kölner ja den Dom sehr gerne hat und wenn er den sieht sich immer freut* [lacht], *[…] da irgendwie so eine emotionale Bindung zu schaffen, aber ich finde, das funktioniert nicht so“* (D^M, 183-187).

Ein persönlicher und emotionaler Ortsbezug lässt sich offenbar nicht auf diese Weise erzeugen. Es sind jedoch persönliche Bezüge und Erinnerungen der Stadtbewohner*innen zum MediaPark vorhanden, die in enger Verbindung zu ihrem jeweiligen Eindruck der Zugehörigkeit des Großprojekts zu Köln stehen. Diese Schilderungen bilden auch die Basis für den übergeordneten Theoriebaustein „Persönliche Biographie und Stadtentwicklung“ (siehe 10.3.1).

Den jüngeren in Köln aufgewachsenen Personen ist der MediaPark seit ihrer Kindheit und Jugend vertraut und daher mit positiven Erinnerungen, etwa an das Skaten auf dem zentralen Platz oder an Kinobesuche verknüpft (L^M, 1-38, 74-76; D^M, 12-39). Auch kennen sie weitere Personen, die hier gearbeitet oder studiert haben. Der „KölnTurm“ als weithin sichtbares Zeichen des MediaParks kann dabei ebenfalls mit Bedeutung aufgeladen sein:

> *„Wobei der Turm natürlich ja auch eine persönliche Komponente hat, aber eher aus der Ferne als aus der Nähe. Ich glaube, wenn ich so durch die Stadt laufe und sehe, ah ja, guck mal da, der KölnTurm, dann kommen mir da so die Erinnerungen hoch“* (D^M, 87).

Das trifft jedoch nur zu, wenn eine emotionale persönliche Verbindung mit dem Gebäude besteht, in Ds Fall konnte er das Hochhaus früher aus der Küche seiner Wohngemeinschaft sehen. Auch der zugezogenen E, die in der Nachbarschaft des MediaParks wohnt, weist der „KölnTurm" den Weg nach Hause: *„Wenn ich nach Hause fahre, sehe ich den ja, der blinkt ja immer so schön"* (E^M, 139). Entsprechend fühlt sich L, der sein ganzes Leben in Köln verbracht hat, viel stärker mit dem Fernmeldeturm „Colonius" in Sichtweite des MediaParks verbunden:

> *„Das könnte auch wieder daran liegen, dass ich mit dem Colonius auch groß geworden bin und der für mich seit ich Kind war halt zum Stadtbild gehört. […] Ich bin [auf dem „KölnTurm"] auch noch nie gewesen. Ich bin auch mal auf dem Colonius gewesen mit meinem Vater, kann ich mich noch dran erinnern. In diesem Restaurant, was sich auch so dreht. […] Ich glaube, dass das für mich persönlich halt einfach – das war Kindheit"* (L^M, 115-140).

Hier findet sich ein starker Hinweis auf das Zusammenspiel von persönlicher Biographie und Stadtentwicklung, das sich im gelebten Raum zeigt. Im Gegensatz zum konzipierten Raum, in welchem die Pläne entstehen, ist der gelebte Raum privat und subjektiv. Hier entstehen die individuellen *Räume der Repräsentation* bereits in der Kindheit der Menschen und entwickeln sich durch persönliche Erfahrungen stets weiter (LEFEBVRE 2011: 362; siehe S. 80). Folglich spielt auch das Alter der Personen eine Rolle, denn, wie J treffend beschreibt:

> *„Ich bin jetzt 70, und 20 Jahre ist ja, ist noch neu […]. Wenn du aber 30 bist, dann ist 20 Jahre im Grunde dein Leben. […] Dann kennst du es gar nicht anders, ne?"* (J^M, 444-450).

Entsprechend weckt der Ort bei ihr auch Erinnerungen an die Zeit vor dem Großprojekt:

> *„Der Güterbahnhof war ja eigentlich nicht für normale Menschen oder Spaziergänger geöffnet. Du wusstest, dass der da war und da fuhren die Züge lang. […] Da bin ich nie so wirklich gewesen, weil das war natürlich kein Ort, wo man jetzt spazieren ging oder sich aufhielt. Das war einfach der Güterbahnhof. […] War dann auch nicht interessant, man durfte auch gar nicht wirklich auf das Gelände"* (J^M, 17-25).

Auch für sie bietet der 1981 eingeweihte „Colonius" aufgrund persönlicher Erlebnisse mehr Identifikationspotenzial:

> *„Ja, das hab ich so mitbekommen, wie der gebaut wurde und wo dann die Düsseldorfer beleidigt waren, weil der ist höher als der in Düsseldorf* [lacht]. *[…] Und dann war da oben ja das Café und dann ist man da schon mal hochgefahren und konnte über die Stadt gucken und so. Also das hat man, hab ich eher dann auch angenommen."* (J, 155-158). *„Also der würde mir dann eher schon als Wahrzeichen [taugen] – neben dem Dom natürlich, äh, aber das hier* [der KölnTurm, M.O.] *nicht. Aber vielleicht auch weil das auch relativ neu ist. Und ich da nicht so eine Verbindung zu habe"* (ebd.: 154).

Ein Gegenbeispiel ist der Fall von B, der im Umland von Köln aufgewachsen ist und erst als Erwachsener nach Köln zog:

> *„Das Erste, was mir tatsächlich eingefallen ist, […] wenn ich früher, wenn wir mal von zu Hause nach Köln gefahren sind. Dann sind wir über die A57 gekommen, und wenn man die A57 abfährt in Richtung […] Zentrum […]. Dann ist das das Erste, was man sieht […], das erste große Landmark […]. […] Wenn man nach Köln reinfährt, […], dann ist so mit das Erste, was man sieht sozusagen der MediaPark[34]"* (B^M, 2-10). *„Und das ist so sehr mit Köln verwoben für mich, auch innerlich […] hier hab ich das so sehr jetzt miteinander verbunden, dass das nicht mehr trennbar ist jetzt."* (ebd., 92-96).

Diese beiden kontrastierenden Fälle stützen die grundlegende Beobachtung, dass die soziale Bedeutung eines Ortes oder Gebäudes auf der persönlichen Ebene – etwa als Symbol für eine ganze Stadt – weniger abhängt von Architektur und Städtebau oder Planung; sie basiert vielmehr auf dem subjektiven Erleben von Personen. Insofern sich diese Erfahrungen wiederum auf materielle Objekte im wahrgenommenen Raum beziehen, ist die gebaute Umwelt durchaus in der Lage, Erlebtes in Form von Erinnerungen wach zu rufen. Dabei werden im erlebten Raum aktualisierte Vorstellungen in Form von *Räumen der Repräsentation* reproduziert.

[34] Tatsächlich ist von dort nur der „KölnTurm" sichtbar, der in dieser Erinnerung aber offensichtlich stellvertretend für den MediaPark steht.

Dieser Zusammenhang entspricht der von Lefebvre beschriebenen Dialektik zwischen dem wahrgenommenen und dem gelebten bzw. erlebten Raum im Prozess der Produktion des Raumes (vgl. Abbildung 4 auf S. 15 & Abbildung 5 auf S. 17).

10.3.3 Rheinauhafen: „Hier bist du Tourist in deiner eigenen Stadt“

Der Rheinauhafen wird in seiner Gesamtheit aufgrund der einheitlichen Gestaltung des öffentlichen Raumes eher als Ensemble wahrgenommen (G^R, 776; L^R, 260). Aus dieser *„Einheitlichkeit des Stadtraumes“* (F^R, 5) wird der Rheinauhafen *„ganz klar als ein zusammenhängendes Projekt“* (ebd.) erkannt, auch wenn er *„sehr heterogen ist von der Architektur [her]“* (ebd., 7). Dabei gilt die *„Symbiose von Neu- und Altbauten“* (B^R, 1075) als Kennzeichen des Rheinauhafens,

> *„wobei die Altbauten auch wieder komplett durch den Raum angeeignet sind, Das heißt, die folgen ja nicht mehr ihrem ursprünglichen Zweck, sondern sie haben den neuen Zweck des Raumes angenommen, und das ist Dienstleistung, das ist Business“* (ebd.: 1076-1078).
>
> *„Die Balance […] zwischen der Neuinterpretation der alten Geschichte und gleichzeitig der Erhalt der alten Gebäude […], die direkte Verbindung zu der Vergangenheit mit diesen ganz klassisch alten Gebäuden, aber der Aufgriff durch die Neuen auf die Geschichte, das finde ich eigentlich sehr gut gelungen, so architektonisch“* (A^R, 825-829).

Das architektonische Konzept im Rheinauhafen wird überwiegend positiv erlebt (I^R, 444; B^R, 671-677; H^R, 542-544): *„Es ist halt diese Mischung, die es macht, aus beidem“ (*F^R, 452).

> *„Also das find ich zum Beispiel schön. Und ich würde, wenn ich jetzt Fotos machen würde, das wäre jetzt so‘n Foto, ne? Das Alte hiervor und dann hinten das Moderne. Das ist ja was, ne? Also, ich denke, dass es dadurch, dass sie das Alte gelassen haben, das Andere noch attraktiver macht“* (J^R, 214-216).
>
> *„Leute machen hier Fotos, das ist ja auch immer ein Zeichen, dass es irgendwie interessant ist“* (G^R, 323).
>
> *„Dadurch wird dir, wenn du durch den Rheinauhafen gehst – und das ist ne richtig gute Qualität von nem Stadtteil – wird dir halt nicht langweilig“* (F^R, 212)

Dieses für den Ort als typisch erlebte Zusammenspiel von historischer und moderner Architektur führt ebenfalls dazu, dass der Raum als zusammenhängend erlebt wird. Dieser Eindruck wird noch verstärkt durch den Rhein als verbindendes Element (J^R, 1158-1179). Der Rhein wird insgesamt als wichtiger Aspekt des Ortes wahrgenommen, da es für eine Stadt am Fluss wichtig sei, diesen auch sichtbar und erlebbar zu machen (A^R, 868-877). Der Rheinauhafen wird im wahrgenommenen Raum auch *„definiert durch seine Außengrenzen“* (B^R, 996), wobei im Westen die Rheinuferstraße eine materielle Barriere und auch gefühlte Grenze zur Stadt bildet (F^R, 278; C^R, 19; A^R, 462-464), *„die auch gerade hier in der Südstadt einen ganz anderen Charakter hat“* (I^R, 918). *„Da ist ein anderer Ort […] jenseits der Straße“* (L^R, 630-632). Der „Inseleffekt“ wirkt sich in diesem Fall sowohl auf die praktische Erreichbarkeit als auch auf die gefühlte Zugänglichkeit des Rheinauhafens aus:

> *„Es ist komplett ummauert. […] Es gibt Wege hier rein, aber die sind ganz klar definiert. […] Und da definiert der Raum sich als abgetrennt von außen. [Und das,] glaube ich, auch wieder mit Absicht, oder das will der Raum. […] Es gibt Dinge, wo der uns erlaubt, rein zu kommen, sozusagen“* (B^R, 998-1018).

Die Kranhäuser werden vor Ort als dominante Gebäude wahrgenommen, die das gesamte Quartier prägen. *„Wenn jetzt sag ich mal, mich jemand fragt: nenn‘ das Erste, was dir zum Rheinauhafen einfällt; dann sind‘s natürlich […] die Kranhäuser“* (G^R, 291). Sie wirken *„imposant“, „mächtig“* (L^R, 128-132)*, „riesig“, „einschüchternd“, „beeindruckend“* (A^R, 85-110) und *„protzig“* (H^R, 140). Sie gelten als *„Großstadt-Statement“* (ebd.: 142) und eigene Sehenswürdigkeit (J^R, 144-150; L^R, 134-140). Dabei wird das architektonische Zitat, die Anlehnung an die historischen Hafenkräne, von allen Befragten sofort erkannt. Außerdem wird häufiger das historische Hafenamt als repräsentatives Gebäude genannt, auch in Kombination mit oder als Gegenstück zu den Kranhäusern (L^R, 287-289; B^R, 678-681; F^R 525-532; vgl. Abbildung 40). Aber *„das geht schon unter, weil andere Sachen hier die Aufmerksamkeit krass ziehen, wie die Kranhäuser“* (L^R, 670-672). In diesem Zusammenhang wiederholen einige Befragte die Kritik

des Denkmalpflegers GOEGE (2008), die Denkmäler stünden buchstäblich im Schatten der Neubauten (vgl. 10.1.3):

> *„Weil's irgendwie fast immer irgendwie verdeckt ist durch die neuen Gebäude. Und bleibt dadurch auch nicht lange im Kopf […]. Also, von der Südstadt komme ich halt oft von da vorne, von der Straße hier rein. Ähm, und dann sieht man es natürlich irgendwie so. Man denkt, ‚oh, schönes Hafenamt' […]. Ähm, aber das ist halt, wie gesagt, […] irgendwie verdeckt und dadurch bleibts nicht lange in Erinnerung und kann dann deswegen […] den Gesamteindruck vielleicht nicht so richtig aufwerten"* (C^R, 363-373).

Abbildung 40: Kranhaus und historisches Hafenamt im Rheinauhafen. Foto: M.O.

Den historischen Gebäuden im Rheinauhafen wird ein besonderer, ideeller Wert zugesprochen:

> *„Also ich find das schön, dass sie diese alten Kräne und dieses Siebengebirge und den Turm und dahinten auch so'n bisschen was gelassen haben. Das gibt dem so'n bisschen Herz, so'n bisschen Seele"* (J^R, 254-256).
>
> *„Es ist halt auch ein Stück Köln, vielleicht auch Geschichte, so kulturelles Erbe"* (A^R, 188-190).

Im Gegensatz dazu wirken die neueren *„Glas- und Stahlgebäude"* eher *„unnahbar"* (C^R, 45). Sie prägen den räumlichen Gesamteindruck, der in Verbindung mit der fehlenden Begrünung auch als *„steril"* empfunden wird (ebd.: 31-35). Die Glasfassaden wirken wie ein *„Spiegel, wo man abgelenkt wird"*, ohne dass der Blick irgendwo haften bleibt (A^R, 336-338) und die geometrischen Kubaturen machen einen minimalistischen und auch abstrakten Eindruck. Das gilt trotz ihrer Größe auch für die Kranhäuser:

> *„Aber sonst auch einfach nur so ne Idee von nem Kranhaus, ne? […] Wenn man so ne allererste Skizze von nem Kranhaus malt, dann malt man […] diesen Winkel mit so ner Stütze. So. Und das ist halt quasi das, wie es auch aussieht irgendwie, ne?"* [lacht] (C^R, 472-474)
>
> *„Das ist ein Gebäude, was ich auch aus fünf Legosteinen bauen kann, ja? […] Das ist so ein bisschen so dieses modernistische, äh, wirklich kompletter Rückzug auf […] ganz simple Formen"* (F^R, 196-198).

In diesem Zusammenhang fällt das „RheinauArtOffice" einem kritischen Beobachter aufgrund seiner für den Rheinauhafen eher ungewöhnlichen Form auf: *„Aber das Microsoft-Gebäude, das sieht eher nach so ner Mogelpackung aus; Microsoft hat so nen Freifahrtschein, irgendwas dahin zu bauen"* (G^R, 401). Abgesehen davon ist Geometrie auch sonst ein prägendes Merkmal des Ortes: *„Also, du kannst hier überall einen Winkel dranhalten, im Rheinauhafen. Das ist alles komplett rechtwinklig"* (F^R,

458-460). Aus der architektonischen Zusammensetzung und Gestaltung des öffentlichen Raumes ergibt sich auch der Eindruck eines konzipierten und geplanten Ortes (I^R, 208):

„Also es passt alles ganz gut zusammen, trotz dieser Kontraste. Aber dadurch finde ich wirkt es auch wieder alles, also man merkt, dass es sehr, ähm, zusammen konzipiert wurde oder auf jeden Fall eine Brachfläche war, die man halt entwickelt hat und nicht, dass es irgendwie über 50, 60 Jahre gewachsen irgendwie ist, und sich von selbst so'n bisschen entwickelt hat" (A^R, 288-290).

„Wo du direkt merkst, ok, das ist aus einem Rutsch entstanden. Sowas gibt's in ner historisch gewachsenen Stadt nicht. Das ist sicherlich die langen Promenaden, die langen Geraden, die man eigentlich in einer Stadt wie Köln nur bei den alten Römerstraßen hat. Oder bei dem, was wir so nach dem Krieg gebaut haben. Aber sonst gibt's das auch nicht. Und das zieht sich dann durch bis hin zu den kleinen Architekturen […]. Stadtmöbel, Materialität, die alten Pflastersteine, […] diese Bodenplatten […], dieser Cortenstahl, […][das] zieht sich alles so durch den ganzen Rheinauhafen. Und diese Einheitlichkeit […] ist so das, was mir so am meisten auffällt" (F^R, 15-19).

Die Wirkung oder auch Intention dieser Konzeption wird beschrieben als *„großstädtisches Flair"* (I^R, 8-10), als *„sehr modern […], der gewisse Anspruch, urban zu wirken"* (G^R, 69). Zugleich wirkt der Rheinauhafen auch exklusiv, etwa im Bereich der „Wohnwerft":

„Wer zwei und zwei zusammenzählt, kann sich vorstellen, dass das kein sozialer Wohnungsbau sein kann. Und von daher glaube ich schon, dass es etwas höherwertig und exklusiv auch gewollt ist" (I^R, 40-42).

Dieser Eindruck entsteht aber auch an den ehemaligen Zollhallen:

„Das hat dann so ein bisschen, so den Flair von so Industrielofts in New York […]. Eher nichts jetzt so für jedermann. Sondern auch eher so ein bisschen was Exklusiveres" (C^R, 149-151).

Trotz der exklusiven Wohnungen und seiner Lage am Wasser wird der Rheinauhafen nicht als attraktiver Wohnort empfunden, da *„man überall auf dem Präsentierteller ist"* (F^R, 45). Es werden Rückzugsorte wie Innenhöfe oder Vorgärten vermisst; *„Zonen der Privatheit gibts einfach nicht […], das ist alles öffentlicher Raum"* (ebd., 49). Sowohl langjährige Kölner*innen als auch auswärtige Personen vermissen zudem einen für Köln typischen *„Veedels-Charakter"* (I^R, 344), z.B. im Vergleich zur benachbarten Südstadt (H^R, 63-82):

„Hier zu wohnen, hat wahrscheinlich auch was. Wobei, das wär mir hier auch zu ab. Weil hier ist auch nicht so'n gewachsenes Viertel um mich rum. Deswegen wär ich hier auch so'n bisschen außen vor. Das würd ich noch nicht mal wollen, abgesehen davon, dass ich es nie bezahlen könnte, aber ich würd's auch nicht wollen" (J^R, 134-138).

Die schiere Größe der Gebäude, Wege und Plätze im öffentlichen Raum führt dazu, dass der Raum wenig einladend erscheint:

„Ich glaube, dass hier alles so riesig ist, dass Menschen sich hier klein fühlen. Und ich glaube, dass auch der Mensch das Bedürfnis hat, sich zu verstecken ein bisschen. Auch im öffentlichen Raum, so ein bisschen Privatsphäre zu haben. […] Und hier ist alles so öffentlich und groß, man fühlt sich die ganze Zeit beobachtet und auch kontrolliert. Einfach durch den Raum kontrolliert fast schon" (B^R, 221-225).

„Ja, hier sitzt du, […] auf'm Präsentierteller. […] Du beobachtest nicht die Leute, sondern du wirst beobachtet. Und Leute im öffentlichen Raum wollen immer beobachten. Du willst geschützt irgendwo sitzen, ähm, und die Szenerie beobachten. Und hier bist du nicht der Beobachter, sondern du bist der Beobachtete. Und […] hier fehlt auch so'n bisschen der menschliche Maßstab. Also […] hier wird das halt ewig weit […], du fühlst dich so'n bisschen lost." (F^R, 330-338).

Die Weite der Straßen und Plätze im Rheinauhafen verstärkt zudem den Eindruck eines überwiegend menschenleeren Raumes (L^R, 102; A^R, 197; C^R, 263; H^R, 734):

„Ja, es ist viel Platz, aber der wird gar nicht so gebraucht, ne? [Das Leben] ist eben nicht so wirklich angekommen hier" (J^R, 511-515).

„Wo wir gerade hier so sind, ist es vor allem auch wieder direkt leer. […] Sonst ist ja fast überall in Köln irgendwie deutlich mehr los" (C^R, 624). *„Ja, fühlt sich wirklich tot an, ne?"* (H^R, 780)

Die fehlende Nutzung des Raumes durch andere Personen wird auch darauf zurückgeführt, dass beim Durchqueren des Rheinauhafens keine Einrichtungen gesehen werden, die im Alltag eine zentrale

Rolle spielen, wie Supermärkte, Schulen oder Arztpraxen[35] (L^R, 618-630). *„Wo man auch immer das Gefühl hat, hier leben auch eigentlich nicht wirklich Menschen, ne?"* (H^R, 20)

> *„Die Leute, die hier rumlaufen, das sind jetzt wir beide und […] vielleicht mal so'n Fahrradfahrer und sonst halt Leute, die hier wahrscheinlich einfach die Mittagspause nur entlang schlendern. Also, die leben hier nicht. Das ist so'n Durchlauferhitzer hier irgendwie, habe ich das Gefühl. Die gehen dann zum Sein und zum sich irgendwie entfalten oder Viertel erleben gehen die wieder woanders hin. Die sind halt hier für die Arbeit"* (L^R, 108-116).

Der Rheinauhafen wird daher in erster Linie als Arbeitsort identifiziert, nicht als Ort der Begegnung. Die Menschen vor Ort wirkten so, *„als seien sie nur auf der Durchreise"* (C^R, 191). Der Rheinauhafen sei *„kein Ort zum Verweilen, was ja auch so ein Zeichen vieler moderner Orte ist"* (G^R, 51-53). Sowohl die gebaute Umwelt als auch die eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten im Alltag machen ihn für einen längeren Aufenthalt unattraktiv:

> *„Guck mal, hier ist ja nix grün, ne? Ist ja alles Beton. Viel Glas und Beton und hochpreisig, ne? Hier sind Galerien unten drin, hier sind Anwaltsbüros drin und so was. Also, wenig mal, dass hier mal n Café wäre oder so. […] Hier ist auch niemand!"* (J^R, 74-82)

> *„Das hat auch was Unpersönliches. Ja, du bist sehr weit weg von all dem, was da oben passiert. Ich glaube auch, für die Leute, die das [Kranhaus] bewohnen, die haben ja – das machts vielleicht auch aus, warum hier unten so wenig los ist: Der Weg nach unten und hier raus, der ist ja immer relativ lang. […] Hier ist wenig, habe ich das Gefühl, wo irgendwie der Austausch mit deiner Community hier stattfinden kann. Ich weiß gar nicht, ob's hier so nen Sense of Community gibt. Außer halt unter denen, die hier einfach für den Beruf sind, so. Die haben das mit Sicherheit, weil die erschließen sich diesen Ort aber ja auch über den Arbeitsplatz. Und über die Mittagspause und dann Restaurant […]. Aber das ist wieder so diese Zweckgebundenheit"* (L^R, 222-234).

Der Raum scheint also für bestimmte Zwecke konzipiert zu sein und wirkt daher auch einschränkend auf die Personen vor Ort:

> *„Irgendwie scheint alles darauf hinzudeuten, dass man sich hier nicht ohne Purpose aufhalten soll. […] Ich glaube, dass definiert ja auch den öffentlichen Raum, dass der einfach existiert, ohne dass man einen Zweck erfüllen muss. Hier wohnt man, oder arbeitet man, oder man konsumiert. Aber man existiert nicht nur um der Existenz willen. […] Was wir ja auch tun. Wir gehen ja einfach in den Park und sitzen und unterhalten uns. Das ist ja Existenz ohne Konsum"* (B^R, 171-191).

Die *räumliche Praxis* wirkt aufgrund der Konzeption des Projekts vorgegeben, wodurch erschwert wird, dass die Befragten sich vor Ort wohl fühlen oder durch den Raum animiert werden. Sie haben vielmehr das Gefühl, der Rheinauhafen sei für sie vor allem zum Durchqueren gedacht, also mehr ein Durchgangsraum (C^R, 219-233, J 44) oder „Spazierort" (H^R, 6).

> *„Es sind halt reine Neubauten, die irgendwie gleich nach Luxus aussehen, mit riesen Fenstern und Dachterrassen und dem Blick natürlich. Und man versteht irgendwie sofort, dass hier ist ne Lage, die Geld kostet. Und auch nur für die Leute, die Geld haben, irgendwie Möglichkeiten bringt. Und weil du hier auch wieder nicht wirklich weißt, was du hier sonst sollst, ne? Also für Leute wie uns gibt's jetzt eigentlich keine Anreize außer dem Blick"* (H^R, 30-32).

Das geht soweit, dass für manche der Raum kaum noch als öffentlicher Ort gilt:

> *„Und dann wird aber ganz offensichtlich mit der Art der Bebauung und der Art, wie Infrastruktur bereitgestellt wird, verhindert, dass es ein öffentlicher Ort ist. […] Das beobachte ich hier total. Dass soll glaube ich für die Menschen sein, die hier leben und die haben Autos und die fahren [..] in die Tiefgarage und fahren hier weg. Aber es gibt hier keinen einzigen Supermarkt. Das gehört für mich zur Infrastruktur für einen öffentlichen Raum irgendwie. Die Möglichkeit, was zu kaufen. Es gibt keinen Kiosk […]. Es gibt Restaurants, […] eher gehobene Preisklasse. Ähm, aber nichts, was andere öffentliche Orte ausmacht"* (B^R, 119-137).

Obwohl er selbst keinen fachlichen Hintergrund hat, identifiziert B an dieser Stelle einige zentrale Probleme der planerischen Konzeption des Rheinauhafens, welche auch von der ehemaligen Leiterin des Kölner Stadtplanungsamtes benannt wurden (siehe Kapitel 8.2). Diese Probleme treten in der *räumlichen Praxis* so offen zutage, dass sie auch von weiteren Laien vor Ort erlebt und in ihren eigenen Worten beschrieben werden:

[35] Es existieren durchaus Arztpraxen im Rheinauhafen, offenbar erscheinen sie im Gegensatz zu anderen Branchen jedoch deutlich unterrepräsentiert.

„Ich meine, wenn man für die Stadt was macht, dann muss man ja auch für die Leute, die da leben, was machen. Ne? Und wenn man dann das so hochpreisig ansetzt, […] dass du da schwindelig wirst. […] Das ist doch nix für die Leute, die in der Stadt wohnen. […] Dat is dann für die Imis, die gar nicht aus Köln kommen, die hier arbeiten, ein paar Leute, die gehen dann da hin." (J^R, 431-435).

„Alle Angebote, die hier geschaffen werden, haben ja irgendwie damit zu tun, dass ich erst mal diese Eintrittshürde dann halt nehmen muss, dass ich irgendwas bezahle. Und das finde ich halt auch irgendwie nicht attraktiv. Also, wenn ich das hier anders für mich irgendwie nutzen möchte. […] Wie soll ich jetzt hier irgendwie Federball spielen auf dem Asphalt? [lacht] *[…] Die Angebote, die hier gemacht werden, […] treffen vielleicht auch gar nicht so meine Bedürfnisse"* (L^R, 406-424).

Anhand des letzten Zitats wird auch deutlich, dass eine kreative oder auch abweichende Nutzung aufgrund fehlender niederschwelliger und kostenloser Angebote erschwert wird. Die wahrgenommene Qualität des öffentlichen Raumes wird zusätzlich vermindert, da Einrichtungen wie öffentliche Toiletten oder attraktive Spielmöglichkeiten für Kinder vermisst werden.

„Also, wenn das ein öffentlicher Raum sein soll, dann gehört hier ne Toilette hin. […] Weil das schließt halt alle aus, die nicht in ein Café gehen können, weil sie es sich nicht leisten können" (B^R, 81-87).

Die eher abstrakt gestalteten Spielplätze im südlichen Bereich zwischen dem „Siebengebirge" und der Rheinuferstraße seien *„mega traurig"* (A^R, 696), *„so drei halb-ästhetische Dinger, wo irgendwie man selbst als Erwachsener nicht weiß, was man da soll"* (H^R, 906): *„Was soll das denn, ist das Kunst, oder..?!"* (G^R, 629) *„Da hat doch noch nie ein Kind gespielt"* (F^R, 572).

Zwar üben bestimmte Orte, wie der Yachthafen, einen besonderen Reiz aus, seine Nutzung ist aber auch wieder etwas Exklusives und wohlhabenden Menschen vorbehalten (I^R, 374-386; L^R, 471-484): *„Das ist ja cool. Okay, so ein Anlegeplatz für Menschen mit viel Geld und ihren Yachten"* (A^R, 352). Generell wird der Rheinauhafen als *„hochwertig"*, aber auch *„elitär"* wahrgenommen (H^R, 14). Eine Ausnahme von der Regel bildet dabei der Biergarten „Johann Schäfer" am südlichen Ende des Areals:

„Ah ja, guck, das sieht doch ganz nett aus. Auch mit dem Kran, das ist doch irgendwie ganz cool. Aber das versteh ich halt nicht, guck mal, das ist so simpel: Einfach Container hinstellen, das ist wie am Ebertplatz, da wird das ja auch gemacht. […] Also vom Charme her und vom Raum her, […] also das wirkt so'n bisschen verspielter als die anderen Orte" (G^R, 698-706).

„Das finde ich sympathisch, weil das machts irgendwie wieder zugänglicher für mich. Das ist nicht ganz so etepetete und äh, wir machen hier unseren Business-Lunch. […] Also hat ne ganz andere Stimmung" (L^R, 1004-1008).

„Guck mal, die kann da jetzt auch so'n Eis kaufen (zeigt auf eine Mutter mit Kind im Biergarten)*, das kannste doch da hinten gar nicht, ne? […] Ich mein, es sind jetzt alles, könnten alles meine Kinder sein, die da sitzen, aber das wär mir egal. Ich würde mich trotzdem da wohler fühlen."* (J^R, 1139-1153)

Abgesehen davon wirkt das gesamte Raumensemble mit den darin wahrgenommenen Menschen und Atmosphären jedoch vor allem exklusiv und von einer bestimmten Klientel dominiert (A^R, 71-76; B^R, 150-161; C^R, 131-143; I^R, 359-373). Das beschreibt beispielsweise L während des Parcours durch den Rheinauhafen so:

„Also, es sind ja viele Unternehmensberatungen, Microsoft ist ja da hinten und Anwälte und so. […] Ich bin ja jetzt keiner aus der Industrie, kein Anwalt und so, aber man erkennt es ja, […] man sieht es ja auch schon an der Kleidung und am Habitus" (L^R, 46-52).

