

Schweden, Malmö: Häuser einer Ausstellung

Es ist ein Bonmot unter Stadtplanern: Das beste Stadtentwicklungsgebiet Kopenhagens steht in Malmö. Die beiden Städte am 15 Kilometer breiten Öresund sind durch die im Sommer 2000 eröffnete Eisenbahn- und Autobrücke deutlich näher gerückt, das schwedische Malmö wurde zum Einzugsgebiet der dänischen Hauptstadt. Auf der Kopenhagener Seite quert die mit der Brücke verbundene Autobahn das Entwicklungsgebiet Örestad, das abgesehen von einigen Leuchtturmprojekten eher schroff und garnicht „hygge“ wirkt; in Malmö entstand dagegen ein Projekt, das alles hält, was die Renderings von Neubauvierteln anderswo versprechen.

Malmö teilte das Schicksal vieler Arbeiter- und Hafenstädte: Eine lange Krise der Schwerindustrie vernichtete zehntausende Arbeitsplätze und hinterließ Brachflächen in durchaus attraktiver Lage am Meer. Die Erholung begann Ende des 20. Jahrhunderts, mit der Öresundbrücke kam der Boom in die von 300.000 Menschen bewohnte „kleine Großstadt“, die mit ihren Pflasterstraßen und Backsteinbauten ein wenig an Gent oder Antwerpen erinnert und deutlich gemütlicher wirkt als Kopenhagen. Förstadkanalen, der Wassergraben um das Stadtzentrum und das Schloss Malmöhus – es war Gefängnis und Armenhaus, in den 1930er Jahren wurde der Renaissancebau zeitgemäß ergänzt – definiert die Grenze zwischen Stadt und Hafen. Hier steht auch der alte Kopfbahnhof, ebenfalls ein historischer Backsteinbau, dessen hölzerne Bahnsteighalle durch einen modernen unterirdischen Trakt ergänzt wurde: Früher war hier Endstation, heute geht es weiter zu der Brücke, die alles verändert hat. Jenseits der Gleistrasse Richtung Meer ist das Bild sofort völlig anders: Der Platzbedarf der Industrie hat eine völlig andere Maßstäblichkeit entstehen lassen, weite Betonflächen prägen das Bild, für Fußgänger sind die Großstrukturen reizlos. Folgt man dem „Vorstadtkanal“ aber ein Stück nach Westen, trifft man auf neue Landmarks: Das Hafenmeistergebäude von 1910 wurde um einen Zubau ergänzt, eine braune stark gefaltete Blechstruktur der Architekturbüros Terroir und Kim Utzon, die den Altbau umgreift und als Scharnier Richtung Hafen fungieren soll. Dreieckige Blech- und Glasflächen wechseln sich ab, dabei wirkt die Konstruktion durch die dunkelbraune Farbe angenehm harmonisch – der Verlockung, hier einen allzuharten Kontrast zum historischen Ziegelbau zu erzeugen sind die Architekten nicht erlegen. Nun hat hier im „Tornhuset“ die World Maritime University ihren Sitz, nach der Renovierung stehen 6000 Quadratmeter Lehr- und Büroflächen zur Verfügung, und zusammen mit den drei in der Höhe gestaffelten Hochhaustürmen dahinter – sie gehören zum ebenfalls neuen Veranstaltungs- Konzert- und Konferenzzentrum – wurde das Ensemble zum instagramtauglichen Symbol des neuen Malmö.

Hinter dem Blechscharnier führt eine baumlose und daher leider etwas ungastliche Straßenachse Richtung Hafen und zur neuen grünlich schimmernden Orkanen-Universität. Von der öffentlichen Unibibliothek im fünften Stock geht der Blick weit über das Areal, über historische und neue Hallenbauten, und hinter einer inzwischen zum Medienzentrum verwandelten Backsteinhalle sticht ein Projekt im Wortsinn heraus: Der Turning Torso von Santiago Calatrava ist mit 190 Metern nicht nur der zweithöchste Wolkenkratzer Skandinaviens, sondern auch das neue Wahrzeichen der Stadt Malmö, symbolträchtig hat er den 2002 abgebauten gigantischen Kockumskran abgelöst: Wohnen und Freizeit verdrängt auch hier die Schwerindustrie, heute steht der Kran in Südkorea, und der Trauer der Bevölkerung Rechnung tragend hat die Hyundai-Werft den Kran am neuen Standort in Asien „Tränen von Malmö“ getauft.



