

ZWISCHENSTAND DER

ZWISCHENSTADT

Essays, Beiträge &
studentische Arbeiten
aus Architektur und
Stadtplanung



Magazin

2022
Technische Universität
München

Zwischenstand der Zwischenstadt

04 Intro

Essay

06 Inzwischen 25 Jahre

Andreas Garkisch

Essay

12 Suffizienz als Planungsparadigma der Zwischenstadt

Florian Hertweck

Essay

20 Dazwischen, zwischen nichts und Zwischenstand

Sebastian Klawiter, Julia Micklewright,
Mark Michaeli

Gastbeitrag

26 Wie man Städte bereist

Boris Sieverts

Essay

28 Munich's Zwischenstadt

Diane Arvanitakis, Lavinia Wagner,
Alain Thierstein

Essay

32 Wiener Dazwischen

Johannes Bretschneider, Sebastian
Sattlegger, Ute Schneider

Essay

38 Ideal und Wirklichkeit

Christian Inderbitzin

Interview

42 3 Generationen - 25 Jahre Zwischenstadt

Thomas Sieverts und Andreas Garkisch,
Robert Anton, Leonhard Kaiser, Marie
Düsberg

Gastbeitrag

48 Zwischen Stadt und Mobilität

Gebhard Wulfhorst

94 Impressum

Studioübersicht

56 From Zwischenstadt to Landstadt

Universität Luxemburg

Studioübersicht

62 Ideal und Wirklichkeit - Projekte für den Münchner Norden

Karlsruher Institut für Technologie

Studioübersicht

66 The in-between

Technische Universität Wien

Studioübersicht

70 Ideal (vs.) Wirklichkeit | Tra le Città

Bauhaus Universität Weimar

Studioübersicht

80 A STEP towards cities without cities - Munich Style!

Technische Universität München

Studioübersicht

84 Die Erfindung des Alltäglichen - im Speckgürtel

Technische Universität München

Studioübersicht

90 Zwischenstadt, Zwischenstand und was macht in Zukunft Stadt ?

Technische Universität München





Foto: Johann Klause

Die Altstädte und Stadtkerne sind längst nicht mehr die Orte des Alltags. Diese Erkenntnis hat uns Thomas Sieverts bereits vor 25 Jahren vor Augen geführt, denn: die meisten Menschen verbringen den größten Teil ihrer Zeit in peri-urbanen Räumen. Sie wohnen in Suburbia, arbeiten neben einem Autobahnkreuz und verbringen ihre Freizeit in und rund ums Einkaufszentrum. Dennoch konzentriert sich der städtebauliche Diskurs heute weiterhin oft nur auf innerstädtische Bereiche. Sprechen wir bis heute also oft immer noch über die falsche Stadt?

Das Magazin und die Ausstellung *Zwischenstand der Zwischenstadt*, richtet im November 2022 an der Technischen Universität München den Blick auf genau jene verstädterte, hybride und fragmentierte Landschaften zwischen Stadt und Land, Land und Verkehrsknotenpunkten und fragt nach den ökonomischen, sozialen, ökologischen, kulturellen und ästhetischen Bedingungen und Chancen dieser Räume. Im Mittelpunkt der Frage nach der Zukunft der Stadt stehen also nicht großstädtische urbane Zentren, sondern die Peripherie: Autohäuser und Kiesgruben, Reiterhöfe und Baumärkte, Caravanstellplätze und Maisfelder. Wir blicken auf Orte, wo Esel an Schallschutzwänden weiden oder Einfamilienhäuser von Autobahnzubringern umsäumt sind. Kurz um: auf Landschaften, bei denen radikal ungeklärt bleibt, wo Stadt anfängt und Ortschaft aufhört.

Diesen Zwischenräumen haben sich in einer universitätsübergreifenden Forschungs- und Reflexionsgruppe, bestehend aus Lehrstühlen der Bauhaus-Universität Weimar, der Universität Luxemburg, dem Karlsruher Institut für Technologie, der TU Wien und der TU München, über zwei Semester lang aus verschiedenen Positionen und Blickwinkeln genähert. Den erarbeiteten Zwischenstand in Form von Essays, Gastbeiträgen und Studierendenarbeiten stellen die verschiedenen Lehrstühle hier

zur Diskussion. Dabei erheben die Arbeiten nicht den Anspruch auf Vollständigkeit, sondern erkennen den Zwischenstand "Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land" (Sieverts, 2013) an und möchten mit dem vorliegenden Magazin zur Ausstellung den Dialog über Stadt, Land und das Dazwischen weiter anregen.

25 Jahre nach dem Erscheinen des Buches "Zwischenstadt" von Thomas Sieverts und somit eine ganze Planer:innen-generation später haben sich kulturelle, klimatische, technische, wirtschaftliche aber auch politische Rahmenbedingungen verschoben und damit auch die damit verbundenen Auswirkungen auf diese Stadtlandschaften. Eine Generation junger Gestalter:innen ist in diesem Dazwischen, am Lagerfeuer in der Kiesgrube mit einem Bier von der Tanke aufgewachsen, hat dort gefeiert, getanzt und ihrer Zukunft entgegen geblickt. Die eine Generation hat den Begriff der „Zwischenstadt“ geprägt, die andere hat ihn gelebt, und die heutige fragt, ob er nicht längst überholt sei. Dieses Magazin ist in gleicher Weise eine Begegnung und ein Gespräch zwischen diesen unterschiedlichen Generationen. Es zeigt anhand von Essays die Perspektive jener Generation, welche den Wandel über die letzten Jahrzehnte miterlebt hat und darüber nachdenkt, wie diese Entwicklung heute und in Zukunft eine Rolle spielen kann. Der darauffolgende Teil behandelt Erkundungsarbeiten, Zukunftsprojekte und explorative Arbeitsansätze von Studierenden, die im Sommersemester 2022 entwickelt wurden. Wir fragen uns: Wie blicken heutige und kommende Generationen auf diese Räume? Welche Narrative und Assoziationen werden mit diesen verknüpft? Und wie imaginieren und gestalten wir ihre Transformation?

25 JAHRE

Andreas Garkisch

Professur für Entwerfen und Stadt()Architektur
Bauhaus - Universität Weimar

Foto: Florian Marenbach

Thomas Sieverts hat nach seiner Zeit als wissenschaftlicher Direktor der IBA Emscher Park die Gelegenheit gehabt, für ein Jahr als Fellow am Wissenschaftskollegium in Berlin zu forschen und den Text zur Zwischenstadt zu schreiben. 1997 wurde das unscheinbare Buch „ZWISCHENSTADT. Zwischen Ort und Welt. Raum und Zeit. Stadt und Land“ in der Reihe Bauwelt Fundamente publiziert.

Das Buch war von Anfang an ein Erfolg. Heute, 25 Jahre später, ist das Buch zu einem der Standardwerke zur Stadtlandschaft geworden und große Teile des Textes wirken immer noch aktuell. Wie kann es sein, dass ein Buch nach einem Vierteljahrhundert, zumal einem der dynamischsten der Menschheitsgeschichte, noch immer so relevant ist? Die Auseinandersetzung mit der urbanisierten Landschaft war zum Zeitpunkt des Erscheinens nicht neu. Unter den verschiedenen publizierten Texten waren einige literarisch wertvolle Texte, mit der wir unsere Beobachtung des urbanisierten Raums bis heute schärfen können. Reyner Banhams „Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies“, Lucius Burkhardts, Markus Kutters und Max Frischs „achtung: die Schweiz“ oder die Texte von André Corboz, etwa „Das Territorium als Palimpsest“, sind nach wie vor eine hervorragende Lektüre, auch wenn viele der Beobachtungen mittlerweile historisch geworden sind.

Sieverts Buch ist kein klassisches wissenschaftliches Werk. Wir finden keine klare These, die basierend auf empirisch ermittelten Daten und Fakten, Kapitel für Kapitel belegt wird. Es ist auch kein Manifest. Dies wäre wohl zu einfach. Wenn wir uns nun 25 Jahre nach seiner Erstveröffentlichung wieder dem Buch widmen, es neu lesen, stellen wir fest, dass 25 Jahre, ein Vierteljahrhundert auch an diesem Werk ihre Spuren hinterlassen. Ein Buch nach langer Zeit wieder zu lesen, braucht stets etwas Überwindung. Eigentlich ist der Text doch bereits bekannt? Einiges wird auch

tatsächlich noch gut erinnert, doch gerade die Passagen, an denen die Zeit genagt hat, die überholt wirken oder redundant, lassen fragen: Wie kommt es zu dem großen Erfolg des Buches? Warum kann der Text heute noch Studierende begeistern und wirkt noch immer aktuell? Der inhaltliche Kern des Buches sind, im Wesentlichen, zwei Elemente: Eine Frage und eine Aufforderung.

Sieverts stellt sich und uns die Frage: Was ist zwischen der klassischen Stadt und der Landschaft? Wie können wir diesen Raum bezeichnen und beschreiben?

Es beginnt bereits mit dem Titel: Zwischenstadt. Auf den ersten Blick wirkt der Titel einleuchtend. Der Raum zwischen den Städten, nicht Land, nicht Stadt, nie klar definiert und behandelt, wird zu einer eigenen Raumkategorie erhoben, der Zwischenstadt. Natürlich erinnert der Titel auch an Ebenezer Howards „Gartenstadt“. Beide Titel verbinden zwei Gegensätze – eine einfache rhetorische Figur. Im inkludierten Widerspruch liegt die Spannung. Intuitiv erfassen wir die Bedeutung des Begriffs. Vermuten eine Klarheit, die nicht vorhanden ist. Bereits in dem poetisch wirkenden Untertitel: „...zwischen Ort und Welt. Raum und Zeit. Stadt und Land“ wird die Mehrdimensionalität von Sieverts Begriff deutlich. Zwischenstadt ist räumlich, aber auch als Aggregatzustand zeitlich zu verstehen. Das Vage, Offene und sich ständig auch Verändernde ist Teil der Zwischenstadt. Einen großen Teil der Spannung bezieht das Buch aus der wichtigen Fragestellung: „Was ist Zwischenstadt?“ Sieverts beantwortet die Frage bewusst nicht. Das Buch umschreibt immer wieder den Begriff, erläutert einzelne Phänomene, aber am Ende wird keine klare Raumkategorie, kein Zustandsmoment des sich urbanisierenden Raums benannt, der die Zwischenstadt sein sollte. So wirkt das Ende des Buchs unbefriedigend, zu gerne hätten wir eine einfache klare Antwort. Doch mit Bedacht lässt Sieverts die Frage offen.

Aus der Frage wird dadurch eine Auf-

forderung: Selbst über den Raum zwischen der Stadt und der Landschaft nachzudenken, sich ein eigenes Bild zu machen, sich mit der Zwischenstadt auseinanderzusetzen.

Der zweite Teil des Buches ist die Aufforderung, die Angst und die Tabus zu überwinden und sich mit dem Raum zwischen der Stadt und der Landschaft zu beschäftigen. Hier atmet der Text noch



Abb 1: Foto Florian Marenbach

den Erfolg der IBA Emscher Park. Thomas Sieverts war ab 1989 als wissenschaftlicher Direktor unter anderen zusammen mit Walter Siebel und Peter Zlonicky an der von Karl Ganser geleiteten Internationalen Bauausstellung (IBA) Emscher Park beteiligt. Von Anfang an war es keine klassische Bauausstellung in der lediglich Einzelarchitekturen nebeneinander gezeigt wurden, sondern vielmehr ein soziales, kulturelles und ökologisches Gesamtprojekt. Die Emscher, ein Nebenfluss des Rheins, war nach mehr als einem Jahrhundert der Schwerindustrie nur noch eine Kloake. Nordrhein-Westfalen war im Umbruch, im Bergbau wurde eine Zeche nach der anderen geschlossen und die Stahlindustrie war in einer wirtschaftlichen Krise. In diese Zeit fiel die IBA Emscher Park. Mitten durch die diffuse Stadtlandschaft des Ruhrgebiets verlief dieser bis dahin unbekannte Nebenfluss des Rheins. In einer gemeinsamen Anstrengung von Kommunen, Land und Wirtschaft gelang es, mit der IBA aus der ehemaligen Kloake einen zusammenhängenden grünen Erholungsraum zu schaffen. Viele der verlassenen Gebäude der Zechen und der Stahlindustrie wurden unter anderem für kulturelle Nutzungen reaktiviert. Die Entdeckung der Emscher, das Projekt der IBA, schuf einen neuen Zusammenhalt

zwischen den Städten und Dörfern. Der lange tabuisierte Fluss im Zwischenraum der Städte wurde plötzlich zum Aushängeschild einer sich neu definierenden Region. Die IBA war für Nordrhein-Westfalen, die gesamte Region, die einzelnen Kommunen und die Anwohner:innen ein großer Erfolg. In der Fachwelt gab es, obwohl einige Architekt:innen wohl doch die klassische Architektur ausstellung vermissen, durchgängig positive Rezensionen. Mit diesem gewonnen Selbstbewusstsein lässt sich der das Buch tragende Optimismus erklären, der immer wieder in der Aufforderung endet, sich mit den Räumen „dazwischen“ auseinander zu setzen, genau hinzuschauen und in den vermeintlich hässlichen Ecken die tabuisierten Orte aufzusuchen, um die ungehobenen Schätze der Zwischenstadt zu entdecken. Die in der Offenheit der Fragestellung und im optimistischen Bekenntnis zur Zwischenstadt begründete Spannung des Buches haben bereits unmittelbar nach der Veröffentlichung die Diskussion über das Buch geprägt. Dabei war, in Deutschland, sicherlich auch der Zeitpunkt der Veröffentlichung ein wesentlicher Faktor für dessen baldigen Erfolg.

Der Berliner Architektenstreit, ausgelöst durch die von Hans Stimmann mit dem Planwerk Innenstadt begonnene, vermeintlich kritische, Rekonstruktion Berlins, hatte sich langsam abgearbeitet. 1994 war mit der Veröffentlichung des Titels der Arch+ „Von Berlin nach Neuteutonia“ sicherlich der Höhepunkt erreicht. Die Fronten hatten sich verhärtet. Bis ins Jahr 2006, so lang Stimmann Senatsbaudirektor blieb, wurden viele von der Architekturproduktion ausgeschlossen. Aus der anfänglich kritischen Rekonstruktion entstand mit der Zeit eine immer reaktionärere oder in ihrem Pragmatismus banalere Architektur. So wirkte Sieverts Buch 1997 wie eine Befreiung, ein Gegenmodell zur Renaissance der Kernstadt, zum ermüdenden Berliner Architektenstreit. Sieverts selbst hat sein Buch damals auch als Gegenposition zu Stimmann und zum New Urbanism verstanden. Für viele außerhalb Berlins war es eine große Erleichterung, dass sich nun der Fokus von der Hauptstadt der Republik wegbewegte und den vielen anderen Zwischenräumen oder Zwischentönen zuwendete, die städtebauliche Diskussion sich wieder öffnete.

Wesentliche Motivation der Veröffentlichung war das Bestreben, eine neue Planungspraxis für den regionalen Raum

anzustoßen oder eine intensivere Auseinandersetzung außerhalb der Planungswissenschaften mit der Zwischenstadt zu initiieren. Sieverts Buch war tatsächlich einer größeren Leserschaft zugänglich – es war weder im üblichen Planungssprech, noch als wissenschaftlicher Text geschrieben. Auch der Begriff und Titel „Zwischenstadt“ war eingängig und nur wenigen fiel dessen Ambiguität auf. Die Mehrdeutigkeit stellte sich allerdings als großer Vorteil heraus. In den Diskussionen verteidigten alle Beteiligten ihre jeweils eigene Auffassung. Sieverts einfache Beschreibungen der Zwischenstadt aus dem Ruhrgebiet, aus den Großräumen von Stuttgart und Frankfurt entsprachen den persönlichen Erfahrungen der Leser:innen und so wurden diese schnell adaptiert – der Begriff der Zwischenstadt wurde zu einem Synonym für alle Phänomene der Zersiedlung der Landschaft. Während die Konservativen in dem Buch einen Angriff auf die europäische Stadt sahen, nutzte die Ökologiebewegung die Eindrücklichkeit des Begriffs, um vor einer weiteren Zersiedlung der Landschaft zu warnen. Auch die zugespitzten Diskussionen, wie sie z.B. Hans Kollhoff mit Thomas Sieverts in der Münchner Architektenkammer führte, erhöhten die Aufmerksamkeit für das Buch. Immer wieder versuchte Thomas Sieverts, allzu einseitige Deutungen und Missverständnisse auszuräumen, ohne dabei die Offenheit und Mehrdeutigkeit, Mehrdimensionalität des Begriffs einzuschränken. Sie ist und bleibt ein Teil des Erfolgs des Buchs. Erst durch die Vereinnahmung von verschiedenen Seiten konnte der Begriff der Zwischenstadt Karriere machen.

In der Fachdiskussion hat es immer wieder mehr oder weniger erfolglose Versuche gegeben, den Begriff klar zu umreißen und ihn gegenüber anderen Begriffen, wie der *Città Diffusa*, dem *Urban Sprawl* oder der *Stadtlandschaft* abzugrenzen. Sieverts ist sich dabei stets treu geblieben: in allen späteren Rezeptionen, Diskussionen und Interviews, zu denen er eingeladen wurde, hat er sich erfolgreich verwehrt den Begriff zu sehr einzuengen. Jede neue Definition, jede neue Bezeichnung, jedes neue Thema hat Sieverts genutzt, weitere Aspekte, Facetten der Zwischenstadt hinzuzufügen und damit belegt, wie offen die Zwischenstadt nach wie vor für jede Form der Interpretation ist.

25 Jahre später stellen wir fest, dass sich nichts verändert hat. Im Gegenteil: Die

letzten wirtschaftlich prosperierenden Jahrzehnte haben mit weiterhin zunehmender Dynamik den suburbanen Raum versiegelt und zerschnitten. Die Zwischenstadt von heute in den Großräumen Stuttgart, München und Frankfurt ist wesentlich erfolgreicher als gedacht. Der Raum zwischen den Städten hat sich zu einer hoch funktionalisierten Kulturlandschaft entwickelt, die den Lebensstandard unserer hedonistischen Konsumgesellschaft absichert. Die Landschaft wirkt durch die Schneisen der Infrastruktur wie ein Schnittmuster, an deren Knotenpunkten sich die Zentren der Warenverteilung anlagern. Mit der Energiewende und dem ökologischen Umbau der Landwirtschaft sind bereits die nächsten Themen und Funktionen formuliert, die in die Landschaft integriert werden müssen.

Unsere Stadtlandschaft ist zu einer einzigartigen Kulturlandschaft geworden, die sich mit ihrer hohen Komplexität und Dynamik einem einfachen Verständnis von Ordnung und Schönheit entzieht. Mittlerweile ist die Ästhetik der Zwischenstadt Teil unserer Sozialisation geworden, wir sind aufgewachsen mit dem Europa umspannenden Autobahnnetz, mit den Trassen der Schnellbahnen. Die Stadtlandschaft, das Kontinuum von Häusern, Feldern und Infrastruktur war für uns der gewohnte Ausblick beim Fahren durch Europa und die geschützte Natur wirkte für uns immer schon wie Erholungsparks, Inseln inmitten des urbanisierten Raums. Die Zwischenstadt, das ist nicht mehr das vermeintliche Hinterland, in der wir wie Robert Venturi, Denise Scott Brown und Steven Izenour verbotene, tabuisierte Architektur entdecken. Auch der von Kazuo Shinohara beschriebene intellektuelle

Abb 2: Foto Florian Marenbach



Reiz der „Beauty of Chaos“ ist verblasst. Die Zwischenstadt ist nun Alltag. Die eigene Tankstelle an der Ausfallstraße, der Großmarkt im Gewerbegebiet, das Haus am Stadtrand, unsere eigene Umgebung, die wir dechiffrieren können, unser intimes Umfeld, in dem wir jedes einzelne Detail kennen und benennen können, wird nie als Chaos empfunden. Die Zwischenstadt, das ist immer nur die Zwischenstadt der anderen.