„Und die Leute, die halt hier arbeiten […], die sind, glaube ich, nicht so drauf, dass sie sich hier mit nem Bierchen am Mäuerchen halt mal hinsetzen oder irgendwie so, ne?" (ebd., 386)

„Dass man merkt so, der Ort, der gibt mir ne gewisse Energie. Ich hab hier ne gewisse Haltung. Und es gibt hier ne gewisse Ansprache und es gibt hier so Codes, die sind zu befolgen. […] Wenn man so die anderen Leute beobachtet und wie sind die gekleidet […]: Du siehst Männer mit nem weißem Hemd, mit ner Anzughose und mit Lederschuhen. Und das ist ja an sich schon ein Code. Wenn du so was anhast, […] damit kommunizierst du ja etwas. Das ist ja wie eine Uniform" (ebd., 1149-1177).

Der Eindruck des Exklusiven hängt auch zusammen mit der Beobachtung, der Rheinauhafen sei deutlich „internationaler" als das restliche Köln:

„Also das Projekt will international sein. […] Man merkt's an den Menschen und halt auch so an den Unternehmen, die hier sitzen. Also, sind halt auch schon renommiertere Büros und Nutzer, die hier am Start sind und hat man halt in anderen Stadtteilen nicht. […] Hier ist zum Beispiel Vitra. So, und das finden Leute halt geil, die in eine andere Stadt

fahren. […] So einen Eames-Chair dann von Vitra, sowas, dass du dir das angucken kannst. Also das ist ja dann ein Showroom im Prinzip. Wo auch so dieses Urbane, mega-Großstädtische einfach verkauft […] wird" (F^R, 600-622).

Dabei erscheint das Angebot der Geschäfte vor Ort nicht nur exklusiv, sondern auch als Teil einer Gesamtinszenierung:

„Genau so was erwartet man dann hier auch, ne? […] Also, irgendwie so Läden, wo niemand rein geht, die aber was repräsentieren und die dementsprechend dann auch zu den Bauten passen, in denen sie sind. Und einfach so ein Zeichen […], ja, so ein Prestige-Siegel setzen für so eine Gegend" (H^R, 986-992).

Der Rheinauhafen wird also auch als eine Art innerstädtischer Bühne wahrgenommen, auf der bestimmte Lebensstile und eine gewisse Form von Urbanität in Form materieller Zeichen präsentiert werden. Auf diese Weise stellt er ein Raumprodukt dar, das gezielt bestimmte Konsument*innen anspricht: *„Ich hab's Gefühl, es ist […] auf ne bestimmte Zielgruppe zugeschnitten. Und das schließt natürlich viele andere Nutzungen dann immer aus"* (G^R, 443). So sei der Rheinauhafen insbesondere für Tourist*innen durchaus eine Attraktion (C^R, 169, F, 550):

„Also schön zum Angucken. Abwechslungsreich, man ist am Wasser, man hat die verschiedenen Gebäude, die man sich angucken kann und ist beeindruckt davon. So als touristisches Ausflugsziel, also würde ich sagen, kann man sich das mal anschauen, weil historischer Hintergrund und neue Interpretation und so. Aber wenn ich jetzt Kölner wäre, weiß ich nicht, wie oft ich dann hier wäre, weil, warum? Es ist ja einfach nur Wohnen hier und Arbeiten" (A^R, 233-235).

„Zum Zeigen finde ich es wiederum cool, ne? […] Es gibt einen Unterschied zwischen der Außen- und Innenansicht. Als Kölner würde ich nie im Leben hier hin gehen, um ein Bier zu trinken" (B^R, 511-513).

Für die Kölner*innen selbst scheint der Raum hingegen wenig zu bieten:

„Aber jetzt hier, wat machst du hier? Ne? Hier kannste nicht mal sitzen groß. […] Ja, aber, das sind dann Touristen, weißte? Die kommen dann nach Köln und natürlich biste dann auch hier. Weil, das steht in deinem Reiseführer, so. Aber das sind nicht unbedingt Kölner, das glaub ich nicht" (J^R, 98-104).

Dieser Eindruck führt dazu, dass die Befragten sich vor Ort selbst wie Tourist*innen fühlen (A^R, 296): *„Du bist Tourist in deiner eigenen Stadt, wenn du hierherkommst"* (L^R, 576). Denn der Rheinauhafen sei nicht *„typisch kölsch"* (F^R, 370), *„nicht so, wie man das in der Altstadt hat, oder wie man das vielleicht in Sülz hat, wo ich aufgewachsen bin. Da ist das hier doch schon internationaler"* (ebd., 373-378). Für den kürzlich zugezogenen C ist der Rheinauhafen *„insofern irgendwie Teil von Köln, […] weil die drei neuen Krantürme [*sic*] einfach so groß und nicht zu übersehen sind"* (C^R, 399). Der gebürtige Kölner L meint dazu jedoch:

„Was hat das für einen Bezug jetzt noch zur Stadt? […] Was gibt mir das jetzt in meiner Identität als Kölner? Dass ich hier diese Klötze stehen habe, wo Fußballer drin wohnen und irgendwelche Industriellen und so" (L^R, 170-176).

Auch für J, die seit 70 Jahren in Köln lebt, ist der Rheinauhafen kein *„Wohlfühlort"* (J^R, 294):

„Das Viertel ist da drüben. Ne? Wo wir eben waren, die Südstadt. Und dann gibt's hier diesen Schnitt durch die Rheinuferstraße […]. Was es natürlich so'n bisschen heimeliger macht, ist, dass der Rhein da ist. Also, der Rhein ist ja schon immer was, was für mich auch als Kölnerin zu Köln gehört und was [es für] mich so'n bisschen anheimeln und mich so'n bisschen vertrauter machen lässt, ne?" (ebd.: 36-40)

Auch A, die zum ersten Mal vor Ort ist, hätte den Rheinauhafen in Köln nicht erwartet, da er nicht zu ihrem Bild von der Stadt passt (A^R, 408-414). Doch auch für sie ist der Rhein ein Aspekt, der einen Bezug zur Stadt herstellt (ebd., 868-877). Die Menschen im Rheinauhafen werden nicht als Kölner*innen wahrgenommen, letztere werden vielmehr in „ihren" Vierteln verortet (J^R, 316). *„Die Leute die hier leben, trifft man wahrscheinlich sonst nicht"* (H^R, 14).

„Aber das sind jetzt keine Kölner die hier wohnen, das glaub ich nicht. Oder die allerwenigsten. Das sind junge Leute, die hier arbeiten, die hier viel Geld verdienen und die sich das hier leisten können. Nun gut, es sei ihnen gegönnt. Aber das ist nicht Köln, so. Es könnte auch in Düsseldorf sein." (J^R, 557-564)

Das Gefühl der Austauschbarkeit oder Beliebigkeit wird auch von anderen Befragten geteilt: *„Um ehrlich zu sein, […] wo wir jetzt hier gerade durchlaufen, das könnte für mich auch in Bremen sein"* (G^R, 587). Dabei führen durchaus verschiedene Komponenten des individuellen Raumerlebens zu dem intersubjektiven Eindruck, dass der Ort *„kein gewachsenes Viertel"* sondern *„gemacht" und „neu gebaut"*

sei, und *„dass es nur bestimmte Leute anspricht, die hier arbeiten oder so viel Geld haben, dass sie hier wohnen können“* (J^R, 539-543). Auch weniger kritische Personen betrachten den Rheinauhafen nicht als typisches Kölner Quartier, weil er so eindeutig konzipiert wurde: *„Das ist natürlich alles ja quasi am Reißbrett entstanden […] und das kann man natürlich nicht übertragen auf Bickendorf oder Ehrenfeld […], weil die einfach anders gewachsen sind“* (I^R, 190-194). Jedoch stellt er aus deren Perspektive eine Aufwertung der Gesamtstadt dar, auch wenn er vergleichbaren Hafenprojekten ähnelt (ebd.: 208-224), wie z.B. der Hamburger HafenCity (H^R, 18). *„Ja, das hat seine eigene Funktion und seine eigene Ästhetik, die es so in Köln nicht nochmal gibt“* (B^R, 561). Der Rheinauhafen wird dabei als ein Teil von Köln angesehen, der eine neue Seite der Stadt herausstellt, *„nicht 08/15, sondern fancy, […] [um] im Konzert der Großstädte mitzuspielen“* (F^R, 584), wobei sich der Blick *„eher nach außen als nach innen“* richte (ebd.: 586). Diesen Aspekt und auch die Notwendigkeit einer Stadtentwicklung durch Großprojekte erkennen fast alle an:

> *„Und das brauchen wir halt als Stadt auch. […] Wir können nicht […] als Teil dieser Stadt immer nur schreien, dass alles für uns und für die Kölner ist, sondern es gibt Wirtschaftsinteressen, wir wollen Schulen haben, wir wollen Straßen haben. Dafür brauchen wir eben Unternehmen, die Steuern zahlen. Und dafür müssen wir eben auch solche Räume gestatten“* (B^R, 539-545).

> *„Das Image von Köln ist ja ein etwas anderes. […] So kölsche Bräsigkeit, ne? Und […] wir sind alle joot befreundet und irgendwie, hätt schon immer alles joot jejange. Aber da drunter gibts halt noch die Ebene, wo das knallharte Geschäft ist. Und deswegen finde ich das schon ok, […] wenn man das halt auch irgendwo ein bisschen repräsentiert“* (L^R, 336-338).

Dabei zeigt sich in der unterschiedlichen Bedeutung und Bewertung eines „lokalen Charakters“ ein Widerspruch zwischen der Perspektive von Laien und Experten:

> *„Vielleicht ist es gerade das, was man im Rheinauhafen so‘n bisschen auch anders gemacht hat. Also es ist eben nicht das kölsche Viertel. […] Das finde ich zieht sich auch durch Kölner Bauprojekte durch, dass dieses Kölsche gar nicht so sehr betont wird. […] Das wird so‘n bisschen als proletarisch wahrgenommen. Und die Planenden, die Architekten sind dann eher so‘n bisschen elitärer und orientieren sich dann vielleicht auch eher heutzutage so nach Skandinavien, Holland. Und wollen das eher so international, wollen sich eher auf diesem Niveau messen“* (F^R, 746-758).

Dabei stellt sich hinsichtlich städtebaulicher Großprojekte die Frage, inwiefern sich die Bedürfnisse einer lokal verwurzelten Bevölkerung mit einem professionellen planerischen Anspruch in Einklang bringen lassen (H^R, 584-586). Auffällig ist, dass die befragten Kölner*innen kaum persönliche Bezüge oder Erinnerungen zum Rheinauhafen benennen können:

> *„Also den Rheinauhafen […], dieses Stück […] von den Kranhäusern bis hierher, habe ich jetzt erst so in den letzten Jahren so‘n bisschen für mich kennengelernt. Aber auch immer nur sehr sporadisch. Das Stück davor, so am Schokoladenmuseum, das kenne ich ja schon seit ich ein Kind war“* (L^R, 8).

> *„Also, ich wohne seit 12 Jahren in Köln und ich glaube ich habe ihn kennen gelernt, als ich früher Longboard gefahren bin, sind wir immer durch die Tiefgarage gefahren. Das war immer so der Gag und der Hammer, so nachts dadurch zu cruisen. Ja, und so‘n bisschen mit‘m Fahrrad hier mal lang gefahren. Aber das ich jetzt hier, ich könnt mich jetzt nicht erinnern, dass ich hier mal essen war oder, ähm, mal länger was gemacht hab.“* (G^R, 3-5)

> *„Also ehrlich gesagt, früher war das auch nicht so unbedingt so‘n Ort wo man hinging, in den Rheinauhafen. Also so wo man spazieren ging oder so, eigentlich eher nicht. […] Also bevor es hier das gab. Bevor das hier alles neu gemacht worden ist. Also früher heißt, ich als Kind oder so.“* (J^R, 2-6)

Das lässt sich primär darauf zurückführen, dass der Raum – wie bereits erwähnt – für Einheimische aus ihrer Sicht wenig zu bieten hat bzw. sie nicht anspricht:

> *„[Der Raum] will mit mir nichts anfangen und ich will mit ihm nichts anfangen. […] Weil es ja schon ne Interaktion gibt zwischen dem Raum und der Person, die sich im Raum bewegt. […] Und es gibt halt Räume, die brauchen mich und die wollen mich, weil ich zum Beispiel da konsumiere, oder weil ich den Raum belebe. […] Und das bin ich hier nicht. Und das soll ich aber auch nicht sein. […] Also was soll ich hier, was wäre hier mein Beitrag? […] Ich glaube, dass das auch tatsächlich auf viele Kölner zutrifft“* (B^R, 567-591).

> *„Ich würd auch sagen, dass ich jetzt hier nicht hingehöre, dass ich nicht zu diesen Leuten gehöre, die hier leben oder hier arbeiten oder so, dass das nicht meine Welt ist. […] Aber nicht, dass ich mich dadurch jetzt irgendwie diskriminiert oder irgendwie fühle, das ist einfach nicht meins hier“* (J^R, 567-571).

Das Interesse der befragten Personen am Rheinauhafen richtet sich in erster Linie auf seinen historischen Ortsaspekt, der einen Teil der Kölner Stadtgeschichte erzählt (F^R, 393-412; I^R, 82-108). Die Historie des Hafens und der Stadt wird im Rheinauhafen auch ganz direkt über mehrere illustrierte Informationstafeln kommuniziert, die bei der Begehung positiv auffallen:

„Der erste Grund ist, […] dass ich einfach interessant finde, dass das halt anscheinend früher mal ein wichtiger Industriehafen oder so was gewesen[ist]" (C^R, 5).

„Ja, sowas find ich auch spannend, […] wenn man sich so'n bisschen interessiert dafür. Also ich interessier mich jetzt nicht eigentlich für Geschichte, aber für die Stadt schon! Weil es ist ja meine Stadt! Ne? Also, vom Gefühl her ist das meine Stadt. Und dann will ich natürlich auch wissen, wie es früher war" (J^R, 678-684).

Insgesamt wird erneut deutlich, dass die subjektive Bedeutung eines Ortes in den *Räumen der Repräsentation* der jeweiligen Individuen entsteht, also im Raumerleben, welches sich in der praktischen Interaktion mit dem Raum vollzieht. Im Rheinauhafen fehlt es offenbar an passenden Angeboten, um überhaupt eine persönliche Beziehung zu dem Ort aufbauen zu können. Zudem erscheint die *räumliche Praxis* durch das Planungskonzept so stark vorgegeben, dass abweichende Nutzungen im Sinne von individueller Raumaneignung verhindert werden. Nicht zuletzt wirkt das gesamte Raumensemble mit den darin verorteten Menschen exklusiv und untypisch für die Stadt Köln, so dass es eher einen fremden, internationalen Ort repräsentiert.

10.3.4 ICE-Terminal Messe/Deutz: „Es ist ein Kosmos in sich"

Das Projektgebiet des ICE-Terminals Messe/Deutz (vgl. Karte 3 in Anhang C) wird nicht als zusammenhängender Raum erlebt, vielmehr werden vor Ort drei mehr oder weniger separate Räume wahrgenommen. Diese entsprechen den einzelnen Projektbausteinen (vgl. Kapitel 8.3) und werden vor allem aufgrund ihrer baulichen Gestalt und jeweiligen Funktion voneinander unterschieden. Daran wird erneut deutlich, dass das Raumerleben primär auf der *räumlichen Praxis* basiert (vgl. Abbildung 4) und das ICE-Terminal in Deutz in erster Linie ein Konzept ist, eine *Repräsentation des Raumes*, die auf der abstrakten Ebene der Planung verbleibt und nicht in den gelebten und erlebten Raum vordringt. Der kommentierte Parcours macht diesen Widerspruch zwischen dem Geplanten und dem subjektiv Erlebten vor Ort konkret und zeigt auf, entlang welcher Elemente und Eindrücke sich diese Trennung im Alltagsleben vollzieht:

„Also, es fällt mir schwer, […] Bahnhof und Triangle miteinander wirklich als Einheit zu sehen. Ja, wenn man drüber nachdenkt […], kommt man zu dem Schluss, ja. Kann ich nachvollziehen. Aber spontan würde ich das nicht so bewerten. Spontan ist das für mich n separater Block, der da entstanden ist, […] der mit dem Bahnhofsvorplatz für mich eigentlich subjektiv in keiner engeren Verbindung steht" (I^T, 127-139).

„Mir war vorher nicht klar, dass das ein großes Ensemble sein soll. Wird auch nicht deutlich, dafür ist die Architektur auch zu verschieden. Dieser Bahnhof ist einfach ne infrastrukturelle Trennung oder so ne bauliche Trennung, die kriegt man natürlich auch nicht mehr weg. […]. Von daher sind's für mich so zwei getrennte Teile, oder drei eigentlich: Der Ottoplatz, das Triangle und dann das hier [die MesseCity, M.O.]. *[…] Dafür ist es zu divers und […] knüpft nicht aneinander an"* (G^T, 830-842).

Das Bahnhofsumfeld wird eindeutig und übereinstimmend von den Befragten aufgeteilt in den „KölnTriangle", den Ottoplatz mit dem historischen Bahnhofsgebäude und die MesseCity. Auch für Laien sei sofort ersichtlich, *„dass das auch alles aus unterschiedlichen Zeiten kommt"* (F^T, 871). Zusätzlich wirkt der Bahndamm als Barriere, die das Projektgebiet räumlich zerschneidet und trennt (I^T, 976-1001). Entsprechend wird in der MesseCity auch eine Anbindung des Stadtteils Deutz vermisst, ebenso wie Angebote für Menschen aus dem angrenzenden Viertel (G^T, 437-452). *„Es gibt keine Sichtbeziehungen […]. Erst wenn du durch den Bahnhof gekommen bist, siehst du: Aha, hier ist noch mehr"* (D^T, 261). Die Aufteilung des Projektgeländes in separate Abschnitte basiert auch auf Eindrücken jenseits der Materialität des Raumes:

„In Verkehr und Arbeit würde ich das gliedern. [Und] in alt und neu natürlich. Also, alter Bahnhof [da], neues Gelände hier [an der MesseCity, M.O.]*. Und auch in laut und leise. Weil's da so trubelig ist und hier schon viel abgeschotteter. […] Auf jeden Fall hat das keinen Zusammenhang. Wenn ich da durch gehe* [durch den Bahnhof, M.O.]*, bin ich wie in so nem Transformationsraum"* (E^T, 1038-1060).

„[…] Der südliche Teil ist das Ankommen, der nördliche Teil ist der Grund, warum man […] dahin gekommen ist. […] Es hängt funktional zusammen, aber ich find räumlich halt nicht" (D^T, 525-529).

Vor Ort werden unterschiedliche Funktionen ausgemacht, die sich jedoch ergänzen und eine übergeordnete funktionale Klammer bilden, die das Bahnhofsumfeld Deutz im gelebten und erlebten Raum zu einem *„Transitraum zwischen Bahnhof, Unterkunft für Messegäste und Messe"* (I^T, 1059) macht: *„Ankommen, abfahren"* (E^T, 19). *„Vielleicht kurz ernähren und schlafen, […] und morgens wieder in den Zug steigen"* (H^T, 356).

„Für mich ist das immer so gleichbedeutend damit, dass sehr viele Menschen von außerhalb kommen. Also, dass Köln so durchlässig bleibt. Dass es nicht so abgeschlossen ist, sondern hier halt ganz viel rein und raus fließt. Ja. Offen. Offenheit" (E^T, 1110-1118).

Das letzte Zitat lässt sich auch als Einfluss der Repräsentation vom „Verkehrskreuz der internationalen Stadt" (siehe 10.1.4) interpretieren, die sich auch im Marketing der MesseCity Deutz GmbH wiederfindet. Auch auf Bannern an der Baustelle vor Ort heißt es, dies sei der Ort, „wo die Welt sich trifft".

Das historische Bahnhofsgebäude wird als *„majestätisch"* (K^T, 67) beschrieben, *„das signalisiert ne gewisse Bedeutung"* (ebd.: 65). Der *„tempelhafte"* (G^T, 72) Bau erinnert einen anderen an die *„Nazi-Zeit"* (ebd., 42), vermutlich aufgrund der visuellen Nähe zum damals verbreiteten Neoklassizismus. In Verbindung mit dem Ottoplatz wirkt es zudem inszeniert:

„Da muss man nur noch ne Schleife drum machen. Und […] die Platzgestaltung, die muss ganz zurückhaltend sein. […] Das ist ein Verständnis von Architektur, wo es viel um Blickbeziehungen geht und um Inszenierung. Und wo der öffentliche Raum das ist, was im Prinzip die Gebäude umschließt und nicht so sehr die Gebäude das sind, was den öffentlichen Raum fasst. […] Die Platzgestaltung drängt sich nicht so auf, die […] lässt das Gebäude im Prinzip wirken, ja? Und das merkt man hier ganz, ganz stark. Wenn man jetzt nur von hier guckt, dann funktioniert das auch ganz gut, aber mit dieser Riesenstraße im Hintergrund – hast du halt schon irgendwie ein Problem" (F^T, 23-33).

In der Wahrnehmung des Experten F funktioniert die Inszenierung des Bahnhofseingangs also nur aus einem bestimmten, statischen Blickwinkel, quasi als fixiertes Bild. Es handelt sich um eine *Repräsentation des Raumes*, die im konzipierten Raum entworfen wurde und sich in der gebauten Umwelt materialisiert hat. Der Intention seiner Architekt*innen folgend, dient der Ottoplatz vor allem der Präsentation des historischen Bahnhofsgebäudes (siehe S. 167). Dabei wurde offenbar der gelebte und erlebte Raum ein Stück weit vernachlässigt. Denn aufgrund der minimalistischen Gestaltung und der stark befahrenen Opladener Straße wird dem Ottoplatz eine geringe Aufenthaltsqualität bescheinigt (G^T, 84-96; I^T, 17-21), vielmehr entsteht der Eindruck eines Verkehrsknotenpunktes (E^T, 10-19; F^T, 3-7).

„Ja, hier will man schnell abgeholt werden, find ich. [lacht] *Schon mal gut, dass man hier sitzen kann und dass man es mit Bäumen versucht hat, einigermaßen erträglich zu machen. Aber ist natürlich direkt an der Straße. […] Aber es ist auch nicht, dass es sich falsch anfühlt, weil vor Bahnhöfen eh kein wahnsinniger Aufenthaltsort ist, glaub ich generell, wo man sich niederlassen will, ne?"* (D^T, 58-66)

Auch die Konzeption als „Stadtentree" (siehe 8.3; WINTERHAGER 2016: 132) scheint in der Alltagspraxis der Besucher*innen nicht zu verfangen:

„Ich glaube, dass dieses Entree dahingehend ein bisschen überschätzt wird, weil das gar keine so Riesenrolle spielt. Weil du super busy bist in so Räumen. Du guckst auf dein Handy, du orientierst dich, wo muss ich lang gehen? Du suchst nach irgendwelchen Landmarken. Und das Klein-Klein fällt dir gar nicht so stark auf. […] Und wenn ich hier aussteigen würde, würde ich erstmal hier denken, so: ‚Wow, ok. Großstadt.' Hier passiert richtig viel. Vorne fahren Bahnen, hier fahren Autos. Und ich wüsste nicht, ich hätte kein Konzept davon, wo jetzt irgendwie Innenstadt ist, wo es weitergeht. Ich könnt mir kein klares Bild von der Stadt machen" (F^T, 96-100).

Dass fehlende Orientierung ein Problem für Ortsfremde am Ottoplatz sein kann, bestätigt die auswärtige H: *„Ich war verwirrt, als ich hergekommen bin und dachte: Und wo ist jetzt Messe?"* (H^T, 38). Neben dem starken Verkehr vermittelt auch der „KölnTriangle" in Sichtweite des Bahnhofs das Gefühl

einer Großstadt (ebd., 84) und schafft zumindest aus der Ferne Orientierung: *„Es kündigt natürlich die Messe an, ne?“* (ebd.: 38)

> *„Es ist halt neben dem Dom und dem Colonius natürlich einer der höchsten Punkte, und der Lanxess-Gebäude hier links von uns und dem AXA-Hochhaus, […] [was,] wenn man dann durch Köln sich bewegt, auf jeden Fall so Luftpunkte sind, an denen man sich orientieren kann“* (D^T, 29).

Unabhängig davon, ob die Architektur des Hochhauses von den Befragten positiv oder negativ bewertet wird, entfaltet der „KölnTriangle“ darüber hinaus für sie keinerlei symbolische Bedeutung (I^T, 166-169; H^T, 70):

> *„Der ist total egal […] da gehen Leute dran vorbei. Äh, das Hochhaus juckt keinen im Prinzip“* (F^T, 126-130).
>
> *„Naja, also die Intention war bestimmt mal, ganz modern zu wirken. Aber es ergibt für mich keinen Sinn“* (E^T, 298-300).

Das liegt auch daran, dass die durchaus ungewöhnliche Form des Reuleaux-Dreiecks aus der Perspektive von Fußgänger*innen nicht ersichtlich ist (Abbildung 41):

> *„Also von dieser Seite aus, siehts halt eher aus, wie als ob er oval wäre“* (D^T, 13)
>
> *„Triangle? Aber das ist doch so elliptisch mehr, oder?“* (K^T, 120)
>
> *„[…], aber diese elliptische Form des Turms finde ich gut“* (I^T, 143)

Erneut zeigt sich ein Widerspruch zwischen dem konzipierten und dem erlebten Raum; nämlich, dass architektonische Botschaften die Menschen nur erreichen können, wenn deren alltägliche Perspektive berücksichtigt wird. Dies wird auch an einem Gegenbeispiel deutlich:

Im Vergleich zum Ottoplatz wirkt die Architektur der neuen MesseCity Deutz *„ansprechender“* (K^T, 239) und *„städtischer“* (ebd., 241), denn ihre Klinkerfassaden und weniger hohen Kubaturen vermitteln ein vertrauteres Bild von Stadt, das auch mehr an ein Wohngebiet erinnert (ebd. 231-245). Im Gegensatz zur Glasfassade des „Triangle“ wirke der *„warme Ton“* von Backstein *„sympathisch“*, *„angenehm“* und *„subjektiv schön“* (I^T, 435-443).

Abbildung 41: **Blick auf den „KölnTriangle“ vom Deutzer Bahnhof. Foto: M.O**

> *„Es stimmt schon, dass die Farbe des Backsteins nen gewissen Unterschied macht, würde ich für mein Gefühl sagen. […] Und es is nich so wahnsinnig groß“* (H^T, 622-624). *„Also, es fühlt sich viel organischer an als von der anderen Seite“* (ebd., 512).

Dieser Eindruck wird noch verstärkt, wenn darin die architektonische Anlehnung an die historischen Messehallen und den Messeturm erkannt wird: *„Das wirkt irgendwie integriert“* (K^T, 375). Dies gelingt einigen Betrachter*innen:

> *„Ja, also ich glaub, mit nem geübten Auge sieht man natürlich, dass das angelehnt sein soll an die alte Messe, vom architektonischen [her]“* (G^T, 311-313).
>
> *„Die zitiert ja hier auch schon das alte Messegebäude […]. Wenn ich mir das jetzt genauer anschaue, weil das alte Messegebäude hat ja auch diese vertikale Gliederung“* (D^T, 345-355).

Insgesamt wird die städtebauliche Gestaltung der MesseCity von Experten wie Laien gelobt:

> *„Dafür, dass das so riesige Bürogebäude sind, find ich die an sich eigentlich – ich find den Klinker total schön – und ich finde auch, dass hierzwischen sehr gute Räume entstanden sind. Also das ist ein Raum, der von der Maßstäblichkeit super gut funktioniert“* (F^T, 292-294).
>
> *„Die Fassadengestaltung, […], das ganze Ensemble, dass das nicht so hoch ist. Das fügt sich als Gesamtheit gut ein. Und hier ist auch der Platz, der ist irgendwie mal besser integriert um das Gebäudeensemble. Das steht nicht so, sag ich mal, beziehungslos daneben“* (K^T, 307-311).

Zugleich wird die MesseCity eindeutig als Bürostandort und Raum für Messeaktivitäten identifiziert. Dadurch erscheinen die Nutzungsmöglichkeiten und damit auch die Bedeutung des Ortes für das Alltagsleben der Stadtbewohner*innen sehr limitiert:

*„Das ist ja auch darauf ausgelegt, dass man halt zur Messe geht und von der Messe zurück geht. Und dann vielleicht mal hier was essen geht oder hier in dem Hotel schläft. Aber es ist jetzt nicht für die Bevölkerung von der Stadt Köln ausgelegt, sondern eher für die Besucher*innen. […] Also, wenn man jetzt hier diesen Durchgang oder diese Bauflucht sich anschaut, das ist schon dafür gemacht, dass hier viele Menschen durchlaufen können. […] Aber ansonsten, es ist ja hier auch kein Wohnen. Also ich glaube es ist ne reine Gewerbefläche"* (D^T, 313-323).

„Das ist jetzt nicht das soziale Leben, das ist auch nicht gewollt, wahrscheinlich, ne? […] Es ist nur ein Arbeitsort, der aber durchaus, ich finde, ansprechend is, ne?" (I^T, 475-479)

Dieser Eindruck basiert zunächst auf einer klar ablesbaren Nutzung der einzelnen Gebäudeblöcke, an denen die Logos von bekannten Unternehmen, Hotels und Gastronomie angebracht sind. Entscheidender ist jedoch, um welche Form von Betrieben es sich dabei handelt, bzw. was mit den jeweiligen Marken assoziiert wird. Neben den Bürostandorten ist die Nutzung der MesseCity von Systemgastronomie (L'Osteria, The ASH) und Hotelketten (Motel One, Adina) geprägt, wodurch der Ort insgesamt pragmatisch, geschäftsorientiert und austauschbar erscheint:

„[L'Osteria], was aber auch wieder eine Kette ist, Motel One ist auch – ist alles so ne Kette […]. Da fehlt mir dann so'n bisschen die lokale Kölner -, so das Kölsche sozusagen" (G^T, 382-384).

„Das ist der McDonald's für das Mittelmanagement" (K^T, 345).

„Klar, ist jetzt nichts Individuelles, das ist pragmatisch und gut. Gehört ja wahrscheinlich auch sinnvollerweise an diesen Standort, ne?" (I^T, 509).

„Ja, so geschäftlich einfach, ne? Also, ich würde niemandem vorschlagen sich hier zu treffen […]. Das sind auf jeden Fall Leute, die nicht aus Köln kommen, glaub ich, die hier Zeit verbringen" (H^T, 328-330).

Für die Befragten präsentiert sich Köln auch am Ottoplatz *„eher von seiner geschäftlichen Seite"* (D^T, 222), mit dem Fokus auf Arbeit und Verkehr. Auch der „KölnTriangle" suggeriert *„was wirtschaftliches, was arbeitsintensives"* (D^T, 164), auch wenn er austauschbar erscheint:

„Leute die lange und viel am Schreibtisch sitzen, wo nachts wahrscheinlich noch verschiedene Lichter brennen in dem Gebäude und Leute noch ihre letzten – was weiß ich – Präsentationen vorbereiten. […] Ich find Hochhäuser generell haben so n bisschen das Gefühl... muss ich immer direkt an New York oder Frankfurt denken. Es hat so'n Businessflair" (ebd.: 164-170).

