

## Kopenhagen – Hygge oder Hochhaus?

Weit geht der Blick von Kopenhagens höchstem Hügel; eine angenehme Brise vom Øresund lässt die Seile des Schiffs klingen, die Büsche im Wind rauschen. An manchen Stellen steigt aber Dampf zwischen den Pflanzen auf: Es ist eine künstliche Erhebung über der sonst völlig flachen Umgebung, mit einer Kunststoffpiste, auf der Schifahrer das ganze Jahr talwärts rutschen, das Dach einer modernen Müllverbrennungsanlage. Für die neue Sehenswürdigkeit „Copenhill“ weit draußen im Industriegebiet der Stadt nehmen Architekturaficionados die umständliche Bus- oder Fahrradfahrt in Kauf, am dänischen Architekturstar Bjarke Ingels kommt man in Kopenhagen nur schwer vorbei. „Thinking outside the box“: Seine Projekte sind so verspielt wie pragmatisch, die Großform oft schroff, aber in sich logisch.

Architektur und Design – das sind die Aushängeschilder, mit denen Kopenhagen in den letzten Jahren von sich reden machte. Von der UNESCO zur Architektur-Welthauptstadt auserkoren, präsentiert man sich 2023 stolz als nachhaltige Metropole und Arena für Diskussionen über die Zukunft der Städte. Aber nicht alles ist so grandios wie es klingt; auch wenn es hier leicht ist, gelungene Projekte zu präsentieren, passen einige aktuelle urbanistische Entwicklungen so gar nicht zum liebevoll gepflegten Bild der Stadt mit höchster Lebensqualität voller sanfter Fahrradmobilität, glücklicher Menschen und „hyggeliger“, sprich gemütlich-behaglicher Stimmung.

Gelegen am Øresund, einer engen Verbindung von Nord- und Ostsee, hat sich Kopenhagen als Hafenstadt entwickelt; das historische Zentrum liegt nördlich des früheren Hafenbereichs, der als breite Wasserstraße die Insel Amager im Süden lange abgeschottet hat. Bis heute verbinden nur zwei KFZ-taugliche Klappbrücken das frühere Hafen- und Arbeiterviertel mit der Altstadt. Ende der 1940er-Jahre versuchte die Verwaltung mit dem „Fingerplan“ das Stadtwachstum zu strukturieren: Die Vororte der Stadt sollten entlang von fünf Eisenbahnkorridoren wachsen, ähnlich gespreizter Finger, das historische Zentrum bildet dabei die Handfläche. In den 1960er-Jahren schien die Entwicklung des Kernbereichs stillzustehen, ab 1991 wurde aber mit einem Stadterneuerungsplan der Althausbestand saniert, auch um gezielt die lokale Wirtschaft zu fördern, die früheren Arbeiterviertel wurden so zu begehrten Wohnlagen. Die Hafenkais gerieten in den Fokus, großvolumige Prestigebauten schieben sich nun vor den historischen Strukturen an die Wasserkante. Die Uferbegleitstraße mit teils überdimensionierten Querschnitten ist eine deutliche Barriere; auch wenn sie durch die Anlage breiter Fahrradspuren etwas entschärft wurde, wirkt sie mit ihrer grünarmen Gestaltung wie ein Fossil autogerechter Planung – wie generell die breiten Boulevards der Stadt mit bemerkenswert wenig Grünanteil und Bäumen auskommen müssen.

Neben den brachgefallenen Hafenbereichen ist die Insel Amager, sonst von Einfamilienhäusern geprägt, Schwerpunkt der Stadtentwicklung. Hier liegt der dänische Kopf der Øresundbrücke, die seit 2000 Kopenhagen mit Malmö in Schweden verbindet; der Zustrom aus ganz Skandinavien hat zu einem neuen Bauboom geführt, und plötzlich wachsen Hochhäuser rund ums Zentrum, die davor immer mit Hinweis auf die wünschenswerten menschlichen Dimensionen abgelehnt wurden. Damit hat man sich in der neuen Ørestad nicht erst lange aufgehalten, sie ist ein harter Stadtstreifen von etwa 600 Metern Breite, der entlang einer Metrolinie Richtung Süden in ein Naturschutzgebiet ragt. Urbanistisch wurde hier kaum ein Fehler ausgelassen: Die Metro liegt seitlich statt zentral, der begleitende Boulevard ist mit seiner toten Erdgeschosszone ebenso unattraktiv wie die Sockelbereiche der meisten Wohnbauten, ein zentrales Einkaufszentrum verhindert jede kleinteilige privatwirtschaftliche Entwicklung. Auch hier sind die Straßen zu breit, die öffentlichen Räume wirken lieblos, an den Ufern der künstlichen Kanäle sitzt niemand in der prallen Sonne.