Auf der anderen Seite wissen wir um die Endlichkeit unseres Lebensraums. Die Dringlichkeit dieser Feststellung hat zugenommen. Die Folgen des Klimawandels, der enorme Verlust der Biodiversität werden immer spürbarer. Die Grenzen des Wachstums sind durch zunehmende Krisen plötzlich direkt erlebbar. 25 Jahre sind seit der Veröffentlichung des Buchs vergangen. Wir werden nicht mehr warten können, bis



Abb 3: Foto Florian Marenbach

wir in den nächsten 25 Jahren vielleicht eine neue Planungspraxis für den territorialen oder regionalen Raum entwickelt haben. Wir müssen die Politik auffordern, jetzt zu handeln und den Stopp der Bodenversiegelung, das Ende des Flächenverbrauchs einfordern. Wir können nicht warten, bis wir ein besseres Verständnis der funktionalen Raumbeziehungen haben. Die Bodenspekulation hat bereits verstanden, dass die Flächen endlich sind und die Preise in die Höhe getrieben. Aus ökologischer Perspektive geht es bereits jetzt um den Rückbau von Flächen, z.B. für den Futteranbau oder andere problematische Aspekte der industriellen Landwirtschaft, oder um die bessere Ausnutzung bestehender Wohn- und Gewerbegebiete und die Beschränkung auf bereits existierende Verkehrsstrassen auch für zukünftige

Infrastrukturen. Solange die einfachste politische Lösung aller räumlichen Konflikte der Weg in die Fläche ist, werden alle Probleme durch weitere Versiegelung und Zerschneidung unserer Landschaft gelöst. Nur der Stopp aller weiteren Bodenversiegelung führt wirklich zu einer neuen, dringend notwendigen gesellschaftlichen Aushandlungspraxis zwischen den verschiedenen Anforderungen und kann damit das Fundament auch für eine neue regionale oder territoriale Planungspraxis legen. Die Stadtlandschaft ist zu einem Kontinuum zusammengewachsen in denen die Stadtkerne mit Ihrer Verdichtung und ihren Knoten nach wie vor eine herausragende Bedeutung haben. Aber auch hier sind keine einfachen städtebaulichen Lösungen mehr gefragt. Die Komplexität, das Chaos erfordern eine neue Sichtweise. Das Fraktale, die Brüche, das Andere sind die Potentiale, die für die Entwürfe der Zukunft genutzt werden sollten. Der Bestand mit all seinen Eigentümlichkeiten und den sich stellenden technischen Schwierigkeiten birgt die Chance, spezifische charismatische Orte zu entwickeln. Es ist, mit Sieverts, eine Frage des Blicks, sich Zeit zu nehmen, in allem die kostbaren Details zu erkennen, die Wahrnehmung und die Mittel des Entwurfs zu schärfen, um aus den Qualitäten im Verborgenen und mit dem Bestehenden immer wieder Neues zu schaffen.

Sich der Frage nach der Zwischenstadt, dem Raum „dazwischen“ in all seiner Offenheit und Mehrdimensionalität immer wieder neu zu stellen, bleibt weiterhin aktuell. Thomas Sieverts Buch ist nach wie vor eine inspirierende Lektüre. Gerade die positiven Erfahrungen, den Optimismus aus den ersten Jahren der Umweltschutzbewegung werden wir in den nächsten Jahren brauchen, um die notwendigen und wohl auch schmerzhaften gesellschaftlichen Veränderungen umsetzen zu können.



DER ZWISCHENSTADT

Florian Hertweck

Masterprogramm Architektur
Universität Luxemburg

*„Die Postwachstumsgesellschaft kommt auf jeden Fall: entweder by design oder by disaster.“
Peter A. Victor¹*

Suffizienz ist ursprünglich neben Effizienz und Konsistenz als dritte Säule der Energiewende entwickelt worden, für die Transformation hin zu einer post-fossilen Gesellschaft. Während sich Effizienz auf die effiziente Nutzung von Energie und Materie richtet und Konsistenz auf den Ausbau von Kreislaufwirtschaften und regenerativer Energien, zielt Suffizienz auf die Verringerung des Energie- und Ressourcenbedarfs. Die beste Energie, so das simple wie einleuchtende Argument der Suffizienz-Anhänger in der Energiewende, ist diejenige, die nicht verbraucht wird und somit auch nicht erzeugt, transportiert und gespeichert werden muss. Ist diese Trilogie – Effizienz, Konsistenz, Suffizienz – in der Energiewende noch als komplementäres System angelegt worden – als Dialog zwischen grünem Wachstum und Postwachstum –, erhärten sich angesichts der immensen Herausforderung der Dekarbonisierung und der Ressourcenknappheit in der Nachhaltigkeitsdebatte die Fronten in dem Maße, wie sich die Ambitionsücke vergrößert. Da wir in den nächsten zwei Jahrzehnten die Treibhausgase und Nutzung von vor allem fossilen Ressourcen in der Bundesrepublik Deutschland quasi auf Null stellen müssen, um ein planetares Überleben zu gewährleisten,² wird Suffizienz zwangsläufig immer mehr das Gebot der Stunde, und zwar – wie Thomas Princen betont – als Gegenpol zur Effizienz.³ Denn die Übergänge sind im Hier und Jetzt zu gestalten, es sei denn, wir glauben den Propheten und Zauberern der Technofix-Erzählungen.

Aber der Begriff Suffizienz weist auch Schwächen auf. So ist er oftmals zu sehr auf die Veränderung individueller Lebensweisen ausgerichtet, nach dem zum Technofix-Narrativ diametral gegensätzlichen Motto: Du musst dein Leben ändern!⁴ Das Dilemma dieser Argumen-

tationslinie besteht nicht nur darin, dass sie strukturelle Veränderungen in den Hintergrund rückt, sondern auch mit einfachen Mitteln politisch-medial ausgeschlachtet werden kann und wird. So wurde den Grünen die berechnete Hinterfragung der Sinnhaftigkeit vom Bau von Einfamilienhäusern in Hamburg oder die Einführung eines Veggie-Days zum politischen Verhängnis. Philipp Lepenies hat kürzlich aufgezeigt, wie „Verbotsvorschläge“ seitens neoliberaler Politik sowie populistischer Medien mit Mitteln der Emotionalisierung und Hysterie zugunsten der Technofix-Kultur instrumentalisiert werden.⁵ So wird jede Sachdiskussion ad absurdum geführt. Es wird nur noch über den vermeintlichen Gegensatz Verbot kontra Freiheit gestritten und nicht mehr über den Sinn oder Unsinn der Ge- oder Verbote. Suffizienz sollte deswegen nicht mit Verzicht oder Selbstbeschränkung gleichgesetzt werden. Eine Suffizienz-Theorie für Architektur und Raumplanung muss sich daher auf Planung und Design im weiteren Sinne richten und nicht primär auf die Veränderung persönlicher Routinen, auch wenn sich diese natürlich durch suffiziente Planung und Gestaltung verändern werden.

Ein weiteres Problem des Suffizienz-Begriffs liegt darin, dass er suggeriert, alle mögen weniger konsumieren. Aber je ungleicher Gesellschaften sind, desto zynischer erscheint der Aufruf an weniger Privilegierte, geschweige denn an kolonialisierte, ausgebeutete Gesellschaften des globalen Südens, sich einzuschränken. Es sollte nicht der Eindruck erweckt werden, dass Suffizienz für weniger Privilegierte der unausweichliche Weg ins Existenzminimum bedeutet, während es sich die Mittelklasse im Existenzoptimum gemütlich macht. Teilhabe und soziale Gerechtigkeit sind wesentliche Merkmale der Suffizienz. Dabei richtet sich der hier vorgeschlagene Entwurf einer Suffizienz-Theorie als Planungsgrundlage für europäische Stadtlandschaften auf soziale Gerechtigkeit in Europa, obgleich die Reparatur-

¹ Peter A. Victor, *Managing without growth. Slower by Design, not Disaster*, Cheltenham 2008.

² Eigentlich mehr als eine Fußnote: Die Treibhausgasemissionen müssen bis 2030 in der Bundesrepublik Deutschland um 55 Prozent reduziert werden, wenn es dem Pariser Klimaabkommen entsprechen will. Hingegen gibt es für die Reduktion von Rohstoffen keine dergleichen Ziele, hier beträgt der Pro-Kopf-Verbrauch in der Bundesrepublik Deutschland sage und schreibe 16 Tonnen pro Kopf, dabei müssten die für die Verarbeitung dieser Rohstoffe notwendige Ressourcen wie Wasser und Böden mit eingerechnet werden, die verbraucht oder verschmutzt werden.

³ Siehe Thomas Princen, *The Logic of Sufficiency*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts 2005.

⁴ Vgl. Peter Sloterdijk, *Du musst dein Leben ändern*, Suhrkamp Verlag, Frankfurt a. M. 2011, der sich bei seinem Titel auf Rainer Maria Rilke bezieht.

⁵ Philipp Lepenies, *Verbot und Verzicht. Politik aus dem Geiste des Unterlassens*, Edition Suhrkamp, Berlin 2022.

gesellschaft die Überwindung oder zumindest die Eindämmung der *Externalisierungsgesellschaft* beansprucht. Inwiefern die Abkehr von einer imperialen Lebensweise neue Entwicklungsmöglichkeiten für den globalen Süden eröffnet, kann hier nicht erörtert werden. Schließlich ist Suffizienz – analog zu Postwachstum, *Degrowth* oder *Décroissance* – kein besonders attraktiver Slogan. Im Französischen wird für Suffizienz der Begriff *sobriété* verwendet, was im Deutschen Nüchternheit bedeutet – aber wer will schon immer nüchtern sein? So wurden Nüchternheit und Genügsamkeit ansprechendere Adjektive angehängt, wodurch unterschiedliche Oxymorons wie *Sobriété heureuse* (fröhliche Nüchternheit) oder *hedonistic sufficiency* (hedonistische Genügsamkeit) entstanden sind. Von französischen Architekten und Ingenieuren wurde im Gegensatz zu einer *lavish happiness* (fröhliche Verschwendung) kürzlich eine *Frugalité heureuse* (fröhliche Sparsamkeit) ins Spiel gebracht – ein schöner Slogan, der jedoch bislang kaum theoretisch erschlossen wurde. Uns scheint das wohl bekannteste Oxymoron aus der Architekturgeschichte, Mies' Ausspruch *Less is more* besonders geeignet, nicht nur weil jeder damit etwas anfangen kann, auch weil er sich über ästhetische Kategorien hinaus gut auf andere Bereiche anwenden lässt: weniger Verkehr, mehr Lebensqualität; weniger Futter, mehr Essen; weniger Wohnfläche, mehr Konvivialität; weniger top-down, mehr bottom-up ... Während mehr Materie, Energie oder Fläche im Zeitalter der sozialökologischen Krisen kein sozialökologisches Mehr bedeutet (in Anspielung an Bjarke Ingels *More is more*), muss das Weniger nicht langweilig sein (in Anspielung an Robert Venturis *Less is a bore*). Diesen Erweis müssen nicht zuletzt Architekten und Stadtplaner bringen.

Suffizienz vor dem Hintergrund der Postwachstumsstadt

„Jeder, der glaubt, dass auf einem begrenzten Planeten exponentielles Wachstum immer weiter gehen kann, ist entweder ein Verrückter oder ein Ökonom.“ Mit diesem Zitat von Kenneth Boulding aus dem Jahr 1973 leitet Tim Jackson in sein 2010 erstmals erschienen Buch *Prosperity without Growth* ein.⁶ Tatsächlich sind die Grenzen des Wachstums und die Unvereinbarkeit des Kapitalismus mit dem Erhalt der planetarischen Ökologie, das was heute Capitalocene genannt

wird, seit den 1970er Jahren bekannt.⁷ Goulding unterschied bereits 1966 zwischen der „Cowboy-Ökonomie“, deren Protagonisten wie Cowboys grenzenlos seien, und der „Raumfahrer-Ökonomie“, deren Akteure die Erde als Raumschiff betrachten, auf dem alle anzapfbaren Vorratslager begrenzt seien.⁸ Seine Forderung einer großen Transformation (*great transition*) hin zu einem ökonomischen System, das dem ökologischen System mit seinen begrenzten Ressourcen entspricht, hat leider an Aktualität nichts eingebüßt. Trotz der Popularisierung der Klimakrise und der Ressourcenknappheit haben wir es immer noch mit der Cowboy-Ökonomie zu tun, während die Anhänger einer Raumschiff-Ökonomie wie Tim Jackson und Kate Raworth, letztere mit ihrem Doughnut-Modell, das derzeit in Amsterdam durchgespielt wird, für eine Neuausrichtung der ökonomischen Metrik auf soziale und ökologische Faktoren sowie für die Ablösung der liberalen Prinzipien Profitmaximierung, Wettbewerb, Akkumulation und Standortfixierung durch Gemeinnützigkeit, Kooperation, ökologische Verträglichkeit, sowie soziale und räumliche Gerechtigkeit plädieren. Postwachstum verfolgt somit primär die Resozialisierung und Ökologisierung der Ökonomie (und nicht die Ökonomisierung der Ökologie). Es geht nicht darum, eine Rezession zu forcieren oder „sich an Krisen zu laben“, wie es Ulrich Brand formuliert hat, sondern einen „gesteuerte[n] Prozess hin zu einer anderen, sozial-ökologisch nachhaltigen, gerechten und solidarischen Produktions- und Lebensweise“ anzuschließen.⁹ Kein *change-by-disaster*, sondern *change-by-design* – ein Anspruch, der Architekten und andere Akteure der Raumproduktion besonders inspirieren muss.

Seit kurzem wird der Postwachstumsdiskurs vor allem von Geografen und Urbanisten auf die Stadtentwicklung ausgeweitet¹⁰, dabei lassen sich in der Geschichte ganz unterschiedliche Postwachstums-Momente finden: Martin Wagners Vorstellung einer mehr oder weniger selbst genügsamen Stadtregion.¹¹ Cedric Prices Pottery Thinkbelt Projekt von 1994-66 oder Oswald Mathias Ungers' und Rem Koolhaas' Manifest *Die Stadt in der Stadt. Berlin: ein grünes Archipel*, 1977 explizit als Modell für „ein Null-Wachstum-Europa“ entwickelt. Vor allem bieten sich die Stadtrepaturen in Bologna und Berlin (und manchen anderen europäischen Städten) als Anknüpfungspunkt für aktuelle Überlegungen zu

einer Postwachstumsstadt an, wenn man in Berlin darunter eher die Instandbesetzungen versteht als die kritische Rekonstruktion der städtischen Typomorphologie. Städte, so Anton Brokow-Loga und Frank Eckardt, sollten sich heute von der Vorstellung lösen, „sich durch fortgesetztes Planen, Bauen und Wachsen weiter[zu]entwickeln“.¹² Die Wachstumskritik richtet sich somit zunächst auf die horizontale Ausweitung der Stadt und deren intensive Flächenversiegelung, der eine Transformation der bestehenden Stadt entgegengestellt wird, mit der einerseits selektives Wachstum sozial-ökologischer Infrastrukturen und gemeinnütziger Ökonomien im Bereich der Landwirtschaft, der Energiegewinnung oder des Wohnungsbaus generiert werden, andererseits „globalisierte, profitorientierte, fossilistisch-industrielle Wirtschaftssektoren, die nicht dem Gemeinwohl dienen und nicht nachhaltig umgebaut werden können (z.B. motorisierter Individual- und Flugverkehr, industrialisierte Landwirtschaft, Rüstungsindustrie, Werbung, Teile des globalisierten Handels), rückgebaut und deprivilegiert werden“.¹³ Es ist klar, dass dieser Umbau nicht ohne Konflikte auskommen wird, gerade wenn „die kapitalistische Verfügung über Produktionsmittel, über städtische Räume und über Grund und Boden in Frage gestellt und verändert“ wird.¹⁴

Die Postwachstumsstadt stellt demnach den ideologischen Unterbau der Suffizienz dar. Doch was ist dabei eigentlich mit Stadt gemeint? Dieses Jahr zelebrieren wir nicht nur 50 Jahre *The Limits to Growth*, sondern auch das 25-jährige Erscheinen von Thomas Sieverts' Arbeit zur Zwischenstadt, der den klassischen Stadtbegriff längst relativiert hat: „Es ist festzustellen, dass ‚Stadt‘ der Neuzeit auf der ganzen Welt in ihr Umland ausgreift und dabei eigene Formen einer verstädterten Landschaft oder einer verlandchafteten Stadt ausbildet. Diese Siedlungsfelder nennen wir, einer uralten Tradition folgend, noch immer Städte. Oder wir bezeichnen sie mit so abstrakten Begriffen wie Stadtglomerationen, Verdichtungsraum, verstädterte Landschaft usw., weil wir merken, wie unangemessen der Begriff ‚Stadt‘ für diese Siedlungsfelder ist, ein Begriff, der ganz andere Assoziationen hervorruft.“¹⁵ Wir sollten weniger von Postwachstumsstädten als von Postwachstumzwischenstädten sprechen.

Wenn die Konturen des Umbaus der urbanen Orte (Vorstellungen von der

15-Minuten-Stadt, der Stadt der kurzen Wege, der solidarischen Stadt, usw.) sich relativ deutlich herauskristallieren, steht hinter dem Umbau der Zwischenstadt noch ein Fragezeichen. Wie verläuft das *change-by-design* in *Einfamilienhäuser-Teppichen* und in Gewerbegebieten, in Dörfern, die sich in der Nähe von Schwarmstädten befinden und von Tagespendlern dominiert werden, in Großsiedlungen und in *technical lands*, also in Flughäfen, Data Centern, Bergbaugebieten, Militärcamps und Kraftwerken? Lässt sich das „Ende der Suburbia“ so einfach ausrufen?¹⁶ Kann die Regionalisierung der Stadt durch eine Stadtfizierung der Region abgelöst werden, oder sprechen wir in Zukunft von Postwachstumsstädten auf der einen Seite und von Wachstumsvorstädten auf der anderen?