Während der Ottoplatz als laut und *„trubelig"* (E^T, 1052) erlebt wird, wirkt die MesseCity so wenig belebt, dass die Sinnhaftigkeit des Projekts bisweilen hinterfragt wird:

„Ob da wirklich mal Leute kommen? Im Augenblick ist es ja menschenleer. […] Ist ja oft so, da hat einer gedacht, da bauen wir was und das wird dann hinterher so und so genutzt, und die Leute akzeptieren das als großen Treffpunkt. Und dann hinterher hat man die Rechnung ohne den Wirt gemacht: Die Leute, die finden das gar nicht schön. Das ist das was mich ein bisschen irritiert. […] Wir sind ja quasi die einzigen Leute hier. Auf nem Areal, was ja fast so groß wie ein Fußballplatz ist" (K^T, 472-484).

Diese Problematik wird auf fehlende Angebote für die Stadtgesellschaft zurückgeführt, die den Raum auch außerhalb von Messezeiten beleben und attraktiv für alle Kölner*innen machen:

„Klar, mit so einem Restaurant [wie L'Osteria] kriegt man die Leute aus Deutz vielleicht nicht hier hin. Aber wenn man weiß, ok, man kann hier mit Kindern [und auch] mit alten Leuten hin, man kann hier Skaten oder was auch immer und so mehrere Sachen miteinander verbinden, hat man schon eher n Grund hier hin zu kommen. Klar, dass das nicht vorgesehen ist, leuchtet mir auch ein. Oder hier die Fassade, da könnte man ja auch so ne Wall of Fame machen, wo die Leute sprühen könnten oder […] auch Leute aus der bildenden Kunst, die da malen können […] oder Urban Gardening oder was auch immer. Was das Ganze so'n bisschen belebt. Wird wahrscheinlich nicht kommen" (G^T, 624-654).

Im Vergleich mit einem typischen Kölner „Veedel" wirkt das gesamte Areal des ICE-Terminals eher wie ein anonymer, funktionaler Raum mit wenig Bedeutung für die Stadtgesellschaft:

„Also der Ottoplatz als Platz für Reisende, die warten und dann auch wieder wegfahren und der Platz hier für die Messetouristen. Der Triangle, […] ich weiß überhaupt nicht was da zum Beispiel drin ist. Wahrscheinlich sind da Büros drin. Aber irgendwie spielt der jetzt für mich nicht so ne Rolle. Es ist jetzt nicht so, als würden wir durch die Südstadt gehen und ich sagen würde: ‚Wow, das war jetzt total schön, es gibt sehr viele Cafés und Geschäfte und Leben'. Wo

man sich so viel merkt. Also klar, hier merkt man sich auch so den Triangle […], aber jetzt nichts so was stadtspezifisch an den Menschen orientiert ist" (G^T, 874-884).

Dieser Eindruck macht sich an verschiedenen Elementen der gebauten Umwelt fest, deren Botschaften in der Summe widerspruchsfrei sind, so dass der Ort für sich betrachtet „Sinn ergibt":

„Es ergibt ja auch irgendwie Sinn, ne? Also, es widerspricht ja eigentlich gar nicht meinem Gefühl, würde ich sagen. Weil es ist ja auch legitim, dass das ein Ort ist, wo Leute halt schlafen und wieder in den Zug steigen. Und für die ist das wahrscheinlich in der Funktion eigentlich gut. Aber für den Rest der Stadt fühlt sich's irrelevant an" (H^T, 376-380).

„Also, hier sind ja, entstehen ja so viele neue Gebäude plus die alten Messegebäude, hier weiß man auf jeden Fall, wo man ist. Hier ist Messe, hier kommt man hin, wenn man hier arbeitet" (E^T, 704-706).

Das liegt sowohl an der Architektur der Gebäude als auch an der Wegeführung vom Bahnhof über den Messebalkon zum Messeeingang, die eine klare Richtung vorgibt: *„Ja, es ist klar. Hier schlendert man nicht rum, man geht zielstrebig zu seinem Ziel"* (D^T, 507).

„Aber ich glaub, dadurch dass das alles Klötze sind, ne, es ist alles irgendwie so gradlinig, man soll hier – hier sind deine Wege, hier gehts lang" (H^T, 346).

Dieser Eindruck entsteht auch auf dem Messebalkon, von wo der Blick wiederum auf die linke Rheinseite zur Innenstadt und zum Kölner Dom gelenkt wird (Abbildung 33, S. 168):

„Also auf mich wirkt das auf jeden Fall so, als würde es einen so da reinziehen. Also, es gibt irgendwie so gar keine Option, nach da [Osten, M.O.] *zu gehen. Sondern, wenn man hier rauskommt, da fährt die Bahn, fahr da rüber – da gehts hin"* (E^T, 584-590).

Diese Perspektive wirkt zwar auch inszeniert, lässt den Ort jedoch weniger austauschbar wirken, da auf diese Weise ein unmissverständlicher Lokalbezug hergestellt wird:

„Wenn man hier steht, hat man den Eindruck, das ist ein Bilderrahmen. […] Das ist so, joa, das Heimatgefühl so, ne? [lacht] *Dieser Blick der wertet das, dieses Viertel hier auf. Da wissen auch die Messegäste, also, wir sind nicht Frankfurt, nicht in Hannover, wir sind in Köln. Unverwechselbar"* (K^T, 600-630).

„Ja, ich find so Landmarken eigentlich superwichtig für die Stadt. Also wo man dann überlegt, dass man vielleicht hier von der Messe kommt und zum ersten Mal in Köln ist, dann kennt man den Kölner Dom und denkt so: ‚Ah ja, ok. Ja, klar. Versteh ich.' Das schweißt dieses Projekt halt an Köln dran und das tut halt jedes Projekt von wo man Domblick hat. Also das ist ja auch […] richtig der Fluchtpunkt hier, ne? Nicht nur ne Sichtachse hab ich ja, sondern das ist ja wirklich so in der Flucht" (F^T, 760-774).

Für manche repräsentiert das ICE-Terminal in seiner Gesamtheit über die räumliche, funktionale und auch gestalterische Nähe zur historischen Messe auch die Messe- und Handelsstadt Köln, oder auch gleich das ganze Rechtsrheinische:

„Schäl Sick: Das ist nicht abwertend gemeint. Aber ich sag mal, da drüben das, Altstadt und mit den vielen Kirchen, ist ja ne eigene Welt. Das hier ist ne ganz andere Welt. Da drüben ist sagen wir mal, das heilige Köln und hier ist mehr so wirtschaftlich" (K^T, 406-410).

„Die Stadt Köln profitiert sehr von ihrer Messe. Und die Stadt Köln profitiert auch, dass hier große Versicherungen Steuergelder zahlen, dass Leute hier gutes Geld verdienen. […] Aber das gehört ja zur Geschichte der Stadt dazu" (F^T, 448-454).

„Weil's ne Messestadt seit 100 Jahren ist. Und ja, von daher passend, ne? Ich glaub man darf jetzt nicht die Idee haben, hier nach irgendwas von Dom, romanischen Kirchen oder sonst was zu suchen, ne? […] Köln ist das ja nicht nur, sondern […] auch ne Handelsstadt und von daher passt das hier, ne? So, das ist natürlich von Hamburg oder Stuttgart oder Mannheim, ist das nicht groß zu unterscheiden, ne? Also das ist pragmatisch, praktisch. Aber jetzt nicht typisch Köln" (I^T, 539-557).

Der Bezug zur Stadt Köln ergibt sich auf dieser Ebene aber primär über die *räumliche Praxis*, sprich Form und Funktion der gebauten Umwelt. Auf der Ebene des gelebten und erlebten Raumes fällt es den Personen vor Ort schwer, eine Verbindung zu Köln herzustellen:

„Nach Köln fühlt sich's für mich nicht an. Nee. Einfach nach nem so ähm, isolierten Ort für sich, der irgendwie Sinn ergibt und man weiß auch, es is irgendwie leicht zu erreichen und es is nich wahnsinnig abgelegen. Aber es ist ein Kosmos in sich" (H^T, 640-644).

„Das Einzige, was ich jetzt erkennen würde, wäre dass es architektonisch, zumindest die beiden Gebäude mit den Ziegelsteinen, an die alte Messe anlehnt. […] Das ist ja das Klarste, was man nimmt, wenn man daran andocken will. Die Materialität und so'n bisschen die Form" (G^T, 550-554).

„Also was hier in Deutz schön ist, ist so dieses ganze ehemalige Gelände von der Bundesgartenschau. […] Aber das hier ist ne andere Welt. Man hat den Eindruck, das sind zwei verschiedene Stadtteile. Die gar nicht so richtig zusammengehören“ (K^T, 49-59).

Das ICE-Terminal Messe/Deutz und insbesondere die MesseCity – die, wie zu Beginn erwähnt, auch durch den Bahnhof getrennt vom Ottoplatz wahrgenommen wird – bildet also in den individuellen *Räumen der Repräsentation* auch intersubjektiv einen Ort, der nur wenig mit Köln als Stadt und noch weniger mit den Menschen darin zusammenhängt. Seine klare Ausrichtung auf auswärtige Personen und Geschäftsleute macht ihn im gelebten und erlebten Raum zu einer „eigenen Welt“, zu einem Raum der globalen Dienstleistungsökonomie (vgl. 3.4.2).

Als solcher erscheint dieser Raum einerseits austauschbar und funktional, zugleich inszeniert er jedoch lokale Symbole wie den Dom auf plakative Weise. Aufgrund seiner Funktion stellt er in der Praxis tatsächlich ein durchlässiges „Tor zwischen Köln und der Welt“ (siehe 10.2.4) dar, welches den Blick der Menschen, die Köln durch dieses „Tor“ betreten, auf das wichtigste Symbol der Stadt lenkt. Dabei werden jedoch nur gängige Bilder der Stadt reproduziert; urbanes oder gar ortstypisches Leben findet hingegen kaum statt. Entsprechend finden sich in den *Räumen der Repräsentation* auch keine persönlichen Bilder in Form von Erinnerungen oder prägenden Erfahrungen – auch wenn zumindest der Ottoplatz kein „neuer“ Ort ist:

„Ich find‘s eigentlich interessant, weil ich komm ja hier fast jeden Tag vorbei. Und ich hab mich auch schon oft hier mit Leuten getroffen. Oder bin hier abgefahren. Oder angekommen. Aber ich finde, man verbindet mit diesem Ort gar nix. Also ich hab überhaupt gar keinen Bezug hier zu“ (E^T, 47-51).

„Sehr, sehr wenig. Äh, es ist halt ab und an mal Ausgangspunkt und Endpunkt irgendeiner Reise. […] Nee, persönlich würde ich damit eigentlich gar nicht so viel verbinden. […] Für mich ist es halt ein Bahnhof von mehreren in Köln. Mich interessiert eher – Krankheit des Historikers – der Bezug zu Langen und Otto an der Stelle, ne? Das finde ich noch das Spannendste, mit den Motorenmodellen“ (I^T, 5-11).

G: *„Ich fahr fast immer hier an der Straße entlang, über die Hohenzollern oder über die Deutzer Brücke.“* M.O.: *„Ja. Und, würdest du sagen, dieser Ort hier, […] hat der deswegen irgendeine Bedeutung für dich oder Funktion?“* G: *„Eigentlich nicht, nee. Vor allen Dingen Durchqueren oder Überqueren ja eher, ne? Bzw. dann Vorbeifahren. In dem Sinne. Aber es ist jetzt, in den 12 Jahren in denen ich hier wohne, muss ich sagen, hab ich mich glaub ich noch nie explizit länger hier aufgehalten*“ (G^T, 12-16).

Die Funktionalität des Ortes als Bahnhof und Verkehrsknotenpunkt bzw. als Ort für Messegäste sowie die fehlenden Angebote für das Alltagsleben der Stadtbewohner*innen führen offenbar dazu, dass keine individuelle Interaktion mit dem Raum stattfindet, die eine Grundlage für persönliche Bezüge bilden könnte. Im Ergebnis verbleibt das ICE-Terminal Messe/Deutz ein abstraktes Konzept der Planung. Aufgrund der konflikthaften Historie des Projekts (siehe 8.3) ist eine Architektur entstanden, die im wahrgenommenen Raum in separate Bausteine zerfällt und somit auch nicht als zusammenhängendes Ensemble erlebt wird. Schließlich hat der so produzierte Raum auch im Alltagsleben und -erleben der Menschen eine rein funktionale Bedeutung und scheint abgesehen davon kaum von Belang zu sein: *„Es muss diese Räume halt auch irgendwie geben. Man könnte sie jetzt vielleicht mal anfangen umzugestalten“* (D^T, 231).

11 Dialektische Analyse und Diskussion der Ergebnisse

Wie bereits mehrfach betont, entfaltet die Theorie der Produktion des Raumes ihre volle Bedeutung erst in der dialektischen Betrachtung aller drei Dimensionen, die in der Raumproduktion stets zusammenwirken (siehe Kapitel 2). Entsprechend richtet sich für die abschließende Analyse der Blick auf die Zusammenhänge und Wechselwirkungen zwischen der politischen Planung, baulichen Umsetzung und sozialen Wirkung der drei untersuchten Fallbeispiele, welche wiederum miteinander verglichen werden (*Analyseebene B* in Tabelle 3; siehe Kapitel 6). Dabei werden die in Kapitel 6.1 formulierten Forschungsfragen zusammenfassend beantwortet. Die Fragen 1 bis 3 zu den Dimensionen der Raumproduktion wurden bereits ausführlich in den jeweiligen Zusammenfassungen (10.1.1, 10.2.1 und 10.3.1) bearbeitet. Zentrale Ergebnisse aus diesem Teil der Untersuchung werden hier wieder aufgegriffen, um die Anschlussfrage zu klären, welche auf die Dialektik bzw. das Zusammenspiel der drei Dimensionen abzielt:

4) In welchem Verhältnis stehen die Zielvorstellungen der planerischen Konzepte zum subjektiven Raumerleben der Individuen und welche Rolle kommt dabei der gebauten Umwelt bzw. ihrer Architektur zu?

Dabei findet auch eine Rückbindung der empirischen Ergebnisse an Lefebvres Thesen zu Stadt und Gesellschaft statt, mit dem Ziel, eigene Aussagen über die gesellschaftliche Bedeutung städtebaulicher Großprojekte zu treffen, die über die Kölner Fallstudie hinausreichen können. Dazu wurden schon vor der empirischen Arbeit folgende Leitfragen formuliert:

5) Welche Merkmale der Spätmoderne spiegeln sich in einer Stadtentwicklung durch Großprojekte wider bzw. werden von dieser aufgegriffen?
6) Inwiefern können solche städtebaulichen Großprojekte damit als typische Raumprodukte einer spätmodernen Gesellschaft begriffen werden?
7) Wie können städtebauliche Großprojekte im Ergebnis als „urbane Orte“ charakterisiert werden? Sind sie – mit Lefebvres Kritik gesprochen – lediglich ein weiteres Produkt der kapitalistischen Raumproduktion, eine neue „Abstraktion des Raumes“? Oder deuten sie auf einen „differentiellen Raum“ hin, im Sinne der lefebvreschen Utopie?

Die Fragen 5 und 6 konnten bereits teilweise durch die Rekonstruktion der Projektentwicklung (Kapitel 8) geklärt und im Zwischenfazit beantwortet werden (siehe 9.2). Diese Erkenntnisse werden nun noch ergänzt um die Ergebnisse aus Kapitel 10. Abschließend wird in 11.2 die Forschungsfrage 7 diskutiert, wobei v.a. die Konzepte als Ergebnisse des kommentierten Parcours (vgl. Abbildung 35) herangezogen und miteinander verknüpft werden. Aus der empirischen und theoretischen Analyse lassen sich schließlich grundsätzliche Folgerungen für die Stadtentwicklung ableiten (siehe 11.3).

Zunächst lassen sich alle drei Fallbeispiele auf den sozioökonomischen Strukturwandel zurückführen, der mit einer wettbewerbsorientierten Stadtpolitik einherging, die in den 1980er Jahren auch in Köln Einzug erhielt. Anhand der lokalen Fallstudie konnte nicht nur gezeigt werden, wie der Einfluss privatwirtschaftlicher Akteure auf die Entwicklung der Großprojekte sukzessive zugenommen hat. Im Rückblick auf ihre Geschichte wird insgesamt deutlich, dass sie idealtypische „Kinder ihrer Zeit“ darstellen, die als stadtentwicklungspolitische Maßnahmen unmittelbar auf die neuen Herausforderungen und veränderten Bedingungen der Spätmoderne reagieren. Als innovatives Konzept markiert der MediaPark den Beginn dieser Phase der Raumproduktion auf der politischen und planerischen Ebene. Wie der Rheinauhafen und die Bausteine des ICE-Terminals Messe/Deutz entspricht er aber auch baulich einem zentralen Merkmal der Spätmoderne, insofern die Ästhetik eines Produkts und damit verknüpfte Narrative relevanter erscheinen als sein praktischer Nutzen. Die Architektur aller drei Großprojekte zielt auf Singularität ab, welche in der wissensbasierten Ökonomie einen wichtigen

Standortvorteil darstellt, um Kapital und Menschen anzuziehen. Es werden damit neue Zeichen produziert, welche die Stadt Köln von anderen Städten abheben und über die Stadtgrenzen hinweg ausstrahlen sollen. An diesen symbolischen Effekt ist die Hoffnung auf entsprechende wirtschaftliche Effekte geknüpft. Ein solcher Wertschöpfungsmechanismus entspricht einer Transformation von kulturellem in ökonomisches Kapital (vgl. ZUKIN 1998, siehe 3.5.4), wobei typischerweise sogenannte *Starchitects* wie Zeidler und Teherani eine wichtige Rolle spielen.

Jedes städtebauliche Großprojekt ist zudem in übergeordnete gesellschaftliche Diskurse eingebettet und bedient sich in deren Rahmen einer spezifischen Erzählung, aus der es seine politische Legitimation bezieht. Es handelt sich dabei um lokal begründete Narrative wie die „Medienstadt", die Historie des Rheinauhafens oder das „Verkehrskreuz des Westens". Solche *Repräsentationen des Raumes* steigern zusätzlich das symbolische Kapital einer Stadt (vgl. HARVEY 2001, siehe 3.5.4). Die Analyse dieser Diskurse (10.1) hat zudem gezeigt, worauf die Planungsrationalität der drei Großprojekte basiert: Der internationale Städtewettbewerb bildet die argumentative Grundlage für die Produktion dieser neuen Stadträume, durch deren vermeintliche Unverwechselbarkeit einzigartige Wettbewerbsvorteile für die Stadt entstehen sollen. Im planerischen Diskurs zeigt sich dies u.a. an allgemein verständlichen Kollektivsymbolen. So bildet der MediaPark den „Humus", auf dem neue Technologien ihr Potenzial für Köln entfalten sollen, der Rheinauhafen wird zum historischen „Gedächtnis" der Stadt und der ICE-Bahnhof in Deutz zum „Motor" der rechtsrheinischen Innenstadt. Im konzipierten Raum repräsentieren diese Bilder Geschichten von Innovation und Pioniergeist, Authentizität und Einzigartigkeit – ganz im Sinne des spätmodernen Paradigmas der Singularisierung. Sie liefern Argumente für die Durchsetzung der Projekte, auch gegen politische und planerische Widerstände.

Auf einer anderen Ebene der Raumproduktion ist in diesem Zusammenhang wiederum die Rolle von Architektur und Städtebau deutlich geworden (10.2). Denn die städtebaulichen Großprojekte sollen ihr jeweiliges Narrativ oder Image auch materiell verkörpern. Indem sie dem Prinzip der Singularisierung folgt, wird die Produktion auffälliger Raumzeichen zum Auslöser für zentrale Konflikte um historische Denkmäler und neue Wahrzeichen, sowohl im Rheinauhafen wie auch in Deutz. Im wahrgenommenen Raum transportieren alle drei Projekte über ihre materielle Form architektonische Botschaften, die sich bei aller Verschiedenheit der Signifikanten inhaltlich insofern ähneln, als sie über distinkte bauliche Merkmale Einzigartigkeit und Attraktivität ausstrahlen, um Aufmerksamkeit zu generieren. Damit dient die *räumliche Praxis* der Großprojekte offensichtlich dem gleichen Zweck wie die *Repräsentationen des Raumes*, die ihrer Planung zugrunde liegen (vgl. BELINA 2013: 55).

Letztere zielen in der Dialektik der Raumdimensionen (vgl. Abbildung 4) darauf ab, die soziale Bedeutung der gebauten Umwelt festzulegen und abzubilden. Dabei zeigt sich in der dritten Ebene der Raumproduktion dann der grundsätzliche Widerspruch zwischen dem konzipierten und dem gelebten Raum (10.3). Zwar werden die politischen Ideen und planerischen Konzepte überwiegend baulich umgesetzt und können somit auch individuell wahrgenommen und nachvollzogen werden. Im subjektiven Erleben und Alltagsleben entfalten sie jedoch meist nicht die gewünschte soziale Wirkung. Vielmehr zeigt sich hier die Problematik einer Konzeption, die auf eine bestimmte Ästhetik setzt und dabei die Perspektive der Stadtbewohner*innen aus dem Auge verliert. Denn sofern sie für Laien überhaupt zugänglich sind, spielen die planerischen Diskurse und architektonischen Botschaften in deren Alltagspraxis keine sonderliche Rolle. Aufgrund ihrer Konzeption als eigenständige Projekte bilden der MediaPark, der Rheinauhafen und das Deutzer Bahnhofsumfeld vielmehr Inseln im städtischen Aktionsraum, die für ganz bestimmte Zwecke geplant und eingerichtet wurden. Statt den alltäglichen Bedürfnissen der Menschen in der Stadt zu dienen, folgen sie eher übergeordneten abstrakten Zielen auf der

„globalen Ebene“ (vgl. Abbildung 7). Sie bilden Orte für internationale Unternehmen und Geschäftsleute sowie für Menschen von außerhalb, Reisende und Tourist*innen. Ihre Zielgruppe sind v.a. die hochmobilen Mitglieder der spätmodernen neuen Mittelklasse (siehe RECKWITZ 2020) sowie „Kreative“ (siehe 3.5.3). Als städtische Räume unterscheiden sie sich eklatant von den vertrauten Vierteln der Stadtbewohner*innen; keines der Kölner Großprojekte wird als „Veedel“ erlebt. Vielmehr wirken sie auf paradoxe Weise exklusiv und austauschbar zugleich, da sich ähnliche Stadträume für Arbeit, Freizeit und Konsum überall auf der Welt befinden. Die individuellen Nutzungsmöglichkeiten und damit auch die Bedeutung dieser Orte für die lokale Bevölkerung sind stark limitiert. Insofern erfüllen sie auch ihre Funktion als öffentliche Räume kaum, sie sind vielmehr „halböffentlich“, was eine typische Eigenschaft spätmoderner Raumprodukte darstellt (siehe ALTROCK 2005: 350, siehe 4.4). Die Erkenntnis, dass sie dennoch zu einem selbstverständlichen Bestandteil der Stadt werden können und sogar den Status einer Sehenswürdigkeit erlangen, sagt mehr über das spätmoderne Verhältnis von Stadt und Gesellschaft aus als über die Großprojekte an sich.

Wird der durch städtebauliche Großprojekte produzierte Raum als Ausdruck sozialer und wirtschaftlicher Prozesse in der Spätmoderne begriffen, so bietet er einen analytischen Zugang zur dialektischen Beziehung von Stadt und Gesellschaft in dieser zeitlichen Periode. Aus den Konflikten und Chancen, die in dieser Beziehung hervortreten, lassen sich praktische Handlungsempfehlungen und Perspektiven für die Stadtentwicklungsplanung und -politik ableiten. Nicht zuletzt soll diese Auswertung auch zeigen, inwiefern die 50 Jahre alten Thesen von Henri Lefebvre noch heute für eine angewandte Stadtforschung bedeutsam sind. Dazu wird zunächst die Erforschung der drei Raumdimensionen rückblickend reflektiert.

11.1 Reflexionen zum Forschungsprozess

Die Spaziergänge durch den Untersuchungsraum haben gezeigt, wie flüchtig und fluide die *Räume der Repräsentation* sind (siehe 10.3). Im Vergleich zu Raumkonzepten und Bauwerken als Produkte der anderen beiden Raumdimensionen, stellt sich der gelebte und erlebte Raum als etwas dar, das niemals vollständig reproduzierbar ist. Denn anstelle von statischen Bildern, Texten oder Objekten basiert das Raumerleben vielmehr auf einem fließenden Blick während der Bewegung durch den Raum. Hinzu kommen flüchtige, aber durchaus dominante Eindrücke, z.B. Geräusche wie Stimmen und Straßenlärm, Gerüche von Abgasen, Essen und Abfall, passierende Menschen und Tiere sowie der Einfluss wechselnder Witterung und Tageszeiten.

All diese Aspekte des alltäglichen Lebens und Erlebens finden sich jedoch weder in den planerisch produzierten Bildern noch in der gebauten Umwelt der Großprojekte wieder. Weder die Analyse von Plänen und Diskursen (*Repräsentationen des Raumes*), noch die Betrachtung von Städtebau und Architektur (als Ergebnis und Grundlage einer institutionalisierten *räumlichen Praxis*) in Bezug auf das Erleben und Handeln von Menschen in städtischen Räumen ist ausreichend, um die volle Bedeutung städtebaulicher Großprojekte als gesellschaftliche Raumprodukte zu verstehen. Vielmehr ist es notwendig, ihre Planung, Umsetzung und Wirkung – also alle drei Dimensionen der Raumproduktion – in Beziehung zueinander zu setzen. Dabei treten zahlreiche Wechselwirkungen und Widersprüche zutage. Zum einen deckt sich die individuelle Alltagspraxis nur bedingt mit der vorgegebenen *räumlichen Praxis*; d.h. es werden teilweise gänzlich andere materielle Elemente der gebauten Umwelt als bedeutsam wahrgenommen, als der reine Blick auf Städtebau und Architektur nahelegen würde (vgl. 10.2); intendierte architektonische Botschaften werden anders interpretiert oder gar nicht erst „empfangen“. Zum anderen beschränkt sich das Raumerleben eben nicht auf die visuelle Komponente der

Architektur, sondern beinhaltet sämtliche Aspekte der Sinneswahrnehmung. Hinzu kommt die stark subjektive Komponente des persönlichen Erlebens, die dazu führt, dass die Bedeutung der Orte individuell verschieden wahrgenommen und erlebt wird.

Der Einfluss von Plänen als *Repräsentationen des Raumes* äußert sich folglich auch nur eingeschränkt über die *räumliche Praxis*, sondern zeigt sich eher in Form von Images und öffentlichen Diskursen, welche sich letztlich aber ebenfalls auf planerische Diskurse zurückführen lassen. Da es sich bei Letzteren um Spezial- bzw. Expertendiskurse handelt, erreichen deren Inhalte die Öffentlichkeit meist nur in aufbereiteter Form, etwa über die lokale Presse, das Stadtmarketing, Reiseführer oder soziale Medien. Diese Kanäle wurden in der vorliegenden Arbeit zwar nicht analysiert, dennoch konnte empirisch gezeigt werden, dass zentrale *Repräsentationen des Raumes* die Stadtbevölkerung durchaus erreichen; wie z.B. der MediaPark als „Medienstadt der Zukunft", die „Symbiose aus Hafendenkmal und Zukunftsvision" im Rheinauhafen oder das ICE-Terminal als „Kölns Tor zur Welt" (siehe 10.1). Hier besteht die Einschränkung vor allem darin, dass diese Repräsentationen von Stadt nicht „ungefiltert" ankommen und auch nicht unkritisch übernommen werden, sondern teils als bewusste Inszenierungen bzw. Versuche erkannt und hinterfragt werden. Dabei kann der öffentliche Diskurs neue *Repräsentationen des Raumes* produzieren, die den angestrebten Planungszielen entgegenstehen. Insbesondere wenn der durch ein Projekt entstandene Raum für die Alltagspraxis der Stadtbewohner*innen inadäquat erscheint, kann dies zu einem negativen Image führen, das sich als Narrativ über diesen Ort etabliert. Solche Effekte lassen sich bei allen drei Fallbeispielen feststellen; sowohl der MediaPark als auch das Deutzer Bahnhofsumfeld werden eher als anonyme Arbeitsplätze, austauschbare Konsumorte oder funktionale Transiträume wahrgenommen und nicht als „belebte urbane Quartiere" oder gar „Kölns neuestes Veedel".

Der Rheinauhafen zeigt dabei auch einen dialektischen Aspekt der Raumproduktion auf, nämlich dass *Repräsentationen des Raumes* nicht nur Grundlage der *räumlichen Praxis* sind, sondern auch aus dieser resultieren (vgl. Abbildung 4). Im vorliegenden Fall wird die gebaute Umwelt des Rheinauhafens z.B. als „Touristenmeile" oder „Reichenviertel" gefasst. Dieses Image hat seinerseits wieder Zugang in planerische Diskurse über zukünftige Großprojekte gefunden, wie dem Deutzer Hafen: „Dass es in Deutz keinen zweiten Rheinauhafen geben soll, darüber sind sich alle einig" (KOELNARCHITEKTUR.DE 2018). Mit dem Credo „kreative Ideen vor Profit" will die Stadtverwaltung vermeiden, „dass im Rechtsrheinischen ein eher steriles und lebloses Investorenparadies entsteht" (ebd.).

11.2 „Abstrakte Räume" vs. „Urbane Orte"

Der Rheinauhafen veranschaulicht zudem exemplarisch einen typischen Nebeneffekt einer Raumproduktion durch städtebauliche Großprojekte, die auf neue städtische Identitäten, Strukturen und Images abzielt (siehe 4.4). Er stellt ein Raumprodukt dar, dass durch spektakuläre Architektur internationale Aufmerksamkeit sichern soll, dabei aber eine gewisse Austauschbarkeit in Kauf nimmt und lokale Identitäten – möglicherweise bewusst – vernachlässigt. Im Ergebnis entsteht auch im erlebten Raum eine „globale Stadt", die eher anderen Städten ähnelt als dem ursprünglichen Ort (vgl. BMVBS 2011: 8 ff.) – und das, obwohl das Konzept des Rheinauhafens auf Authentizität und Einzigartigkeit setzt (siehe 3.5.4 & 10.1.3).