## Wohnen im Möbiusband

In der eher durchschnittlichen Bebauung sind allerdings einige außergewöhnliche Landmarks eingestreut, und auch hier trifft man auf Bjarke Engels. Sein größtes Projekt in der Ørestad ist das „8-Haus“, eine zweifache Blockrandbebauung in Form einer 8. Am Baukörper führt eine Rampe entlang der höhengestaffelten Wohneinheiten empor, es sind gestapelte Reihenhäuser auf 10 Etagen mit kleinen Vorgärten. In den unteren Geschossen sorgen Büro- und Einzelhandelsflächen für Urbanität, zumindest in der Theorie, großstädtisches Leben ist vor den Glasfronten im Erdgeschoss nicht auszumachen. Umso besser funktioniert der Wohnbereich, die Terrassen der Obergeschosse werden intensiv genutzt, der „Pfad“ ist beliebter Treffpunkt für die Nachbarschaft und spielende Kinder. Etwas schade bei alledem ist die



technokratische Ausführung: Aluminiumblech und Glas, immer wieder scharfe Metallkanten – organischere Materialwahl und sorgfältigere Detailausführung hätten dem Projekt gut getan. Eine Metrostation weiter zeigt das „Berghaus“ Ingels' Denkweise noch prägnanter: Auf einer mehrgeschossigen Hochgarage sitzen 80 Terrassenwohnungen mit Holzfassaden, abgetrepppt nach Südosten und von der Umgebung uneinsichtig hinter ihrer dichten Bepflanzung; der Kontrast zur metallverkleideten Garage und den grellbunten Erschließungsfluren darunter könnte nicht härter sein.

Zurück ins Zentrum: Nord- und Südhafen sind hier „the place to be“, die Stadt ist hungrig nach Wohnraum, zügig ändert sich die maritime Nutzung zu Wohn- und Büroflächen. Vom Gipfel des „Copenhill“ sieht man auf das kompakte Häusermeer, aus dem bereits mehrere schlanke Türme ragen, auf den Nordhavn, auf das neue Opernhaus und das Areal von Lynetteholm. Dieses gigantische Projekt soll die bisherigen Entwicklungen multiplizieren: Eine an der nördlichen Hafeneinfahrt aufzuschüttende Insel, Platz für 35.000 neue Einwohner und Schutz gegen Sturmfluten aus dem Øresund, geplante Fertigstellung 2070. Für viele Kopenhagener ist sie Symbol für das Greenwashing der Stadtverwaltung, die mangelnde Einbindung der Bürger, die fehlenden Umweltverträglichkeitsprüfungen. Die zahlreichen LKW-Fahrten durch die Stadt werden als ebenso bedrohlich empfunden wie die Meeresverschmutzung durch die Aufschüttungsarbeiten, ganz abgesehen von der späteren Verkehrsbelastung durch den neuen Stadtteil. Derweil stehen anlässlich der UNESCO-Auszeichnung kleine Holzpavillons vor der Glasschachtel der Königlichen Bibliothek, sie erklären die Vorzüge von traditioneller Fachwerk- und Lehmbauweise, von menschlichem Bauen, von überschaubaren Dimensionen.

Sie sind vom Dachcafé der Müllverbrennungsanlage nicht sichtbar und aus der Entfernung wirkt der Panoramablick beeindruckend, die Projekte plausibel – aber während tief unter den Sommerschifahrern schwere Fahrzeuge den Müll der Stadt anliefern und die Abgase gut gefiltert den Kamin verlassen: Irgendwas stinkt hier trotzdem.

*6876 Zeichen m.L. ohne Titel und Zwischentitel*