Suffiziente Stadt- und Raumplanung

Dennis Meadows hat einmal eine eindruckliche Analogie für die Stadtentwicklung ins Spiel gebracht: Städte könnte man wie Kinder betrachten, anfangs wollen Eltern ihre Kinder wachsen sehen, doch ab einem gewissen Zeitpunkt soll ihr Wachstum ihrer Entwicklung weichen: man möchte, dass sie Sprachen lernen, soziale Intelligenz entwickeln, usw. Bei der Stadtentwicklung sollte es sich genauso verhalten: Wenn sie eine gewisse kritische Masse erreicht haben, um Urbanität zu erzeugen, sollten sie entwickelt werden und nicht weiterwachsen. „Das Jahrzehnt der Erweiterung der Städte ist vorbei“, schrieb Sébastien Marot schon vor zwei Jahrzehnten und fordert: „unser Jahrhundert sollte das der Vertiefung unsere Territorien sein“.¹⁷ Aber von einer reifen Stadt-Land-Entwicklung sind wir weit entfernt, denn in den letzten 30 Jahren ist die Siedlungsfläche der Bundesrepublik Deutschland um fast eine Million Hektar angewachsen, was eine Fläche ausmacht, die 4-mal so groß ist wie das Saarland und 11-mal so groß wie das Land Berlin. Und noch immer werden hier ca. 66 Hektar Land pro Tag für den Bau von Infrastrukturen, Wohn- und Gewerbeflächen versiegelt. Dabei ist klar, dass für die Biodiversität und die Abfederung von Hitzeinseln und nicht zuletzt für die angestrebte Dekarbonisierung jeder Quadratmeter gewachsener Boden mit seinem Potential der CO₂-Bindung notwendig ist.

Der Architektur- und Städtebaudiskurs hat sich in den letzten Jahrzehnten hoffnungsvoll daran abgearbeitet, Konzepte

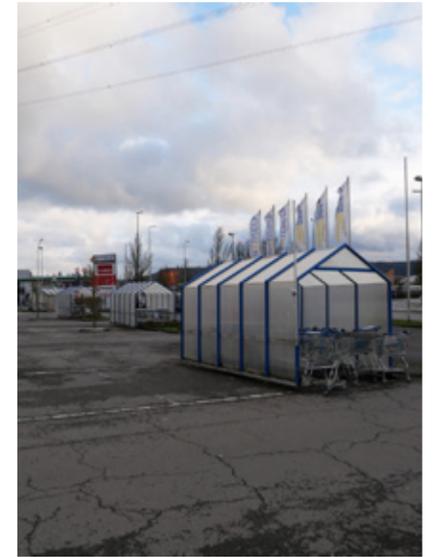


Abb. 1: Gewerbegebiet Foetz

⁶ Tim Jackson, *Prosperity without Growth. Foundations for the Economy of Tomorrow* [2010], Routledge, New York 2017, S. 1. Boulding soll laut Jackson den Satz während eines Hearings vor dem US Congress 1973 gesagt haben.

⁷ 1971 zeigte Nicolas Georgescu-Roegen in *The Entropy Law and the Economic Process*, dass natürliche Stoffe in ökonomische Prozesse aufgenommen werden, aber nur wertloser Abfall aus ihnen entlassen wird. 1972 wies der Bericht des Club of Rome die Endlichkeit der fossilen Ressourcen nach. Im gleichen Jahr sprach André Gorz von einer *décroissance* der Produktion. Ernst Friedrich Schumacher, dessen Werk *Small is Beautiful – Economics as if People Mattered* (1973). John Bennett *The Ecological Transition* 1973.

⁸ Kenneth E. Boulding, „The Economics of the Coming Spaceship Earth“, in: H. Jarrett (Hg.), *Environmental Quality in a Growing Economy*, John Hopkins University Press, Baltimore 1966, S. 7f.

⁹ Ulrich Brand, „Sozial-ökologische Transformation konkret. Die solidarische Postwachstumsstadt als Projekt gegen die imperiale Lebensweise“, in: Anton Brokow-Loga, Frank Eckardt (Hg.), *Postwachstumsstadt. Konturen einer solidarischen Stadtpolitik*, oekom, München 2020, S. 34.

¹⁰ Siehe u.a. Bastian Lange, Martina Hülz, Benedikt Schmid, Christian Schulz (Hg.), *Postwachstumsgeographien. Raumbezüge diverser und alternativer Ökonomien*, transkript, Bielefeld 2020; vgl. das oben zitierte Buch von Frank Eckardt und Anton Brokow-Loga. Siehe auch die rubrik „Stadtplanung“ der Webseite: <https://www.postwachstum.de/tag/stadtplanung>.

¹¹ Joachim Trezib, „Das ‚Neue Berlin II‘ von Martin Wagner. Modell einer Post-Wachstums- Ökonomie“, in: ARCH+, Nr. 228/2017, S. 82f.

¹² Frank Eckardt, Anton Brokow-Loga, „Einleitung: Der sozial-ökologische Wandel der Stadtgesellschaft“, in: dies. (Hg.), *Postwachstumsstadt. Konturen einer solidarischen Stadtpolitik*, oekom, München 2020, S. 16.

¹³ Matthias Schmelzer, Andrea Vetter, „Stadt für alle jenseits des Wachstums. Was kann die Stadtforschung aus der Degrowthdebatte lernen?“, in: Anton Brokow-Loga, Frank Eckardt (Hg.), *Postwachstumsstadt. Konturen einer solidarischen Stadtpolitik*, oekom, München 2020, S. 50.

¹⁴ Brand 2020, art. cit., S. 38.

¹⁵ Thomas Sieverts, *Zwischenstadt, zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land* [1997], Birkhäuser, Basel 2013, S. 14.

¹⁶ Vgl. Samuel Alexander, Brendan Gleeson, *Degrowth in the Suburbs: A Radical Urban Imaginary*, Springer, New York 2018.

¹⁷ Sébastien Marot, *Suburbanism and the Art of Memory*, AA Publications, London 2003, S. 86.



Abb. 2: Gewerbegebiet Foetz

Abb. 1-3 Fotos Florian Hertweck

Das Gewerbegebiet Foetz im Süden Luxemburgs ist wie alle Gewerbegebiete ein ökologisches Desaster. Hier kommen 60 000 Menschen jeden Tag zum Einkaufen, benutzen 6200 Parkplätze auf 82 Hektar versiegelter Fläche und emittieren 55 Tonnen CO2 pro Tag. Die Universität Luxemburg hat im Rahmen von Luxembourg in Transition an einer Transformation von Foetz in ein durchmischtes Stadtquartier mit 10 000 Menschen gearbeitet (siehe www.luxembourgtransition.lu)

zu entwickeln, wie die Zersiedelung eingedämmt werden kann: mit der Konzentration städtebaulicher Programme in Großstrukturen, um die Grundfläche zu reduzieren; mit der Härtung der Siedlungsråder, um die Landschaft zu schützen; mit *Transferable Rights* und der Umwidmung monofunktionaler Zonen in urbane Gebiete, um die Zersiedelung in die Städte zu relokalisieren; mit Nachverdichtungskonzepten und Innenentwicklungsmaßnahmen ... Aber die Dringlichkeit der Klimakrise und der Ressourcenknappheit sollte uns dazu bewegen, einen Schritt weiterzugehen und die Versiegelung generell und unmittelbar zu beenden, damit nicht nur unter der Zersiedelung der Landschaft endlich einen Schlussstrich zu ziehen, sondern auch jeden Quadratmeter gewachsenen Boden in der Stadt unter Schutz zu stellen. Ein Moratorium für die Versiegelung von Land (und nicht exklusiv auf Neubauten) würde zum einen den verschärften Wettbewerb um die Nutzung von Erwartungsbauland (und damit auch die Spekulation mit ihm) beenden, zum anderen die von Sébastien Marot geforderte „territoriale Vertiefung“ anschieben: eine agro-ökologische Transformation der unbebauten Gebiete und eine Intensivierung der bebauten Gebiete. Dies impliziert mindestens die Gleichberechtigung zwischen beiden Sphären: der Infrastrukturen und der Siedlungsfläche mit ihren Grünflächen auf der einen Seite und der meist menschengemachten Naturräume auf der anderen Seite. Wie die Sloterdijk'sche Metapher des Schaums suggeriert, würde dann alles zu Innenräumen, die es gilt zu reparieren. Alles wird Innenentwicklung. Mit einer großen Reparatur der Stadtlandschaften würde die über 150-jährige Hegemonie des Städtebaus revidiert; wir sollten den Begriff über Bord schmeißen, auch wenn einige städtebauliche Werkzeuge bei der Vertiefung der bebauten Gebiete durchaus noch Verwendung finden können. Damit würde ferner das die letzten Jahrzehnte dominierende Paradigma der Metropolisierung überwunden. Auch wenn wir weiterhin in der Planung angehalten werden, transskalar zu denken, kann das Ziel nicht mehr darin bestehen, große leistungsstarke Metropolen zu bilden, die darauf abzielen, sich im transregionalen, nationalen und internationalen Wettbewerb, um Unternehmen und qualifizierte Arbeitskräfte durchzusetzen, womöglich gar mit dem Bau von exponierten Flagships. Im Maßstab der Kommunen würde der

Versiegelungsstopp die verheerende Kopplung der kommunalen Finanzierung an deren Flächenverbrauch beenden, weil keine neuen Gewerbeflächen mehr vor der Stadt ausgerufen werden könnten. In den Städten würde es das spekulative Brachliegen von Grundstücken beenden, weil – wenn versiegelt – der Druck auf die Bebauung wüchse und – wenn unversiegelt – sie nichts mehr wert wären. Ein Versiegelungsstopp würde im Grunde genommen in der für die sozial-ökologische Transformation so essenzielle Bodenfrage wie ein Bypass operieren, selbst wenn auch hier verschiedene bodenreformatrische Instrumente wie das Erbbaurecht durchaus Verwendung fänden.

Die Vertiefung der unbebauten und der bebauten Gebiete impliziert funktional gleichsam eine radikale Durchmischung der Funktionen: *agro-forestry*, *agro-voltaics*, usw. auf der einen Seite und den konsequenten Umbau von monofunktionalen Zonen wie Gewerbegebiete in durchmischte Nachbarschaften auf der anderen Seite. Dieser Umbau ist nur möglich in Wechselwirkung mit Suffizienz auf dem Gebiet der Mobilität. Mobilität ist heute nur noch in den seltensten Fällen Ausdruck von Freiheit, vielmehr ist Mobilität heute die Notwendigkeit, von zuhause zur Arbeit zu fahren, einzukaufen oder die Kinder zur Schule zu bringen. Nicht zufällig war die Mobilität die vierte notwendige Funktion der Charta von Athen, weil sie die nun voneinander getrennten menschlichen Funktionen Wohnen, Arbeiten und Freizeit miteinander verbunden hat. Durch die Finanzialisierung der Immobilien- und Bodenmärkte haben sich die Entfernungen dieser noch heute fundamentalen Funktionen besonders in Schwarmstädten immer mehr vergrößert, wobei die weniger Privilegierten immer weiter außerhalb der Stadt wohnen und daher am meisten auf die Automobilität angewiesen sind. Suffizienz auf dem Gebiet der Mobilität muss daher mit Angeboten in strukturschwachen und schwach besiedelten Gemeinden und Dörfern weit vor den Stadtzentren einhergehen, mit denen die Bedingungen für das hohe Mobilitätsaufkommen überwunden werden können. Das kann beispielsweise über gemeinschaftliche Arbeitsräume, flexible Arbeitszeitregelungen, mobile Nahversorgungskonzepte und ein besser abgestimmtes Angebot zwischen den Gemeinden an sozialen Infrastrukturen bewerkstelligt werden. Es führt in die Sackgasse, nur auf den Ausbau von Fahrradwegen zu setzen, so wichtig

sie auch in ihrer Komplementarität sind. Das Alternativangebot muss viel umfassender gestaltet werden. Suffizienz in der Mobilität bedeutet – wenn sie mit entsprechenden Angeboten ausgeglichen wird – nicht nur ein Gewinn an Lebensqualität, sie eröffnet uns ein bislang unfassbares Reservoir an Flächen und Räumen für eine nachhaltige Stadtentwicklung, das es zu fassen, also zu inventieren gilt. Das ist der entscheidende Punkt: von Parkplätzen über Garagen, Parkhäusern, Stadtautobahnen, Ausfallstraßen bis hin zu Gewerbegebieten, Einkaufszentren und Businessparks – unsere Stadtlandschaften bieten Flächen und Räume, die ein enormes Potential für eine große Reparatur besitzen. Entscheidend ist dabei, dass der sozial-ökologische Umbau dieser Flächen – im Gegensatz zu den autarken Green-Tech-Projekten den Kontext, in dem sie sich befinden, verbessern. Die Aufstockung eines Gebäudes sollte das Gebäude an sich verbessern in Bezug auf Nutzung oder Energieperformanz, die Überbauung von Garagen sollte die Nutzung der Garage verändern, die Überbauung von Parkplätzen könnte die Funktion des Gebäudes, für die diese Parkplätze gebaut wurden, mitverändern ... Die Reparatur ist *potenziell transformativ* und regenerativ.

Es zeichnen sich demnach verschiedene Ansätze in verschiedenen Kontexten ab: erstens ein ständiges „Reset“ des Bestands, ein Um-, Über- und Anbauen in den Städten bei gleichzeitigem Schutz der nicht bebauten Flächen; zweitens die Entwicklung von fossilen Flächen und Räumen vor allem in der Zwischenstadt, wobei dort suffiziente Neubauten durchaus Sinn machen können, um diese monofunktionalen Gebiete neben einer notwendigen Renaturierung zu verdichten und zu durchmischen; schließlich – die größte Herausforderung – ein alternatives Angebot in niedrig besiedelten Gebieten, um die fundamentalen Funktionen vor Ort zu ermöglichen.

Ein solches gesellschaftliches Projekt kann weder aus einer klassischen Planerperspektive heraus entwickelt werden noch in einer Top-down-Manier. Suffizienz in der Zwischenstadt verschränkt Werte der Postwachstumsstadt (Gemeinnützigkeit, selektives Wachstum, soziale Gerechtigkeit, Kooperation usw.) mit dem Umbau der verschiedenen Raumtypologien der gebauten und unbebauten Umwelt (Ausfallstraßen, Stadtautobahnen, Gewerbegebiete, Business Center, Garagenparks usw. auf der einen Seite und Erholungsgebiete, Wälder, Felder,

Brachlandschaften, Flüsse usw. auf der anderen Seite) mit einer konzeptionellen Toolbox (Aktivierung, Intensivierung, Hybridisierung, Aufstockungen, usw.) und einer Möglichmachung der Teilhabe, ja einer Stimulierung der Co-Creation. Die große Reparatur ist somit sowohl ein planerisches Projekt, das von den Architekten hohe Kreativität erfordert und Engagement einfordert. Und es ist ein demokratisches Projekt, weil Suffizienz ohne transparente Aushandlungsprozesse und die Verständigung auf neue Leitbilder und Ziele immer auf Akzeptanzprobleme stoßen wird. Es ist keineswegs das Ende der Architektur, sondern der Anfang einer neuen Planungskultur, die den Drang des Architekten, etwas zu bauen, nur auf andere Pfade leitet.

Dieser Text ist ein überarbeiteter Ausschnitt eines breiter angelegten Essays für die ARCH+-Ausgabe Nr. 250 zur Großen Reparatur, die im Dezember diesen Jahres erscheinen wird.

Abb. 3: Gewerbegebiet Foetz





UND ZWISCHENSTAND

Sebastian Klawiter, Julia Micklewright, Mark Michaeli

Chair of Sustainable Urbanism
Technische Universität München



Bild: Castellini Paola, Daniil Antonis

Wo hört die Stadt auf und wann fängt der Stadtrand an? Feste Zuschreibungen für Räume zwischen Stadt und Land wie städtische Agglomeration, periurbaner Bereich oder suburbaner Raum scheinen im Angesicht einer konstanten Beschleunigung des Raumwandels sich ständig selbst zu überholen. Und doch sind es Versuche, das nicht auf einfache Formeln reduzierbare, das „Dazwischenliegende“, einen Zwischenstand, „Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land“¹ zu beschreiben. Ein vielleicht erhofftes, eindeutiges Bild vermag der Versuch der Beschreibung indes nicht hervorzu- bringen. Vielmehr entgleitet der räumlich- zeitliche Zwischenstand im Moment seiner Betrachtung und wird erst greifbar, wenn er einen vermeintlichen endgültigen Zustand angenommen hat. Während sich „Zwischenräume“ in einer gewissen Eigendynamik konstant weiter verändern, bleibt die Frage, ob eine Positions- bestimmung dann an Sinn gewinnt, wenn der in der Momentaufnahme eingefrorene Augenblick anstatt ihn autonom deuten zu wollen in ein Kontinuum dieser Dynamik eingebettet wird. Wie sind die Räume zu dem geworden, was sie sind und welche Aufgabe können sie in Zukunft übernehmen? Ein näherer Blick lässt Veränderungspotenziale erahnen, die wir im Angesicht von Herausfor- derungen wie der Klimakatastrophe, dem Artensterben, sozialer Ungleichheit und Ressourcenknappheit dringend benötigen. Erst ein über das reine Raumwissen hinausgehende Orientierungs- und Trans- formationswissen² zu diesen Räumen lässt die wirklichen Potenziale erkennen. In Zeiten, in denen wir über die Not- wendigkeit neuer Narrative zur Erforschung nachhaltiger Gesellschafts- modelle diskutieren, lohnt es sich, unsere Vorurteile und Vorbehalte gegenüber diesen urbanisierten Landschaften zu überdenken und endlich als Möglichkeits- raum zu be- und ergreifen.

Raum im Gebrauch

Zwischenstädtische Siedlungsräume erscheinen nicht entworfen, geplant oder

gewollt, vielmehr sind sie einfach ent- standen³, ihre Flüchtigkeit wird vielleicht noch besser gefasst, beschreibt man sie als „passiert“. Denn sind sie eine räum- liche und zeitliche Momentaufnahme schleichender Urbanisierungsprozesse, ein Aufeinandertreffen erfolgreicher und gescheiterter Projekte, Produkt einer all- zu „laissez-fairen“ und siedlungsfixierten Planungspolitik, welche den Wert der Zwischenräume auf Zeit⁴ lange Jahre



Abb 1: Exkursion SoSe 2022, Foto Sebastian Klawiter

nicht greifen konnte. So verharrten die Planer:innen viel zu oft bei der Beschrei- bung dieser in einer verantwortungs- ablehnenden Rhetorik der Nicht- zuständigkeit.

Ganz nach Niklas Luhmann, wurde nur das wahrgenommen, sprich beobachtet, was beobachtet wird, und nichts, was darüber hinausgeht.⁵ Und so konzentrierte sich Stadtplanung lange Zeit auf ihre Zentren, während sich die Randgebiete in die im Kompetenzbereich der Siedlungsplanung eigentlich gar nicht existenten oder höchstens als Flächen- ressource wahrgenommen metropolen- nächsten Landschaften fraßen. Eine in anderen Händen liegende und auf Produktivität und Funktionalität aus- gerichtete Landschaftsplanung konnte dem indes kaum gestaltende Impulse entgegenzusetzen, womit dem im Volks-

¹ T. Sieverts, „Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land“, 3. Gütersloh Berlin: Bauverlag, 2013.

² S. Hofmeister, H. Kanning, „Raumwissen für die große Transformation“, in: S. Hofmeister, B. Warner, Z. Ott (Hrsg.): „Nachhaltige Raumentwicklung für die große Transformation – Herausforderungen, Barrieren und Perspektiven für Raumwissenschaften und Raumplanung“, Hannover, S. 190-213, Forschungsberichte der 15, 2021.

³ A. Eisinger, „Die Stadt der Architekten: Anatomie einer Selbstdemontage“, Bauwelt Fundamente, Band 131, Basel/Boston/Berlin, 2005.