Das als Singularität konzipierte Projekt wird gewissermaßen als Ubiquität erlebt, da es an vergleichbare *Waterfront Developments* erinnert und sich somit prinzipiell auch in jeder anderen (europäischen) Großstadt am Wasser befinden könnte. Dieser Effekt wird im Fall des Rheinauhafens durch die Architektur der Kranhäuser relativiert, da diese inzwischen als neues Wahrzeichen der Stadt Köln

gelten. Dies ist wiederum auf eine kontinuierliche Reproduktion entsprechender Bilder im Sinne von *Repräsentationen des Raumes* im Stadtmarketing und Tourismus zurückzuführen. Ein Eindruck von Austauschbarkeit und Beliebigkeit kann aber auch im MediaPark und im Projektgebiet des ICE-Terminals Messe/Deutz beobachtet werden. Er stellt sich vor allem dann ein, wenn die gebaute Umwelt keine eindeutigen oder glaubhaften Bezüge auf den jeweiligen Ort und seine Geschichte zulässt. Dies trifft insbesondere auf verglaste Hochhäuser zu, deren Referenzen zu künstlich („Spiegelung" des Doms im „KölnTurm") oder zu weit hergeholt (Drehkolbenform des „Triangle") wirken. Die abstrakte Wirkung ihrer Architektur kann auch auf den Städtewettbewerb zurückgeführt werden, aus dem sie resultiert. Denn das Vorbild, auf das sich ihre Ikonologie bezieht, ist selbst abstrakt und ubiquitär, in Form der gläsernen Türme anderer Metropolen auf der ganzen Welt: „Was sie wechselseitig spiegeln, ist das Modell, das sie füreinander sind […]. Alles was sich auf die Umgebung beziehen könnte, auf die Fassade des Inneren und des Äußeren, […] ist ausgelöscht" (BAUDRILLARD 2022: 131). Auch wenn die Kölner Realität weniger drastisch erscheint als Baudrillards Vision von New York, so wird doch klar, dass durch ihre *räumliche Praxis* des „Nacheiferns" viele Großprojekte ihr eigentliches Ziel verfehlen, nämlich singulär zu sein (vgl. KNOX & PAIN 2011: 421 ff.; siehe 4.4).

In der Fallstudie finden sich weitere Hinweise auf einen „abstrakten" Raum, die zugleich als typisch für städtebauliche Großprojekte gelten können. Im abstrakten Raum, wie ihn Lefebvre beschreibt, sind alltägliche Wege genauso vorgegeben wie Möglichkeiten der Freizeitgestaltung und an entsprechende Konsumobjekte gebunden (VOGELPOHL 2011: 235, vgl. 3.1). Auf ebendiese Art und Weise werden auch der MediaPark, der Rheinauhafen und das ICE-Terminal Messe/Deutz erlebt. Besonders deutlich wird dies anhand von Querbezügen zwischen den Konzepten „Ästhetik und Architektur" und „Aneignung und Urbanität" (siehe 10.3.1). Die Nutzung der untersuchten Orte ist durch ihre Konzeption und die gebaute Umwelt stark vorgegeben, was eine individuelle und kreative Raumaneignung erschwert. Solche Aneignungsprozesse, die mit entsprechenden „Spuren" im Raum einhergehen, gelten jedoch als Indikator für Urbanität. Das „Urbane" wird also vielmehr gelebt als dass es sich konzipieren ließe.

Für Lefebvre zeichnet sich das „Urbane" durch dessen alltäglichen Gebrauchswert aus sowie durch „Zentralität", die eine Begegnung von Differenzen über Gleichzeitigkeit ermöglicht (LEFEBVRE 1972: 53, 105; vgl. Abbildung 7). Diese Qualität des Städtischen schafft somit gesellschaftliche Vielfalt und Toleranz, aber auch Orte für die Aushandlung sozialer Konflikte. Sie erfordert einen Umgang mit der Konfrontation verschiedener sozialer Realitäten und damit einen gewissen Habitus, der dem öffentlichen Raum zugeordnet wird und diesen vom privaten Raum abgrenzt, für den andere Verhaltensweisen gelten. In diesem Verständnis stellt Urbanität eine zentrale gesellschaftliche Funktion öffentlicher Räume dar (KLAMT 2012: 786 f.). Orte in der Stadt können also dann als „urban" gelten, wenn sie auf allen drei Ebenen der Raumproduktion öffentlich sind. KLAMT (2012) verweist entsprechend auf LEFEBVRE (2011) und betont, dass die drei Dimensionen der Produktion des Raumes umfassend und alltagsnah verdeutlichen, was öffentliche Räume letztlich auszeichnet:

> „Raum, Zeit und Gesellschaft; diese Zusammenhänge wirken über Wahrnehmung, Vorstellungen und Alltagsvollzug und konstituieren so über und im menschlichen Verhalten Raum. Erst vor dem Hintergrund eines derartigen Raumverständnisses sind die sozialen Dimensionen öffentlicher Räume (theoretisch und empirisch) zu erschließen" (KLAMT 2012: 785).

Die soziale Bedeutung öffentlicher Räume liegt zunächst in ihrer *räumlichen Praxis* begründet, also ihrer baulichen Gestaltung und Nutzung, die sich gegenseitig bedingen (ebd.: 779). Ihre materiell bedingte Zugänglichkeit und Nutzbarkeit bilden notwendige, aber noch keine hinreichenden Bedingungen dafür, dass Räume als öffentlich gelten können. Neben rechtlichen Aspekten wie Eigentumsverhältnissen sowie Regularien und Verordnungen, welche dem konzipierten Raum entstammen, ist vor

allem auch die Perspektive der Nutzer*innen entscheidend (BREUER 2003: 5-7): Indem sie einen Raum als öffentlich erkennen, annehmen und ihn entsprechend nutzen, reproduzieren sie seine „Öffentlichkeit" – oder eben nicht (KLAMT 2006: 37). Je nachdem, wie und von wem sie genutzt werden, werden öffentliche Räume schließlich zu „Repräsentationsräumen für bestimmte Lebensstile" (KLAMT 2012: 787; vgl. KLAMT 2007). In diesem Zusammenhang wird die Dimension des gelebten und erlebten Raumes in der Raumproduktion deutlich. Die Frage nach der „Öffentlichkeit" bzw. Urbanität eines Raumes richtet sich also vor allem auch an die Menschen vor Ort. Dabei hat die empirische Untersuchung gezeigt, dass wesentliche Qualitäten öffentlicher bzw. urbaner Räumer in allen drei untersuchten Orten vermisst werden. Die befragten Personen fühlen sich dort lediglich als „Kunden" oder „Touristen". Sie identifizieren sich nicht mit den Großprojekten, die für sie weder Alltagsräume noch Orte der Begegnung darstellen (s.o., S. 183 ff.).

Zudem zeigt die Kölner Fallstudie, dass eine Raumproduktion durch städtebauliche Großprojekte zur Privatisierung des öffentlichen Raumes führen kann. Diese kann sich jedoch auf unterschiedliche Art und Weise vollziehen (SELLE 2004: 135 f.). In der vorliegenden Untersuchung zeigt sich zunächst eine Zunahme privater Aktivitäten in der Stadtentwicklung (siehe 9.1), womit jedoch kein direkter quantitativer Verlust öffentlicher Flächen einhergeht, denn sowohl das Gelände des Güterbahnhofs Gereon wie auch der Rheinauhafen wurden erst durch diese Projekte der Öffentlichkeit zugänglich gemacht, wobei sich die betroffenen Areale größtenteils in Privatbesitz befinden (siehe 9). Es kommt durch sie also letztlich zu einer Verlagerung von Funktionen des öffentlichen Raumes in privat produzierte, öffentlich nutzbare Räume. Insbesondere im MediaPark werden dazu Gestaltungselemente des traditionellen öffentlichen Raums zitiert, z.B. der zentrale Platz mit Brunnen und die kleinteilige Parkanlage im Wohnbereich. Eine solche „private Produktion von Stadträumen" (SELLE 2004: 135) verstärkt eine Aus- und Abgrenzung sozialer Gruppen in der Stadt. Dabei stellen alle drei Großprojekte durch ihre hochwertige Gestaltung eine Ästhetisierung des öffentlichen Raumes dar, was mit einer erhöhten sozialen Kontrolle in Verbindung gebracht wird. Um deviantem Verhalten vorzubeugen, werden zudem Rückzugsorte und schwer einsehbare Nischen vermieden (KLAMT 2012: 796 f.).

Der Effekt dieser *räumlichen Praxis* zeigt sich unmittelbar im erlebten Raum (siehe 10.3): Es werden Zonen der Privatheit vermisst, die Menschen fühlen sich vor Ort beobachtet, kontrolliert, „wie auf dem Präsentierteller". In diesem Zusammenhang lassen sich weitere Mechanismen indirekter Exklusion feststellen. So scheint das Angebot von Wohnraum, Gastronomie und Einzelhandel im Rheinauhafen größtenteils nur für eine Minderheit der Stadtgesellschaft erschwinglich, für die Mehrheit wird er so zum reinen Anschauungsraum. Die MesseCity Deutz ist eindeutig durch bestimmte Gruppen wie Messegäste und Angestellte der Unternehmen vor Ort besetzt und somit auch nur noch für eine Teilöffentlichkeit interessant. Der MediaPark erscheint in dieser Hinsicht noch am ehesten als öffentlich, wobei auch hier bestimmte soziale Gruppen verortet werden, während andere das Gefühl haben, dort nichts verloren zu haben (s.o., S. 178 ff.). Diese Eindrücke ergeben sich sowohl aus räumlichen als auch aus sozialen Elementen; also aus der Gestaltung und Materialität des jeweiligen Raumes, aber auch aus den anwesenden oder dort verorteten Personen und zugehörigen Normen (LÖW 2001: 204, KLAMT 2012: 798). Diese beiden Elemente der Raumproduktion sind wiederum eng mit *Repräsentationen des Raumes* – sowohl Plänen als auch Images – verknüpft. Immer wieder wird deutlich, wie die drei Dimensionen der Raumproduktion zusammenwirken und den sozialen Raum produzieren.

Sowohl während der theoretischen Arbeit als auch in der empirischen Studie kam mehrfach die Frage auf, ob „urbane" Räume überhaupt planbar sind oder ob es sich nach DÖRFLER (2011) um eine „Antinomie" handelt. Die Antwort ist jedoch nicht so eindeutig, wie es in der Theorie scheint. Denn es

finden sich durchaus „urbane“ Elemente und Möglichkeiten der Raumaneignung im Städtebau der Großprojekte wieder, wie etwa die Angebote am südlichen Ende des Rheinauhafens oder die Skater*innen in der MesseCity zeigen. Hilfreicher ist jedoch ein Blick auf andere Orte, die sich durch eine offenere und niederschwellige Raumgestaltung auszeichnen, wie der Rheinboulevard oder die Deutzer Werft auf der rechten Rheinseite. Auch diese Räume wurden geplant und konzipiert, so dass nicht direkt von einer „Unplanbarkeit des Urbanen“ gesprochen werden kann. Vielmehr ist es planerisch möglich, gezielt Freiräume für städtisches Leben zu schaffen, vorausgesetzt, dem stehen keine ökonomischen Sachzwänge oder andere „Ideologien“ im Sinne von *Repräsentationen des Raumes* im Weg, die auf einen ästhetisierten und exklusiven Ort hinwirken.

Denn es hat sich auch gezeigt, dass solche planerischen Entscheidungen in der *räumlichen Praxis* städtebaulicher Großprojekte so offensichtlich werden, dass auch Laien diese Orte als rational konzipiert erleben. Insbesondere Franchisebetriebe und monoton gestaltete Fassaden spiegeln eine ökonomisch motivierte Projektentwicklung durch private Akteure in der gebauten Umwelt offenkundig wider und verstärken ein Gefühl von Austauschbarkeit, welche ein zentrales Merkmal und die Voraussetzung des *abstrakten* Raumes ist, der zu sozialer Entfremdung führt (LEFEBVRE 2011: 341 f., siehe 3.1). Zwar unterscheiden sich die in *PPP* oder durch Joint Ventures entwickelten Großprojekte der Spätmoderne deutlich von der „weltweiten, homogenen und monotonen Architektur des Staates” (vgl. LEFEBVRE 2011: 126) in der Moderne. Jedoch vollzieht sich auch in diesen Räumen eine Entfremdung der Menschen von „ihrer“ Stadt, wenn allzu leicht erkennbar ist, dass diese Projekte einem abstrakten strategischen Ziel dienen und nicht auf die Bedürfnisse des Individuums ausgerichtet sind. Ihre Umsetzung führt nicht gleich zu einer sozialen Desintegration, wie sie in den Großwohnsiedlungen des funktionalen Städtebaus beobachtet wurde. Jedoch wirken entsprechende Orte oft verwaist, bedeutungslos oder gar „tot“. Sie scheinen nicht für die Stadtbevölkerung gemacht zu sein, wirken mitunter wie Kulissen oder Inseln, die kaum etwas mit der sie umgebenden Stadt verbindet.

11.3 Folgerungen für die Stadtentwicklung

Offensichtlich besteht im Hinblick auf eine Stadtentwicklung durch städtebauliche Großprojekte ein Konflikt zwischen den Bedürfnissen einer lokalen Bevölkerung und den professionellen und ökonomischen Ansprüchen aus Planung und Politik. Dies entspricht auch der theoretischen Annahme, dass räumliche Widersprüche eigentlich gesellschaftliche Widersprüche und soziale Konflikte sind, die sich im Raum niederschlagen und dort sichtbar werden (siehe 2.2, 2.5): *„In other words, spatial contradictions ‚express' conflicts between socio-political interests and forces; it is only* in *space that such conflicts come effectively into play, and in doing so they become contradictions* of *space"* (LEFEBVRE 2011: 365, Hervorh. i.O.)[36].

Diese äußern sich im vorliegenden Fall v.a. in widersprüchlichen Idealvorstellungen von Stadt: In den *Repräsentationen des Raumes* auf der einen Seite und den *Räumen der Repräsentation* auf der anderen: Dort die „Medienstadt der Zukunft“, hier ein anspruchsloser Konsumort. Dort die „Neue City am Strom“, hier die exklusive Touristenmeile. Dort das „Verkehrskreuz der internationalen Stadt“, hier ein austauschbares Messegelände. Es gilt also gewissermaßen, den konzipierten Raum mit dem gelebten Raum zu versöhnen (vgl. LEFEBVRE 2011: 365). Der Raumdialektik von Lefebvre folgend, findet der Widerspruch zwischen zwei Ebenen der Raumproduktion seine Synthese in der jeweils dritten Ebene

[36] „Mit anderen Worten, räumliche Widersprüche verweisen auf Konflikte zwischen gesellschaftspolitischen Interessen und Kräften; erst *im* Raum kommen solche Konflikte wirksam zur Geltung und werden dadurch zu Widersprüchen *des* Raumes“ (eigene Übersetzung).

(siehe 2.3, S. 13). In diesem Fall ist dies der wahrgenommene Raum, der durch die *räumliche Praxis* entsteht (siehe 5.1). Empirisch konnte zunächst beobachtet werden, dass in der *räumlichen Praxis* die Konflikte zwischen Planung und Alltagsleben konkret sichtbar werden, und zwar in einer ausbleibenden Nutzung bzw. Reproduktion öffentlicher Räume, welche auf diese Weise ihren Sinn und Zweck einbüßen. Das praktische und ästhetische Angebot der Großprojekte passt nicht zum allgemeinen Bedarf, sondern richtet sich nur an eine gewisse Klientel, wodurch sie für andere uninteressant oder gar ausschließend wirken. So bilden sie nur eine Bühne für bestimmte Lebensstile, auf der mit der passenden Architektur als Kulisse eine Form von Urbanität inszeniert wird, die jenen abstrakten *Repräsentationen des Raumes* entspricht, welche ihrer Produktion zugrunde liegen.

Der MediaPark bildet im Ergebnis die gebaute Zukunftsvision einer Stadt, was stereotypisch durch den „KölnTurm“ als Wolkenkratzer symbolisiert wird. Der Ort an sich enthält alle klassischen städtischen Funktionen, wie Arbeiten, Wohnen und Freizeit, die jedoch räumlich nicht verwoben sind, sondern sich in einzelne Bereiche aufteilen. Die Nutzung dieser Bereiche erfolgt vornehmlich durch Menschen, die dort konsumieren oder arbeiten, und somit auch nur zu bestimmten Zeiten. Für andere Personen gibt es keinen Grund, sich dort aufzuhalten. Der Rheinauhafen stellt mit seinen Kranhäusern und Baudenkmälern eine Sehenswürdigkeit dar und bildet so in der Alltagspraxis vor allem einen Ort für Touristen sowie für Menschen, die in den exklusiven Wohnungen und Büros leben und arbeiten. Mit Ausnahme weniger Angebote richten sich die Geschäfte im Rheinauhafen vor allem an ein zahlungskräftiges Publikum, deren Lebensstil dort zur Schau gestellt wird. Das ICE-Terminal Messe/Deutz schließlich existiert als solches praktisch nicht, sondern bleibt ein planerisches Konzept mit dem Ziel, den Messestandort Köln aufzuwerten. Es zerfällt im wahrgenommenen Raum gewissermaßen in drei Bausteine, die nur funktional aufeinander bezogen sind: Der Ottoplatz, der „KölnTriangle“ und die MesseCity Deutz. Ihre jeweilige Funktion als Transitraum, Konferenzzentrum und erweitertes Messegelände ist so eindeutig und richtet sich an Menschen von außerhalb, dass sie für den Großteil der Stadtbewohner*innen irrelevant sind.

Die den drei Großprojekten zugrunde liegenden *Repräsentationen des Raumes* erzielen dabei durchaus ihre Wirkung. So bildet das Deutzer Bahnhofsumfeld aufgrund seiner Funktion tatsächlich ein durchlässiges „Tor zwischen Köln und der Welt“ (siehe 10.2.4), das den Blick von Messegästen auf den Dom als wichtigstes Symbol der Stadt lenkt. Daneben sind die Kranhäuser – auch für viele Kölner*innen – zu einem neuen Wahrzeichen geworden; der Rheinauhafen verkörpert insgesamt eine neue Seite der Stadt, die Menschen und Kapital anzieht. Und auch der MediaPark ist bis heute ein Symbol für die Medienstadt Köln und inzwischen für manche zu einem selbstverständlichen Teil ihrer Heimatstadt geworden. Insofern wäre es falsch, die drei Großprojekte als planerische Fehlschläge zu bezeichnen. Vielmehr muss es darum gehen, die benannten Widersprüche und Konflikte aufzulösen und als Chancen zukünftiger Entwicklungen zu betrachten. Auch hier bietet die *räumliche Praxis* Anhaltspunkte, die sich aus der empirischen Studie ableiten lassen.

So ist die subjektive Bedeutung von Orten zwar nicht direkt von Planung, Städtebau und Architektur abhängig, sondern basiert auf dem individuellen Raumerleben. Bedeutsame Erfahrungen und Erlebnisse vollziehen sich letztlich jedoch in der praktischen Interaktion mit dem materiellen Raum. Dort müssen passende Angebote vorhanden sein, durch deren Nutzung eine persönliche Beziehung zum jeweiligen Ort aufgebaut werden kann. Ist dies nicht der Fall, folgt die individuelle Bedeutungszuschreibung eher geläufigen Images. Öffentliche Räume, deren intendierte Nutzung anhand der Form ihrer gebauten Umwelt ablesbar ist, erschweren eine individuellen Aneignung durch potenzielle Nutzer*innen und damit auch entsprechende Bedeutungszuschreibungen.

Es hat sich im Rahmen des kommentierten Parcours gezeigt, dass selbst Menschen, die bereits ihr ganzes Leben in Köln verbracht haben, bestimmte öffentliche Räume innerhalb der Großprojekte noch nie aufgesucht haben, wie z.B. den August-Sander-Park. Weil der MediaPark in ihrer Wahrnehmung kein attraktiver Aufenthaltsort ist, gab es für sie bisher schlicht keinen Grund, dorthin zu gehen. Auch der Rheinauhafen bietet trotz seiner ikonischen Architektur kaum Identifikationspotenzial, er wird eher staunend betrachtet als praktisch genutzt. Der Ottoplatz in Deutz ist wiederum *zu* funktional und belastet durch Lärm und Verkehr, während die MesseCity zunächst nur für Messegäste gemacht zu sein scheint. Entsprechend positiv überrascht zeigt man sich hier von Skateboardfahrer*innen, die sich den Messebalkon aneignen. Durch sie erlangt der Ort eine Aufwertung und gewinnt an Bedeutung. Passend dazu werden Orte auf der rechten Rheinseite als „Gegenbeispiele" zum Rheinauhafen genannt, die sich durch eine gänzlich andere *räumliche Praxis* auszeichnen: Die Deutzer Werft bildet im materiellen Raum eine schlichte Betonfläche ohne jeglichen ästhetischen Anspruch, mit vereinzelten Sitzbänken, Basketballkörben und Markierungen für andere Ballspiele. Diese Fläche wird kontinuierlich auf vielfältige Weise von verschiedensten Menschen genutzt und bildet somit einen Treffpunkt und Ort der Begegnung. Ähnliches gilt für den benachbarten Rheinboulevard. Beide Orte erfahren eine Belebung, die in keinem der drei untersuchten Großprojekte beobachtet werden kann.

Insofern können Planung, Städtebau und Architektur durchaus beeinflussen, ob und welche soziale Bedeutung einem Ort zuteil wird, bzw. ob dieser als „urban" gelten kann – und zwar indem sie ihre Nutzung nicht endgültig vorgeben, sondern Freiräume schaffen, die für unterschiedlichste Gruppen attraktiv sind. Häufig genügt es, zunächst eine gewisse Basis zu schaffen, etwa in Form schlichter Sitzmöglichkeiten und Freizeitangebote, denn es hat sich auch gezeigt, dass der Prozess der Belebung sich im Wechselspiel von Mensch und Raum selbst verstärkt, im positiven wie im negativen. Insofern ist es möglich, dass solche Räume sich gewissermaßen selbst bespielen. LEFEBVRE (2011) betont in diesem Zusammenhang: *„Spatial practice regulates life – it does not create it"*[37] (ebd.: 358).

Erstaunlicherweise zeigt sich in allen drei untersuchen städtebaulichen Großprojekten, dass die von Jane Jacobs vor über 60 Jahren formulierten Grundsätze und Herausforderungen für die Planung urbaner Räume an ihrer Gültigkeit und Aktualität nichts eingebüßt haben. Zum einen nennt JACOBS (2011) vier grundsätzliche Bedingungen für städtische Vielfalt *(„Diversity"):*

> *„1. The district, and indeed as many of its internal parts as possible, must serve more than one primary function, preferably more than two. These must insure the presence of people who go outdoors on different schedules and are in the place for different purposes, but who are able to use many facilities in common.*
>
> *2. Most blocks must be short; that is, streets and opportunities to turn corner must be frequent.*
>
> *3. The district must mingle buildings that vary in age and condition, including a good proportion of old ones so that they vary in the economic yield they must produce. This mingling must be fairly close-grained.*
>
> *4. There must be a sufficiently dense concentration of people, for whatever purposes they may be there. This includes […] people who are there because of residence"* (ebd.: 196 f.).

Mit Blick auf die Analyse (Kapitel 10) muss festgestellt werden, dass keiner dieser Punkte konsequent auf allen Ebenen der Raumproduktion umgesetzt wurde. Zwar wurden alle drei Projekte als mischgenutzte Areale geplant und erfüllen zumindest konzeptionell und baulich mehr als eine oder zwei Funktionen. Ihre Primärfunktion als Arbeitsplatz oder Transitraum dominiert jedoch die soziale Praxis der jeweiligen Orte derart, dass sie in sich funktional aufgeteilt und als eindeutig für bestimmte Zwecke und Nutzergruppen ausgelegt wirken. Auch baulich erfüllen die Großprojekte weder die geforderte Kleinteiligkeit noch unterscheiden sich die Gebäude innerhalb eines Projekts signifikant in Alter und Zustand. Zwar gibt es im Rheinauhafen historische Gebäude, nach Renovierung und Umnutzung

[37] „Die räumliche Praxis reguliert das Leben – sie erschafft es nicht" (eigene Übersetzung).

befinden sich diese jedoch im gleichen Zustand wie die Neubauten und müssen aufgrund entsprechender Kosten einen ebenso hohen ökonomische Nutzen produzieren. Das macht sie im Ergebnis nicht weniger exklusiv.

Des Weiteren unterliegen alle drei untersuchten Stadträume dem sogenannten *„curse of border vacuums"* (JACOBS 2011: 336): Der MediaPark, der Rheinauhafen und das ICE-Terminal Messe/Deutz grenzen alle an einen Park, eine Wasserfläche und/oder eine Bahntrasse bzw. werden durch diese unterteilt (siehe Anhang C). Diese Strukturen bilden Barrieren im Stadtraum und machen den umgebenden Raum zu einer Sackgasse. Entsprechend werden diese Räume weniger von Menschen genutzt und belebt (ebd.: 336 ff.). Nicht zuletzt lässt sich die ökonomische Realisierung bzw. Finanzierung der Großprojekte, die einen Güterbahnhof, einen Industriehafen und eine intakte, teils denkmalgeschütze Siedlung wie das Barmer Viertel (siehe 8.3) „auf einen Schlag" in neue Stadtquartiere oder Büroflächen „verwandeln", leicht polemisch mit JACOBS' (2011) Terminus *„cataclysmic money"* beschreiben:

> *„Cataclysmic money pours into an area in concentrated form, producing drastic changes. […] This is, of course, no constructive way to nurture cities. City building that has a solid footing produces continual and gradual change, building complex diversifications"* (ebd.: 383).

Die negativen Effekte, welche aus der Vernachlässigung der obigen Punkte bei der Umsetzung der drei Großprojekte entstanden sind, werden insbesondere im Raumerleben der Nutzer*innen deutlich (siehe 10.3) und äußern sich v.a. in einer fehlenden Urbanität und mangelnden Qualität des öffentlichen Raumes. Die Empfehlungen von JACOBS (2011) können offenbar nicht oft genug wiederholt werden. Dabei sei auch angemerkt, dass die genannten Probleme größtenteils jedem städtebaulichen Großprojekt schon per Definition (siehe 4.1) inhärent zu sein scheinen.

Dies stützt wiederum die These, dass eine Raumproduktion durch städtebauliche Großprojekte ganz grundsätzlich ungeeignet ist, um „urbane Räume" und Orte der Begegnung zu kreieren. Abhilfe schaffen könnte in diesem Zusammenhang jedoch eine neue Generation von Großprojekten, die auf andere Planungsinstrumente zurückgreift, wie eine Konzeptvergabe oder die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme. Das Projekt Deutzer Hafen kann hierbei möglicherweise eine neue Ausrichtung für zukünftige Entwicklungen in Köln vorgeben (siehe STADT KÖLN 2023a).

In gewisser Weise stellen städtebauliche Großprojekte auf Brachflächen immer auch den Versuch dar, eine Stadt „von Null auf" neu zu bauen. Viele noch deutlich größere Projekte der städtebaulichen Moderne zeigen, dass dies durchaus möglich ist, etwa in Brasilia, Sankt Petersburg oder Chandigarh. Aber da die gegenwärtigen und zukünftigen Bedürfnisse einer Stadtgesellschaft niemals vollständig erfasst werden können, stellen ganzheitlich geplante Stadtteile zwangsläufig stets eine „blasse" Version historisch gewachsener Städte dar. Nur die Zeit und der Alltag von Millionen Menschen können diese Räume in komplexe Städte verwandeln (SCOTT 2020: 144). Passend dazu hat die vorliegende Studie in Köln gezeigt, dass städtebauliche Großprojekte die Historie eines Ortes angemessen würdigen sollten, um ihrerseits Akzeptanz durch die Stadtgesellschaft zu erfahren. Der Rheinauhafen und die MesseCity zeigen exemplarisch, wie dies auf unterschiedliche Weise umgesetzt werden kann. Die Fassaden der MesseCity zitieren offenkundig die historischen Messehallen, was auch eine Reaktion auf die UNESCO-Intervention darstellt (siehe 8.3). Während „die Illusion eines Gebäudes aus einer anderen Zeit […] die Anwesenheit des Baus an sich legitimiert" (SENNET 2018: 349), verlängert „ortsgemäßer Städtebau […] die Logik narrativer Konservierung in die Zukunft und sucht nach neuen Möglichkeiten, wie neue Formen aus alten entstehen, aber dennoch an sie anknüpfen können" (ebd.: 147). Letzteres bedeutet, dass die „Lesbarkeit der Zeit im Raum" (vgl. SCHLÖGEL 2003) erhalten bleibt, ohne dass ein historischer Zustand konserviert wird wie in einem Museum. Auf diese Weise machen Objekte im Raum die Geschichte des Ortes nachvollziehbar und erfahrbar. Sie erlangen dabei Authentizität und

Bedeutung (vgl. BENJAMIN 2018). Ansatzweise lässt sich dies im Rheinauhafen beobachten, wenn auch hier die Möglichkeiten der Aneignung für die meisten Menschen zu limitiert scheinen, um ihre persönliche Geschichte mit diesem Ort zu verbinden.

Verantwortliche aus Politik und Planung sollten daher den Mut besitzen, auch in hochwertigen Lagen Freiräume zu schaffen, in denen lokale Akteure oder auch Nutzer*innen sich zu einem gewissen Grad entfalten können ohne auf allzu strenge Gestaltungsvorgaben zu stoßen. Die „Skateplaza“ und der Biergarten am südlichen Ende des Rheinauhafens stellen gute Beispiele für solche *bottom-up*-Projekte dar (siehe S. 186). Lokale Akteure aus unterschiedlichen Bereichen der Stadtgesellschaft können unter guten Voraussetzungen die *räumliche Praxis* vor Ort so gestalten, dass sie nicht starr einer *Repräsentation des Raumes* folgt, sondern vielfältige *Räume der Repräsentation* zulässt. Dies setzt jedoch eine entsprechende Flexibilität und Offenheit der Stadtentwicklungsplanung voraus. Da sich gezeigt hat, dass eine durchaus erwünschte Urbanität sich kaum planen lässt, sondern auf der Ebene des gelebten Raumes entsteht, müssen im Rahmen rechtlicher Möglichkeiten auch abweichende Nutzungen zugelassen oder auch angeregt werden. Der Messebalkon in der MesseCity zeigt bereits kurz nach seiner Fertigstellung sein Potenzial als neuer „Skatespot“ im Rechtsrheinischen. Wenn es hier gelingt, Nutzungskonflikte zu vermeiden, stellt diese Aneignungsform für das Großprojekt eine Chance dar, Köln auch nach außen als urbane, lebendige Großstadt zu präsentieren. Auch der zentrale Platz im MediaPark bietet allein aufgrund seiner Größe viele Möglichkeiten der kreativen Nutzung durch unterschiedlichste Gruppen. Das Beispiel Ebertplatz zeigt, dass lokale zivilgesellschaftliche Initiativen auch deutlich problematischere öffentliche Räume wieder in belebte Treffpunkte und „Repräsentationsräume“ der Stadtgesellschaft umwandeln können (siehe STADT KÖLN 2023b).