Die Kockums-Werft wurde in den 1980er-Jahren noch vorübergehend zur Autofabrik, bevor die Halle für Messeveranstaltungen genutzt wurde; 2001 begann dann mit einer internationalen Wohnbaumesse die große Entwicklung, die die Insel inzwischen prägt. Dabei war der Beginn ebenso holprig wie die nicht fertiggestellten Straßen, die sich durch das Ausstellungsgelände zogen; noch während der Messe wurden die Musterhäuser bezogen, aber erst nach dem Ende konnte das Gelände ohne Eintrittskarte betreten werden. Hier im Westhafen entstand mit der Wohnbaumesse ein Stadtviertel, das zum Besten gehört, was zeitgenössische Stadtentwicklung zu bieten hat. Ein Wasserlauf markiert das Entrée in diesen fast dörflich wirkenden Bereich mit seinem unregelmäßigen Straßennetz, das bewusst an malerische mittelalterliche Siedlungsstrukturen angelehnt wurde. Hier wechseln gelb gepflasterte Gassen ohne Gehsteige mit kleinen Platzaufweitungen, Weilern, Grüninseln ab, die Kleinteiligkeit der Strukturen sind der menschlichen Schaulust angepasst, überall verzahnt sich die Aufmerksamkeit des Flaneurs mit Kleinigkeiten am Straßenrand – ein schön geformter Steinbrunnen, dessen Wasser in eine offene Regenablaufrinne plätschert, Rosenstöcke an einer sorgfältig gesetzten Backsteinhausmauer, eine dicht überwachsene Pergola über Fahrradabstellplätzen, ein Tümpel mit einer Bank zur Rast. All das wirkt selbstverständlich und unverkitscht, die Vielfalt an Gebäudeformen bleibt durch den häufigen Einsatz von Backstein und das viele Grün harmonisch, jede Ecke bietet neue angenehme Eindrücke – und das Calatrava-Hochhaus ist als Orientierungspunkt fast immer über den niedrigen Wohnhäusern zu sehen. Von diesem Turm führt eine etwas breitere Achse zur Wasserkante, sie endet in einem zur Hälfte über die Küstenlinie hinausgeschobenen quadratischen Steinplatz und teilt die Promenade in einen nördlichen eher grünen und einen südlichen urbanen Bereich. Hier, entlang des Meers, schützt eine ebenfalls unregelmäßig geformte Zeile mehrgeschoßiger Wohnbauten die Idylle vor den Westwetterlagen, die Sturm und Regen von der See herantragen.

Die Promenade ist Aushängeschild des Quartiers und neuer Treffpunkt der Malmöer; entworfen hat sie Thorbjörn Andersson, ein Star der schwedischen Landschaftsarchitektur. Während im Norden Rampen die über die Steinböschung hinweg zum Wasser führen und eine große Liegewiese Badegäste anlockt, bildet im Süden eine lange Holzbank den Abschluss der Promenade zum Meer, beide zusammen enden an einem Pier mit Miniaturleuchtturm und dahinter liegendem Yachthafenbecken, vom kleinen Platz drumherum sieht man aus den Cafégastgärten in der Ferne die Brücke, mit der alles begonnen hat. Inzwischen wächst Västra Hamnen weiter, und auch wenn die neueren Bauten großformatiger sind als die „Dorfhäuser“ der Bauausstellung, sollen die Prinzipien des nachhaltigen Bauens mit innovativen Umweltlösungen weiterhin gelten und weiterentwickelt werden – vom Regenwassermanagement über die lokale Energieerzeugung bis hin zum Abfallmanagement. Inzwischen ist Malmö zum Magnet für Bürger aus Kopenhagen geworden, und es ist wahrscheinlich geworden, dass die Öresundbrücke nicht die einzige Verbindung bleiben wird: Nach der Fertigstellung des Fehmarnbelttunnels zwischen Deutschland und Dänemark wird der Frachtverkehr über die Öresundbrücke zunehmen, die Kopenhagener Metro soll sie vom Personenverkehr entlasten und bis hierher verlängert werden – mit Zügen alle 90 Sekunden und einer Fahrzeit von nur 20 Minuten wird Malmö dann praktisch zum Stadtteil von Kopenhagen.