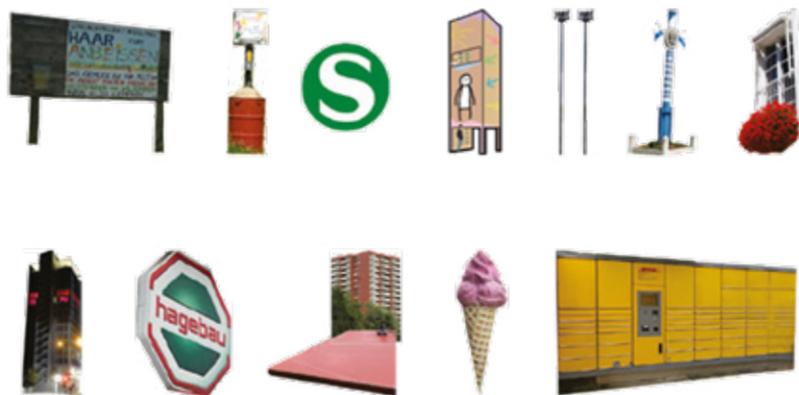
⁴ D. Rummel, „Unbestimmte Räume in Städten: Der Wert des Restraums“, ISBN 978-3731507079, Karlsruhe, 2019.

⁵ S. Rastelli, „Die Soziologische Systemtheorie von Niklas Luhmann“, NDR. https://www.ndr.de/geschichte/koepfe/Soziologische-Systemtheorie-von-Niklas-Luhmann-ein-Ue-berblick_luhmann132.html (letzter Zugriff: Nov. 04, 2022).

mund unter „Zersiedlung“ genannten Raumverwertungsprozess in der Gemengelage von Immobilienmarktmechanismen und im räumlichen Kontext nahezu immunisierten individuellen Planungsentscheidungen kaum Einhalt geboten werden konnte. Und dennoch nimmt der Raum eine ungewollte Gestalt an, auch wenn das unvermittelte Aufeinandertreffen seiner Einzelelemente eher das Bild eines wohl noch im Prozess des Einrüttelns befindlichen Gefüges vermittelt.

Tankstellen neben Erdbeerfeldern und Einfamilienhäuser als Nachbarn von standardisierten Industriehallen, sind als Zwischenstände im Spannungsverhältnis von Ort und Welt, Raum und Zeit, Prozessen und Akteuren zu lesen: nie fertig, sondern immer in kontinuierlicher Transformation und doch viel persistenter

Abb 2: Orientierung und Navigation durch den Alltag
Bild: Benedetta Conti, Fehringer Gina



als zunächst erwartet. Nach über fünf Jahrzehnten ist zu beobachten, dass sich nicht nur neue Knotenpunkte im Dazwischen abzeichnen, sondern dass diese als urban wahrgenommenen Zentralitäten eingebunden in einem wachsenden infrastrukturellen Geflecht, neue Bezugspunkte in der Stadtregion herausgebildet haben. Verstärkt und beschleunigt wurden diese Verdichtungsprozesse durch die Anreicherung neuer Verkehrs-, Arbeits- und Konsumwelten, die sich längst aus dem „suburbanen“, kernstädteorientierten Raumbezug emanzipiert haben und eigene Raumgebrauchsmuster aufweisen. Für eine Vielzahl von Bewohner:innen sind damit diese Aufenthaltsorte auf Zeit „Heimat“ und somit prägender, realer Erfahrungs- und Sozialisierungsraum geworden⁶. Diese sinnstiftende Raumeignung als

individuell geprägter kultureller Wissensprozess erweitert Lars Bölling in seiner These des „Erwachsenwerden“ dieser Siedlungsstrukturen, indem er zudem eine zeitliche Dimension nicht nur durch Alterung der Siedlungsstruktur, sondern auch des gesellschaftlichen und strukturellen Wandels in die Diskussion einführt und damit vor allem die Transformationsprozesse im Gebrauch der Zwischenstadt in den Vordergrund der Diskussion rückt.⁷

Das Nichts Dazwischen

Eine Perspektive des Gebrauchs und der Aneignung des Raums in der Zwischenstadt erweitert zweifelsohne das Blickfeld, tut sich aber weiterhin schwer mit – zumindest aus anthropozentrischer Perspektive – „nicht-angeeigneten“ Teilräumen. Die vom Ruimtelijk Planburo Den Haag 2004⁸ mit dem Projekt Tussenland angebotene Perspektive fokussiert zwar gegenüber anderen Ansätzen hauptsächlich unbebauten Raum in zwischenstädtischen Gefügen, weist aber ebenfalls über eine in Raumfunktionen denkende Gebrauchsperspektive kaum hinaus. Die Zusammensetzung beider Teilräume in einer „Landkarte der Zwischenstadt“ hat also auch weiterhin blinde Flecken, die es zu erkunden gilt. Im exploratorischen Arbeitsansatz mit Studierenden benennen wir diese Teilräume als „Nichts“, verweigern sie sich doch der eindeutigen Zuschreibung, sie werden erst als „Lücken“ im andersgearteten Kontext sichtbar und als Raum existent. Betrachten wir eine landwirtschaftliche Fläche, eine durch Gebrauch angeeignete Erholungslandschaft, eine längst überplante bauliche Entwicklung im Status der Nicht-Umsetzung oder vielleicht doch ein Biotop? Handelt es sich um Perspektiven mit kulturellem Wert, ermöglichende Fehlstellen im Siedlungsteppich, einen ungesehenen Restraum oder doch eine produktive Fläche? Diese Dichotomie bei der Betrachtung der Landschaft, beschreibt Volker Demuth: „Während der eine Raum – die romantisierte Idylle – geschützt und bewahrt werden soll, wird der andere Raum rücksichtslos benutzt, zerstört und von der Ausplünderung zerrissen. Die Schizophrenie ist offensichtlich.“⁹ Diese hybriden Räume zwingen uns daher, unsere Klassifizierungen zu überdenken und die bekannten Ebenen der Raumelemente und des Gebrauchs durch die Dimension des Narrativs und der Verhandlung zu

⁶L. Bölling, „Das Bild der Zwischenstadt | Dekodierung und Inszenierung „räumlicher Identität“ als Potenzial zur Qualifizierung der Verstäderten Landschaft“ Dissertation zur Erlangung des akademischen Grades Doktor-Ingenieur an der Fakultät Architektur der Bauhaus-Universität Weimar, S.166, 2008.

⁷ ebd. S.166.

⁸E. Frijters, D. Hamers, R. Johann, J. Kürschner, H. Lörzing, K. Nabelek, R. Rutte, P. van Veelen, M. van der Wagt: „Tussenland“, NAi Uitgevers, Rotterdam/ Ruimtelijk Planbureau, Den Haag, 2004.

⁹ V. Demuth, „Unruhige Landschaften - Von der Neuerfindung von Kultur und Natur,“ deutschlandfunk.de. <https://www.deutschlandfunk.de/unruhige-landschaften-von-der-neuerfindung-von-kultur-und-100.html> (letzter Zugriff: Oct. 03, 2022).

ergänzen, um das eigentliche Wesen der Zwischenstadt zu verstehen. Landschaft ist in dieser kulturellen Perspektive ein Raum, der durch verschiedene Vorstellungen, immer wieder neu vom Menschen, konstruiert und verhandelt wird. Diese Imagination, aber auch die konkrete Herstellung von Landschaft hat sich im Laufe der Jahrhunderte immer wieder gewandelt und ist stark mit den in ihr lebenden Gesellschaften verknüpft. Neben ihren sichtbaren, körperlichen Gegebenheiten tragen Landschaften auch immer unsichtbare, immaterielle Wissensschätze und Narrative in sich. Diese setzen sich aus unzähligen individuellen Realitäten der Bewohner:innen zusammen, überlagern sich und beeinflussen so die Wahrnehmung dieser Räume. So entscheidet nicht nur das Sichtbare darüber, wie wir Orte erfahren und erleben, sondern auch dessen Erzählungen, Erinnerungen und Mythen, die in und über sie erzählt werden.¹⁰ Erst sie machen Landschaftsräume und die darin eingebetteten Orte und Rituale des Alltäglichen zum verbindenden Element der Zwischenstadt¹¹. Auch wenn diese auf Karten oft nicht erkennbar sind, beziehen sich die Bewohner:innen auf diese Räume, indem sie sich ihr Leben darin verorten und organisieren. Abgebildet werden hier Alltagsroutinen der Bewohner:innen, die eigene Narrative für diese Räume entwickelt haben und diese auch ständig nachjustieren. Dabei verschieben sich Nutzungen und Grenzen meist schneller als in innerstädtischen Räumen, wobei die Programmierung dieser Landschaft und ihr übermäßiger Verbrauch oft in Konkurrenz mit existenziellen Funktionen stehen und vor dem Hintergrund aktueller Fragen der nachhaltigen Entwicklung von Siedlungsräumen besondere Aufmerksamkeit verlangen.

Ökologischer Wert des Nichts

Die zueigen gemachten Landschaften haben einen noch größeren, oft unbeachteten Wert, nämlich ihr ökologisches Potenzial zur Unterstützung städtischer Ökosysteme. Immerhin ist das Bewusstsein für den Wert dieser zu schützenden Bodenflächen über die letzten Jahrzehnte stetig gewachsen, wurde bereits von Thomas Sievers vor 25 Jahren thematisiert¹² und 2021 in der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie als Ziel festgelegt¹³. Dabei wurde übersehen einen spezifischen Bezug auf die raumstrukturellen Eigenschaften in der Zwischenstadt zu nehmen und damit jene



Abb 3: Foto Lennart Reidelbach

Räume der anhaltenden Verstärkung zu adressieren, in denen eine fortgesetzte unachtsame Verwertung des Bodens und seiner ökologischen Funktionen einen überproportional abträglichen Effekt auf den gesamten metropolitanen Siedlungsraum haben kann. Der Verlust des zumeist in den Zwischenstädten außerordentlich fruchtbaren Bodens ist nicht nur verlorenes Potenzial für die Nahrungsmittel-, Holz- oder andere Rohstoffproduktionen, sondern auch eine Zerstörung natürlicher Lebensräume für die biologische Vielfalt, eine verringerte Kapazität der Wasserinfiltration, der Rückkühlung und ein Verlust von Kohlenstoffspeicherflächen. Letztendlich ist dieser Boden und seine in die Zwischenstadt eingebetteten Flächen und Netze ein Garant für die Kontinuität des Ökosystems, von dem wir ein wesentlicher Bestandteil sind.

Erst mit der Beschleunigung des Klimawandels haben die Städte, die nach Lösungen für die Anpassung an den Klimawandel suchen, verstanden, dass der Grad der Versiegelung der Landschaft mehr als nur ein Randthema ist, vielmehr eine zentrale Wirkung auf Städte insgesamt hat. Indem ein Stück Land nicht nur Ökoleistungen an diesem Ort unterstützt, sondern sein volles Potenzial in einem größeren System freisetzt, das die biologische Vielfalt, die Luftströme und die Temperaturen in einem breiteren Maßstab beeinflusst.¹⁴ Sichtbar wird dieser Wandel des Verständnis daran, dass was früher beiläufig als „Natur“ bezeichnet wurde, jetzt (wiederum auf eine sehr anthropozentrische Weise) als „Grüne Infrastruktur“ bezeichnet wird, was aber immerhin die grundlegende

¹⁰Blum, Elisabeth, Atmosphäre: Hypothesen zum Prozess räumlicher Wahrnehmung. Baden: Müller, 2010.

¹¹T. Sieverts, „Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land“, 3. Gütersloh Berlin: Bauverlag, Seite 20, 2013.

¹² ebd. 54-55.

¹³ „Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie Weiterentwicklung 2021,“ S. 270, 2021.

¹⁴ A. Timpe and K. J. Christenn, „Grüne Infrastruktur gemeinsam entwickeln,“ pnd - rethinking planning 2022(2), Vol. 197-219, Seite 197-219, 2022, doi: 10.18154/RWTH-2022-07266.

Rolle in unserer menschlichen Umwelt hervorhebt. So wurde beispielsweise in einer Studie für eine „grüne Stadt der Zukunft“ die große Bedeutung des Münchner Grüngürtels für die Regulierung des gesamten Stadtklimas und als Rückzugsort für viele Einwohner bei Hitzewellen herausgestellt.¹⁵ Ein wachsendes Verständnis für die Komplexität ökologischer, klimatischer und urbaner Systeme hat bewiesen, dass diese Flächen, auch wenn sie oft unbeachtet bleiben, als wertvolle „Allmende“ zu betrachten sind. So wurden sie auch von der EU als: „Urban sprawl is a prime example of the tragedy of the commons. The benefits of using land go to a single citizen or commercial outlet while the detrimental effects are shared by society.“ bezeichnet.¹⁶ Dies verdeutlicht noch einmal, dass es daher unser aller im Grundgesetz verankerte Verantwortung ist, diesen Bodenschatz als solchen zu wahren und seinen Verbrauch zu stoppen.

Zwischenstadt als Chance

Die Zwischenstadt kann durch ihren unfertigen und provisorischen Charakter, ihre unscharfen Grenzen und die Integration ökologisch wertvoller Flächen ein wichtiges Experimentierfeld für die Erforschung der Widerstandsfähigkeit gegenüber unterschiedlichen Zukunftsszenarien sein. Sie kann der Raum sein, an dem wir unser Verständnis zur Landschaft überdenken und eine neue, notwendige Beziehung zu den natürlichen Elementen aufbauen, die für ein Gesellschaftsmodell innerhalb der planetarischen ökologischen Grenzen notwendig ist. Genau in diesen Zwischenlandschaften findet Transformation täglich statt und es schlummert ein unsichtbares Veränderungspotenzial dem sich Planer:innen, Akteur:innen und Bewohner:innen annehmen müssen, da es sich schließlich in ganz konkreten räumlichen Eigenschaften umsetzt und die Anpassungsfähigkeit unserer Landschaft dauerhaft beeinflusst. Dieser sich konstant beschleunigende Wandel sollte als Chance für hybride Formen und Konzepte angenommen werden, welche flexibel genug sind, um sich im Laufe der Zeit an unvorhersehbare Bedarfe anzupassen. In einer Welt mit übernutzten Böden und hyperproduktiven Städt-räumen könnten diese übersehenen Räume ein Angriffspunkt bieten, das zu retten, was von unseren Commons noch übrig ist.

Wie wäre es also, wenn „Nichts dazwischen“, in Zukunft einen Möglichkeitsraum bildet um Zwischenräume auf Zeit mit einem neuen Anspruch zu betrachten, um diese in Relationen mit den gegenwärtigen Bedarfen zu setzen? Dabei bleibt die Tatsache bestehen, dass wir mit denselben Landschaften arbeiten, bei denen immer noch radikal ungeklärt bleibt, wo sie anfangen, aufhören und wann das Dazwischen beginnt. Hier kann etwas passieren, die Frage ist wer die Chance ergreift um endlich aktiver Teil davon zu sein.



Abb 3: Bild Lennart Reidelbach, Khusan Mukimov

¹⁵M. Welling, I. Hirsch, S. Linke, T. Zölch, A. Bauer, and J. Mittermüller, „Potenziale des Münchner Grüngürtels für die klimaresiliente Stadtentwicklung.“ in: „Grüne Stadt der Zukunft - klimaresiliente Quartiere in einer wachsenden Stadt“, 2021.

¹⁶European Commission. Directorate General for the Environment, and University of the West of England (UWE). Science Communication Unit, No net land take by 2050?. LU: Publications Office, 2016. letzter Zugriff: Oct. 02, 2022. [Online]. <https://data.europa.eu/doi/10.2779/537195>





Foto: Boris Sieverts

Wie man Städte bereist

Eine Anleitung von Boris Sieverts

- 1** Kaufen Sie topografische Karten Ihrer Stadt im Maßstab 1:25.000 (gibt es in Deutschland im Katasteramt und bei den Landesvermessungsämtern).
- 2** Finden Sie heraus, welche die Ortsteile sind, die im kollektiven Bewußtsein der Stadt von sich selbst unterrepräsentiert bis nicht vorhanden sind.
- 3** Suchen Sie diese Orte auf. Stellen Sie Besonderheiten fest. Halten Sie sich über längere Zeiträume dort auf. Machen Sie Fotos von Orten, Dingen und Menschen, die Ihnen zugleich typisch und fotografisch repräsentierbar erscheinen. Sprechen Sie mit Leuten, die sich an diesen Orten schon länger aufhalten als Sie.

- 4** Lassen Sie die Fotos entwickeln und abziehen. Was sehen Sie? Was ist alles nicht auf den Fotos? Konnte es überhaupt auf Fotos erscheinen?
- 5** Kehren Sie zu den Orten zurück. Haben Sie Geduld. Lassen Sie Langeweile einfach vorübergehen.
- 6** Kehren Sie mehrfach zurück, mit und ohne Kamera. Führen Sie Gespräche, trinken Sie Kaffees in den unscheinbarsten Lokalen. Betrinken Sie sich am hellichten Tag. Schlafen Sie Ihren Rausch an einem unpassenden Ort aus. Kommen Sie wieder mit Schlafsack und Zelt oder übernachten Sie in einer Pension/ Zimmer mit Frühstück/ kleinem Hotel.

- 7** Gehen Sie nochmals ins Katasteramt, um Karten und Luftbilder des Gebietes Ihrer engeren Wahl, im Maßstab 1:5000, in zweifacher Ausführung, zu besorgen. Montieren Sie eine Ausführung zu einem zusammenhängenden Bild und hängen Sie dieses an die Wand Ihrer Wohnung/ Ihres Arbeitsraumes (wenn die Wandfläche nicht ausreichen sollte, mieten Sie für diese Zeit einen Raum mit entsprechend großen Wänden).

- 8** Lassen Sie die Grafik auf sich wirken. Vergleichen Sie die Struktur der unter Punkt 2 als unterrepräsentiert befundenen Ortsteile mit denen der identitätsbildenden Ortsteile. Was fällt Ihnen auf? Versuchen Sie, es in Worte zu fassen. Machen Sie Notizen.

- 9** Hängen Sie neben die Karten und Luftbilder im Maßstab 1:5000 Ihre topografische Karte im Maßstab 1:25.000. Vergleichen Sie. Prägen Sie sich alles gut ein. Stecken Sie den zweiten Satz Karten und Luftbilder M. 1:5.000 in eine Papprolle und legen Sie diese zu Ihrer Reiseausrüstung.

- 10** Lassen Sie die Sache ruhen. Verbringen Sie einige Tage oder Wochen mit Broterwerbstätigkeit oder reisen Sie in ferne Länder. In dem Maße, in dem Ihre Sehnsucht nach Fortsetzung der Untersuchung steigt, werden Sie Klarheit über das Wesen der Untersuchung gewinnen.

- 11** Lesen Sie niemals die lokale Tageszeitung. Die Oberflächlichkeit ihrer Betrachtungen widerspricht ihrem Gewicht als Gedrucktem. Das würde Sie irritieren und zurückwerfen. Wahrscheinlich hat jede ihrer eigenen Erkenntnisse zu diesem Zeitpunkt bereits mehr Gewicht.

- 12** Besuchen Sie statt dessen Archive von Stadtverwaltungen, Wohnungsbaugesellschaften, die Lokalita-Regale von Antiquariaten, Plankammern, Bildarchive, Heimatvereine. Atmen Sie den Geist dieser Häuser.