Ein häufiges Hindernis für die Bildung sogenannter *counter-plans* und *counter-projects* (LEFEBVRE 2011: 383) ist das Einbinden betroffener Menschen vor Ort; *„the silence of the ‚users‘ is indeed a problem“* (ebd.: 365). In partizipativen Workshops mit der lokalen Bevölkerung zeigt sich dieses Problem etwa daran, dass sich nur bestimmte, meist privilegierte soziale Gruppen bei solchen Veranstaltungen Gehör verschaffen können. Da die Teilnehmenden keinen Querschnitt der Stadtgesellschaft abbilden, wird auf diese Weise keine demokratische Teilhabe erreicht (vgl. SELLE 2022). Eine „neue Praxis der Koproduktion“ benötigt nach WILLINGER (2022) „andere Narrative, offene Diskursräume, bunte Netzwerke und Mut zum Experiment“ (ebd.: 42). Erst wenn öffentliche Räume in der Stadt mit persönlichen Erlebnissen, Interessen und anderen Menschen in Verbindung gebracht werden, erlangen diese Orte wirklich Bedeutung für die einzelnen Mitglieder der Stadtgesellschaft. Die Bilder und Narrative der *Repräsentationen des Raumes* aus Politik, Planung und Marketing können diese nicht ersetzen. Sie können jedoch dazu beitragen, das kulturelle Erbe und die Geschichte des Raumes den Menschen zugänglich zu machen und Anreize für eine offene und kreative Nutzung zu setzen. Dazu müssen die entsprechenden Akteure den politischen Willen und planerischen Mut beweisen, auch in Gebieten mit hohen Bodenpreisen entgegen einer rein ökonomischen Logik im Sinne des Städtewettbewerbs zu handeln. So bieten etwa inhabergeführte, regional verwurzelte Geschäfte und Lokale mehr Identifikationsfläche als austauschbare Filialen international bekannter Marken. Auch wenn sie geringere Gewinne erwirtschaften, kann dieses Geld zudem die lokale Wirtschaft stärken anstatt in die Bilanzen börsennotierter Unternehmen abzufließen.

Der planerische Blick sollte sich insgesamt stärker nach innen und auf eine gemeinschaftliche Produktion lebenswerter Räume richten, die öffentliche Orte in zentralen Lagen ermöglichen. Dort können durch die Aneignung diverser Gruppen aus der lokalen Bevölkerung authentische „Repräsentationsräume“ entstehen, die sich praktisch im sozialen Alltagsleben und auch materiell in der

Morphologie der Stadt niederschlagen (vgl. LEFEBVRE 2011: 373 f.). Die *räumliche Praxis* entsteht dabei erst aus den Bedürfnissen und Wünschen der Menschen anstatt diese vorzugeben. Auf diese Weise entstehen auch neue Bilder einer gelebten Urbanität: *Repräsentationen des Raumes*, die sich wiederum einsetzen lassen, um die Stadt wirtschaftlich und sozial weiterzuentwickeln. Der Produktionsprozess des urbanen Raumes wird auf diese Weise gewissermaßen vom Kopf auf die Füße gestellt: Pläne und Konzepte sind zwar weiterhin notwendig, um sich der „urbanen Realität", etwa der *räumlichen Praxis* überhaupt nähern zu können (vgl. ebd.: 415). Sie steuern jedoch nicht länger das städtische Leben, sondern repräsentieren und organisieren eine Praxis der offenen und partizipativen Gestaltung und Nutzung des materiellen Raumes, die auf den *Räumen der Repräsentation* der lokalen Bevölkerung basiert (Abbildung 42). Diese Vorstellung mag nur eine urbane Utopie sein, von der Henri Lefebvre bereits vor 50 Jahren träumte. Doch letztlich kann die Gesamtstadt so auf eine wirklich singuläre, weil nicht nachahmbare Weise, attraktiv für alle Menschen von überall werden und bleiben.

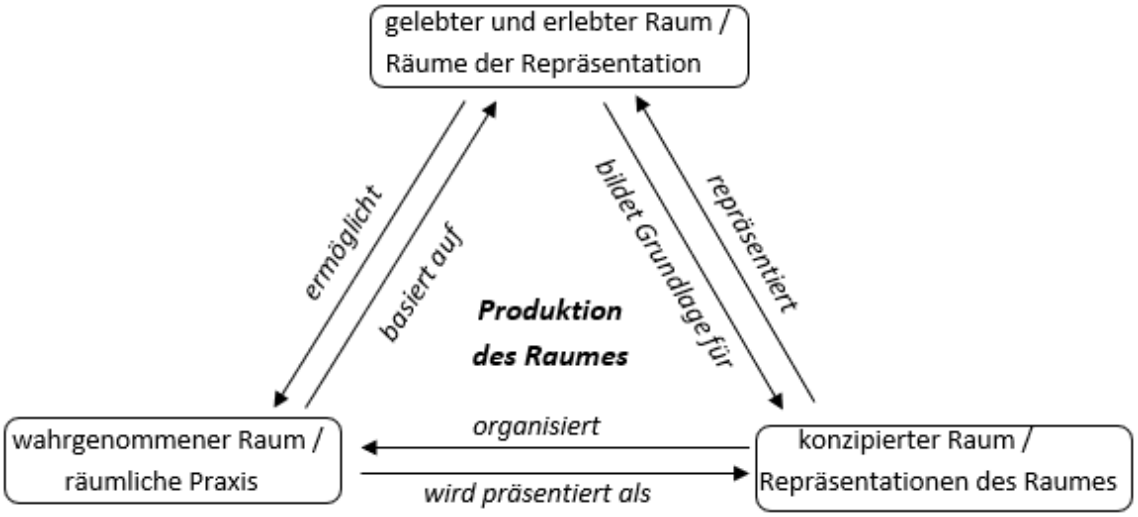


Abbildung 42: „Umgekehrte" Dialektik der Raumproduktion (eigener Entwurf)

12 Fazit und Grenzen der Arbeit, Ausblick

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, die Theorie der Produktion des Raumes auf ein empirisches Beispiel gegenwärtiger Stadtentwicklung anzuwenden und darüber zu einem tieferen Verständnis von Stadt und Gesellschaft zu gelangen sowie relevante Schlüsse für die planerische und politische Praxis zu ziehen. Jeder Teil der hier vorgenommenen Erforschung einer Raumproduktion durch städtebauliche Großprojekte – Theorie, Methodenteil und Empirie (siehe Inhaltsverzeichnis) – liefert bereits, für sich betrachtet, eigene Ergebnisse. Diese bilden jedoch erst im Zusammenhang miteinander eine vollständige Anwendung der Theorie der Produktion des Raumes und schließen damit ein Forschungsdesiderat. Neben Erkenntnissen im Sinne der akademischen Forschung ergeben sich daraus neue Denkanstöße und Konzepte für die Stadtentwicklung, um urbane Räume zu untersuchen und demokratisch zu gestalten (siehe Kapitel 11). Ein abschließendes Fazit soll aufzeigen, welchen wissenschaftlichen Mehrwert die vorliegende Arbeit letztlich liefern kann und welchen Limitationen sie dabei unterliegt.

Der theoretische Teil zeigt, dass die Theorie Henri Lefebvres auch heute noch einen wichtigen Beitrag zur geographischen Forschung liefert, indem sie die Stadt und ihre Entwicklung als Zugang zu zentralen Zusammenhängen von Raum und Gesellschaft nutzt (Kapitel 2). Dazu müssen zunächst geeignete Orte in der Stadt bestimmt werden, die auf anschauliche und zugängliche Weise jene soziohistorischen

Prozesse abbilden, die ihrer Entstehung zugrunde liegen. Bei der Auswahl des Untersuchungsgegenstands ist auf eine schlüssige Herleitung zu achten, um keine selbsterfüllende Prophezeiung zu produzieren; etwa indem jene Aspekte gesellschaftlicher Entwicklung herangezogen werden, die dem Forschungsgegenstand am ehesten entsprechen, anstatt umgekehrt. Die vorliegende Studie untersucht entsprechend städtebauliche Großprojekte als Produkte gesellschaftlicher und ökonomischer Entwicklungen in der Spätmoderne (Kapitel 3 und 4).

Die Betrachtung dieser Orte als „Raumprodukte" im Sinne Lefebvres impliziert eine Analyse diskursiver, materieller und sozialer Prozesse, die als typisch für die betrachtete Periode gelten können und sich jeweils konkret in Politik und Planung, Städtebau und Architektur sowie in der subjektiven Lebensrealität der Stadtbewohner*innen niederschlagen. Die Fokussierung auf drei städtebauliche Großprojekte bedeutet zugleich eine Einschränkung, denn trotz ihrer Bedeutung für die Gesamtstadt bilden sie nur einen relativ kleinen Teil der Stadtentwicklung im betrachteten Zeitraum ab (vgl. Kapitel 7). Stadtentwicklung durch Großprojekte ist somit als *ein spezifischer* Modus der Raumproduktion zu begreifen, nicht jedoch als *der vorherrschende* Modus an sich. Vielmehr wird davon ausgegangen, dass sich die sozioökonomischen Merkmale und räumlichen Prozesse der Spätmoderne (siehe 3.5) am deutlichsten in der Praxis *und* Repräsentation von städtebaulichen Großprojekten niederschlagen, d.h. sowohl materiell als auch diskursiv (siehe Kapitel 6, vgl. S. 40).

Im vorliegenden Fall konnte die theoretische Arbeit zudem zeigen, dass städtebauliche Großprojekte die abstrakte Raumdialektik Lefebvres auf nachvollziehbare Weise veranschaulichen, denn sie sind das Produkt *und* die Basis der spätmodernen Gesellschaft (vgl. 9.2): Sie transformieren ehemalige Zentren der industriellen Moderne in Standorte für innovative Dienstleistungen, exklusives Wohnen und die logistischen Ansprüche neuer Wirtschaftsformen. Zugleich werben sie mittels spektakulärer Architektur und neuer Images um Aufmerksamkeit für die Gesamtstadt im interurbanen Wettbewerb. Mit dem Ziel, die Stadt attraktiv, authentisch und einzigartig zu machen, riskieren sie jedoch, die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung zu vernachlässigen. Ihre Zielgruppe sind „Kreative", transnationale Unternehmen und Investoren sowie eine neue hochmobile Mittelklasse, die das Besondere, vermeintlich Singuläre sucht und prämiert. Auf diese Weise bilden sie das räumliche Pendant einer „Gesellschaft der Singularitäten" (siehe 3.3), deren Produktionsweise durch die globale Wissensökonomie bestimmt wird (siehe 3.4). Entsprechend kann davon ausgegangen werden, dass sich soziale Konflikte dieser gesellschaftlichen Formation auch an den durch Großprojekte entstandenen Orten beobachten lassen.

Um diese theoretischen Zusammenhänge empirisch zu untersuchen, wurden die drei Dimensionen der Raumproduktion operationalisiert und in ein kohärentes Methodenset übersetzt, welches das Forschungsdesign der Untersuchung ausmacht. Eine theoretisch fundierte, vollständige und konsequente Anwendung der Theorie der Produktion des Raumes im Sinne eines operationalisierbaren Konzepts, das sich auf andere Kontexte und Fallstudien übertragen lässt, stellt ein eigenständiges Forschungsdesiderat dar. Im methodischen Teil der vorliegenden Arbeit wurde ein solches Konzept erarbeitet (Kapitel 5). Auch wenn die Analyse von stadtpolitischen Diskursen, zeichenhafter Architektur und subjektivem Stadterleben dem stadtpolitischen Anliegen Henri Lefebvres durchaus Rechnung trägt, hätte er eine Operationalisierung seiner „Metaphilosophie" durch Methoden der empirischen Sozialforschung vermutlich kritisch gesehen (vgl. 2.4). Sein ontologisches, vermeintlich nicht praktisch anwendbares Theoriegebilde für die empirische Forschung fruchtbar zu machen, war allerdings eine reizvolle Aufgabe.

Die Diskursanalyse und der kommentierte Parcours als Zugänge zum konzipierten bzw. gelebten Raum haben sich dabei als sehr ergiebige und gangbare Methoden der Datengewinnung erwiesen.

Auch die Architekturanalyse als Zugang zur *räumlichen Praxis* hat sich im empirischen Teil weitestgehend bewährt, jedoch wurde dabei nur die sichtbare gebaute Umwelt betrachtet und nicht deren unmittelbare Nutzung, z.B. durch ansässige Unternehmen. Diese Komponente der *räumlichen Praxis* (siehe 5.1) ergibt sich teilweise aus dem kommentierten Parcours, wobei dieser primär auf die Wirkung der Nutzung, z.B. durch Franchisebetriebe abzielt. Eine Ergänzung durch Recherchen zur praktischen Nutzung wäre zwar wünschenswert, der Nutzen jedoch fraglich, da die vorliegende Studie auf den öffentlich zugänglichen Stadtraum fokussiert. Interessant erscheint hingegen die Möglichkeit einer teilnehmenden Beobachtung, die Aufschluss über die tatsächliche Frequentierung und Nutzung des öffentlich nutzbaren Raumes auch im quantitativen Sinne geben kann (so etwa bei GIERL 2015). Aus forschungsökonomischen Gründen war dies jedoch nicht möglich.

Der empirische Teil beginnt mit einer Rückschau auf die Entwicklung der Stadt Köln als übergreifenden Untersuchungsraum der Fallstudie (Kapitel 7), um die historischen, politischen und ökonomischen Hintergründe zu erläutern, aus denen die städtebaulichen Großprojekte MediaPark, Rheinauhafen und ICE-Terminal Messe/Deutz hervorgegangen sind. Die Inhaltsanalyse von Primär- und Sekundärliteratur zur Planung und Umsetzung der drei Großprojekte, ergänzt um explorative Experteninterviews ermöglicht eine detaillierte historische Rekonstruktion der Fallbeispiele im Kontext gesamtstädtischer Entwicklungen ab den 1980er Jahren (Kapitel 8). Es handelt sich dabei bereits um eine Analyse der Produktion von Raum im zeitlichen Verlauf, welche sich jedoch noch relativ oberflächlich und deskriptiv darstellt. Rückblickend kann dieser Zwischenschritt jedoch als unverzichtbar bezeichnet werden, denn er bestätigt die Auswahl der Fallbeispiele und stützt bereits die zentrale Arbeitshypothese als Ergebnis des theoretischen Teils (s.o.). Zwar kann nicht zwingend davon ausgegangen werden, dass die interviewten Personen nur objektiv Auskunft über die Großprojekte erteilten, insbesondere wenn sie deren Umsetzung mitzuverantworten hatten. Ein Abgleich anhand offizieller Dokumente und Chroniken ermöglicht jedoch eine akkurate Beschreibung, wobei der Mehrwert der Interviews gerade darin liegt, dass sie Informationen liefern, die in keinem Schriftstück enthalten sind. Die Erkenntnisse aus diesem ersten Schritt der Empirie bilden ein Zwischenfazit (Kapitel 9), das bereits zwei der insgesamt sechs Forschungsfragen (siehe 6.1) größtenteils beantworten kann.

Die eigentliche Analyse der Raumproduktion durch städtebauliche Großprojekte auf der Ebene des konzipierten, wahrgenommenen und erlebten Raumes wurde durch eine detaillierte Forschungsdokumentation nachvollziehbar gemacht (Kapitel 10) und ist somit prinzipiell auf andere Untersuchungskontexte übertragbar. Es konnte gezeigt werden, dass gesellschaftliche Entwicklungen und Konflikte in der politischen Planung, baulichen Umsetzung und sozialen Wirkung der drei Großprojekte sichtbar werden und sich somit räumlich ausdrücken; sei es in planerischen Diskursen um die Denkmäler und Neubauten im Rheinauhafen, in der etappenweise gebauten Umwelt des ICE-Terminals Messe/Deutz oder der erlebten „Halböffentlichkeit“ des zentralen Platzes im MediaPark. Dabei ist auch deutlich geworden, dass alle drei Projekte übergeordnete Merkmale der Spätmoderne exemplarisch abbilden: Den wachsenden Einfluss privater Akteure, die Bedeutung der Wissensökonomie, die Rolle und Funktion von Ästhetik und ikonischer Architektur sowie den ausgeprägten Anspruch auf Singularität in einem internationalen Wetteifern der Städte, wodurch diese sich paradoxerweise erneut angleichen.

Die zentrale Limitation dieser Fallstudie besteht darin, dass sie auf drei städtebauliche Großprojekte in Köln begrenzt ist. Daher sind ergänzende Studien zu ähnlichen Entwicklungsprozessen in vergleichbaren Städten wünschenswert und notwendig, um die Ergebnisse dieser Arbeit weiterzuentwickeln. Zudem liegen die Planung und Umsetzung der hier exemplarisch betrachteten Großprojekte teilweise schon weit zurück. Dies lässt sich zwar mit ihren langen Laufzeiten begründen und schafft

auch erst den notwendigen zeitlichen Rahmen für eine Analyse, die den Anspruch erhebt, zentrale Merkmale einer gesamtgesellschaftlichen Periode zu erfassen. Zugleich können die praktischen Implikationen dieser Studie dadurch auch nur bedingt als aktuell betrachtet werden. So sind auch die abgeleiteten Forderungen nach mehr Partizipation und Offenheit (siehe 11.3) keinesfalls neu.

Hier zeigt sich jedoch auch der Mehrwert einer Arbeit, welche die Theorie der Raumproduktion als Grundlage der Forschung ernst nimmt und konsequent weiterdenkt: Denn durch die Betonung der *räumlichen Praxis* bietet sich ein Ansatz, der weniger die professionelle Planung betrifft, sondern eher die konkrete Nutzung räumlicher Strukturen. Die dialektische Analyse hat gezeigt, dass divergierende Ansprüche und Interessen hinsichtlich der Stadtentwicklung nicht nur im Planungsprozess an sich, sondern auch als Widersprüche zwischen dem konzipierten Raum und dem gelebten bzw. erlebten Raum hervortreten und sich gemäß Lefebvres Theorie in einer veränderten *räumlichen Praxis* auflösen lassen. Das bedeutet für die Planungspraxis, dass in bestimmten Bereichen anders vorgegangen werden muss, um den vielfältigen Lebensrealitäten der Stadtbewohner*innen angemessen Rechnung zu tragen. Partizipation sollte sich nicht auf die konzeptionelle Ebene beschränken; vielmehr braucht es physische Freiräume, die von Menschen vor Ort nach ihren Bedürfnissen gestaltet werden können. Konkret können diese z.B. die Form inhabergeführter Betriebe und lokaler Gastronomie, nicht-kommerzieller Kulturräume, *Urban Gardening* oder *shared spaces* annehmen. Auf diese Weise wird der öffentliche Raum aufgewertet und lädt unterschiedlichste Menschen zum Verweilen und damit zum Reproduzieren seiner Funktion ein. Dabei besteht eine Herausforderung darin, stets Zugang und Teilhabe für alle sozialen Gruppen zu gewährleisten.

Diese Arbeit benennt neben wenigen Positivbeispielen konkrete Probleme im MediaPark, Rheinauhafen und Bahnhofsumfeld Messe/Deutz. Da Stadtentwicklung auch immer ein Lernprozess ist, können die dort herausgearbeiteten Widersprüche aber ebenso lehrreich sein wie gute Vorbilder. Die oben beispielhaft genannten Nutzungen gelten häufig als unvereinbar mit den hohen Bodenpreisen zentraler Lagen und den berechtigten Interessen der Investoren, auf welche die Stadt zur Realisierung großer Projekte angewiesen ist. Inzwischen gelten solche niederschwelligen, kreativen Angebote jedoch als neuer Indikator für Urbanität und lebenswerte Innenstädte, etwa in Kopenhagen (vgl. HELMES 2023). Eine derart veränderte *räumliche Praxis* ermöglicht ihrerseits neue *Repräsentationen des Raumes*, die im Sinne neuer Konzepte und Images wiederum der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung einer Stadt zugutekommen (vgl. Abbildung 42). Innovative Konzepte und Praktiken machen eine Stadt so auch für Developer und *Starchitects* zu attraktiven Orten für neue Projekte. Womöglich kann sich das Verhältnis von Kommunen und Investoren damit eines Tages derart umkehren, so dass nicht länger ikonische Leuchtturmprojekte die Aushängeschilder der Städte im intraurbanen Wettbewerb bilden, sondern Developer darum wetteifern, ihr nächstes Projekt in einer derart innovativen Stadt mit einer solch „besonderen Urbanität" realisieren zu dürfen. Auf diese Weise erhielten auch die Kommunen und die öffentliche Hand deutlich mehr Macht und Gestaltungsspielraum zurück, um auch die demokratische Legitimation dieser Projekte zu gewährleisten. Die von Lefebvre vor 50 Jahren ausgerufene „Revolution der Städte" könnte sich in dieser Wunschvorstellung auch ohne einen grundlegenden Systemwechsel im Marx'schen Sinne vollziehen (vgl. LEFEBVRE 2011: 383, 392).

Realistischer ist es jedoch, sich die politischen Herausforderungen der Gegenwart vor Augen zu führen und nach den Konsequenzen für die Entwicklung unserer Städte Ausschau zu halten, wenn wir diese als Produkt und Basis der Gesellschaft begreifen. Es lassen sich gesellschaftliche Krisen ausmachen, die spezifisch spätmoderne Problemlagen darstellen und die Frage aufwerfen, ob die Spätmoderne ihren Höhepunkt bereits im Jahr 2020 überschritten hat (RECKWITZ 2021: 119). Die spätmoderne

„Politik der Entgrenzung im Namen eines alternativlos scheinenden Dynamisierungsliberalismus“ (ebd.: 124) zielt auf dem globalen Markt der Singularitäten stets auf Profilbildung und Standortvorteile ab, die sich aus Authentizitätsansprüchen und Alleinstellungsmerkmalen ergeben. Dabei läuft sie Gefahr, die allgemeine soziale Infrastruktur zu vernachlässigen. In der Folge scheitern und verlieren nicht nur Menschen, sondern auch Orte, Regionen und Städte in der Spätmoderne. Die Polarisierung der Gesellschaft spiegelt sich im Raum wider in der Polarität zwischen einigen Großstädten und Metropolregionen, die attraktiv auf Zuziehende und Investoren wirken, und der von Schrumpfung geprägten Peripherie „abgehängter“ Regionen. Zusammenfassend hat die Logik der Singularisierung zu einer „Krise des Allgemeinen“ geführt (ebd.: 125). Neue Technologien und soziale Medien führen zunehmend zu „posturbanen“ Lebensformen, wobei oft der digitale den öffentlichen Raum ersetzt (KREYE 2023). Gleichzeitig nimmt die gesellschaftliche Bedeutung analoger Orte als Gegenstück zur digitalen Alltagswelt zu (KLEMME 2022: 8 f.).

Letztlich gerät auch die Spätmoderne in eine substanzielle Krise, wie schon die bürgerliche und industrielle Moderne vor ihr (vgl. Abbildung 10). Aus der neuartigen und für sie typischen Konzentration auf Singularisierung sowie der Kombination aus Postindustrialisierung, Digitalisierung und Bildungsexpansion ergibt sich eine Problemlage, die ebenso einzigartig ist, wie die Spätmoderne als gesellschaftliche Formation selbst. Ein Bewusstsein für die Nebenfolgen und Kosten des Fortschritts hat es zwar in allen Formen moderner Gesellschaften gegeben, doch allein die Debatte um den Klimawandel ist ein Indiz für ein grundsätzlich verändertes Verhältnis von Fortschrittsglauben und Verlusterfahrungen als zwei Seiten einer Medaille. Insbesondere der Verlust positiver Zukunftserwartungen vor dem Hintergrund prognostizierter ökologischer Katastrophen verschiebt diese Relation grundsätzlich und tritt dabei in den Vordergrund der Debatte. Individuelle und kollektive Verlusterfahrungen werden dabei gegenwärtig selbst zu identitätsstiftenden Elementen im Sinne von Singularisierung, was dem Fortschrittsnarrativ als Träger aller Modernisierungsprozesse diametral entgegensteht (RECKWITZ 2021: 126 ff.).

Aktuell stellen neben dem Klimawandel die Erfahrung der COVID-19-Pandemie und die Entstehung neuer machtpolitischer Blöcke, insbesondere vor dem Hintergrund des zum Krieg eskalierten Ukraine-Konflikts, zentrale Herausforderungen der 2020er Jahre auf globaler Ebene dar. Bei aller Vorsicht, die angesichts der Unmöglichkeit solcher Voraussagen geboten ist, haben diese Krisen das Potenzial, die Transformation von Gesellschaften derart zu beschleunigen, dass möglicherweise rückblickend vom Beginn einer neuen historischen Periode gesprochen wird, die entsprechend mit einem veränderten Modus der Raumproduktion einhergeht (vgl. HOFMEISTER & WARNER 2022). Sozial-ökologische Konzepte der Raumentwicklung für die „Große Transformation zur Nachhaltigkeit“ (ebd., vgl. KLEMME 2022) sowie Pläne und Repräsentationen einer „klimaneutralen“ oder „klimaresilienten“ Stadt (z.B. STADT KÖLN 2022, DSTGB 2022) lassen sich bereits als Vorboten solcher Entwicklungen deuten.

Literaturverzeichnis

ADAM, B. & J. FUCHS (2012): Projekte in der Stadtentwicklung – Eigenschaften und Handlungsempfehlungen. In: Informationen zur Raumentwicklung 11/12.2012. S. 563-574.

ALTROCK, U. (2005): Kult des öffentlichen Raums. In: BODENSCHATZ, H. (Hrsg.): Renaissance der Mitte. Zentrumsumbau in London und Berlin. Schriften des Schinkel-Zentrums für Architektur, Stadtforschung und Denkmalpflege der Technischen Universität Berlin, Band 2. Berlin. S. 349-356.

ALTROCK, U. (2008): Strategieorientierte Planung in Zeiten des Attraktivitätsparadigmas. In: HAMEDINGER, A. et al. (Hrsg.): Strategieorientierte Planung im kooperativen Staat. Wiesbaden. S. 61-86.

ALTROCK, U. & D. SCHUBERT (2005): Wandel der Stadtplanung. In: BODENSCHATZ, H. (Hrsg.): Renaissance der Mitte. Zentrumsumbau in London und Berlin. Schriften des Schinkel-Zentrums für Architektur, Stadtforschung und Denkmalpflege der Technischen Universität Berlin, Band 2. Berlin. S. 370-377.

ALTROCK, U. (2012): Reurbanisierung und Stadtentwicklungspolitik – städtebauliche Programme und Instrumente. In: BRAKE, K. & G. HERFERT (Hrsg.): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden. S. 180-197.

AMIN, A. (2003[6]): Post-Fordism: Models, Fantasies and Phantoms of Transition. In: DERS. (Hrsg.): Post-Fordism. A Reader. Oxford.: S. 1-40.

ARNDT, F. & A. RICHTER (2009): Steuerung durch diskursive Praktiken. In: GÖHLER, G., HÖPPNER, U. & DE LA ROSA, S. (Hrsg.): Weiche Steuerung. Studien zur Steuerung durch diskursive Praktiken, Argumente und Symbole. Schriften zur Governance-Forschung, Band 17. Baden-Baden. S. 27-73.

ATTENBERGER, T. (2014): Ottoplatz in Köln-Deutz eröffnet. „Das muss nicht grün sein“. In: Kölner Stadt-Anzeiger vom 15.04.2014. Abrufbar unter: https://www.ksta.de/koeln/innenstadt/ottoplatz-in-koeln-deutz-eroeffnet--das-muss-nicht-gruen-sein--2253900, letzter Aufruf: 04.02.2022

AUGÉ, M. (2014[4]): Nicht-Orte. München.

BACKSTEIN KONTOR (Hrsg.) (2020): Zurich Campus in der MesseCity Köln: Neuentwicklungen für ein rundum gelungenes Projekt. In: Backstein-Architektur heute (2/2020). S. 4-5. Köln. Abrufbar unter: https://www.backstein-kontor.de/media/backstein_zeit_2_2020.pdf, letzter Aufruf: 11.07.2021

BALKE, J., REUBER, P. & G. WOOD (2018): Iconic architecture and place-specific neoliberal governmentality: Insights from Hamburg's Elbe Philharmonic Hall. In: Urban Studies 55(5). S. 997-1012.

BASTEN, L. (2005): Postmoderner Urbanismus. Gestaltung in der städtischen Peripherie. Schriften des Arbeitskreises Stadtzukünfte der Deutschen Gesellschaft für Geographie, Band 1. Münster.

BATHELT, H. (1994): Die Bedeutung der Regulationstheorie in der wirtschaftsgeographischen Forschung. In: Geographische Zeitschrift 82(2). S. 63-90.

BAUDRILLARD, J. (2022) [Nachdruck]: Der symbolische Tausch und der Tod. Berlin.

BAUER, M. & J. MAUER (2011): Kranhäuser. In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLNBONN E.V. (AIV) (Hrsg.): Köln – Seine Bauten. Der Rheinauhafen. Köln. S. 212-225.

BAURIEDL, S. (2007): Spielräume nachhaltiger Entwicklung. Die Macht stadtentwicklungspolitischer Diskurse. München.

BECK, U. (1996): Das Zeitalter der Nebenfolgen und die Politisierung der Moderne. In: BECK, U. et al. (Hrsg.): Reflexive Moderne. Eine Kontroverse. Frankfurt am Main. S. 19-112.

BELINA, B. & I. DZUDZEK (2009[2]): Diskursanalyse als Gesellschaftsanalyse – Ideologiekritik und Kritische Diskursanalyse. In: GLASZE, G. & A. MATTISSEK (Hrsg.): Handbuch Diskurs und Raum. Theorien und Methoden für die Humangeographie sowie die sozial- und kulturwissenschaftliche Raumforschung. Bielefeld. S. 129-152.

BELINA, B. (2013): Raum. Zu den Grundlagen eines historisch-geographischen Materialismus. Münster.

BENJAMIN, W. (2018) [Nachdruck]: Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit. Drei Studien zur Kunstsoziologie. Berlin.

BLÄSER, R. & C. SCHULZ (2001): Vom Wallraffplatz nach „Hollymünd" – Kölns Aufstieg zur Medienstadt. In: WIKTORIN, D. et al. (Hrsg.): Köln. Der historisch-topographische Atlas. Köln. S. 106-109.

BLUM, J. (1994): Eröffnungsansprache. In: STADT KÖLN (Hrsg.): Höchste Eisenbahn für Europa. Beiträge zur 2. Kölner HGV-Tagung vom 4. Mai 1994. Köln. S. 3-4.

BOYNE, R. & A. RATTANSI (1991): The Theory and Politics of Postmodernism: By Way of an Introduction. In: DIES.(Hrsg).: Postmodernism and Society. London. S. 1-45.

BRAKE, K. & G. HERFERT (2012): Reurbanisierung – Diskurs, Materialität und offene Fragen. In: DIES. (Hrsg.): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden. S. 408-419.

BREUER, B. (2003): Öffentlicher Raum – ein multidimensionales Thema. In: Informationen zur Raumentwicklung 1/2.2003. S. 5-13.