- 13** Gehen Sie Fragen, die auftauchen, hartnäckig nach. Nicht, um die Wahrheit zu erfahren, sondern um viel zu

hören zu bekommen; das hilft, die Grenzen zwischen Innenbildern und Faktizität aufzulösen.

- 14** Variieren und ergänzen Sie die Schritte 1 bis 13, bis Sie sich kompetent fühlen für die Schritte 15 bis 19.

- 15** Stellen Sie sich vor, Sie müßten Ihr Innerstes nach außen kehren. Dabei könnten Sie weder sprechen noch schreiben. Aber Sie kennen all diese Orte. Welche Orte würden Sie Ihrem Gegenüber zeigen, um etwas von sich zu erzählen? In welche Reihenfolge würden Sie sie bringen, um ihre Wirkung zu verstärken?

- 16** Ihr Gegenüber kommt aus identitätsbildenden Regionen der Stadt. Welches Gefühl für diese *Terra Incognita* möchten Sie ihm vermitteln?

- 17** Welche identitätsbildenden Elemente enthält die *Terra Incognita* selber? Tappen Sie nicht in die Falle der Stadtplaner und Lokalpolitiker, sondern nehmen Sie diese Elemente einfach zur Kenntnis. Meistens werden Sie sie umgehen.

- 18** Gibt es Sensationen? Wenn ja, welche? Kommt in diesen Sensationen etwas verstärkt zum Ausdruck, was das ganze Gebiet durchzieht wie gewisse Gerüche, die man nur dicht über dem Boden riecht? Unbedingt einbauen!! (auch wenn die Lautstärke dieser Sensationen unter Umständen den ganzen Spannungsbogen neu zu gestalten zwingt). Andere Sensationen sind wertlos, wenn es sie überhaupt gibt.

- 19** Führen Sie Freunde und Fremde zu Ihren persönlichen Plätzen. Riskieren Sie peinliche Momente. Fassen Sie Ihre Vorlieben in Worte, die diese Vorlieben ausdrücken und begründen. Prägen Sie sich Formulierungen, bei denen die Peinlichkeit verschwindet, ein.

- 20** Verfeinern Sie den Weg über die Jahre.

MUNICH'S ZWISCHENSTADT

A multi-dimensional and inter-scalar phenomenon

Diane Arvanitakis, Lavinia Wagner, Alain Thierstein

Chair of Urban Development
Technische Universität München



Collage by Elena Roig

Context Matters

Urban space changes have occurred in the *Zwischenstadt*, or these intermediate spaces, which may have been accelerated because of public infrastructure investment decisions, and in combination with the lifestyle changes as a result of climate change mitigation pressures and the recent COVID-19 pandemic.

Sustainable urban development strives for an integrated view of settlement and transport planning, especially in the environmental network (green and open space, climate change measures) with a coordination of accessibility and settlement development („Transit-Oriented Development“) as well as quality inner city development in high density and mixed use. But therein lies the challenge – how to achieve sustainable strategies for the next 25-35 years despite the loss of compactness in these intermediate spaces?

Long term strategic planning documents like *Perspektive München* and its draft STEP2040¹ describe with nine spatial action areas.² It also proposes six different functional perspectives including climate neutrality, climate adaptation, efficient mobility, connected green and open spaces, quality neighbourhoods and regional partnerships. The cities will look to the *Zwischenstadt* where regional relations overlap spatially to leverage the value that can be placed on creating a functioning ecosystem with global responsibility, responsive to regional trends (e.g. accessibility, new work), and considering the multi-faceted nature of polycentric cities at local scale.

What do we know about the *Zwischenstadt* phenomenon?

Thomas Sieverts described the *Zwischenstadt* as “urbanized landscape or landscaped cities”³, which have evenly distributed small and medium sized towns with some dependency on a city. These are characterized by “local authority self-administration with heavy competition between communes”⁴, low occupation densities, comparatively large building

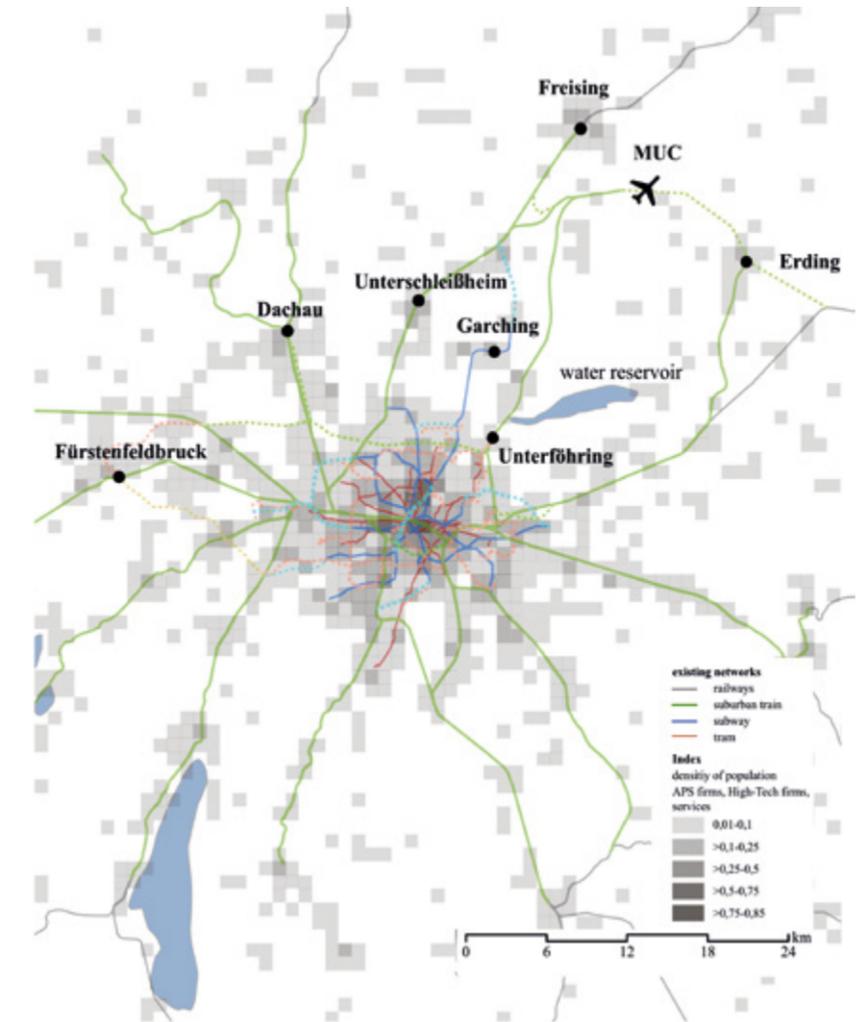


Figure 1: The multi-dimensions of space. Source: Bentlage, Müller, Thierstein 2019

mass, and freedom in location of functions⁵. The “loss of urban-ess” is also attributed to increasing wealth invested in privately owned space⁶. These intermediate space continue to manifest traits of “original dependency, supply itself and enter into a relationship of mutual exchanges with the original city.”⁷ “The core of the Munich Metropolitan Area (MMA) region conveys the idea of an emerging, spatially discontinuous polycentric form, with a dense agglomeration of municipalities around the City of Munich...The hinterlands of cities expand geographically...From a morphological perspective, cities merge into one another, and boundaries blur”⁸. “From the functional perspective, land

¹ Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung und Bauordnung, „Stadt in Gleichgewicht Stadtentwicklungsplan 2040 - Entwurf,“ München, 2021.

² C. Müller and A. Thierstein, „Wissensproduktion, Unternehmensstandorte und Stadtentwicklung in München. Zeitenwende und der STEP2040,“ in „Working Paper am Lehrstuhl für Raumentwicklung,“ Lehrstuhl für Raumentwicklung, Technische Universität München, München, Working Paper 2022.

³ T. Sieverts, *Cities Without Cities: An Interpretation of the Zwischenstadt*. New York: Routledge 2003, S. 2.

⁴ *Ibid.* S.7.

⁵ *Ibid.* S.10.

⁶ *Ibid.* S. 22.

⁷ *Ibid.* S. 4.

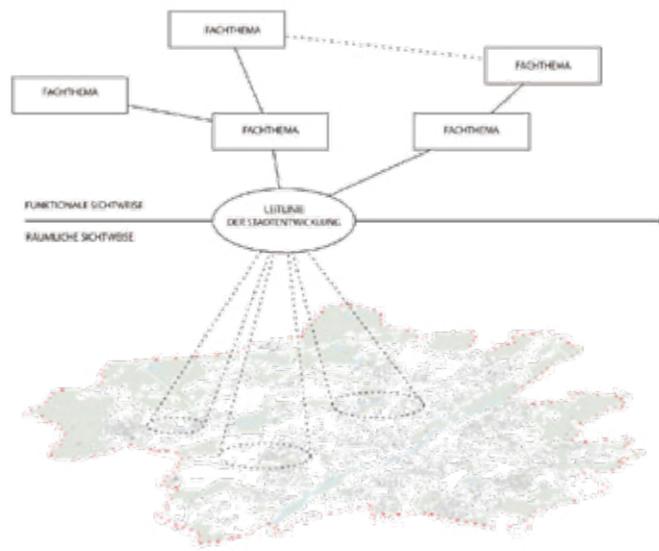


Figure 2: The multi-dimensions of space. Source: Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Fortschreibung Perspektive München, 2010

⁸ M. Bentlage, C. Müller, and A. Thierstein, "Becoming more polycentric: public transport and location choices in the Munich Metropolitan Area." *Urban Geography*, vol. 42, no. 1, pp. 79-102, 2021, doi: 10.1080/02723638.2020.1826729.

⁹ *ibid.*

¹⁰ *ibid.*

¹¹ *ibid.*

¹² T. Sieverts, *Cities Without Cities: An Interpretation of the Zwischenstadt*. New York: Routledge 2003.

¹³ C. Müller and A. Thierstein, "Wissensproduktion, Unternehmensstandorte und Stadtentwicklung in München. Zeitenwende und der STEP2040," in "Working Paper am Lehrstuhl für Raumentwicklung," Lehrstuhl für Raumentwicklung, Technische Universität München, München, Working Paper 2022.

¹⁴ A. Wiese, A. Förster, L. Gilliard, and A. Thierstein, "A spatial strategy for the production of place in two German cities - Urban design interventions as a driver for spatial transformation," *City, Territory and Architecture*, vol. 1, no. 13, pp. 1-9, 2014. [Online]. Available: http://www.cityterritoryarchitecture.com/content/1/1/13_S.2.

¹⁵ J. Gehl, "In search of the human scale." (18 December 2015). Accessed 10.08.2022. [Video]. Available: <https://youtu.be/Cgw9oHDf14k>.

¹⁶ D. Alden, "First life, then spaces, then buildings – the other way around never works", in *Where do we go from here?* vol. 2022, ed. 2012.

¹⁷ T. Sieverts, *Cities Without Cities: An Interpretation of the Zwischenstadt*. New York: Routledge 2003.

¹⁸ *ibid.* S.122.

¹⁹ M. Bentlage, C. Müller, and A. Thierstein, "Becoming more polycentric: public transport and location choices in the Munich Metropolitan Area." *Urban Geography*, vol. 42, no. 1, pp. 79-102, 2021, doi: 10.1080/02723638.2020.1826729.

values may be higher between both cities as the in-between-area offers proximity to two centers"⁹. Furthermore characteristics of "agglomeration, knowledge based and networked economies play a role in the polycentric city"¹⁰ are all evident in Munich's Metropolitan Area (Figure 1). For the greater Munich area, the radially organized light-rail system and high-speed rail play a particular role for accessibility, that may subvert the dominance of the car in the *Zwischenstadt*, which exist because of the lack of tangential connections that are necessary to truly make cities and city-regions a functioning polycentric structure. Knowledge-intensive firms and knowledge workers increasingly tend to locate at well accessible, integrated locations. Whilst far away, mono-functional industry parks lose their cutting edge and fall idle¹¹ leaving opportunity for redevelopment of these sites. And lifestyle choices related to "new work" accelerated in recent years, make the *Zwischenstadt* more attractive due to the closer relationship to nature or access to more personal private space, but create a new functional demand such as culture and creative sectors. These potentials are there for the taking.

The multi-dimensional and inter-scalar sides of the *Zwischenstadt*

The spatial-functional themes of accessibility, work-from-home, global, regional and local urban identity all come into play in the territories lying between here and somewhere else, town and country, space and time, place and world¹². Müller and Thierstein¹³ identifies the dimensions of urban development: at Macro- (global and regional levels), Micro (city and neighbourhood level) and Object-levels

(on site and buildings); quantitative and qualitative data; and spatial attributes. All these ultimately manifest themselves spatially.

"Urban space is constituted by the relation between its physical substance and its non-physical flows as well as its position and meaning in the global network of interrelations. The product – urban space – is created and constantly recreated by processes of production and consumption, which imprint on the physical and non-physical environment of the city"¹⁴ as represented in Figure 2. Significantly, functional dimensions occur irrespective of the administrative boundaries, and both dimensions have temporal aspects – making urban futures planning not only complicated but complex in nature.

Jan Gehl¹⁵ suggests "First life, then spaces, then buildings – the other way around never works"¹⁶ which supports explorative and iterative methodologies adopted in future planning process of this studio for open projects, understanding the multiple dimensions and inter-scalar dynamics of the study areas. The projects undertaken by our student's present interventions to address the multi-dimensions and inter-scalar characteristics.

What to do about the *Zwischenstadt*?

Sieverts¹⁷ argued that "regional planning must change from being a predominantly restrictive, controlling and distributive activity into an active and creative one, which requires its own political and financial basis in order to be able to make the region qualify as an integrated field of action"¹⁸. Whilst sustainable spatial development calls for more land-use efficiency, CO₂-reduction, mix-use, walkability for station areas and neighborhoods, continuous open spaces etcetera. Places within a one- or two-hour commute of major centers – dependent on which mode of transport – have potential that has quickly been recognized and taken up by the market.

Accessibility by transport infrastructure is a key determinant for spatial development. Tangential connections¹⁹, walking or biking are proposed as key instruments and intermediaries in the *Zwischenstadt* by Kanta Saduya in his project "Small loops on a big ring", where also permanent and temporary spatial interventions can be used to attract attention to the characteristic assets that make places identifiable, such as in Unterschleissheim. This is based on Munich's proposed tangential light-rail connection that

would play a key role in making it a hub. Anna Fabbri's project "Balance inside the *Zwischenstadt*" explores the relationship between the abundance of office space and the shortage of housing in the MMA, using Moosach as a case study area and proposes hybrid reuse of existing vacant office space, in an attempt to develop the independence of more co-dependent intermediate spaces.

The user experience of these peripheral cities is analysed by Elena Roig Seguí's project named "A new center takes flight". It defines areas of under and over serviced areas in Fürstfeldbruck and proposes a large new cultural education center giving new programme to the soon to be abandoned military barracks and providing a large enough cultural and creative intervention that is significant at regional level.

Developing collaborative planning practices is demonstrated in Tom Gronostay's project named "Enabling collaborative city development". The strategic spatial plans of municipalities and alliances in the North-West of Munich were analysed to find their commonalities and uniqueness. An area constituting Lochhausen, Langwied and Obermenzing is identified, and a neighbourhood level proposal is made for how different functional solutions manifest spatially to solve interrelated problems between these communities and in relation to Munich in the Metropolitan region.

The projects describe multi-dimensional and inter-scalar interventions in the *Zwischenstadt*. These address walkability and bikeability in car dominated environments meeting demands for housing by reuse of redundant office and industrial spaces. Also, by introducing large scale creative and cultural functions in small municipalities and encouraging collaborative approaches to future planning. Each spatial intervention has impacts that function at local, neighbourhood, city and regional scales simultaneously.

Towards spatio-functional collaborations for sustainable polycentric relational space in the Munich Metropolitan Area

Due to ongoing strong growth rates and high pressure on central locations "the inner part of the MMA" forms an emerging polycentric urban space; other regional centers appear to form an area-wide provision of services and infrastructures.²⁰ Inevitably, every future spatial planner is likely to contribute in the *Zwischenstadt* and should with every intervention consider

which impacts, themes, in what time frames, with what spatial precision related to which boundaries and which relations exists. The neighbourhood level will need significantly more attention²¹ as a future planning instrument. At the same time, the focus is always on the sustainable use of the space in relation to continued additional demand vs. reduction of space. Planning in these high-potential intermediate spaces of the *Zwischenstadt* requires planning under uncertainty, as such "a more strategic, intervention-based approach to urban design, which is supported by a collective learning endeavour, gains significance."²². „On a macro level, knowledge exchange is promoted by regional agglomeration advantages with access to the labour market and proximity to key or systems suppliers, partners and customers. At the micro level, urban qualities such as a wide range of urban amenities in terms of accessibility, local supply, cultural offerings, but also a secure institutional environment become important"²³. "If these secondary cities are able to improve their urban character, they will be able to compete with the urban, central core, which reduces pressure of growth in this area"²⁴. Urban future planning cannot rely on solely replacing outmoded analogue and fossil fuel-based systems with other preferred smart and sustainable systems but complimenting them by compounding multiple efficiencies of functional use, spatial attributes, user preferences and collaborative efforts of municipalities. Areas with *Zwischenstadt* characteristics, the likes of Unterschleissheim, Fürstfeldbruck, Lochhausen, Langwied and Obermenzing, would benefit by adopting a functional perspective in their collaborative urban futures planning.

²⁰ M. Bentlage, C. Müller, and A. Thierstein, "Becoming more polycentric: public transport and location choices in the Munich Metropolitan Area." *Urban Geography*, vol. 42, no. 1, pp. 79-102, 2021, doi: 10.1080/02723638.2020.1826729.

²¹ C. Müller and A. Thierstein, "Wissensproduktion, Unternehmensstandorte und Stadtentwicklung in München. Zeitenwende und der STEP2040," in "Working Paper am Lehrstuhl für Raumentwicklung," Lehrstuhl für Raumentwicklung, Technische Universität München, München, Working Paper 2022, S. 90.

²² A. Wiese, A. Förster, L. Gilliard, and A. Thierstein, "A spatial strategy for the production of place in two German cities - Urban design interventions as a driver for spatial transformation," *City, Territory and Architecture*, vol. 1, no. 13, pp. 1-9, 2014. [Online]. Available: http://www.cityterritoryarchitecture.com/content/1/1/13_S.2.

²³ C. Müller and A. Thierstein, "Wissensproduktion, Unternehmensstandorte und Stadtentwicklung in München. Zeitenwende und der STEP2040," in "Working Paper am Lehrstuhl für Raumentwicklung," Lehrstuhl für Raumentwicklung, Technische Universität München, München, Working Paper 2022, S. 3 authors translation.

²⁴ M. Bentlage, C. Müller, and A. Thierstein, "Becoming more polycentric: public transport and location choices in the Munich Metropolitan Area." *Urban Geography*, vol. 42, no. 1, pp. 79-102, 2021, doi: 10.1080/02723638.2020.1826729, S. 100.

DAZWISCHEN

Johannes Bretschneider, Sebastian Sattlegger, Ute Schneider

Forschungsbereich Städtebau

Technische Universität Wien



Foto: Malene Buchenberger, Paul Fromherz

Am Forschungsbereich Städtebau der TU Wien setzen wir uns seit mehreren Semestern in verschiedenen Formaten der forschungsgeleiteten Lehre intensiv mit dem Wiener Stadtrand auseinander. Unser Zugang ist dabei von synergetischem, systemischem Denken und einem breiten interdisziplinären Austausch mit verschiedenen Akteur:innen und Expert:innen in einer Research-by-Design-Praxis geprägt. In einem offenen, aber immer konkret räumlich verorteten Analyseprozess erarbeiten wir Themen und Fragestellungen, die durch Diskussion und Recherche vertieft werden, und zu strategischen Lösungen und räumlichen Entwurfsansätzen in unterschiedlichen Maßstabsebenen führen. Im Kontext des Wiener Stadtrands begegnen wir immer wieder Merkmalen der „Zwischenstadt“. Auch wenn unser Fokus nicht allein auf dieser liegt, so ergeben sich doch zahlreiche Parallelen und Überschneidungen bei den vielschichtigen planerischen Herausforderungen. In diesem Zusammenhang scheinen uns die folgenden Forschungsfragen und Themenfelder besonders relevant:

(1) Zwischenstadt Wien, wo ließe sie sich lokalisieren und wie spezifizieren?

Im Wiener Stadtentwicklungsdiskurs wird der Begriff „Zwischenstadt“ kaum bedient. Vielleicht weil die „traditionell zentrumsbildenden Kräfte“¹ hier immer noch eine große Rolle spielen, Wien also von jeher und noch immer stark monozentrisch aufgebaut ist und geplant wird. Ein Blick auf den Schwarzplan Wiens offenbart aber auch: je weiter man sich der Stadtgrenze nähert, desto öfter finden sich jene „einzelnen Inseln geometrisch-gestalthafter Muster“ und jene „ungeordnete, diffuse Struktur ohne Mitte“², die ein Merkmal der Zwischenstadt ist.

Die „verstädterte Landschaft“ findet sich in Wien überall dort, wo die Stadt ungehindert durch topografisch bedingte Grenzen (Wienerwald, Donau) ins Umland ausgreifen konnte. Dies ist vor allem im Nordosten mit den links der

Donau gelegenen Bezirken 21 und 22 (Floridsdorf, Donaustadt) und im Süden die Bezirke 10, 11 und 23 (Favoriten, Simmering, Liesing) der Fall. Die Wiener Zwischenstadt findet sich vor allem in jenen Agglomerationsbereichen, die Raum für flächiges Wachstum boten und als Siedlungsraum teils erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts durch große Infrastrukturprojekte verfügbar wurden: der Donauregulierung und dem Ausbau der MIV-Infrastruktur. Dabei macht die Zwischenstadt natürlich nicht an der Stadtgrenze halt, sondern dehnt sich entlang von Verkehrsachsen auch in die angrenzenden niederösterreichischen Gemeinden aus. Insbesondere der Wiener Süden, geprägt durch ein Bündel an parallel verlaufenden Infrastrukturachsen, trägt mittlerweile starke Merkmale einer ausgewachsenen Zwischenstadt, während im Nordosten noch größere Gestaltungsspielräume zu herrschen scheinen. Das weitgehende Fehlen hochrangiger Straßen als auch öffentlicher Verkehrsinfrastrukturen und der hohe Stellenwert der Landwirtschaft hemmten die flächenmäßige Ausdehnung der Stadt ins angrenzende Marchfeld in diesem Bereich.

Morphologie und Entwicklungsgeschichte der Wiener Peripherie scheinen durchaus vergleichbar mit anderen Städten: eine durch Auslagerungs- und Ausdehnungsprozesse überformte Agrarlandschaft. Deren langgezogene Ackerparzellenstruktur bildet trotz baulicher Überformung vielerorts noch immer das Grundmuster des Stadtgefüges, wo sie nicht von großen Infrastrukturen wie Eisenbahnlinien, Flughäfen oder Autobahnen, den „Nichtorten der Raumüberwindung“³ zerschnitten wurde.

Viele der einstmals an den Rand ausgelagerten und zugleich für den Organismus Stadt wesentlichen Funktionen (Produktionsstandorte, Gewerbegebiete, Schotterteiche, Mülldeponien, Friedhöfe) sind im Zuge der durch das Automobil ermöglichten flächenmäßigen Ausdehnung und Suburbanisierung heute mittlerweile längst Elemente einer teils wild gewachsenen, teils stark geplanten,

¹ T. Sieverts, Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, 3. Aufl. Braunschweig (u.a.): Vieweg, 1999., S. 15.

² ebd., S. 15.

³ ebd., S. 7.

jedenfalls aber fragmentierten Stadtstruktur geworden. Es herrscht ein Nebeneinander funktionaler Inseln von Gartenbaubetrieben, Kleingartenanlagen und einem Kaleidoskop der Wiener Wohnbaupolitik, das von einstigen informellen Siedlungen über Einfamilien- und Reihenhäuser bis zu Großwohnsiedlungen reicht.

Anhand des Wiener Nordostens lassen sich einige spezifische Merkmale der „Wiener Zwischenstadt“ skizzieren:

1. das (noch) Vorhandensein großer zusammenhängender Agrarflächen innerhalb des Stadtgebiets, zur Entwicklung einer „ausgewachsenen Zwischenstadt“⁴ beitragen oder dieser entgegensteuern können

2. der Versuch der Stadtpolitik, mit urbanen Satelliten unterschiedlicher Größenordnung auf der grünen Wiese eine neue polyzentrale Struktur mittels aufwendig geplanter und kuratierter Urbanität im Sinne der dichten und durchmischten Stadt zu etablieren und mit der Seestadt ein neues urbanes Zentrum abseits jeglicher gewachsener Strukturen zu schaffen. In diesem Zusammenhang zu diskutieren wäre, ob die traditionell stark auf den Wohnbau fokussierte Wiener Stadtentwicklungspraxis den Begriff „Urbanität“ weit genug fasst. Und ob nicht gerade auch jene Bereiche Strategien erfordern, die außerhalb der ausgewiesenen Stadtentwicklungsgebiete liegen

3. eine tiefergehende Beschäftigung mit den langfristigen Transformationsprozessen mehrerer Wiener Infrastrukturprojekte (Verschiebepark Breitenlee, Flughafen Aspern, Deponie Rautenweg) zu neuen Landschaftsräumen und Stadtquartieren wäre lohnend. Sie könnte Erkenntnisse in der Frage nach einer besseren Integration von Infrastrukturen im Sinne vorausschauender und integrierter Planung liefern. So könnte deren Nachnutzungspotential beispielsweise bereits im Entwurf antizipiert werden.

(2) Verhältnis von Stadt und Hinterland, territoriale Transformation:

Vor 25 Jahren beschrieb Sieverts bereits Mechanismen der Globalisierung als wesentlichen Entstehungsgrund der Zwischenstadt. Diese haben auch vor Wien und seinem Umland nicht halt gemacht und sind heute in ihren Auswirkungen klar erkennbar.

Die Untersuchung von Stadt und „Hinterland“, wie auch die Beschäftigung mit dem territorialen/regionalen Maßstab,

bilden einen Hauptschwerpunkt unserer Arbeit. Sie basiert auf der Prämisse, dass Stadt und Region voneinander abhängen und einem permanenten Transformationsprozess unterliegen. Auch das Hinterland hat sich emanzipiert, diversifiziert, ausgedehnt und globalisiert. Es ist daher heute umso wichtiger, die „grenzüberschreitende Metropolregion“⁵ auf ihre wechselseitigen Ströme und Abhängigkeiten zu untersuchen und in städtebauliche Überlegungen einzubeziehen. Dies sollte auf lokaler, regionaler und globaler Ebene geschehen. Denn die Komplexität der Verflechtung dieser Ebenen hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen.

Am Beispiel des Marchfelds, als bedeutender Gemüseanbauregion Niederösterreichs, lässt sich die wechselseitige Abhängigkeit untersuchen und beschreiben. Längst handelt es sich beispielsweise bei einigen der hier angesiedelten Gemüseanbaubetriebe um global agierende industrialisierte Unternehmen. Diese konkurrieren mit anderen auf dem Weltmarkt und sind, durch das Zurückgreifen auf die Infrastrukturen globaler Versorgungsketten in der Lage, ihre Produkte rund um den Globus anzubieten. Dies hat natürlich Auswirkungen auf die Frage der lokalen Versorgung Wiens mit Lebensmitteln. Genauso gilt auch umgekehrt: ein erheblicher Teil der Lebensmittel in den Wiener Supermärkten stammt aus Anbauregionen rund um den Globus. Die jüngsten Entwicklungen der Polykrise zeigen aber auch deutlich die Anfälligkeit, Grenzen und Abhängigkeiten eines weltweit vernetzten hoch technologisierten just-in-time Systems und werfen die Frage auf, ob der lokale Maßstab nicht wieder stärker in den Fokus rücken sollte. Dies würde sich auch räumlich an den Stadträndern als Schnittstelle zwischen Stadt und Land auswirken. Die Anzeichen, dass hier ein Umdenken stattfinden muss, sind offensichtlich.

Wesentlich sind dabei die Fragen nach Organisation von Produktion, Distribution und Versorgung der Stadt mit allen wichtigen Ressourcen von Energie, Nahrungsmitteln und auch die Entsorgung ihrer verbrauchten Ressourcen wie Müll und Abwässer. Vertiefende Auseinandersetzung mit der produktiven Landschaft Wiens bietet in diesem Zusammenhang auch unser Forschungsprojekt „Food Atlas Wien“⁶.

(3) Entwurfsprinzipien für die (Wiener) Peripherie: Grüne und blaue Infrastruktur, Netze und Knoten in der Versorgungslandschaft, Re-Integration urbaner Infrastruktur

Weite Teile Wiens können als „verstädterte Landschaften“ gelesen werden, mit ihren isolierten Funktionsinseln und harten Brüchen und Barrieren, in die sich die Stadt wenig kontrolliert und mehr durch eine „Vielzahl von Einzelentscheidungen“⁷ ausgedehnt hat. Diese Räume werfen die Frage nach alternativen planerischen und gestalterischen Zugängen mit aufgelockerten, durch monofunktionale Inseln geprägten Stadtstrukturen abseits der kompakt und gemischt genutzten Stadt auf. Im Folgenden wollen wir anhand dreier Hauptthemen Beispiele für diese Alternativen aufzeigen. Urbanistische Auseinandersetzung mit diesen Gebieten sind umso dringender, da sie heute die Hauptwachstumsgebiete Wiens darstellen.

1. Grüne und blaue Infrastruktur bewahren, stärken und ausbauen

„...we asked not 'where to build?' but 'where not to build?'“⁸. Dem Prinzip der Inversion folgten OMA in ihrem Vorschlag für den Masterplan Melun-Sénart, indem sie zunächst das Ungebaute, also Landschaft und Freiraum, als Träger und zusammenhängendes Gerüst der Stadt dachten. Sieverts knüpft an und postuliert: „Die Landschaft muss zu dem eigentlichen Bindeelement der Zwischenstadt werden“⁹. Dabei gilt es im Kern zunächst zu definieren, wo eben nicht gebaut werden darf, um ein stabiles Freiraumgerüst zu erhalten, das Zersiedelung entgegenwirken kann.

Heute steht die Planung in Wiens Nordosten vor der Herausforderung der „verträglichen Einfügung der Stadt in die Naturkreisläufe“¹⁰, also trotz hohem Wachstumsdruck Grünraumkorridore und -verbindungen langfristig zu sichern und zu einem stabilen Netzwerk auszubauen. In diesem wird der Grünraum nicht mit Bauerwartungsland gleichgesetzt, sondern dient primär dem ökologischen Gleichgewicht der Stadt. Zur Erfüllung dieser Funktion muss er nicht nur geschützt, sondern aktiv geplant und errichtet werden. Hierzu fehlt bislang ein verbindlicher Gestaltungsplan, der diese Qualitäten sicherstellt.

Die Planung eines stabilen Gerüsts aus grüner und blauer Infrastruktur könnte hierbei die Priorität weg von einer allein durch Wachstumsdruck gesteuerten

Siedlungsentwicklung hin zu einer Gesamtperspektive für den Wiener Nordosten verschieben. Dies beinhaltet auch das Nachdenken über ökologische Nischen und Korridore, die weitgehend unberührt vom Menschen zu Rückzugs- und Entfaltungsräume für die Natur werden können. Damit verbunden ist die Frage, wie viel Raum der Natur in der Stadt gegeben werden muss und wie nature-



Abb. 1: Projekt: Wien Grün Fluten; Verena Kölbl, Hannah Mucha, Samantha Slis

based-solutions implementiert werden können. Hier existieren in Wien erste vielversprechende Ansätze (Regionalpark Dreieranger), die auch mit einer großen Herausforderung erfolgreich umgehen: der Kooperation über Gemeinde- und somit Kompetenzgrenzen hinweg. Ein radikalerer aber angesichts der dramatischen Prognosen und bereits spürbaren Folgen des Klimawandels diskutabler Ansatz wäre die Erhebung von grüner und blauer Infrastruktur in denselben Rang übergeordneten öffentlichen Interesses wie die Verkehrs-

⁴ http://www.stadtebau.at/forschung/projekte_plattformen/food-atlas-wien/

⁷ T. Sieverts, Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, 3. Aufl. Braunschweig (u.a.): Vieweg, 1999., S. 15.

⁸ Office for Metropolitan Architecture. R. Koolhaas and B. Mau. Ed. by J. Sigler. Photography by H. Werlemann, S.M.L.XL, Köln: Taschen 1997., S. 974 - 989

⁹ T. Sieverts, Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, 3. Aufl. Braunschweig (u.a.): Vieweg, 1999., S. 2010.

¹⁰ ebd., S. 51.

infrastruktur und damit auch weitreichende Rechte zur Finanzierung und zur Enteignung in Bodenfragen einzuräumen.

Neben der Bewahrung großflächiger und zusammenhängender Grünräume gilt es angesichts des hohen Siedlungsdrucks aber auch, Freiraumnutzungen in einer biodiversen Multikodierung der "4 Stadtnaturen"¹¹ überlagert zu denken, wie sie



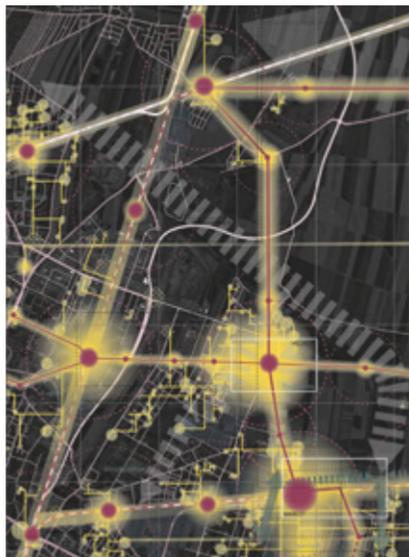
Abb. 2: Vernetzte Inseln: Malene Buchenberger, Paul Fromherz, Fabian Haslehner, Noura Mansour, Bianca Laura Sitz

Hauck unter Bezug auf Kowarik vor schlägt.

Mit zunehmender Bebauung kommt es in der verstärkenden Landschaft auf hohe Qualität und Multifunktionalität von Grün- und Freiräumen an. Aufgrund seiner Beschaffenheit bietet der Wiener Nordosten große Potentiale für die Implementierung der genannten Maßnahmen zur Stärkung der grünen Infrastruktur als andere Abschnitte des Stadtrands oder die bereits dicht verbaute Kernstadt. Da die Zwischenstadt hier noch nicht ausgewachsen ist, teilweise noch in einer Art

Abb 4: Stadt Land Textil: Norbert Fördögh, Emil Kranewitter, Peter Daniel Szvath, Clemens Zandanel

Abb 3: The Grid: Noura Mansour, Karolina Marwitz, Jakob Pesendorfer, Bianca Laura Sitz



Proto-Zustand schlummert, besteht die Möglichkeit, im Wiener Nordosten einen alternativen gestalterischen Umgang mit dem Stadtrand zu finden. Voraussetzung dafür ist jedoch eine veränderte Priorisierung von unbebauten Flächen und eine verstärkt grenzüberschreitende Denkweise im Wiener Planungsdiskurs.

2 Netze und Knoten in der Versorgungslandschaft

Grundsätzlich geht es darum, die polyzentrische Stadtstruktur durch vernetzte Mobilität zu stärken und die Metropolregion multiskalar zu begreifen und zu entwerfen. Planerisches Denken endet auch in Wien leider oft an der Stadtgrenze. Insbesondere in Fragen zur lokalen Versorgung der Stadt muss der Fokus auf Vernetzung von Stadt und Region liegen. Dabei geht es besonders um Fragen neuer Mobilitätsformen im Zusammenspiel mit der Organisation von Erzeugung, Verteilung und Speicherung von Lebensmitteln oder Energie.

Im Wiener Nordosten sollte der Fokus stärker auf der schienegebundenen Infrastruktur liegen. Sie wäre das beste Mittel, der hohen KFZ-Abhängigkeit und dem hohen Motorisierungsgrad entgegenzuwirken, auf denen die flächige Ausdehnung der Zwischenstadt maßgeblich beruht. Auch Überlegungen zu Netzen unterschiedlicher Mobilitätsformen und einer präzisen Planung ihrer Knoten in Verbindung mit baulicher Verdichtung hat sich als eine weiter zu vertiefende Planungs- und Entwurfsstrategie herauskristalliert.

Hybride lokale und regionale Ver- und Entsorgungslandschaften sind vor dem Hintergrund der Energiewende relevant. In diesem Zusammenhang gilt es auch, die starke Trennung zwischen Agrar- und

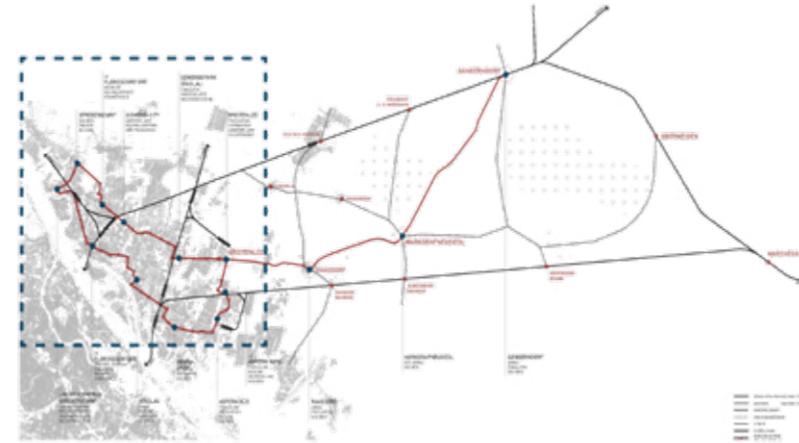


Abb 5: Produktives Transdanubien - Neue Chancen auf Schiene: Daniel Binder, Lukas Litzlbauer, Jannik Lungen

Siedlungsraum zu hinterfragen und stattdessen Stadtlandwirtschaft und Agrarräume als integrativen Bestandteil neuer Quartiere zu betrachten.