BUCHMULLER, L., KELLER, D. A., KOCH M., SCHUMACHER, F. & K. SELLE (2000): Planen Projekte Stadt? In: disP – The Planning Review 36(141), S. 55-59.

BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (BBSR) (Hrsg.) (2020): Vom Stadtumbau zur städtischen Transformationsstrategie. BBSR-Online-Publikation Nr. 09/2020. Bonn.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS) (2011). Stadtentwicklung und Image. Städtebauliche Großprojekte in Metropolräumen. Forschungen Heft 150. Berlin

BUSCHMANN, W. (2013): Kölner Industriekultur. Bedeutung und Überlieferung. In: DERS. (Hrsg.): Zwischen Rhein-Ruhr und Maas. Pionierland der Industrialisierung – Werkstatt der Industriekultur. Essen. S. 107-119.

BUSSE, J. & U. KAMPSCHULTE (2000): Neubaustrecke Köln-Rhein/Main. In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLN E.V. (AIV) (Hrsg.): Köln – Seine Bauten 2000. Köln. S. 243-245.

CHARNOCK, G. & RIBERA-FUMAZ, R. (2011): A new space for knowledge and people? Henri Lefebvre, representations of space, and the production of 22@Barcelona. In: Environment and Planning D: Society and Space 29 (4). S. 613-632.

CORNETH, F.-X. (2011): Die Umnutzung des Hafengeländes aus der Sicht der Eigentümerin. In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLNBONN E.V. (AIV) (Hrsg.): Köln – Seine Bauten. Der Rheinauhafen. Köln. S. 18-23.

CURDES, C. & M. ULRICH (1997): Die Entwicklung des Kölner Stadtraumes. Der Einfluß von Leitbildern und Innovationen auf die Form der Stadt. Dortmund.

DEAL MAGAZIN (2016): Startschuss für Großprojekt MesseCity Köln von SRE und ECE. Abrufbar unter: http://www.deal-magazin.com/news/3/58859/Startschuss-fuer-Grossprojekt-Messe-City-Koeln-von-SRE-und-ECE, letzter Aufruf: 06.07.2021

DEAL MAGAZIN (2019): Investition in die Zukunft – Einweihung des Zurich Campus in Köln. Abrufbar unter: http://www.deal-magazin.com/news/3/86776/Investition-in-die-Zukunft--Einweihung-des-Zurich-Campus-in-Koeln, letzter Aufruf: 06.07.2021

DEAL MAGAZIN (2020): MesseCity Köln: KPMG mietet das CENTRAAL mit 19.700 m². Abrufbar unter: http://www.deal-magazin.com/news/96509/MesseCity-Koeln-KPMG-mietet-das-CENTRAAL-mit-19700-m, letzter Aufruf: 06.07.2021

DEAR, M. & S. FLUSTY (1998): Postmodern Urbanism. In: Annals of the Association of American Geographers 88(1). S. 50-72.

DEAR, M. (1994): Postmodern Human Geography. A preliminary assessment. In: Erdkunde 48(1). S. 2-13.

DEAR, M. (2000): The Postmodern Urban Condition. Oxford.

DEUTSCHE BAUZEITSCHRIFT (DBZ) (2011): Wettbewerb MesseCity Köln entschieden. Abrufbar unter: https://www.dbz.de/news/dbz_Wettbewerb_MesseCity_Koeln_entschieden_Gewinnerbuero_Astoc_Koeln_gibt_1125746.html, letzter Aufruf: 06.07.2021

DEUTSCHER BUNDESTAG (Hrsg.) (1991): Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über die Schaffung eines Hochgeschwindigkeitsnetzes für Eisenbahnen. Bonn. Abrufbar unter: https://dip.bundestag.de/vorgang/vorschlag-f%C3%BCr-eine-entscheidung-des-rates-%C3%BCber-die-schaffung-eines/153605, letzter Aufruf: 09.11.2021

DEUTSCHER STÄDTE- UND GEMEINDEBUND (DStGB) (Hrsg.) (2022): Hitze, Trockenheit und Starkregen. Klimaresilienz in der Stadt der Zukunft. Dokumentation No. 166. Abrufbar unter: https://www.dstgb.de/publikationen/dokumentationen/nr-166-klimaresilienz-in-der-stadt-der-zukunft/doku-hitze-duerre-final-web-1.pdf?cid=lud, letzter Aufruf: 27.03.2023

DIRKSMEIER, P. & M. STOCK (Hrsg.) (2020): Urbanität. Basistexte Geographie Band 2. Stuttgart.

DODGE, M. & R. KITCHIN (2001): Mapping cyberspace. London.

DÖREN, B. (2000): Historie des Rheinauhafens. In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLN E.V. (AIV) (Hrsg.): Köln – Seine Bauten 2000. Köln. S. 122-129.

DÖRFLER, T. (2011): Antinomien des (neuen) Urbanismus. Henri Lefebvre, die HafenCity Hamburg und die Produktion des posturbanen Raumes: eine Forschungsskizze. In: Raumforschung und Raumordnung 69(2). S. 91-104.

DZIOMBA, M. (2009): Städtebauliche Großprojekte der urbanen Renaissance. Die Phase der Grundstücksverkäufe und ihr Einfluss auf den Projekterfolg. Schriften des Arbeitskreises Stadtzukünfte der Deutschen Gesellschaft für Geographie, Band 7. Berlin.

DZUDZEK, I. (2016): Kreativpolitik. Über die Machteffekte einer neuen Regierungsform des Städtischen. Bielefeld.

DZUDZEK, I. & P. LINDNER (2015): Performing the Creative-Economy Script: Contradicting Urban Rationalities at Work. In: Regional Studies (49)3. S. 388-403.

ECKERT, D. (2006): Polizei als Putztruppe. In: taz. Die Tageszeitung vom 02.06.2006. Abrufbar unter: https://taz.de/!424550/, letzter Aufruf: 17.02.2022

ECO, U. (2002[9]): Einführung in die Semiotik. München.

ELLWANGER, G. (1994): Entwicklung des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. In: STADT KÖLN (Hrsg.): Höchste Eisenbahn für Europa. Beiträge zur 2. Kölner HGV-Tagung vom 4. Mai 1994. Köln. S. 9-12.

ENGELKE, J. (2009): Kulturpoetiken des Raumes. Die Verschränkung von Raum- Text- und Kulturtheorie. Studien zur Kulturpoetik, Band 10. Würzburg.

FELGENHAUER, T. (2009): Raumbezogenes Argumentieren: Theorie, Analysemethode, Anwendungsbeispiele. In: GLASZE, G. & A. MATTISSEK (Hrsg.): Handbuch Diskurs und Raum. Theorien und Methoden für die Humangeographie sowie die sozial- und kulturwissenschaftliche Raumordnung. Bielefeld. S. 261-278.

FISCHER, G. (1991): Architektur und Sprache. Grundlagen des architektonischen Ausdrucksystems. Stuttgart.

FLECKEN, U. (2005): Bekenntnis zu Tradition und Demonstration von Innovation. In: BODENSCHATZ, H. (Hrsg.): Renaissance der Mitte. Zentrumsumbau in London und Berlin. Schriften des Schinkel-Zentrums für Architektur, Stadtforschung und Denkmalpflege der Technischen Universität Berlin, Band 2. Berlin. S. 338-344.

FLEISCHMANN, K. (2008): Botschaften mit Botschaften. Von Raumbildern und einer Neuen Länderkunde. Wahrnehmungsgeographische Studien, Band 24. Oldenburg.

FLICK, U. (2008[2]): Triangulation. Eine Einführung Qualitative Sozialforschung, Band 12. Wiesbaden.

FLICK, U. (2019[2]): Gütekriterien qualitativer Sozialforschung. In: BAUR, N. & J. BLASIUS (Hrsg.): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. Wiesbaden. S. 473-488.

FLORIDA, R. (2002): The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life. Cambridge.

FOLLMANN, A. (2012): Renaissance der Häfen als Wohn-, Gewerbe- und Freizeitstandorte. In: SCHÄFKE, W. (Hrsg.): Hafenstadt Köln. Köln. S. 250-273.

FRANGENBERG, H. (2020): Gereonshof kein Einzelfall. Auf diesen Kölner Plätzen haben Privateigentümer das Sagen. In: Kölner Stadt-Anzeiger vom 12.06.2020. Abrufbar unter: https://www.ksta.de/koeln/gereonshof-kein-einzelfall-auf-diesen-koelner-plaetzen-haben-privateigentuemer-das-sagen-36834634, letzter Aufruf: 15.07.2021

FREYTAG, T. (2014): Raum und Gesellschaft. In: LOSSAU, J. et al. (Hrsg.): Schlüsselbegriffe der Kultur- und Sozialgeographie. Stuttgart. S. 12-24.

FRIEDRICH-EBERT-STIFTUNG (FES) (Hrsg.) (1997): Wirtschaftlicher Strukturwandel, Globalisierung und Stadtentwicklung. Wirtschaftspolitische Diskurse, Band 95. Bonn.

FRUHNER, K. O. (2003): Pläne, Projekte, Bauten. In: DERS. (Hrsg.): Pläne, Projekte, Bauten – Architektur und Städtebau in Köln 2000 bis 2010. Berlin. S. 10-11.

FRUHNER, K. O. (2007): Stadt im Umbruch – Chancen für die Stadt. In: ARCHITEKTUR FORUM RHEINLAND E.V. (Hrsg.): Kölner Stadtbaumeister und die Entwicklung der städtischen Baubehörden seit 1821. Publikationen des Kölnischen Stadtmuseums, Band 9. Köln. S. 253-266.

FRUHNER, K. O. (2011): Die Umnutzung des Hafengeländes aus Sicht der Stadtplaner. In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLNBONN E.V. (AIV) (Hrsg.): Köln – Seine Bauten. Der Rheinauhafen. Köln. S. 24-31.

FUCHS, C. (2019): Henri Lefebvre's Theory of the Production of Space and the Critical Theory of Communication. In: Communication Theory 29. S. 129-150.

FUKUYAMA, F. (1992): Das Ende der Geschichte. Wo stehen wir? München.

GERSTUNG, T. (2010): Glasfaser statt Eisenbahngleis: Eine Stadt sucht ihre Zukunft – Die Geschichte des MediaParks Köln. In: Jahrbuch des Kölnischen Geschichtsvereins 80. S. 149-190.

GIDDENS, A. (1992a): Kritische Theorie der Spätmoderne. Wien.

GIDDENS, A. (1992b): Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung. Frankfurt am Main.

GIERL, F. (2015): Die Wirkung von Architektur auf den gelebten Raum zentraler Plätze. Als Beispiel von Bremen und dem Media-Park Köln. Bayreuther Geographische Arbeiten, Band 34. Bayreuth.

GLÄßER, E. & A. SEIDEL (2001): Köln im nordrhein-westfälischen Städtesystem. In: WIKTORIN, D. et al. (Hrsg.): Köln. Der historisch-topographische Atlas. Köln. S. 12-15.

GÖB, R. (1987): Kommunale Wirtschaftspolitik. In: Archiv für Kommunalwissenschaften 26(1). S. 66-87.

GÖB, R. (1988a): Köln: Neue Dienste einer alte Stadt. In: GLÄßER, E. & G. VOPPEL (Hrsg.): Kölner Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeographie, Band 35. Köln. S. 5-22.

GÖB, R. (1988b): Town Planning and Regional Aspects of Urban Teleports. In: ANNUNZIATA, R. & U. I. KÜPPER (Hrsg.): Teleports-Integrating Markets. New Impacts for City Development and Initiatives for New Services. Köln. S. 72-77.

GOEGE, T. (2008): Vom Hafenareal zur Nobel-Adresse. In: Die Denkmalpflege (2/2008). S. 180-181.

GÖNNER, O. (2011): Grußwort. In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLNBONN E.V. (AIV) (Hrsg.): Köln – Seine Bauten. Der Rheinauhafen. Köln. S. XV.

GOONEWARDENA, K., KIPFER, S., MILGROM, R. & C. SCHMID (2008): On the Production of Henri Lefebvre. In: DIES. (Hrsg.): Space, Difference, Everyday Life: Reading Henri Lefebvre. New York. S. 1-24.

GRAEFF, P. (2020): Das Zustandekommen der Beschlüsse zur Errichtung der Messehallen-Nord. Eine wissenschaftliche Dokumentation der Planungsprozesse und Bauunternehmungen. Kiel. Abrufbar unter: https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=784177&type=do&, letzter Aufruf: 19.08.2022

GUELF, F. M. (2010): Die urbane Revolution. Henri Lefèbvres Philosophie der globalen Verstädterung. Bielefeld.

HÄFEN UND GÜTERVERKEHR KÖLN AG (HGK) (Hrsg.) (1998): Häfen in Köln. 100 Jahre Rheinauhafen. Köln.

HAMHABER, J. & C. SCHULZ (2001): Kölsch, Auto, Öl – Kölns Entwicklung zur Industriestadt. In: WIKTORIN, D. et al. (Hrsg.): Köln. Der historisch-topographische Atlas. Köln. S. 96-99.

HANNEMANN, C. (2010): Stadtsoziologie. In: MIEG, H. et al. (Hrsg.): Stadt. Ein Interdisziplinäres Handbuch. Stuttgart. S. 64-86.

HANNEMANN, C. & SEWING, W. (1998): Gebaute Stadtkultur: Architektur als Identitätskonstrukt. In: KIRCHBERG, V. & GÖSCHEL, A. (Hrsg.): Kultur in der Stadt. Stadtsoziologische Analysen zur Kultur. S. 55-79.

HARVEY, D. (1989): The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change. Oxford.

HARVEY, D. (2001): Spaces of Capital. Towards a Critical Geography. Oxford.

HASSE, J. (2005): Einführung in den Beitrag von Graf Karlfried von Dürckheim aus geographischer Perspektive. In: V. DÜRCKHEIM, K. (Hrsg.): Untersuchungen zum gelebten Raum. Natur– Raum – Gesellschaft Band 4. Frankfurt am Main. S. 133-146.

HÄUßERMANN, H. & W. SIEBEL (1987): Neue Urbanität. Frankfurt am Main.

HÄUßERMANN, H. & W. SIEBEL (1993): Die Politik der Festivalisierung und die Festivalisierung der Politik. In: DIES. (Hrsg.): Festivalisierung der Stadtpolitik. Stadtentwicklung durch große Projekte. Leviathan Sonderheft 13/1993. Opladen. S. 7-31.

HEEG, S. & M. ROSOL (2007): Neoliberale Stadtpolitik im globalen Kontext. In: PROKLA. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft, Heft 149 / 37(4). S. 491-509.

HEINZ, W. (2008): Der große Umbruch. Deutsche Städte und Globalisierung. Edition Difu – Stadt Forschung Praxis, Band 6. Berlin.

HELMES, I. (2023): Eine Stadt fürs Leben. In: Süddeutsche Zeitung vom 17.02.2023. Abrufbar unter: https://www.sueddeutsche.de/projekte/artikel/reise/kopenhagen-staedtereise-architektur-e581565, letzter Aufruf: 08.03.2023

HENCKEL, D., NOPPER, E. & N. RAUCH (1984): Informationstechnologie und Stadtentwicklung. Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, Band 71. Stuttgart.

HENDORF, M. (2017): Milliardeninvestitionen: Kölns „Schäl Sick“ wird schick – Projekte im Rechtsrheinischen. In: Kölnische Rundschau vom 08.05.2017. Abrufbar unter: https://www.rundschau-online.de/region/koeln/milliardeninvestitionen-koelns--schael-sick--wird-schick---projekte-im-rechtsrheinischen-26858478, letzter Aufruf: 07.07.2021

HENDORF, M. (2018): Büros, Bars und Hotels: Was passiert wann in der Kölner Messecity in Deutz? In: Kölnische Rundschau vom 19.06.2018. Abrufbar unter: https://www.rundschau-online.de/region/koeln/bueros--bars-und-hotels-was-passiert-wann-in-der-koelner-messecity-in-deutz--30642942, letzter Aufruf: 04.02.2022

HENDORF, M. (2019): Köln: Das deutsche Silicon Valley? Was vom Hype um Microsoft in Köln übrig bleibt. In: Kölnische Rundschau vom 22.05.2019. Abrufbar unter: https://www.rundschau-online.de/region/koeln/das-deutsche-silicon-valley--was-vom-hype-um-microsoft-in-koeln-uebrig-bleibt-32579020, letzter Aufruf: 02.03.2021

HEßLER, M. (2007): Die kreative Stadt. Zur Neuerfindung eines Topos. Bielefeld.

HERKOMMER, B. (2005): Nachmoderne Formen der Nutzungsmischung. In: BODENSCHATZ, H. (Hrsg.): Renaissance der Mitte. Zentrumsumbau in London und Berlin. Schriften des Schinkel-Zentrums für Architektur, Stadtforschung und Denkmalpflege der Technischen Universität Berlin, Band 2. Berlin. S. 357-370.

HILARIUS, V. (2017): Die Kranhäuser in Köln und die russische Avantgarde. Abrufbar unter: https://cubenuovo.com/2017/06/13/die-kranhaeuser-in-koeln-und-die-russische-avantgarde/, letzter Aufruf: 07.10.2021

HIRSCH, J. (1998): Vom Sicherheits- zum nationalen Wettbewerbsstatt. Berlin.

HIRSCHNER, R. (2017): Beteiligungsparadoxon in Planungs- und Entscheidungsverfahren. In: Forum Wohnen und Stadtentwicklung 6/2017. S. 323-326.

HIRT, S. (2005): Toward Postmodern Urbanism? Evolution of Planning in Cleveland, Ohio. In: Journal of Planning Education and Research 25(1). S. 27-42.

HOFMEISTER, S. & B. WARNER (2022): Nachhaltige Raumentwicklung für die große Transformation. In: Nachrichten der ARL 01/2022. S. 8-11.

IMORDE, J. (2006): Imitation als Entwurfsproblem. Der italienische Platz im Norden. In: SIGEL, P. & B. KLEIN (Hrsg.): Konstruktionen urbaner Identität. Zitat und Rekonstruktion in Architektur und Städtebau der Gegenwart. Berlin. S. 99-109.

JACOBS, J. (2011): The Death and Life of Great American Cities. 50th Anniversary Edition. New York.

JAMESON, F. (1991): Postmodernism, or the Cultural Logic of Late Capitalism. Durham.

JÄGER, S. (2012[6]): Kritische Diskursanalyse. Eine Einführung. Münster.

JESSOP, B. (2003): Postfordismus und wissensbasierte Ökonomie. Eine Reinterpretation des Regulationsansatzes. In: BRAND, U. & W. RAZA (Hrsg.): Fit für den Postfordismus? Theoretisch-politische Perspektiven des Regulationsansatzes. Münster. S. 89-113.

JESSOP, B. & N.-L. SUM (2006): Beyond the Regulation Approach. Putting Capitalist Economies in their Place. Cheltenham.

JOHNSTON, R. (1991): A Question of Place – Exploring the Practice of Human Geography. Oxford.

JONES, P., BUNCE, G., EVANS, J., GIBBS, H. & J. RICKETS HEIN (2008): Exploring Space and Place with Walking Interviews. In: Journal of Research Practice 4(2). S. 1-9.

JONES, T. & J. POPKE (2010): Re-envisioning the City: Lefebvre, Hope VI, and Neoliberalization of Urban Space. In: Urban Geography 31(1). S. 114-133.

KAZIG, R. (2016): Die Bedeutung von Alltagsästhetik im Kontext der Polarisierung und Hybridisierung von Städten. Eine Spurensuche. In: WEBER, F. & O. KÜHNE (Hrsg.): Fraktale Metropolen. Stadtentwicklung zwischen Devianz, Polarisierung und Hybridisierung. Hybride Metropolen 3. Wiesbaden. S. 215- 229.

KAZIG, R. & M. POPP (2011): Unterwegs in fremden Umgebungen. Ein praxeologischer Zugang zum „wayfinding" von Fußgängern. In: Raumforschung und Raumordnung 69(1). S. 3-15.

KELLER, R. (2016): Die symbolische Konstruktion von Räumen. Sozialkonstruktivistisch-diskursanalytische Perspektiven. In: CHRISTMANN, G. (Hrsg.): Zur kommunikativen Konstruktion von Räumen. Theoretische Konzepte und empirische Analysen. (Theorie und Praxis der Diskursforschung) Wiesbaden.

KELLER, R. (2019): Die Untersuchung von Dispositiven. Zur fokussierten Diskurs- und Dispositivethnografie in der Wissenssoziologischen Diskursanalyse. In: BOSANČIĆ, S. & R. KELLER (Hrsg.): Diskursive Konstruktionen. Kritik, Materialität und Subjektivierung in der wissenssoziologischen Diskursforschung. Theorie und Praxis der Diskursforschung. Wiesbaden. S. 51-74.

KINKAID, E. (2020): Re-encountering Lefebvre: Toward a critical phenomenology of social space. In: Environment and Planning D: Society and Space 38 (1). S. 167-186.

KIPFER, S. & R. MILGROM (2002): Henri Lefebvre – Urbanization, Space and Nature: Editors' Preface. In: Capitalism, Nature, Socialism 13(2). S. 37-41.

KISTER SCHEITHAUER GROSS (2011a): Siebengebirge. In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLNBONN E.V. (AIV) (Hrsg.): Köln – Seine Bauten. Der Rheinauhafen. Köln. S. 340-347.

KISTER SCHEITHAUER GROSS (2011b): Silo 23. In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLNBONN E.V. (AIV) (Hrsg.): Köln – Seine Bauten. Der Rheinauhafen. Köln. S. 348-351.

KLAMT, M. (2007): Verortete Normen. Öffentliche Räume, Normen, Kontrolle und Verhalten. Stadtforschung aktuell, Band 109. Wiesbaden.

KLAMT, M. (2012): Öffentliche Räume. In: ECKARDT, F. (Hrsg.): Handbuch Stadtsoziologie. Wiesbaden. S. 775-804.

KLEMME, M. (2022): Transformation der Innenstädte: zwischen Krise und Innovation. In: Informationen zur Raumentwicklung 2/2022. S. 4-15.

KNOX, P. & K. PAIN (2010): Globalization, neoliberalism and international homogeneity in architecture and urban development. In: Informationen zur Raumentwicklung 5/6.2010. S. 417-428.

KOCKELKORN, A. (2006): Die Wohnwerft: 72 Luxuswohnungen im Kölner Rheinauhafen. In: Bauwelt 2006, Heft 18. S. 29-33.

KOELNARCHITEKTUR E.V. (O.J.): Rheinauhafen / Standpunkt 10. Halle 10, 11 und 12. Abrufbar unter: https://architekturfuehrer.koeln/spaziergaenge/spaziergang-rheinauhafen/10, letzter Aufruf: 19.1.2022

KOELNARCHITEKTUR.DE (2018): Wider das kleinstädtische Denken. Ein Hafenspaziergang in Deutz mit Caroline Nagel, Project Director bei COBE in Kopenhagen. Abrufbar unter: https://www.koelnarchitektur.de/pages/de/news-archive/21490.htm, letzter Aufruf: 14.10.2022

KÖHLER, D. & M. WALZ (2012): Viel Licht und starker Schatten. Zur Gestaltung von Stadt und Region nach Einbruch der Dunkelheit. In: BOHN, R. et al. (Hrsg.): Inszenierung der Stadt. Urbanität als Ereignis. Bielefeld. S. 99-128.

KRAMER, S. (2001): Architektur und Demokratie. Eine Analyse am Beispiel des Neuen Dortmunder Rathauses. Europäische Hochschulschriften, Reihe XXVIII, Kunstgeschichte, Band 373. Frankfurt am Main.

KRINGS, U. (1990): Der Rheinauhafen in Köln vor einer attraktiven Zukunft? In: Denkmalpflege im Rheinland, 7(1). S. 1– 11. (Wiederabdruck in: Der Stadtkonservator (Hrsg.) (1998): Köln: 85 Jahre Denkmalschutz und Denkmalpflege 1912 – 1997, Band 9(2). Texte von 1980-1997. Köln. S. 25– 37).

KRINGS, U. (2011a): Die Umnutzung des Hafengeländes aus Sicht der Denkmalpflege. In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLNBONN E.V. (AIV) (Hrsg.): Köln – Seine Bauten. Der Rheinauhafen. Köln. S. 32-69.

KRINGS, U. (2011b): Die Geschichte des Rheinauhafens. In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLNBONN E.V. (AIV) (Hrsg.): Köln - Seine Bauten. Der Rheinauhafen. Köln. S. 2-17.

KRINGS, U. (2013): Köln. Der Rheinauhafen. Geschichte – Gestalt – Umnutzung. Mit einem Fazit zur Umnutzung des Hafengeländes von Ulrich Krings (Pro) und Thomas Goege (Contra). In: FAZIT , W. (Hrsg.): Zwischen Rhein-Ruhr und Maas. Pionierland der Industrialisierung – Werkstatt der Industriekultur. Essen. S. 334-360.

KREYE, A. (2023): Isar Valley? Oh my god! In: Süddeutsche Zeitung vom 10.03.2023. Abrufbar unter: https://www.sueddeutsche.de/kultur/apple-google-muenchen-digitalmetropole-isar-valley-1.5764614, letzter Aufruf: 27.03.2023

KUCKARTZ, U. (2018[4]): Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung. Weinheim.

KÜHNE, O. (2006): Landschaft in der Postmoderne. Das Beispiel des Saarlandes. Wiesbaden.

KUNZMANN, K. (2009): Kreativwirtschaft und strategische Stadtentwicklung. In: LANGE, B. et al. (Hrsg.): Governance der Kreativwirtschaft. Diagnosen und Handlungsoptionen. Bielefeld. S. 33-45.

KÜPPER, U. I. (1988): Telestation Cologne – MediaPark as a Centre of Economic, Cultural and Media Life. In: ANNUNZIATA, R. & U. I. KÜPPER (Hrsg.): Teleports-Integrating Markets. New Impacts for City Development and Initiatives for New Services. Köln. S. 14-22.

KÜPPER, U. I. & R. VOLLMER (1988): Der MediaPark Köln. Ein Stadtentwicklungsprojekt zum technologischen Strukturwandel in Public Private Partnership. In: Bauwelt 36 (Stadtbauwelt 99). S. 1542-1553.

KÜPPER, U. I. & H. ESTERMANN (1990): Der Media Park in Köln. In: FLAGGE, I. (Hrsg.): Industriebrachen: Vom Technologiepark bis zum Medienzentrum. Neue Chancen, neue Nutzungen. Architektur in der Demokratie, Band 5. Stuttgart. S. 9-17.

KÜPPER, U. I. & E. ROTHGANG (2003): Revitalisierung der Stadtentwicklungspolitik. In: KÜPPER, U. I. et al. (Hrsg.): Die Zukunft unserer Städte gestalten – Chancen aus Krisen. Neue Schriften des Deutschen Städtetags Heft 85. Berlin. S. 14-38.

KÜPPER, U. I. (2007): Stadtentwicklung als gesellschaftlicher Prozess. Zielausrichtung, Integration und Dezentralisierung der Kölner Planung 1975-1990. In: ARCHITEKTUR FORUM RHEINLAND E.V. (Hrsg.): Kölner Stadtbaumeister und die Entwicklung der städtischen Baubehörden seit 1821. Publikationen des Kölnischen Stadtmuseums, Band 9. Köln. S. 203-230.

KÜPPER, U. I. (2008): Mobilisierung von Entwicklungspotenzialen über Clusterstrategien: neue Governance-Anforderungen an Städte und Netzwerke. In: FLOETING, H. (Hrsg.): Cluster in der kommunalen und regionalen Wirtschaftspolitik. Vom Marketingbegriff zum Prozessmanagement. Edition Difu – Stadt Forschung Praxis, Band 5. Berlin. S. 83-104.

LABORATOIRE URBANISME INSURRECTIONNEL (LUI) (Hrsg.) (2014): 70 ans d' architecture sociale en France. Chronologie. o.O. Abrufbar unter:

https://laboratoireurbanismeinsurrectionnel.blogspot.com/2014/04/1944-2014-70-annees-dhabitat-public-70.html, letzter Aufruf: 16.09.2020

LAKE, R. (1999): Postmodern Urbanism? In: Urban Geography 20(5). S: 393-395.

LAMNEK, S. & C. KRELL (2016[6]): Qualitative Sozialforschung. Weinheim.

LANDESBETRIEB INFORMATION UND TECHNIK NORDRHEIN-WESTFALEN (IT.NRW) (2020): Kommunalprofil Köln, krfr. Stadt. Düsseldorf. Abrufbar unter: https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofile/l05315.pdf, letzter Aufruf: 10.02.2021

LANDRY, C. (2000): The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators. London.

LASH, S. (1996a): Reflexivität und ihre Dopplungen: Struktur, Ästhetik und Gemeinschaft. In: BECK, U. et al. (Hrsg.): Reflexive Moderne. Eine Kontroverse. Frankfurt am Main. S. 195-288.

LASH, S. (1996b): Expertenwissen oder Situationsdeutung? Kultur und Institutionen im desorganisierten Kapitalismus. In: BECK, U. et al. (Hrsg.): Reflexive Moderne. Eine Kontroverse. Frankfurt am Main. S. 338-364.

LEFEBVRE, H. (1972a): Das Alltagsleben in der modernen Welt. Frankfurt am Main.

LEFEBVRE, H. (1972b): Die Revolution der Städte. Entwicklungsaspekte der Industriegesellschaft, Band 1603. München.

LEFEBVRE, H. (2011) [Nachdruck]: The Production of Space. Oxford.

LEHTOVUORI, P. (2010): Experience and Conflict: The Production of Urban Space. Farnham.

LEICK, A., HESSE, M. & T. BECKER (2020): Vom „Projekt im Projekt" zur „Stadt in der Stadt"? Probleme der Governance und des Managements großer urbaner Entwicklungsvorhaben am Beispiel der Wissenschaftsstadt Belval, Luxemburg. In: Raumforschung und Raumordnung 78(3). S. 249-265.

LIEB, S. & P. S. ZIMMERMANN (2007): Die Dynamik der 50er Jahre. Architektur und Städtebau in Köln. Petersberg.

LÖW, M. (2001): Raumsoziologie. Frankfurt am Main.

LÖW, M., STEETS, S. & S. STOETZER (2007): Einführung in die Stadt- und Raumsoziologie. Opladen.

LUCAS, R. (1993): Die Region Köln im strukturellen Wandel. Probleme und Perspektiven der Regionalentwicklung. Schriftenreihe des IÖW 58/93. Berlin.

LUCAS, R. (2005): Der öffentliche Raum als Bühne. Events im Stadt- und Regionalmarketing. Wuppertal Papers Nr. 154. Wuppertal.

LUCZAK, T. (2013): Kunst und Kultur auf Kölner Industriebrachen. Zwischen Duldung, Alibi und Utopie. In: BUSCHMANN, W. (Hrsg.): Zwischen Rhein-Ruhr und Maas. Pionierland der Industrialisierung – Werkstatt der Industriekultur. Essen. S. 177-184.