3 Re-Integration von urbaner Infrastruktur

Die Re-Integration von Infrastrukturen ist eine für die Zukunft des Wiener Nordostens essentielle Aufgabe. Die Herausforderung besteht darin, Infrastrukturen so zu planen und zu verknüpfen, dass sie neben ihrer primären Funktion auch maximalen Mehrwert für die Stadtgesellschaft bieten. Es gilt sie also trotz ihrer Barrierewirkung so zu planen, dass sie beispielsweise zugleich als Landschafts- und Naherholungsräume oder als produktive Versorgungslandschaft für Energie-/Lebensmittelproduktion oder als verbindende Grünräume für langsame Mobilitätsformen und Biodiversitätskorridore, fungieren können.

Die Kuratierung der einzelnen infrastrukturellen Planungen wäre ein wichtiger Baustein in einem Gesamtkonzept für den Wiener Nordosten. Im Bereich der Mobilitäts-Infrastrukturen lassen sich derzeit vielerorts die Auswirkungen technokratischer Einzelplanungen beobachten. So treffen beispielsweise nördlich der Seestadt mit der ÖBB Gleisstrasse, der U-Bahnlinie und der kontrovers diskutierten Stadtstraße gleich drei übergeordnete Verkehrsinfrastrukturen aufeinander, die nach ihrer Fertigstellung eine riesige Barriere darstellen werden, die den Nordosten vom südlich der Trassen gelegenen neuen urbanen Zentrum 'Seestadt' trennt. Eine Synthese dieser Planungen sowie eine Re-Integration von Infrastruktur- und Stadtplanung wäre hier besonders notwendig, da sie gebündelt auftreten.

Auch andere Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen wie Mülldeponien, Kläranlagen und Friedhöfe sollten auf ihre Potentiale untersucht werden. Es geht darum, diese für den Organismus Stadt wesentlichen Einrichtungen frühzeitig als integrativen Bestandteil des Stadtraumes aufzufassen, über Synergien nachzudenken und zirkuläres Denken in Planungsprozessen zu etablieren.

Abb 6: Drunter und Drüber: Verena Kößl, Emil Kranewitter, Jannik Lungen, Laura Schwertner



WIRKLICHKEIT

Christian Inderbitzin

Professur Stadt und Wohnen

Karlsruher Institut für Technologie



Lange Zeit wurde das Territorium in den Raum der Stadt und ein zugehöriges Hinterland geteilt. In diesem dichotomen Gefüge stand die Stadt für soziale, kulturelle, wissenschaftliche und wirtschaftliche Aktivität – sie war das Zentrum und gewissermaßen *Kopf* des zivilisatorischen Fortschritts. Demgegenüber kann die umgebende Landschaft als anonym und funktional determiniert betrachtet werden. Als der Stadt zugehöriges Hinterland hatte sie eine dienende Funktion und versorgte die Stadt – wiederum bildhaft gesprochen – als *Körper* mit den lebens-notwendigen Gütern: Wasser, Energie, Nahrung usw.

Mit der Industrialisierung und später mit der Massenmobilität hat sich die Dichotomie von Stadt und Land bekanntermaßen aufgelöst und ein komplexeres Raumgefüge herausgebildet. Die ehemals scharf umrissenen Ränder der Stadt sind unscharf und disruptiv und das Territorium insgesamt homogener geworden. Die Städte haben aufgrund der hohen Mobilität, aber auch aufgrund städteplanerischer Bestrebungen an Kompaktheit und Geschlossenheit verloren, sind weitläufiger und in manchen Situationen auch *landschaftlicher* geworden. Hierarchische Ordnungsmuster wurden aufgebrochen, es bildeten sich polyzentrische, großräumige Strukturen heraus. Die Landschaften sind demgegenüber funktional und lebensweltlich vielschichtiger geworden. Ihre Wirklichkeit zeichnet sich durch komplexe, überlagernde und hybride Strukturen des Gebauten und der Nutzung aus – die Landschaft ist damit in weiten Teilen *städtischer* geworden.

Der Diskurs und die Theorie zur Stadt haben in den letzten siebzig Jahren diese Phänomene in zahlreichen Schriften, Pamphleten und Manifesten versucht zu beschreiben, zu theoretisieren und zu verfechten. Das Spektrum reicht vom Bedauern über die verloren gegangenen Qualitäten klarer räumlicher Ordnung, über die Verachtung der sogenannten Peripherie bis hin zur Verteidigung, ja sogar dem Entdecken neuer Qualitäten in den sozialen, kulturellen und räumlichen

Phänomenen einer gegenwärtigen Wirklichkeit. Wie auch immer man sich in diesem Spektrum verortet: diese Wirklichkeit ist existent und bestimmt unsere Lebenswelt.

Als neugierige Zeitgenossen dieser Lebenswelt interessieren wir uns für die totale Stadt, die keine Stadt im überlieferten Sinn mehr ist, sondern ein mal weniger, mal mehr urbanisiertes Territorium. Uns fasziniert dabei insbesondere der inhärente, große Maßstab, die land-



Abb. 1: Tonmodelle zum Projekt Vorstadt, Professur Stadt und Wohnen, KIT

schaftliche und bisweilen geografische Dimension. Und wir sehen im Verstehen der komplexen Prozesse in diesen Territorien eine Herausforderung: Wir möchten hinter die Phänomene schauen und die verborgenen Mechanismen der Produktion, der Stoffflüsse, der Bewegungen und des Lebens entschlüsseln. Dabei versuchen wir die Position eines Beobachters einzunehmen, der mit kühlem Blick – wie es Marcel Meili nannte – auf die Dinge schaut.

Im vergangenen Wintersemester haben wir am KIT im Rahmen eines Masterstudios diesen Blick auf den Münchner Norden gerichtet. Die Wahl dieses Raumes war ein Stück weit zufällig und von äußeren Umständen geleitet, namentlich dem Austausch mit einem parallel laufenden Studio im selben Raum von Prof. Andreas Garkisch an der Bauhaus Universität Weimar. Wir kannten den

Raum zuvor nur flüchtig, haben aber bereits in der oberflächlichen Betrachtung Situationen entdeckt, die unsere Neugier weckten. Zu Beginn des Semesters versuchten wir dann über eine vielschichtige Analyse und einen thematisch strukturierten Atlas die Dinge genauer zu verstehen. Schließlich haben wir ebenfalls zu Semesterbeginn den Raum mit dem Fahrrad erkundet und auf diese Weise physisch erfahren.

Im Verlauf des Semesters näherten wir uns zusammen mit den Studierenden anhand sechs konkreter Projekte den vorgefundenen Situationen an. Die Projekte setzten beim großen Maßstab der Landschaft an, adaptierten bestehende Formen der Produktion, suchten nach Synergien zwischen verschiedenen Nutzungen – die bislang ohne Interaktion parallel bestehen – und verknüpften dabei neue Formen des Wohnens und Arbeitens. Die Entwürfe geben spezifische Antworten auf eine besondere Randlage: Wird der Rand scharf gezeichnet, karikiert oder porös gemacht? Wie entstehen an peripheren Lagen neue Orte mit eigener Identität und Qualität? Im Vordergrund standen spekulative Überlegungen mit eigener Narration. Wir sind der vorgefundenen Wirklichkeit mit subjektiven, begehrten und eben spekulativen Ideen begegnet und haben uns in gewisser Weise dem Spannungsfeld vom Wünschenswerten, Erträumten und Gegebenen ausgesetzt: dem Ideal und der Wirklichkeit. Wir greifen an dieser Stelle vier Projekte heraus, um unsere Arbeit und im Speziellen unser oben skizziertes Interesse für den territorialen Raum zu illustrieren. Der erste Entwurf für Karlsfeld befasst sich mit Strukturen und Räumen, die wir gemeinhin mit der *Zwischenstadt* assoziieren: Muster ohne erkennbaren Charakter und mit wenig Identität und Identifikationspotential. Dementsprechend ist es auch in Karlsfeld schwierig sich zu orientieren oder Orte der Zentralität auszumachen. *Zentrum* beschränkt sich hier auf einen Abschnitt der Münchner Straße, ein Stück Strip auf der Verbindungachse Dachau-München. Die Wohngebiete liegen beziehungslos neben großen Gewerbe- und Industriegebieten.

Das Projekt unternimmt eine Neuordnung von Karlsfeld: nicht über eine Strategie der Tabula rasa und des Neubaus, sondern die punktuelle Besetzung von Leerstellen mit großmaßstäblichen, städtischen Bauten. Sie spannen – wie die Kirchen des barocken Roms – ein stadträumliches Netz der Orientierung und Identifizierung auf und schaffen darüber eine Neuprägung

von ganz Karlsfeld. Auch über ihre Programme und Architektur erlauben sie Verbindungen zwischen bislang Getrenntem: räumliche Fassung und Leere, Landwirtschaft und Hochhaus, Wohnen und Gewerbe, Verkehrsinfrastruktur und Wohnnutzung, Zeichenhaftigkeit und Anonymität.

Ein zweites Projekt thematisiert den Wald und die Holzwirtschaft im Landschaftsraum des Münchner Nordens. Ausgangspunkt bildet die Feststellung, dass hier die Waldfläche über Jahrhunderte durch verschiedene Rodungsperioden zugunsten großräumiger, intensiv genutzter Landwirtschaftsflächen reduziert wurde. In Anbetracht, dass sich die traditionelle Landwirtschaft stark wandelt, das Umland von München immer stärker den Phänomenen der Periurbanisierung ausgesetzt ist und Wälder einen idealen Speicher von Kohlenstoff darstellen, entwirft das Projekt eine großflächige Aufforstung, die sich entlang der primären Verkehrsachsen erstreckt und die noch bestehenden Waldflächen über einen längeren Zeitraum hinweg miteinander vernetzt.

In den neu entstehenden Waldgebieten verbinden sich eine nachhaltige Holzgewinnung mit der lokalen Holzverarbeitung in Sägewerken, Zimmereien und Schreinereien und verschiedenen Formen des Wohnens. Rohstoffe für Bauten in Holz, neue Wohnformen im periurbanen Raum sowie verschiedene Arbeitsangebote vor Ort werden in eine Art Kreislauf gebracht: Holz wird *vor der Tür* gewonnen und verarbeitet während die Wohnhäuser im Wald Raum für die Arbeitenden einer wachsenden Wald- und Holzwirtschaft bieten. Im konkreten Beispiel entsteht eine *Waldstadt* zwischen einer bestehenden Bahnlinie und der Isar. Die Bahn dient dem Transport des gewonnenen Holzes, wird Pendlerlinie der Bewohnerinnen und Bewohner und bewältigt das periodische Verlagern der schweren Maschinen der Sägewerke und Zimmereien. Das *Wohnen im Wald* berührt ein Tabu im mitteleuropäischen Raum, besitzt aber das Potential einer echten Alternative zum *Einfamilienhaus im Grünen*.

Ein drittes Projekt befasst sich mit der Logistik. Logistik, das heißt die Anlieferung, Lagerung, Sortierung und Verteilung von Gütern, besitzt im Umraum der Stadt München eine große Bedeutung und ist ein essenziell wichtiges Element im Metabolismus des Metropolitanraums. Der Norden zwischen City und Flughafen nimmt hierbei eine nochmals besondere

Stellung ein. Bekanntermaßen sind die dafür notwendigen Infrastrukturen trotz sehr großer Volumen in gewisser Weise *unsichtbar* oder zumindest unscheinbar in der Anonymität der typischen Gewerbegebiete versteckt. Ihre einzige Lebensader ist die Autobahn.

Der Entwurf für ein großes Logistikzentrum an der A9 auf der Höhe von Eching durchbricht diese Anonymität mit einer monumentalen Form und führt den Umfang unseres Konsums bildhaft vor: über eine maßstablose Wand mit zwei großen *Augen* in die Lagerbestände entlang der Autobahn. Auf der Ostseite treppt der Baukörper ab und bietet Terrassen für vorstädtische Reihenhäuser: Das schiere Volumen der Logistik – errechnet über die Anforderungen eines Amazon-Hubs – wird für eine Wohnform genutzt, der normalerweise die Fernsicht in die Alpen verwehrt bleibt. Auf der Nord- und Südseite wird der Baukörper über die Spiralen der Parkierung abgeschlossen. Das Dach ist schließlich mit Windturbinen bekrönt, welche das Logistikzentrum mit Energie versorgen.

Der vierte Entwurf hat die Amper und die Moorlandschaft im Münchner Norden zum Gegenstand. Im 19. Jahrhundert wurde zur Verbesserung des Hochwasserschutzes durch Eindeichungsmaßnahmen und den Bau von Wehren stark in den natürlichen Verlauf der Amper eingegriffen – der Fluss wurde, wie man sagt, begradigt. Zudem wurde das Ampermoos für die landwirtschaftliche Nutzung und den Torfabbau verstärkt entwässert. Mit dem Projekt werden die Deiche punktuell durchbrochen, um dem Fluss wieder mehr Raum zu geben. Damit einher gehen die Wiedervernässung der Moorböden und die langfristige Rückführung des Flussraumes in eine ursprüngliche Auenwaldlandschaft.

Das Projekt zielt aber nicht auf den Entwurf eines Naturschutzgebietes ab, sondern verknüpft den gewonnenen Naturraum mit einer neuen Form der Landwirtschaft: der Paludikultur. Dabei werden auf den Moorböden geeignete Tiere gehalten und Pflanzen wie beispielsweise Schilfrohr angebaut. Dieses kann als Baumaterial wie auch als Biomasse für die Energieerzeugung genutzt werden. Zudem dienen die Moorböden als qualitativ hochstehender und effektiver Kohlenstoff- und Wasserspeicher. Die Studierenden sind bei ihrer Arbeit auf ein eben lanciertes Förderprogramm des Bundes gestoßen, welches diese große Speicherkapazität stärken und ausbauen will. Für die Bewirtschaftung der Paludikulturen werden solitär stehende

Höfe entworfen, die über ihre Aufständigkeiten und steilen Reetdächer die spezifischen Eigenheiten des Ortes zum Ausdruck bringen und Wohnraum für die hier Arbeitenden anbieten.

Wie die knapp dargestellten Projekte zeigen, schuf die Beschäftigung mit dem vorgefundenen und daraufhin analysierten Territorium in der Verknüpfung mit einer *Idee* für den Ort sehr verschieden gelagerte, für uns aufregende Erkenntnisse. Und sie ringen in der Stärkung oder Überhöhung spezifischer örtlicher Begebenheiten den jeweiligen Situationen eine städtebauliche wie auch eine architektonische Form ab – immer mit dem Ziel, an vermeintlich peripheren Lagen neue Orte mit eigener Identität und Qualität zu schaffen.

Was die Projekte dieser neuerlichen Annäherung an den *schwierigen Raum dazwischen* auch zeigen, ist die Feststellung, dass es für den territorialen Maßstab bislang keine Raumpraxis gibt. Projekte dieser Art sind und bleiben eine akademische Spekulation und haben keine Entsprechung in der Praxis von Planung und Politik. Sind sie deshalb bloße Utopie? Hat eine solche Arbeit überhaupt eine Berechtigung, eine Relevanz? Ist das Vertrauen in das Faszinierende, das Erträumte und vielleicht Wünschenswerte naiv und ohne Bedeutung? Sind solche Träume sogar in einem modernen Glauben an das *grand projet* und in der Vorstellung des Kontrollier- und Planbaren verhaftet und deshalb anachronistisch? Wahrscheinlich müssen selbstkritische Fragen dieser Art mehr oder weniger bejaht werden.

Dennoch behaupten wir, dass eine solche Arbeit ihren Wert hat: Auch wenn die sogenannte Planung *anders* funktioniert, so ist sie in unseren Augen doch auf derartige Experimente angewiesen. Denn ohne *Idee* – ohne das Ideal – bleibt Planung letztlich ohne Orientierung. Sie bedarf gelegentlicher Attacken auf ihr mental *setting*, denn die Veränderung findet zuallererst im Kopf statt. Und klar, es kann an dieser Stelle einmal mehr Max Frisch zitiert werden: man ist nicht realistisch, indem man keine Idee hat.



Abb. 2: Ausgangssituation: 77.645 m²; 15% der Gesamtfläche bewaldet



Abb. 3: +25 Jahre: 107.691 m²



Abb. 4: +50 Jahre: 218.333 m²

Abb. 2-5: Julia Griesbacher, Maja Jankov, Elisa Medla, Christina Specht



Abb. 5: +75 Jahre 250.888 m²



Foto: Zoomringvorlesung 21.06.2022

3 Generationen - 25 Jahre Zwischenstadt

Interview mit Thomas Sieverts, Andreas Garkisch, Robert Anton, Leonhard Kaiser und Marie Düsberg

Ein Gespräch zwischen 5 Menschen unterschiedlicher Generationen: Thomas Sieverts, geboren 1934, Autor des Buches Zwischenstadt, Andreas Garkisch, geboren 1967, Architekt und Professor für Stadt()Architektur an der Bauhaus-Universität Weimar, Robert Anton, Marie Düsberg und Leonhard Kaiser, allesamt geboren nach 1990 und Studierende im Master Architektur an der Bauhaus-Universität Weimar diskutieren die Wirkung des Buches Zwischenstadt heute. Das vorliegende Interview ist eine stark gekürzte Fassung des Gesprächs, das im Rahmen der Ringvorlesung „Zwischenstadt“ im Sommersemester 2022 stattfand.

Andreas Garkisch (AG): Das Buch Zwischenstadt hat bei seiner Veröffentlichung etwas beschrieben, was damals für Furore gesorgt hat, und uns jetzt, nach 25 Jahren fragen lässt: Wie sieht das heute aus? Hat sich etwas verbessert, hat sich etwas entwickelt, wie sieht die Zwischenstadt als solche, nach weiteren 25 Jahren zunehmender Versiegelung und Zersiedelung, aus? Thomas, du hast 1962 dein Diplom gemacht, also genau vor 60 Jahren. Ihr habt dann die „Freie Planungsgruppe Berlin“ gegründet, also eine Planungsgruppe, die auch als Kollektiv verstanden werden kann. Ihr hattet schnell große Aufgaben, wie zum Beispiel die Planung einer Siedlung für 90 000 Einwohner:innen in Hamburg-Billwerder. Zusätzlich wurdest Du ab 1967 einer der damals jüngsten Professoren der Bundesrepublik, erst an der Hochschule für Bildende Künste in Berlin, dann an der Technischen Hochschule Darmstadt.

Thomas Sievert (TS): Ja, das stimmt. Ich war dann zwischendurch noch für ein halbes Jahr an der Harvard University.

AG: Für das uns wichtige Thema der Zwischenstadt kürze ich deine sehr umfangreiche Biografie etwas ab: Da spielt die IBA Emscher Park '89 unter Karl Ganser, der sieben wissenschaftliche Direktoren hatte, eine wichtige Rolle. Du warst einer der Direktoren. Nordrhein-Westfalen, wo die IBA stattgefunden hat, befand sich Ende der 1980er Jahre in einer fundamentalen Krise. Die Schwerindustrie, Stahl und Kohle, war nicht mehr der tragende Wirtschaftsfaktor. Das gesamte Bundesland musste sich transformieren, von der Schwerindustrie zur Dienstleistungsgesellschaft. Insofern gab es sehr große politische Unterstützung für das Projekt.