LYNCH, K. (1960): The image of the city. Cambridge.

LYNCH, K. (1981): A theory of good city form. Cambridge.

MÄÄTÄNEN, P. (2007): Semiotics of Space: Peirce and Lefebvre. In: Semiotica 166(1). S. 453-461.

MARTINETZ, T. & M. PAAL (2010): Köln – Zukunftssuche im Kernraum Europas. In: PAAL, M. (Hrsg.): Stadtzukünfte in Deutschland. Strategien zwischen Boom und Krise. Forschungsbeiträge zur Stadt- und Regionalgeographie, Band 4. Berlin. S. 55-72.

MARX, S.-P. (2008): Stadtplanung zwischen Umbruch und Kontinuität. In: HAMEDINGER, A. et al. (Hrsg.): Strategieorientierte Planung im kooperativen Staat. Wiesbaden. S. 87-101.

MASSEY, D. (2005): For Space. London.

MATTISSEK, A. (2007): Diskursive Konstruktion städtischer Identität – Das Beispiel Frankfurt am Main. In: BERNDT, C. & R. PÜTZ (Hrsg.): Kulturelle Geographien. Zur Beschäftigung mit Raum nach dem Cultural Turn. Bielefeld. S. 83-112.

MATTISSEK, A. (2009[2]): Die Aussagenanalyse als Mikromethode der Diskursforschung. In: GLASZE, G. & A. MATTISSEK (Hrsg.): Handbuch Diskurs und Raum. Theorien und Methoden für die Humangeographie sowie die sozial- und kulturwissenschaftliche Raumforschung. Bielefeld. S. 279-291.

MATTISSEK, A. (2010): Stadtmarketing in der neoliberalen Stadt. Potentiale von Gouvernementalitäts- und Diksursanalyse für die Untersuchung aktueller Prozesse der Stadtentwicklung. In: ANGERMÜLLER, J. & S. VAN DYK (Hrsg.): Diskursanalyse meets Gouvernementalitätsforschung. Perspektiven auf das Verhältnis von Subjekt, Sprache, Macht und Wissen. Frankfurt am Main. S. 129-154.

MATTISSEK, A., PFAFFENBACH, C. & P. REUBER (2013[2]): Methoden der empirischen Humangeographie. Das geographische Seminar. Braunschweig.

MCCANN, E. (1999): Race, protest and public space. Contextualizing Lefebvre in the US city. In: Antipode 31(2). S. 163-184.

MEDIAPARK KÖLN ENTWICKLUNGSGESELLSCHAFT MBH (MPK) (2013): Im MediaPark 8 – Cinedom. Abrufbar unter: https://www.mediapark.de/der-mediapark/gebaeude/cinedom/, letzter Aufruf: 12.01.2022

MEIER, H.-R. (2006): Stadtentwicklung zwischen Denkmalpflege und Geschichtsfiktion. In: SIGEL, P. & B. KLEIN (Hrsg.): Konstruktionen urbaner Identität. Zitat und Rekonstruktion in Architektur und Städtebau der Gegenwart. Berlin. S. 161-174.

MESSECITY KÖLN GMBH (Hrsg.) (2015): MesseCity Köln. Abrufbar unter: http://messecity-koeln.de/wp-content/uploads/2017/04/messecity_broschuere_deutsch_26042017.pdf, letzter Aufruf: 06.07.2021

MESSECITY KÖLN GMBH (Hrsg.) (2021): MesseCity Köln. Wo die Welt sich trifft. Abrufbar unter: https://messecity-koeln.de/wp-content/uploads/2021/04/MesseCity-Koeln-Info-PDF-0421.pdf, letzter Aufruf: 08.07.2021

MEUSER, P. (2003a): Im Mediapark 8. KölnTurm, MediaPark Block 1. In: FRUHNER, K. O. (Hrsg.): Pläne, Projekte, Bauten – Architektur und Städtebau in Köln 2000 bis 2010. Berlin. S. 64-65.

MEUSER, P. (2003b): Ottoplatz. Städtebauliches Umfeld Bahnhof „Köln Deutz/Messe“. In: FRUHNER, K. O. (Hrsg.): Pläne, Projekte, Bauten – Architektur und Städtebau in Köln 2000 bis 2010. Berlin. S. 106-107.

MEUSER, P. (2011): Postindustrielle Denkfabrik. Von der inneren Peripherie zum urbanen Stadtbaustein. In: STREITBERGER, B. & A. L. MÜLLER (Hrsg.): Rechtsrheinische Perspektiven. Stadtplanung und Städtebau im postindustriellen Köln 1990 bis 2030. Berlin. S. 32-43.

MEYER, K. (2007): Von der Stadt zur urbanen Gesellschaft. Jacob Burckhardt und Henri Lefebvre. München.

MICHEL, B. (2018): Privatisierung, Kommerzialisierung, Festivalisierung. Diagnosen zur Ökonomisierung des öffentlichen Raums. Abrufbar unter: http://www.bpb.de/politik/innenpolitik/stadt-und-gesellschaft/216875/oekonomisierung-des-oeffentlichen-raums, letzter Aufruf: 10.06.2020

MILANOVIĆ, B. (2020): Kapitalismus global. Über die Zukunft des Systems, das die Welt beherrscht. Berlin.

MINKENBERG, M. (2020): Macht und Architektur. Hauptstadtbau, Demokratie und die Politik des Raumes. Wiesbaden.

MISOCZKY, M. & C. M. DE OLIVEIRA (2018): The city and the urban as spaces of capital and urban struggle: notes on Henri Lefebvre’s enduring contributions. In: Brazilian Journal of Administration 52(6). Rio de Janeiro. S. 1015-1031.

MODERNE STADT GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DES STÄDTEBAUES UND DER GEMEINDEENTWICKLUNG MBH (MODERNE STADT) (O.J.): Rheinauhafen. Ankerplatz für neue Architektur. Am Wasser gebaut. Abrufbar unter: https://www.modernestadt.de/projekte/rheinauhafen/, letzter Aufruf: 19.01.2022

MOLESTINA ARCHITEKTEN (2011): Halle 12. In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLNBONN E.V. (AIV) (Hrsg.): Köln – Seine Bauten. Der Rheinauhafen. Köln. S. 196-201.

MÖLLER, L. (1994): Neuer rechtsrheinischer ICE-Bahnhof Köln-Deutz/Messe – Zielvorstellungen. In: STADT KÖLN (Hrsg.): Höchste Eisenbahn für Europa. Beiträge zur 2. Kölner HGV-Tagung vom 4. Mai 1994. Köln. S. 21.-26.

MÜLLER, A. L. (2011): Rechtsrheinische Planungen. In: STREITBERGER, B. & A. L. MÜLLER (Hrsg.): Rechtsrheinische Perspektiven. Stadtplanung und Städtebau im postindustriellen Köln 1990 bis 2030. Berlin. S. 18-29.

MÜLLER, A.-L. & J. HUTAI (2018): Soziales und (ihre) Architektur. In: WINTZER, J. (Hrsg.): Sozialraum erforschen: Qualitative Methoden in der Geographie. Berlin. S. 181-196.

NEUMANN, A. (2020): From fordist to neo-liberal urban spaces in times of de-industrialization: a conceptual frame for a complex relationship. In: Urban History 47(2). S. 220-235.

NIPPER, J. (2001): Gute Zeiten, schlechte Zeiten – Das 20. Jahrhundert. In: WIKTORIN, D. et al. (Hrsg.): Köln. Der historisch-topographische Atlas. Köln. S. 38-43.

OLMA, S. (2009): Kritik der Kreativindustrien. In: LANGE, B. et al. (Hrsg.): Governance der Kreativwirtschaft. Diagnosen und Handlungsoptionen. Bielefeld. S. 103-120.

PAAL, M. (2010): Stadtzukünfte. Deutsche Städte auf der Suche nach konkurrenzfähigen Entwicklungsstrategien. In: DIES. (Hrsg.): Stadtzukünfte in Deutschland. Strategien zwischen Boom und Krise. Forschungsbeiträge zur Stadt- und Regionalgeographie, Band 4. Berlin. S. 9-18.

PANOFSKY, E. (1978[2]): Sinn und Deutung in der Bildenden Kunst. Köln.

PIERCE, J. & D. MARTIN (2015): Placing Lefebvre. In: Antipode 47 (5). S. 1279-1299.

POPPER, K. (1992[7]): Die offene Gesellschaft und ihre Feinde. Band 2: Falsche Propheten – Hegel, Marx und die Folgen. Tübingen.

PRECHT-VON-TABORITZKI, B. (1999): Der Kölner Rheinauhafen. In: RHEINISCHER VEREIN FÜR DENKMALPFLEGE UND LANDSCHAFTSSCHUTZ (Hrsg.): Der Kölner Rheinauhafen. Rheinische Kunststätten, Band 446. Neuss. S. 5-23.

PRIGGE, W. (1986): Zeit, Raum und Architektur. Zur Geschichte der Räume. Politik und Planung, Band 18. Köln.

PRIGGE, W. (1987): Hegemonie des urbanistischen Diskurses. Zur Kritik der inneren Urbanisierung. In: DERS. (Hrsg.): Die Materialität des Städtischen. Stadtentwicklung und Urbanität im gesellschaftlichen Umbruch. Stadtforschung aktuell, Band 17. Basel. S. 177-194.

PRIGGE, W. (2008): Reading the Urban Revolution: Space and Representation. In: GOONEWARDENA, K. et al. (Hrsg.): Space, Difference, Everyday Life: Reading Henri Lefebvre. New York. S. 46-61.

PRZYBORSKI, A. & M. WOHLRAB-SAHR (2014): Qualitative Sozialforschung. Ein Arbeitsbuch. München.

RAMME, N. (2004): Das Barmer Viertel muss umziehen. In: Kölner Stadt-Anzeiger vom 15.04.2004. Abrufbar unter: https://www.ksta.de/das-barmer-viertel-muss-umziehen-14335412, letzter Aufruf: 17.02.2022

REBLIN, E. (2012): Die Straße, die Dinge und die Zeichen. Zur Semiotik des materiellen Stadtraums. Bielefeld.

RECKWITZ, A. (2016): Kreativität und soziale Praxis. Studien zur Sozial- und Gesellschaftstheorie. Bielefeld.

RECKWITZ, A. (2017): Die Gesellschaft der Singularitäten. Zum Strukturwandel der Moderne. Berlin.

RECKWITZ, A. (2020[6]): Das Ende der Illusionen. Politik, Ökonomie und Kultur in der Spätmoderne. Berlin.

RECKWITZ, A. (2021): Gesellschaftstheorie als Werkzeug. In: RECKWITZ, A. & H. ROSA (Hrsg.): Spätmoderne in der Krise. Was leistet die Gesellschaftstheorie? Berlin. S. 23-150.

RENTROP, C. (2013): Neue Konzepte sollen den Kölner Rheinauhafen beleben. Abrufbar unter: https://www.koeln.de/koeln/neue_konzepte_sollen_den_koelner_rheinauhafen_beleben_698317.html, letzter Aufruf: 13.07.2021

REUBER, P. & C. PFAFFENBACH (2005): Methoden der empirischen Humangeographie. Das geographische Seminar. Braunschweig.

REUTER, W. (2000): Zur Komplementarität von Diskurs und Macht in der Planung. In: disP – The Planning Review. 36:141 S. 4-16.

RHEINAUHAFEN VERWALTUNGSGESELLSCHAFT MBH (RVG) (2021a): Rheinauhafen: Historie. Abrufbar unter: https://www.rheinauhafen-koeln.de/rheinauhafen, letzter Aufruf: 15.06.2021

RHEINAUHAFEN VERWALTUNGSGESELLSCHAFT MBH (RVG) (2021b): Rheinauhafen: Architektur. Abrufbar unter: https://www.rheinauhafen-koeln.de/architektur, letzter Aufruf: 13.07.2021

RHEINAUHAFEN VERWALTUNGSGESELLSCHAFT MBH (RVG) (2022a): Halle 12. Abrufbar unter: https://www.rheinauhafen-koeln.de/architektur/halle-12, letzter Aufruf: 19.01.2022

RHEINAUHAFEN VERWALTUNGSGESELLSCHAFT MBH (RVG) (2022b): RheinauArtOffice. Abrufbar unter: https://www.rheinauhafen-koeln.de/architektur/rheinauartoffice, letzter Aufruf: 22.01.2022

RICHTER, P.G. & K. GOLLER (2008[3]): Raumsymbolik. In: RICHTER, P.G. (Hrsg.): Architekturpsychologie. Eine Einführung. Lengerich. S. 141-174.

RÖMER, B. (2011): wohnwer[f]t 18.20. In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLNBONN E.V. (AIV) (Hrsg.): Köln – Seine Bauten. Der Rheinauhafen. Köln. S. 264-269.

RONNEBERGER, K. & A. VOGELPOHL (2014): Henri Lefebvre: Die Produktion des Raumes und die Urbanisierung der Gesellschaft. In: OßENBRÜGGE, J. & A. VOGELPOHL (Hrsg.): Theorien in der Stadt- und Raumforschung. Einführungen. Münster. S. 251-270.

ROSS, M. (2015): Weltbilder aus Stein. Architektur als politisches Kommunikationsmittel in Brüssel – eine kulturgeographische Analyse. Passauer Schriften zur Geographie, Heft 28. Passau.

ROSSMANN, A. (1992): Bauen vor Flußlandschaft. In: Deutsche Bauzeitung 126(6). S. 138-140.

RÜSCH, E. (2003): Das Denkmal zwischen Originalsubstanz und immateriellen Werten. Ein Vorschlag für die Praktische Denkmalpflege. Abrufbar unter: https://edoc.hu-berlin.de/bitstream/handle/18452/7656/sym-ruesch-v.pdf?sequence=1&isAllowed=y, letzter Aufruf: 13.10.2021

RUSCHMEIER, L. (1994): Vorwort. In: STADT KÖLN (Hrsg.): Höchste Eisenbahn für Europa. Beiträge zur 2. Kölner HGV-Tagung vom 4. Mai 1994. Köln. S. 1.

SCHÄFERS, B. (2012): Architektur. In: ECKARDT, F. (Hrsg.): Handbuch Stadtsoziologie. Wiesbaden. S. 365- 380.

SCHÄFKE, W. (2017): Köln nach 1945. Die Geschichte unserer Gegenwart. Rheinbach.

SCHEIBE, I. (2011): Kontor 19. In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLNBONN E.V. (AIV) (Hrsg.): Köln – Seine Bauten. Der Rheinauhafen. Köln. S. 270-277.

SCHEIBE, I. (2015): Kranhäuser. In: SCHLEI, B., WINTERHAGER, U. & T. GROß (Hrsg.): Architekturführer Köln. 103 Zeitgenössische und Moderne Bauten und Quartiere. Köln. S. 42

SCHLEI, B. (2015): Rheinauhafen. In: SCHLEI, B., WINTERHAGER, U. & T. GROß (Hrsg.): Architekturführer Köln. 103 Zeitgenössische und Moderne Bauten und Quartiere. Köln. S. 38.

SCHLÖGEL, K. (2003): Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik. München.

SCHMID, C. (2003): Raum und Regulation. Henri Lefebvre und der Regulationsansatz. In: BRAND, U. & W. RAZA (Hrsg.): Fit für den Postfordismus? Theoretisch-politische Perspektiven des Regulationsansatzes. Münster. S. 217-242.

SCHMID, C. (2006): Theorie. In: DIENER, R. et al. (Hrsg.): Die Schweiz. Ein städtebauliches Porträt. Einführung. Basel.

SCHMID, C. (2010[2]): Stadt, Raum und Gesellschaft. Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes. Sozialgeographische Bibliothek, Band 1. München.

SCHNEIDER, M. (2012): Raum – Mensch – Gerechtigkeit. Sozialethische Reflexionen zur Kategorie des Raumes. Paderborn.

SCHÖNWALD, A., KÜHNE, O., JENAL, C. & A. CURRIN (2014): Demographischer Wandel in Unternehmen. Alternsgerechte Arbeitsbedingungen aus Arbeitnehmersicht. Wiesbaden.

SCHÜTT, S. (2011): RheinauArtOffice – Microsoft Office NRW. In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLN-BONN E.V. (AIV) (Hrsg.): Köln – Seine Bauten. Der Rheinauhafen. Köln. S. 182-189.

SCHWEITZER, A. (2007): UNESCO-Weltkulturerbe. Motor oder Bremse der Stadtentwicklung in Köln? Schriften des Arbeitskreises Stadtzukünfte der Deutschen Gesellschaft für Geographie, Band 4. Berlin.

SCOTT, J. (2020): Seeing Like a State. How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed. New Haven.

SEIDL, E. (2006): „Urbane Identität“ durch skulpturale Bauten? Zum Phänomen architektonischer Anleihen über Kunstgrenzen hinweg. In: SIGEL, P. & B. KLEIN (Hrsg.): Konstruktionen urbaner Identität. Zitat und Rekonstruktion in Architektur und Städtebau der Gegenwart. Berlin. S. 125-145.

SELLE, K. (1996): Von der Bürgerbeteiligung zur Kooperation und zurück. In DERS. (Hrsg): Planung und Kommunikation. Gestaltung von Planungsprozessen in Quartier, Stadt und Landschaft; Grundlagen, Methoden, Praxiserfahrungen. Wiesbaden. S. 61-78.

SELLE, K. (2004): Öffentliche Räume in der europäischen Stadt – Verfall und Ende oder Wandel und Belebung? Reden und Gegenreden. In: DERS. (Hrsg.): Die europäische Stadt. Frankfurt am Main. S. 131- 145.

SELLE, K. (2022): Transformation der Innenstädte: Wer? Mit wem? Und: wie? (Interview) In: Informationen zur Raumentwicklung 2/2022. S. 112-119.

SENNETT, R. (2018): Die offene Stadt. Eine Ethik des Bauens und Bewohnens. München.

SIGEL, P. (2006): Konstruktionen urbaner Identität. In: SIGEL, P. & B. KLEIN (Hrsg.): Konstruktionen urbaner Identität. Zitat und Rekonstruktion in Architektur und Städtebau der Gegenwart. Berlin. S. 13-32.

SIMONS, K. (2003): Politische Steuerung großer Projekte – Berlin Adlershofe, Neue Mitte Oberhausen und Euralille im Vergleich. Stadtforschung aktuell, Band 91. Opladen.

SMIGIEL, C. (2016): Raumproduktionen im südöstlichen Europa. Materialität, Symbolik und Alltag der Sofioter Gated Communities. Münster.

SOJA, E. (1995[4]): Postmodern Geographies. The Reassertion of Space in Critical Social Theory. London.

SOJA, E. (1996): Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places. Oxford.

SOJA, E. (2000): Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions. Oxford.

SOMMER, V. & M. TÖPPEL (2021): Go-Alongs in einem multimethodischen Forschungsprogramm. In: HEINRICH, A. J. et al. (Hrsg.): Handbuch qualitative und visuelle Methoden der Raumforschung. Bielefeld. S. 195-207.

STADTPLANUNG WIEN (Hrsg.) (2000): Wiener Architekturgespräche. Werkstattberichte der Stadtentwicklung Wien 36. Wien.

STADT KÖLN (Hrsg.) (1987): Media Park. Kurzfassung der Gutachten und aktueller Projektstand. Stadtentwicklung in Köln, Heft 11. Köln.

STADT KÖLN (Hrsg.) (1988): MediaPark Köln. Dokumentation Städtebaulicher Ideenwettbewerb. Köln.

STADT KÖLN (Hrsg.) (1989): Entwicklungskonzept Innenstadt. Stadtentwicklung in Köln, Heft 12. Köln.

STADT KÖLN (Hrsg.) (1992): Städtebaulicher Ideenwettbewerb Rheinauhafen. Neue City am Strom. Dokumentation. Köln.

STADT KÖLN (Hrsg.) (1994a): Handlungskonzept „Medien- & Kommunikationsstadt". Stadtentwicklung in Köln, Heft 16. Köln.

STADT KÖLN (Hrsg.) (1994b): Höchste Eisenbahn für Europa. Beiträge zur 2. Kölner HGV-Tagung vom 4. Mai 1994. Köln.

STADT KÖLN (Hrsg.) (2003): Hochhauskonzept Köln 2003. Abrufbar unter: https://alt.koelnarchitektur.de/media/downloads/hochhauskonzept.pdf, letzter Aufruf: 01.07.2021

STADT KÖLN (Hrsg.) (2004): Workshop für das Rechtsrheinische Köln. Dokumentation. Köln. Abrufbar unter: https://www.koelnarchitektur.de/pages/de/home/news_archiv/1159.htm, letzter Aufruf: 25.05.2020

STADT KÖLN (Hrsg.) (2006a): Städtebauliche Entwicklung Umfeld Bahnhof Köln-Messe/Deutz. Dokumentation des Werkstattverfahrens. Köln.

STADT KÖLN (Hrsg.) (2006b): Städtebaulicher Realisierungswettbewerb. Neugestaltung des Ottoplatzes und des Messeplatzes am Bahnhof Köln Messe/Deutz. Köln.

STADT KÖLN (Hrsg.) (2008): Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln 2008. Köln. Abrufbar unter: http://www.masterplan-koeln.de/fileadmin/Content/PDF/Entwicklung_Masterplan_gesamt_komprimiert.pdf, letzter Aufruf: 08.07.2021

STADT KÖLN (Hrsg.) (2009): Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept Teilraum Nord (REK-Nord): Deutz-Nord/Mülheim-Süd/Buchforst. Planungskonzept mit Planungs- und Handlungsempfehlungen zur integrierten Stadterneuerung und Sicherung des Strukturwandels einschließlich Inwertsetzung und Wiedernutzung industrieller Brachflächen. Köln.

STADT KÖLN (Hrsg.) (2011): Beteiligungsbericht 2011. Köln. Abrufbar unter: https://www.stadt-koeln.de/artikel/06283/index.html#, letzter Aufruf: 24.06.2021

STADT KÖLN (Hrsg.) (2012): Anlage 4 zur Beschlussvorlage 2630/2012: 185. Änderung des Flächennutzungsplanes im Stadtbezirk 1, Köln-Deutz. Abrufbar unter: https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=35390, letzter Aufruf: 05.11.2021

STADT KÖLN (Hrsg.) (2013): Beschlussvorlage 2008/2013: 2. Änderung „ICE-Terminal Messe" in Köln Deutz. Abrufbar unter: https://ratsinformation.stadt-koeln.de/to0050.asp?__ktonr=151342, letzter Aufruf: 06.07.2021

STADT KÖLN (Hrsg.) (2019): Kölner Perspektiven 2030. Zielgerüst. Köln. Abrufbar unter: https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf15/kp2030/zielgeruest.pdf, letzter Aufruf: 08.07.2021

STADT KÖLN (Hrsg.) (2022): Köln Klimaneutral 2035 – Fachgutachten (Band 1). Abrufbar unter: https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf-dezernat5/v-7/k%C3%B6ln_klimaneutral_2035_band_1_fachgutachten_bfrei.pdf, letzter Aufruf: 27.03.2023

STADT KÖLN (Hrsg.) (2023a): Deutzer Hafen. Abrufbar unter: https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/stadtentwicklung/deutzer-hafen, letzter Aufruf: 27.03.2023

STADT KÖLN (Hrsg.) (2023b): Unser Ebertplatz. Zwischennutzung 2018-2024. Abrufbar unter: https://unser-ebertplatz.koeln/, letzter Aufruf: 23.02.2023

STADTPLANUNGSAMT DER STADT KÖLN (Hrsg.) (o.J.): Bahnhöfe der Zukunft an den neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken. Eine Ausstellung der Arbeitskreise „Schnellbahn Paris-Brüssel-Köln/Amsterdam und „ICE-Neubaustrecke Köln-Rhein/Main“: Köln.

STANEK, Ł. (2008): Space as concrete abstraction. Hegel, Marx and modern urbanism in Henri Lefebvre. In: GOONEWARDENA, K. et al. (Hrsg.): Space, Difference, Everyday Life: Reading Henri Lefebvre. New York. S. 62-79.

STANEK, Ł. (2011): Henri Lefebvre on Space. Architecture, Urban Research and the Production of Theory. Minneapolis.

STEETS, S. (2011): Architektur. In: LÖW, M. & TERIZAKIS, G. (Hrsg.): Städte und ihre Eigenlogik. Ein Handbuch für Stadtplanung und Stadtentwicklung. Frankfurt am Main. Interdisziplinäre Stadtforschung, Band 11. S. 133-140.

STEGMANN, B. (1997): Großstadt im Image. Eine wahrnehmungsgeographische Studie zu raumbezogenen Images und zum Imagemarketing in Printmedien am Beispiel Kölns und seiner Stadtviertel. Kölner Geographische Arbeiten, H. 68. Köln.

STÖBER B. & A. KALANDIDES (2009): Orte, Städte und Kreativökonomien als Brand. In: LANGE, B. et al. (Hrsg.): Governance der Kreativwirtschaft. Diagnosen und Handlungsoptionen. Bielefeld. S. 229-238.

STREICH, B. (2011[2]): Stadtplanung in der Wissensgesellschaft. Ein Handbuch. Wiesbaden.

STREITBERGER, B. (2007): Bewahrung und Aufbruch – Skizzen für eine Entwicklung der Stadt Köln. In: ARCHITEKTUR FORUM RHEINLAND E.V. (Hrsg.): Kölner Stadtbaumeister und die Entwicklung der städtischen Baubehörden seit 1821. Publikationen des Kölnischen Stadtmuseums, Band 9. Köln. S. 267-285.

STREITBERGER, B. (2011): Rechtsrheinische Perspektiven. In: STREITBERGER, B. & A. L. MÜLLER (Hrsg.): Rechtsrheinische Perspektiven. Stadtplanung und Städtebau im postindustriellen Köln 1990 bis 2030. Berlin. S. 8-13.

STRODTHOFF, W. (1986): Köln auf der Kippe? In: Bauwelt 1986, Heft 4. S. 502-519.

STRODTHOFF, W. (2000): Köln: Rheinauhafen. In: Bauwelt 2000, Heft 17, S. 3.

STRÜBING, J. (2019[2]): Grounded Theory und Theoretical Sampling. In: BAUR, N. & J. BLASIUS (Hrsg.): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. Wiesbaden. S. 525-544.

SUI, D. (1999): Postmodern Urbanism Disrobed: Or why Postmodern Urbanism is a Dead End for Urban Geography. In: Urban Geography 20(5). S. 403-411.

SUPERGELB ARCHITEKTEN (2022): KölnTriangle. Abrufbar unter: https://www.supergelb-architekten.de/pages/de/alle_projekte/office/8.koelntriangle.htm, letzter Aufruf: 02.02.2022

THEODORE, N. & J. PECK (2011): Framing neoliberal urbanism: Translating ‘commonsense’ urban policy across the OECD zone. In: European Urban and Regional Studies 19(1). S. 20-41.

THIBAUD, J.-P. (2001): Les parcours commentés. In: GROSJEAN, M. & J.-P. THIBAUD (Hrsg.): L’espace urbain en méthodes. Marseille. S. 79-99.

THIEME, K. (2020): Stadt als Erlebnis. Events und Inszenierung in der postmodernen Stadtentwicklung. In: Standort 44(1). S. 9-14.

THIERSTEIN, A., LANGER-WIESE, A. & A. FÖRSTER (2011a): Ein Wirkungsmodell für die Stadtentwicklung: Kreativ, attraktiv, wettbewerbsfähig. In: FREY, O. & F. KOCH (Hrsg.): Die Zukunft der Europäischen Stadt. Wiesbaden. S. 104-118.

THIERSTEIN, A., LÜTHI, S. & M. HOYLER (2011b): Introduction: German Cities in the World City Network. In: Raumforschung und Raumordnung 69(3). 141-146.

THOMPSON, M. (2017): LIFE in a ZOO. In: City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action 21(2). S. 104-126.

TRAUE, B., PFAHL, L. & L. SCHÜRMANN (2019[2]): Diskursanalyse. In: BAUR, N. & J. BLASIUS (Hrsg.): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. Wiesbaden. S. 565-583.

ÜBERALL, F. (2007): Der Klüngel in der politischen Kultur Kölns. Bonn.

ÜBERALL, F. (2016): Köln und sein Klüngel – Wie die neue Oberbürgermeisterin aufräumen will. Abrufbar unter: https://www.deutschlandfunkkultur.de/koeln-und-sein-kluengel-wie-die-neue-oberbuerger-meisterin.1001.de.html?dram:article_id=358508, letzter Aufruf: 05.03.2021

VOGELPOHL, A. (2011): Städte und die beginnende Urbanisierung. Henri Lefebvre in der aktuellen Stadtforschung. In: Raumforschung und Raumordnung 69(4). S. 233-243.

VOGELPOHL, A. (2013): Qualitativ vergleichen – Zur komparativen Methodologie in Bezug auf räumliche Prozesse. In: ROTHFUß, E. & T. DÖRFLER (Hrsg.): Raumbezogene qualitative Sozialforschung. Wiesbaden. S. 61-82.

VOGELPOHL, A. (2014[2]): Stadt der Quartiere? Das Place-Konzept und die Idee von urbanen Dörfern. In: SCHNUR, O. (Hrsg.): Quartiersforschung. Zwischen Theorie und Praxis. S. 59-76.

VOLLMER, R. (2000): Der MediaPark Köln. In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLN E.V. (AIV) (Hrsg.): Köln – Seine Bauten 2000. Köln. S. 116-121.

VON LOM, W. (2011): Der Rheinauhafen in Köln. Städtebauliche Idee, Planung und Qualitätssicherung der Umnutzung. In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLNBONN E.V. (AIV) (Hrsg.): Köln – Seine Bauten. Der Rheinauhafen. Köln. S. 70-81.

VOPPEL, G. (2001): Verkehrskreuz des Westens. In: WIKTORIN, D. et al. (Hrsg.): Köln. Der historisch-topographische Atlas. Köln. S. 80-83.

WAPSHOTT, R. & O. MALLETT (2011): The spatial implications of homeworking. A Lefebvrian approach to the rewards and challenges of home-based work. In: Organization 19(1). S. 63-79.

WEICHHART, P. (1990): Raumbezogene Identität. Bausteine zu einer Theorie räumlich-sozialer Kognition und Identifikation. Erdkundliches Wissen Band 102. Stuttgart.

WÉKEL, J. (1999): Bedeutung städtebaulicher Großvorhaben für die Stadtentwicklung. In: BUNZEL, A. & R. SANDER (Hrsg.): Städtebauliche Großvorhaben in der Umsetzung. Dokumentation des Symposiums am 22. und 23. Juni in Berlin. DifU-Materialien 6/99. Berlin. S. 8-12.

WEVERING, G. (2011): Rechtsrheinische Stadtentwicklung und Strukturplanung. Der Zeitraum seit 1990. In: STREITBERGER, B. & A. L. MÜLLER (Hrsg.): Rechtsrheinische Perspektiven. Stadtplanung und Städtebau im postindustriellen Köln 1990 bis 2030. Berlin. S. 128-141.

WEYER, A. (2021): Architekturführer Köln. Berlin.

WIEGAND, F. (2013): David Harveys urbane Politische Ökonomie. In: Emanzipation 3(2). S. 35-56.

WILLINGER, S. (2022): Koproduktion im Zentrum. In: Informationen zur Raumentwicklung 2/2022. S. 40-47.

WINTERHAGER, U. (2015a): wohnwer[f]t | Oxen / Römer. In: SCHLEI, B., WINTERHAGER, U. & T. GROß (Hrsg.): Architekturführer Köln. 103 Zeitgenössische und Moderne Bauten und Quartiere. Köln. S. 40.

WINTERHAGER, U. (2015b): Kontor 19 | Gatermann + Schossig. In: SCHLEI, B., WINTERHAGER, U. & T. GROß (Hrsg.): Architekturführer Köln. 103 Zeitgenössische und Moderne Bauten und Quartiere. Köln. S. 41.

WINTERHAGER, U. (2015c): KölnTriangle | Gatermann + Schossig. In: SCHLEI, B., WINTERHAGER, U. & T. GROß (Hrsg.): Architekturführer Köln. 103 Zeitgenössische und Moderne Bauten und Quartiere. Köln. S. 43.

WINTERHAGER, U. (2016): Städtebau – Architektur – Öffentlicher Raum. Berlin.

WOOD, G. (2003): Die Wahrnehmung städtischen Wandels in der Postmoderne. Untersucht am Beispiel der Stadt Oberhausen. Opladen.

ZEIDLER, E. (1988): The City in the Post-Modern Condition. In: ANNUNZIATA, R. & U. I. KÜPPER (Hrsg.): Teleports-Integrating Markets. New Impacts for City Development and Initiatives for New Services. Köln. S. 65-71.

ZUKIN, S. (1998): Städte und die Ökonomie der Symbole. In: KIRCHBERG, V. & A. GÖSCHEL (Hrsg.): Kultur in der Stadt. Stadtsoziologische Analysen zur Kultur. Opladen. S. 27-40.

ZUKIN, S. (2010): Stadtkultur – Auf der Suche nach Authentizität. In: HANNEMANN, C. et al. (Hrsg.): Jahrbuch StadtRegion 2009/2010. Schwerpunkt: Stadtkultur und Kreativität. S. 45-63.

Anhang

A) Fachgespräche zur Kölner Stadtentwicklung

Verweiskürzel	Datum	Gesprächspartner*in	Dauer
Interview KB	28.08.2020	**Dr. Utz Ingo Küpper**, ehem. Leiter des Amts für Stadtentwicklungsplanung der Stadt Köln (1976-1988), anschließend Geschäftsführer der MediaPark Entwicklungsgesellschaft mbH (1988-1992) **Roland Berger**, ehem. stellv. Abteilungsleiter Projektentwicklung, MediaPark Entwicklungsgesellschaft mbH	1:15:07
Interview WS	13.10.2020	**Werner Stüttem**, ehem. Gruppenleiter „Technologie & Medien“ (1978-1995) im Amt für Stadtentwicklungsplanung der Stadt Köln, Abteilungsleiter Stadtentwicklung und stellv. Leiter des Amts für Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Köln (1995-2015)	1:44:13 & 0:21:55
Interview GW	19.10.2020	**Günter Wevering**, ehem. Sachgebietsleiter „Teilräumliche Stadtentwicklungsplanung“ im Amt für Stadtentwicklungsplanung (später Amt für Stadtentwicklung und Statistik) der Stadt Köln (1979-2018, ab 1991 Arbeitsschwerpunkt rechtsrheinisch)	1:25:20 & 0:16:07
Interview ALM	16.01.2021	**Anne Luise Müller**, ehem. Leiterin des Stadtplanungsamtes der Stadt Köln (2001-2019)	2:05:47

B) Textkorpus der Diskursanalyse

Analysierte Diskursbeiträge (chronologisch) | *Art des Dokuments* (Quelle mit Erscheinungsjahr, siehe Literaturverzeichnis)	**Funktion & Bedeutung des Dokuments im Planungsdiskurs**	**Repräsentierte Akteure / Rolle im Planungsprozess**
Projektbezug: MediaPark (Kapitel 10.1.2)		
„Informationstechnologie und Stadtentwicklung“ | *wissenschaftliche Studie* (HENCKEL et al. 1984)	Analyse und Darstellung der Ausgangslage, Formulierung von Handlungsempfehlungen	Deutsches Institut für Urbanistik / Forschung und Wissenschaft
„Kommunale Wirtschaftspolitik“ | *Beitrag für das „Archiv für Kommunalwissenschaften“* (GÖB 1987)	Integration des wissenschaftlichen Diskurses in den kommunalpolitischen Diskurs	Dezernat für Stadtentwicklung der Stadt Köln / Kommunalverwaltung
„Analyse der Entwicklungsperspektiven und der Realisierungsbedingungen des MediaParks Köln“ | *Gutachten von Arthur D. Little International* (STADT KÖLN 1987: 23-61)	Gutachterliche Stellungnahme zur Entwicklung der Medienwirtschaft und Realisierungschancen des MediaParks in Köln, Akquise von Investoren, Projektpromotion	Consulting / Gutachter (Unternehmensberatung)
„Der MediaPark Köln. Ein Stadtentwicklungsprojekt zum technologischen Strukturwandel in Public Private Partnership“ | *Artikel in Fachzeitschrift* (KÜPPER & VOLLMER 1988)	Vorstellung und Begründung des Projekts MediaPark sowie des städtebaulichen Wettbewerbs in der Fachwelt	Amt für Stadtentwicklungsplanung der Stadt Köln, MediaPark Entwicklungsgesellschaft mbH / Amtsleiter & leitender Architekt
“Telestation Cologne – MediaPark as a Centre of Economic, Cultural and Media Life” | *Vortrag auf internationaler Fachtagung* (KÜPPER 1988)	Präsentation der „Medienstadt Köln“ und des Projekts MediaPark vor internationalem Publikum	MediaPark Entwicklungsgesellschaft mbH / Projektleitung
“Town Planning and Regional Aspects of Urban Teleports“ | *Vortrag auf internationaler Fachtagung* (GÖB 1988b)	Verknüpfung des Projekts MediaPark mit Diskursen über „Telematik“, neue Märkte und Stadtentwicklung	Dezernat für Stadtentwicklung der Stadt Köln / Repräsentant der Kölner Stadtentwicklungspolitik
“The City in the Post-Modern Condition” | *Vortrag auf internationaler Fachtagung* (ZEIDLER 1988)	Verknüpfung des Projekts MediaPark mit Diskursen von der „postmodernen“ bzw. „postindustriellen Stadt“	Zeidler Roberts Partnership / Architekt des städtebaulichen Konzepts MediaPark
„MediaPark Köln. Dokumentation Städtebaulicher Ideenwettbewerb“ | *Veröffentlichung der Stadt Köln* (STADT KÖLN 1988)	Formulierung von Entscheidungskriterien und Empfehlungen für das Großprojekt MediaPark	Verwaltung der Stadt Köln
„Aus dem Erläuterungsbericht“ – *zum Wettbewerbsbeitrag von E. Zeidler* (STADT KÖLN 1988: 38)	Präsentation des städtebaulichen Konzepts	Zeidler Roberts Partnership / Architekt des städtebaulichen Konzepts MediaPark
„Der MediaPark in Köln“ | *Beitrag im Sammelband „Industriebrachen“ hrsg. i.A. des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes NRW* (KÜPPER & ESTERMANN 1990)	Fachlicher Bericht über Aufgabenstellung und Projektentwicklung des MediaParks	MediaPark Entwicklungsgesellschaft mbH, Projektgruppe MediaPark / Projektleitung
„Medien- & Kommunikationsstadt“ | *Handlungskonzept* (STADT KÖLN 1994a)	Definition von Aufgaben für den MediaPark und Begründung seiner anhaltenden Bedeutung	Amt für Stadtentwicklungsplanung / Weiterentwicklung des Konzepts „Medienstadt“

Analysierte Diskursbeiträge (chronologisch) | *Art des Dokuments* (Quelle mit Erscheinungsjahr, siehe Literaturverzeichnis)	**Funktion & Bedeutung des Dokuments im Planungsdiskurs**	**Repräsentierte Akteure / Rolle im Planungsprozess**
Projektbezug: Rheinauhafen (Kapitel 10.1.3)		
„Der Rheinauhafen in Köln vor einer attraktiven Zukunft?“ | *Beitrag zu einem Symposium zur Hafendenkmalpflege* (KRINGS 1990)	Formulierung von Entstehungsbedingungen für die von der Stadtentwicklung gewünschte „urbane Zone“ im Rheinauhafen	„Der Stadtkonservator“, Amt für Denkmalschutz und Denkmalpflege Köln / Städtische Denkmalpflege
„Städtebaulicher Ideenwettbewerb Rheinauhafen. Neue City am Strom. Dokumentation.“ | *Veröffentlichung der Stadt Köln* (STADT KÖLN 1992)	Definition von Aufgaben und Zielen des Wettbewerbs für das Großprojekt Rheinauhafen / Erläuterungen zum grundsätzlichen Prozedere	Oberstadtdirektor / Verwaltung der Stadt Köln
„Bauen vor Flußlandschaft“ | *Beitrag in „Deutsche Bauzeitung“* (ROSSMANN 1992)	Bericht zum Ideenwettbewerb für den Rheinauhafen	Journalismus / Beobachtung und Berichterstattung
„HGK – die neue Hafengesellschaft“ | *Festschrift zum 100-jährigen Jubiläum des Rheinauhafens* (HGK 1998)	Bedeutung des Projektgeländes für die Kölner Hafenwirtschaft	Häfen und Güterverkehr AG Köln (HGK) / Grundstückseigentümerin im Rheinauhafen
„Der Kölner Rheinauhafen“ – *Aufsatz in Schriftenreihe für Denkmalpflege, Ortsbildpflege und Kunstgeschichte* (PRECHT-VON-TABORITZKI 1999)	Kritische Betrachtung der Ergebnisse des städtebaulichen Ideenwettbewerbs	Kölner Ortsverband des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz (Vorsitzende)
„Köln: Rheinauhafen“ | *Kurzbeitrag in Fachzeitschrift* (STRODTHOFF 2000)	Zusammenhang zwischen ikonischer Architektur und kommunalpolitischen Entscheidungen	Journalismus / Architekturkritik
„Die Wohnwerft: 72 Luxuswohnungen im Kölner Rheinauhafen“ | *Beitrag in Fachzeitschrift* (KOCKELKORN 2006)	Architekturkritik zur „Wohnwerft“ und zum Großprojekt Rheinauhafen	Journalismus / Architekturkritik
„Vom Hafenareal zur Nobel-Adresse“| *Beitrag in Fachzeitschrift* (GOEGE 2008)	Kritik am Planungsergebnis und an der Machtverteilung im Diskurs	Rheinisches Amt für Denkmalpflege
„Die Umnutzung des Hafengeländes aus der Sicht der Denkmalpflege“ | *Beitrag im Sammelband des AIV zur Projektrealisierung* (KRINGS 2011a)	Rückblickende Darstellung, Einordnung und Resümee der Projektentwicklung aus Sicht der städtischen Denkmalpflege	Stadtkonservator, Amt für Denkmalschutz und Denkmalpflege Köln / Städtische Denkmalpflege
„Die Umnutzung des Hafengeländes aus der Sicht der Stadtplaner“ | *Beitrag im Sammelband des AIV zur Projektrealisierung* (FRUHNER 2011)	Rückblickende Darstellung, Einordnung und Resümee der Projektentwicklung aus Sicht der Stadtentwicklungsplanung	Dezernat für Wirtschaft und Stadtentwicklung
„Grußwort“ | *Beitrag im Sammelband des AIV zur Projektrealisierung* (GÖNNER 2011)	Resümee der Projektentwicklung aus Sicht der Entwicklungsgesellschaft	Geschäftsführer „modernes köln“ Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH / Projektentwicklung und Vermarktung
„Köln. Der Rheinauhafen. Geschichte – Gestalt – Umnutzung. Mit einem Fazit zur Umnutzung des Hafengeländes von Ulrich Krings (Pro) und Thomas Goege (Contra)“ | *Beitrag in Sammelband zu Industriegeschichte und Industriekultur* (KRINGS 2013)	Gegenüberstellung konträrer Meinungen und Einschätzungen aus der Denkmalpflege zum Großprojekt Rheinauhafen	Stadtkonservator, Amt für Denkmalschutz und Denkmalpflege Köln / Städtische Denkmalpflege & Rheinisches Amt für Denkmalpflege

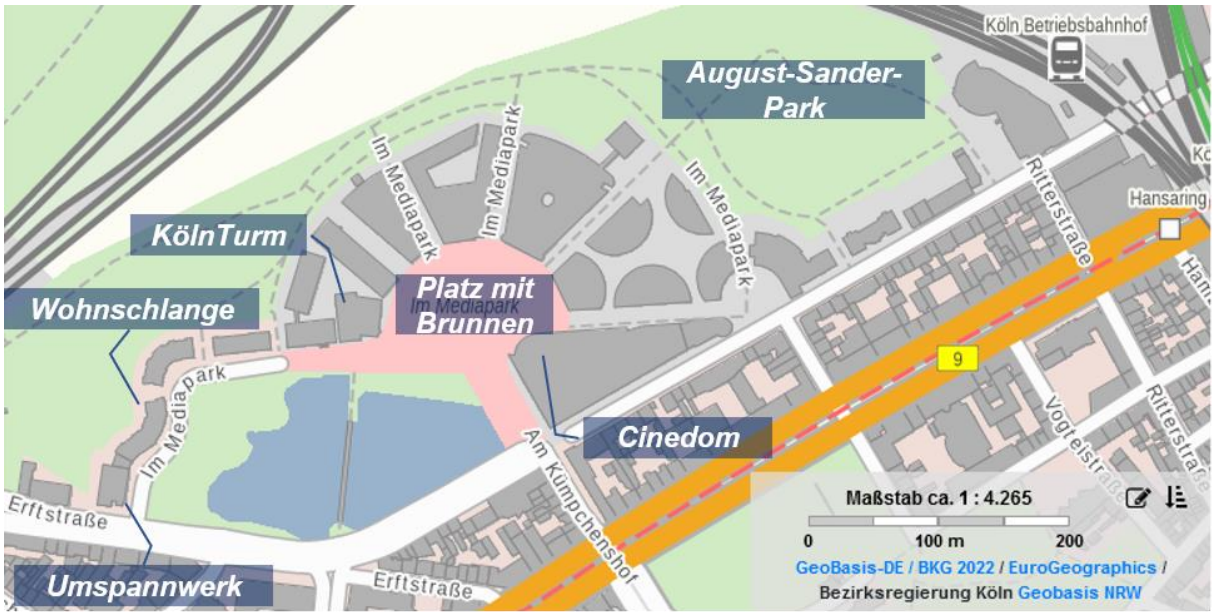
Analysierte Diskursbeiträge (chronologisch) | *Art des Dokuments* (Quelle mit Erscheinungsjahr, siehe Literaturverzeichnis)	**Funktion & Bedeutung des Dokuments im Planungsdiskurs**	**Repräsentierte Akteure /Rolle im Planungsprozess**
Projektbezug: ICE-Terminal Messe/Deutz (Kapitel 10.1.4)		
„Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über die Schaffung eines Hochgeschwindigkeitsnetzes für Eisenbahnen" | *Beschlussempfehlung und Bericht* (DEUTSCHER BUNDESTAG 1991)	Verortung der Stadt Köln an wichtigen Schnittstellen im neuen europäischen Schienennetz	Ausschuss für Verkehr im Deutschen Bundestag
„Entwicklungskonzept Erweiterter Rechtsrheinischer Innenstadtbereich" (EERI) | *Stadtentwicklungskonzept* (1991, zit. n. LUCAS 1993/STADT KÖLN 2004)	Deklaration altindustrieller rechtsrheinischer Stadtteile als erweiterte Innenstadt	Amt für Stadtentwicklungsplanung der Stadt Köln
„Vorwort" *im Sonderheft zur 2. Hochgeschwindigkeitsverkehrstagung (HGV) am 4.5.1994 in Köln* (RUSCHMEIER 1994)	Definition der Verkehrsanbindung als Standortfaktor für die Medien- und Kulturmetropole Köln im Wettbewerb der europäischen Zentren	Oberstadtdirektor / Verwaltung der Stadt Köln
„Eröffnungsansprache" *zur 2. HGV in Köln* (BLUM 1994)	Repräsentation Kölns als historisches Verkehrskreuz in Westeuropa	Oberbürgermeister / Verwaltung der Stadt Köln
„Entwicklung des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes" | *Vortrag auf der 2. HGV (Hochgeschwindigkeitsverkehrstagung)* (ELLWANGER 1994)	Präsentation des Hochgeschwindigkeitsnetzes „Paris-London-Brüssel-Amsterdam-Köln-Frankfurt"	Hauptabteilungsleiter Hochgeschwindigkeitsverkehr des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC
„Neuer rechtsrheinischer ICE-Bahnhof Köln-Deutz/Messe – Zielvorstellungen." | *Vortrag auf der 2. HGV in Köln* (MÖLLER 1994)	Repräsentation der Stadt Köln als ein Mittelpunkt zukünftiger Projekte im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz	Verkehrsplanung der Stadt Köln
„Wirtschaftlicher Strukturwandel, Globalisierung und Stadtentwicklung" | *Bericht zur Tagung der FES am 19.6.1996, verfasst von Dipl.-Geogr. T. Franke (Bonn)* (FES 1997)	Kölner Stadtentwicklungsplanung u.a. in Deutz als empirisches Beispiel für Auswirkungen der Globalisierung auf lokale Stadtentwicklungspolitiken, *Global City*-Debatte	Forschungsinstitut der FES, Abteilung Wirtschaftspolitik / Forschung und Wissenschaft
„TechnologieSpange Köln" | *Stadtentwicklungskonzept* (1999, zit. n. STADT KÖLN 2004)	Marketinginstrument, Ausweisung von „Leitstandorten" für Unternehmensansiedlungen	Amt für Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Köln
„Bahnhöfe der Zukunft an den neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken" | *Präsentation von neuen Bahnhofsprojekten*(STADTPLANUNGSAMT DER STADT KÖLN O.J.) *(wahrscheinlich Jahr 2000)*	Präsentation der neuen ICE-Neubaustrecke Köln-Rhein/Main und des ICE-Terminals „Köln/Deutz-Messe" als entscheidender Standortfaktor im Städtewettbewerb	Stadtbaudirektor / Stadtplanungsamt der Stadt Köln
„Neubaustrecke Köln-Rhein/Main" | *Beitrag im Sammelband des AIV zum Millennium* (BUSSE & KAMPSCHULTE 2000)	Bahnhöfe entlang einer der wichtigsten Neubaustrecken im europäischen Schienenschnellverkehr als Impulsgeber lokaler Entwicklung	DB-Projekt „Neubaustrecke Köln-Rhein/Main" / Deutsche Bahn AG
Impulsstatement, Stadtbaudirektor Möller | *Beitrag im 6. Wiener Architekturgespräch – Neue Bahnhöfe* (STADTPLANUNG WIEN 2000)	Definition der Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz als Wettbewerbsvorteil und damit das ICE-Terminal als Standortfaktor	Stadtbaudirektor / Stadtplanungsamt der Stadt Köln

Fortsetzung nächste Seite

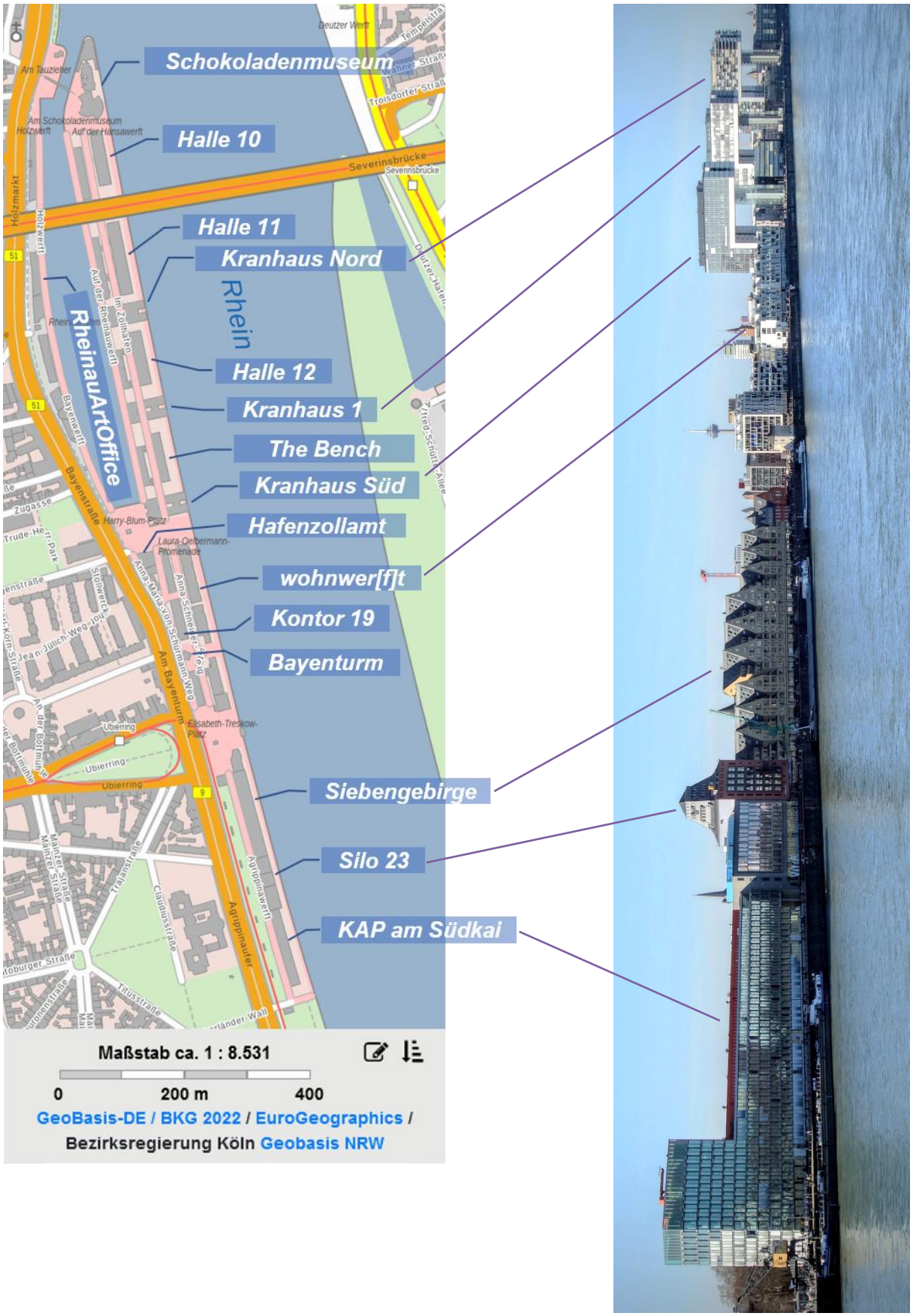
„Stadt im Umbruch. Chancen für die Stadt“ | *Publikation im Sammelband „Kölner Stadtbaumeister“, zuerst als Vortrag gehalten im Oktober 2004* (FRUHNER 2007)	Logik der Strukturpolitik als strategische Stadtentwicklung; Notwendigkeit der Sichtbarmachung des Deutzer Bahnhofs als „Motor“ der Entwicklung im Rechtsrheinischen und für Köln als Gesamtstadt	Dezernat für Wirtschaft und Stadtentwicklung
„Bewahrung und Aufbruch – Skizzen für eine Entwicklung der Stadt Köln“ | *Publikation im Sammelband „Kölner Stadtbaumeister“, zuerst als Vortrag gehalten im November 2004* (STREITBERGER 2007)	Übernahme dieser Logik und Bedeutung des „KölnTriangle“ als Dokument der Entwicklungen am Bahnhof Deutz	Dezernat für Stadtentwicklung, Planen und Bauen
„Städtebauliche Entwicklung Umfeld Bahnhof Köln-Messe/Deutz. Dokumentation des Werkstattverfahrens“ | *Veröffentlichung der Stadt Köln* (STADT KÖLN 2006a)	Definition von Aufgaben und Zielen des Workshops für die städtebauliche Entwicklung im Umfeld des Bahnhofs Köln-Messe/Deutz	Stadtplanungsamt / Verwaltung der Stadt Köln
Städtebaulicher Realisierungswettbewerb. Neugestaltung des Ottoplatzes und des Messeplatzes am Bahnhof Köln Messe/Deutz | *Veröffentlichung der Stadt Köln* (STADT KÖLN 2006b)	Definition von Aufgaben und Zielen des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für die Neugestaltung des Ottoplatzes und des Messeplatzes am Bahnhof Köln/Messe Deutz	Stadtplanungsamt / Verwaltung der Stadt Köln
„Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln“ | *Veröffentlichung der Stadt Köln* (STADT KÖLN 2008)	Integration des „Leitprojekts Umfeld Bahnhof Deutz“ und der „Messecity“ in den Masterplan	Unternehmer für die Region Köln e.V. / Verwaltung der Stadt Köln
„Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept Teilraum Nord“ (REK-Nord) | *Stadtentwicklungskonzept* (STADT KÖLN 2009)	Reproduktion der Repräsentation einer rechtsrheinischen Innenstadt sowie des ICE-Terminals in Deutz als deren Entwicklungspol	Amt für Stadtentwicklung und Statistik
„185. Änderung des Flächennutzungsplanes im Stadtbezirk 1, Köln-Deutz“ *Anlage zur Beschlussvorlage des Stadtentwicklungsausschusses* (STADT KÖLN 2012)	Begründung der Änderung des Flächennutzungsplans für den Bau der MesseCity	Verwaltung der Stadt Köln
„MesseCity Köln. Wo die Welt sich trifft” | *Internetauftritt und Onlinebroschüre der MesseCity Köln GmbH* (MESSECITY KÖLN GMBH 2021)	Präsentation und Vermarktung des Großprojekts MesseCity	MesseCity Köln GmbH

C) Eigene Karten und weitere Abbildungen

Karte 1
Lage der in der Architekturanalyse des MediaParks erwähnten Gebäude (Kapitel 10.2.2). Kartengrundlage: TIM-online (https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/)

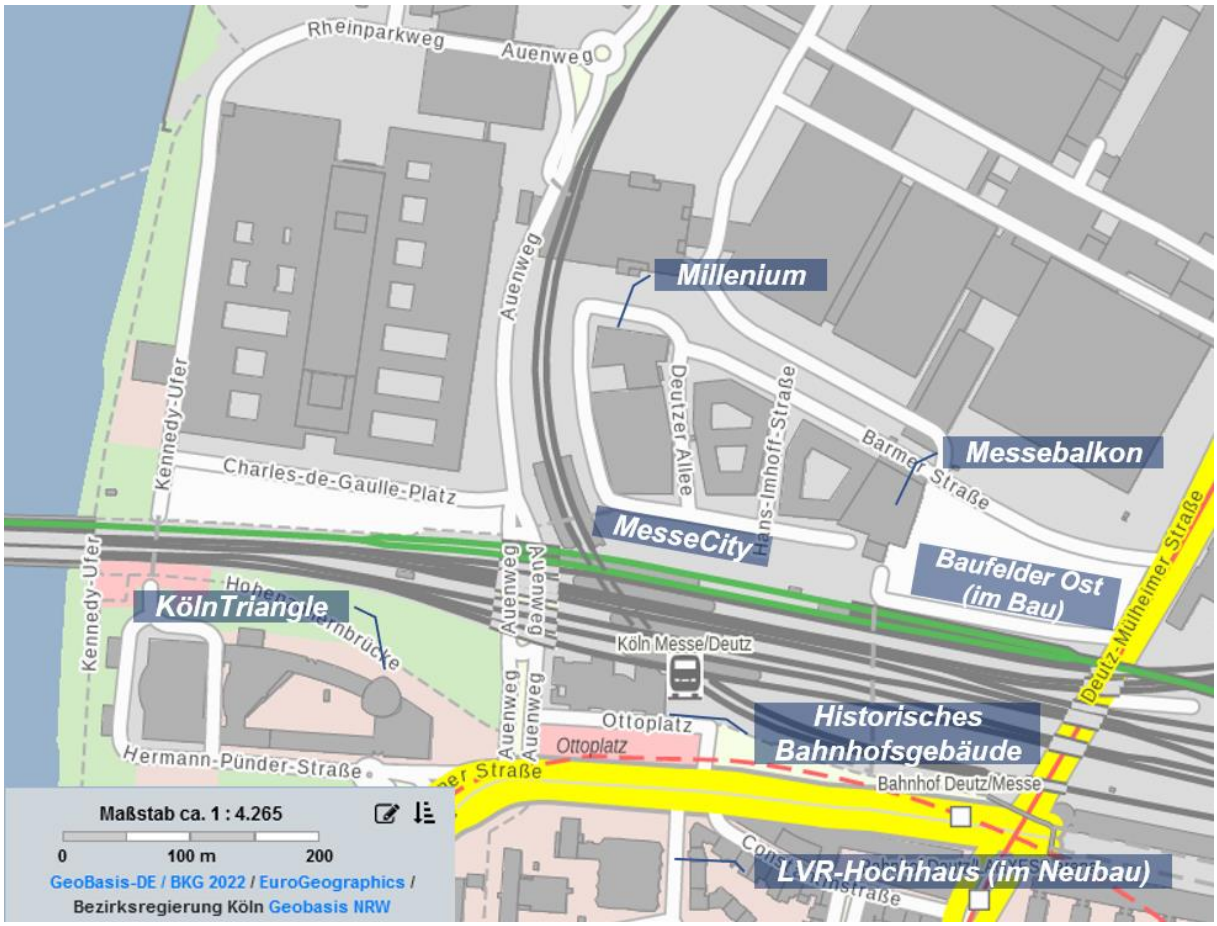


Karte 2
Lage der in der Architekturanalyse des Rheinauhafens erwähnten Gebäude (Kapitel 10.2.3). Foto: M.O.
Kartengrundlage: TIM-online (https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/



Karte 3

Lage der in der Architekturanalyse des ICE-Terminals Messe/Deutz erwähnten Gebäude (Kapitel 10.2.4). Kartengrundlage: TIM-online, https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/



D) Übersicht über durchgeführte kommentierte Parcours

Person (Alias)	MediaPark	Rheinauhafen	ICE-Terminal Messe/Deutz
A	A^M	A^R	
B	B^M	B^R	
C	C^M	C^R	
D	D^M		D^T
E	E^M		E^T
F		F^R	F^T
G		G^R	G^T
H	F^M		H^T
I		I^R	I^T
J	J^M	J^R	
K	K^M		K^T
L	L^M	L^R	