TS: Ja, das kann man so sagen. Dieser Umbruch von Stahl und Kohle zur Dienstleistung ließ sich mit Wirtschaftsförderung nicht mehr vorantreiben. Ganser kam auf die Idee, dass die Ursache dafür in der kaputten Landschaft lag und NRW erst wieder auf die Füße käme, wenn es seine Landschaft in Ordnung brächte. Für diese Landschaft stand die Emscher als Sinnbild. Ein Fluss, der von seiner Quelle bis zur Mündung eine einzige offene Kloake war, weil man aufgrund des Bergbaus keine unterirdischen Kanäle bauen konnte. Viele Bereiche im Wohngebiet lagen 20 Meter tiefer gegenüber der ursprünglichen Formation. Als der Bergbau aufhörte, konnten die Abwässer endlich kanalisiert werden und die Bereinigung der Emscher beginnen. Ihre Wiedereinsetzung in die Landschaft als offenes Gewässer stellte nun eine neue Form der Wirtschaftsförderung dar, die nicht mehr nur über Geld lief, sondern eben über aktive Konstituierung der alten Landschaft und damit der neuen Landschaft.

AG: Das zeigt, dass das große Maß an Mitwirkung, dass die IBA erfahren hat – auch durch die Bevölkerung – vor allem an

der hohen Notwendigkeit zum Handeln lag. Das Projekt war ein Erfolg und hat Nordrhein-Westfalen viel Selbstbewusstsein und ein neues Selbstverständnis dieser Landschaft gebracht. Dieser Perspektivwechsel und damit verbundene Optimismus, der aus dem Erfolg der IBA spricht, sind, glaube ich, eine wichtige Grundlage des Erfolgs Deines Buches.

TS: Ja, ohne die IBA Emscher Park und die Erfahrungen des Ruhrgebiets hätte ich das Buch nicht schreiben können.

AG: In den späten 1980er und 1990er Jahren entwickelte sich außerdem, zeitgleich mit der politischen Wende, die Vorstellung einer Renaissance der Stadt. Es gab eine große Gruppe von Architekt:innen, die, auch wirtschaftlich, sehr erfolgreich in den Stadtmitten bauen konnten und klassische Schemata wie Blockränder oder durchgängige Traufhöhen reproduzierten. Ganz symptomatisch dafür stand Berlin. Inwieweit ist diese Entwicklung wichtig für dein Buch?

TS: Das ist insofern sehr wichtig, als die Zwischenstadt, wenn man so will, als eine Konzeption gedacht worden ist, die sich gegen die Stimmann'sche Renaissance der Europäischen Stadt gerichtet hat. Und das aus dem Argument heraus, dass es diese europäische Stadt eigentlich nicht mehr gibt. Das, was in den 70 Jahren seit dem Zweiten Weltkrieg entstanden ist, ist an keiner Stelle vergleichbar mit dem, was man 1900 als Stadt betrachtet hat. Deswegen ist das Buch auch ein Aufruf gewesen, die Realität wahrzunehmen. Ein Aufruf, das Bauen, den Städtebau nicht nur als Wunschvorstellung zu sehen, sondern zunächst zu erfassen, was an einem Ort steht und warum es dort so steht, wie es ist. Wenn man das macht, nimmt man die Menschen ernst, die das gebaut haben, die darin wohnen und arbeiten. Ohne Stimmann, ohne Berlin und ohne die Diskussion der Zeit ist das Buch also nicht denkbar. Es ist aus einer Gegenposition heraus entstanden.

AG: Wenn man ein erfolgreiches Buch vorlegen will, braucht man vor allem einen guten Titel oder einen guten zentralen Begriff. Deine „Zwischenstadt“ ist auch deshalb so interessant, weil er so ambivalent ist und fast jede:r ihn anders definiert.

TS: Der Begriff der Zwischenstadt erlebt meiner Meinung nach auch deshalb eine Renaissance, weil es diesen alten, kategorischen Gegensatz zwischen offener Landschaft und geschlossener Stadt einfach nicht mehr gibt. Auch begrifflich nicht. Der Begriff des Anthropozän macht deutlich, dass es heute keine reine Landschaft als Natur mehr gibt und auch keine reine Stadt als Kulturbegriff. Man muss als Grundvoraussetzung erkennen, dass die kategorische Trennung zwischen Stadt und Land, wie sie die Gruppe um Stimmann und auch andere vertreten haben, einfach nicht mehr zeitgemäß ist.

AG: Du betreibst dabei keine bewusste Abgrenzung der „Zwischenstadt“ vom Begriff der „Città diffusa“. Aber siehst du das nicht auch manchmal als Problem, dass wir diese Räume noch präziser beschreiben müssten?

TS: Das sehe ich schon als Problem, aber man muss natürlich aufpassen, wenn man diese Räume zu sehr typisiert, dann trifft man ihre Realität nicht mehr. Diese Räume sind auch außerordentlich individualisiert und es ist enorm wichtig, jede Stadt, jede Zwischenstadt individuell zu sehen. Denn sie haben zwar ihre gemeinsamen Merkmale, aber interessant werden sie durch ihre Besonderheiten, die sie historisch oder geografisch oder in Bezug auf ihre Funktionen erhalten und die sich auch zu Individualität entwickeln lassen. Das ist meine These. Deswegen bin ich gegenüber begrifflicher Schärfung ein bisschen misstrauisch, man könnte damit auch den Gegenstand verfehlen. Mir ist dieser etwas diffuse Begriff, der ein bisschen unscharf ist an den Rändern, ganz lieb, weil er für mich die Realität einigermaßen zutreffend beschreibt.

AG: Was zu dieser diffusen Wahrnehmung passt: Über die IBA Emscher Park entstand auch ein anderes Verständnis von Architektur und Städtebau. Nämlich, dass man beides über die Landschaft denkt.

TS: Ja! Es war mein Plädoyer, dass wir diese neuen Stadtformen weder als Stadt noch als Land sehen sollten, sie vielmehr nur gemeinsam begreifen können und auch gemeinsam gestalten müssen. Dazu müssen wir Landschaft als Kulturraum denken.

Robert Anton (RA): Sie haben schon Ende der 1990er Jahre zur Deutung der Zwischenstadt geschrieben, dass wir als Planer:innen vor der Herausforderung stehen, die Zwischenstadt als Form der Kulturlandschaft begreifen und auch bewusst als Alternative zu tradierten Landschaftsbildern entwerfen zu müssen. Die IBA Emscher Park haben Sie als ein Beispiel einer Veränderung der Identität einer ganzen Region angeführt. Diese Veränderung der Identität funktioniert, so wie ich es gelesen habe, vor allem über die Elemente. Das heißt, dass einzelne Elemente dieser Landschaft, die negativ konnotiert sind, einen Bedeutungs- und Zuschreibungswechsel erfahren. Das ist jetzt 25 Jahre her und mich interessiert, ob sie noch andere Beispiele dafür sehen, wie ein einzelnes städtisches Element durch Umdeutung solch eine Tragweite für die Gesellschaft entfalten kann?

TS: Ich kenne eigentlich kaum Beispiele. Es gibt ein berühmtes Beispiel einer alten Müllhalde in der Nähe von New York [Freshkills Park, Anm.], die jetzt umgeplant wird. Das ist ein Beispiel dafür, wie, sozusagen, der Inbegriff von Abschaum,

von Grässlichkeit, von Gestank und Abfall, zu einer neuen städtischen Landschaftsform umgedeutet wird.

RA: Gerade aus dieser Sichtbarkeit und der Dringlichkeit von Veränderung von etwas Hässlichem oder Krisenhaftem kann der Motor der Veränderung entstehen. Aus der Krise entsteht Veränderungsdruck. Die großen, aber weniger direkt sichtbaren Herausforderungen, vor denen wir heute stehen, vor allem ökologische Herausforderungen – Flächenverbrauch, Treibhausmissionen, Zerstörung von Ökosystemen usw. – das sind auch alles Themen, mit denen wir es in der Zwischenstadt zu tun haben. Gleichzeitig sind die Elemente, mit denen wir in der Stadtlandschaft entwerfen können, sehr unscheinbar, also eigentlich die Dinge des Alltags. In der Regel ist daher die Vermittlung eines Handlungsbedürfnisses nicht so einfach wie bei Projekten ähnlich der IBA.

TS: Ja, ich gebe Dir Recht, dass die IBA durch ihre spektakuläre Größenordnung besonders dramatische Ansatzpunkte brachte. Ein anderes Beispiel wäre die Gestaltung der Halden im Ruhrgebiet, des Abraums aus den Zechen. Das war der Inbegriff von Hässlichkeit. Diese Halden sind zum Teil mit sehr großem Aufwand kultiviert worden.

AG: Ihr seid in der Zwischenstadt aufgewachsen, zumindest einige von euch. Selbst für mich ist das schon immer Teil meiner Biografie gewesen. Durch dein Buch ist dieser Raum als Planungsgegenstand und als ernsthafte Frage bewusst geworden: Wie können wir ein Problembewusstsein für etwas schaffen, das nicht so sichtbar ist? Wie kann ich das jedermann vermitteln?

TS: Ja, das ist aber auch ein Appell für die mittlere Generation. Diese Menschen, die dort leben und die diese Landschaft so gut sie es können selbst in die Hand genommen haben, ernst zu nehmen und das zu würdigen, was sie da mit ihrem eigenen Anspruch tun. Und zu fragen, wie man das besser machen kann.

RA: In Bezug auf das Landschaftsbild fällt dabei auf, dass es sehr statisch ist. Es beruht auf der alten Agrar- und Kulturlandschaft. Aber wenn wir ehrlich sind, müssen wir mittlerweile von einer Landschaft ausgehen, die sich ständig wandelt und kaum noch etwas mit dieser statischen Landschaft zu tun hat. Wenn man jetzt zu einem transitorischen Landschaftsbild kommen will, fordert das sowohl von uns Planer:innen als auch von den Bewohner:innen der Zwischenstadt, sich diese Veränderung und die Notwendigkeit ihrer Gestaltung bewusst zu machen. Wenn diese statischen Landschaftsbilder aber so verbreitet sind, wie kommen wir dann dahin, dass die ökologische Wende mit ihren starken Eingriffen ins Landschaftsbild als etwas positives wahrgenommen?

TS: Ohne einen ästhetischen Mehrwert werden wir keinen Erfolg haben. Wenn die Elemente, aus denen die Landschaft entsteht, nur instrumentell wahrgenommen werden und nicht emotional, dann dringen sie nicht in das Bewusstsein und auch nicht in die Politik. Das merken wir zum Beispiel bei den Gewerbegebieten. Die werden als notwendig aber niemals

„Ich glaube, dass die Zeit auch politisch reif ist. Vor allem, wenn ihr konkrete, machbare Utopien entwickelt. Ihr werdet zwar nicht sofort Erfolg haben, aber die Krise wird sich so zuspitzen, dass man auf eure Ideen zurückgreifen wird und muss. Die Krise arbeitet eigentlich für eine Realisierung eurer Ideen.“ -T. Sieverts

als ästhetisch wahrgenommen und weil sie nicht als ästhetisch wahrgenommen werden, gelangen sie nicht ins Bewusstsein. Zur Ästhetik gehört die Hässlichkeit natürlich dazu, ich habe das Anästhetik genannt. Diese Anästhetik ist eine Wahrnehmung, die nicht sagt, etwas ist hässlich oder es ist schön, sondern ehrlich wahrgenommen oder instrumentell. Die Frage, wie man diesen Dingen Wert gibt, und zwar einen Wert, der emotional bestimmt ist, ist meines Erachtens grundentscheidend dafür, wie wir unsere Landschaften gestalten.

Leonhard Kaiser (LK): Da stellt sich dann auch die Frage, auf welcher Plattform wir diesen Veränderungsprozess der Zwischenstadt diskutieren. Die Zwischenstadt gibt es eben schon und eigentlich haben wir ja in Ihrem Buch auch eine Antwort auf die Frage bekommen, was für eine Plattform das vielleicht sein könnte. Das wäre die intermediäre Institution, die Sie als elementaren Bestandteil der Zwischenstadt vorgeschlagen haben. Wir selbst haben die intermediäre Institution in unserem letzten Semesterentwurf in Form eines Ressourcenfundus auch als produktives Tool verstanden.

TS: Die IBA Emscher Park war natürlich eine intermediäre Institution par excellence, die Interessen aufgegriffen, sie

qualifiziert und freigegeben hat, wenn sie einen bestimmten Qualitätsmaßstab hatten. Eine Organisationsform, die in einer solchen Region über 10 bis 12 Jahre besteht, ist eine intermediäre Institution und wenn sie gut geleitet wird und ihre Aufgaben richtig wahrnimmt, kann sie langfristig wirksam werden. Sie hängt aber sehr von den Personen ab, die sie bestücken. Diese Abhängigkeit von Persönlichkeiten ist, glaube ich, nicht ausschaltbar. Die lässt sich nicht funktional ersetzen. Es gibt verschiedenste Aufgaben dafür, aber ich glaube, es braucht überall solche Institutionen und auch Persönlichkeiten, die die Augen und Köpfe öffnen und von Anästhetik zur Ästhetik kommen.

AG: Das Interessante an eurer Arbeit war, dass sie auf der einen Seite etwas fast Dörfliches hatte: der neue Speicher von Baumaterialien, die man wieder als Ressource nehmen kann, also eigentlich ein ökologischer Aspekt. Aber mit den neuen Medien gibt es auf der anderen Seite die Möglichkeit, so eine Einrichtung als ein Netzwerk von solchen Zentren zu schaffen. So wie du den Begriff der intermediären Institution beschreibst, ist es im Grunde nicht wirklich eine Institution.

TS: Nein. Und ich glaube, das ist sehr wichtig. Das ist keine auf die Ewigkeit und bürokratisch angelegte Institution, sondern eine, die sich im Wesentlichen durch ihre geistige Qualität definiert und nur so lange lebensberechtigt ist, wie sie diese Qualität auch durchhält. Damit muss man bei solchen Institutionen, wenn sie produktiv sein sollen, eigentlich immer rechnen. Ich halte Ihre Überlegung des Recyclings, dass man die Stadt als eine Kreislaufwirtschaft betrachtet, die sich immer wieder aus einem gemeinsamen Fundus mit alten Baustoffen selbst erneuert, für einen sehr, sehr produktiven Gedanken, der aber sicher in Form einer intermediären Institution verwaltet werden müsste, um ihn kreativ zu halten.

LK: Aber kann es vielleicht eine produktive Anlehnung sein, dass das vielleicht kein ganz fremdes Element in der Zwischenstadt ist, sondern, dass es das, zum Beispiel als Backhaus, auch schon in früheren, klassisch dörflichen Regionen gab?

TS: Ich könnte mir vorstellen, dass ein solches Baustofflager aus recycelten Baustoffen durchaus die Funktion eines alten Backhauses für eine Zwischenstadt übernehmen könnte. Das alles setzt aber voraus, dass es Menschen gibt, ich hoffe ihr seid so welche, die solche Gedanken entwickeln und auch die Kraft und den Mut aufbringen, sie zu realisieren. Wenn man sie nur beschreibt, nur darüber nachdenkt oder nur zeichnet, dann werden sie nicht wirksam. Ich glaube, ein mehr existentieller Einsatz ist nötig, um sie wirksam zu machen.

LK: Das würde auch bedeuten, dass sich das Berufsbild der Architekt:innen dadurch verändern würde. Vielleicht kann man

das auch als pragmatische Poesie verstehen. Denn es ist ja eigentlich ein sehr realitätsnaher Vorschlag, bekommt aber dadurch, dass Neues aus Altem entsteht, eine ganz andere Ebene.

TS: Aber da liegen, glaube ich, die großen Chancen ihrer Generation der heutigen Zeit.

Marie Düsberg (MD): Wir haben uns auch mit der Frage beschäftigt, inwieweit Gemeinschaften einen realistischen Ansatz für einen besseren Umgang mit Ressourcen darstellt. Wir haben festgestellt, dass viele Menschen das Teilen von Ressourcen als Einschränkung des Lebensstandards empfinden. In einigen Gebieten finden aber noch Formen von Gemeinschaften statt, da eine höhere Dichte besteht und zum Beispiel die Gärten und Grünflächen in den Zwischenräumen noch gemeinsam genutzt werden. Der öffentliche Raum in solchen Gegenden ist viel belebter als beispielsweise die Nachbarschaft, in der ich aufgewachsen bin, in der es nur Einfamilienhäuser gibt. Sie schreiben in Ihrem Buch u.a., dass der Verlust an Urbanität eigentlich eine Folge von verbesserten Wohnverhältnissen ist.

TS: Alle Faustregeln dazu haben sich nicht bewährt. Ab einer gewissen Dichte besteht plötzlich Urbanität, „Urbanität durch Dichte“ war lange ein Schlagwort. Es wurde auch versucht, das statistisch zu ermitteln, das funktioniert nicht. Trotzdem gibt es natürlich sowas wie Urbanität, aber ich glaube, auch das bleibt immer eine Frage der Persönlichkeit. Es bleibt eine Frage, ob es Gruppen gibt oder auch einzelne, die in der Lage sind, Nachbarschaften zu organisieren und Zusammenhalt zu bringen.

AG: Dieses Schlagwort von Urbanität durch Dichte hat sich in vielerlei Hinsicht als problematisch erwiesen. In den Innenstädten, die zwar sehr dicht bebaut, dann aber auch sehr stark kommerzialisiert worden sind, herrscht keine Urbanität. Wir werden alle nur dort hingebacht, um unsere Kaufkraft abzuschöpfen. Es entsteht keine Gemeinschaft, es entsteht keine Stadtgesellschaft. Deswegen glaube ich, Urbanität durch Dichte allein ist nicht die Lösung. Aber der Typus des Einfamilienhauses mit Garten und Doppelgarage, erschwert diese Suche natürlich sehr.

TS: Ja, das würde ich auch sagen! Die Einfamilienhausgebiete sind die größten zusammenhängend bebauten Gebiete in der Zwischenstadt. Ich würde die Einfamilienhausgebiete zur Zwischenstadt zählen. Sie sind weder Stadt noch Land. Sie sind was ganz Komisches, eigenes. Ich halte die Einfamilienhausgebiete für die großen Problemgebiete der Gegenwart und der Zukunft. Es würde sich wirklich lohnen, da Initiativen

zu gründen, die dagegen und an der Transformation der Peripherie mitwirken.

LK: Wenn man Ihr Buch heute liest, liest man es auch als ein politisches Plädoyer oder als euphorische Ansprache, dass man jetzt aktiv werden sollte. Es gibt zum Beispiel die Architects for Future und theoretisch sind wir uns dieser Krisen so bewusst, dass wir jetzt direkt auf die Straße gehen und politische Aktionen planen sollten.

TS: Ich glaube, dass die Zeit auch politisch reif ist. Vor allem, wenn ihr konkrete, machbare Utopien entwickelt. Ihr werdet zwar nicht sofort Erfolg haben, aber die Krise wird sich so zuspitzen, dass man auf eure Ideen zurückgreifen wird und muss. Die Krise arbeitet eigentlich für eine Realisierung eurer Ideen. Das klingt ein bisschen zynisch, aber ist gar nicht so gemeint. Ich glaube, die Krise bietet riesige Chancen. Ich erinnere mich ein bisschen an die Zeit als wir 1964 die „Freie Planungsgruppe“ gegründet haben. Mein Appell ist, dass gerade jetzt eine produktive Zeit sein kann. Ich finde, eure Generation, das Gespräch und die Texte, die ich von euch gelesen habe, zeigen, dass ihr auf einem produktiven Weg seid. Ihr dürft nur nicht aufgeben. Es wird ein sehr mühsamer und sehr harter Weg werden und ihr müsst sehen, dass der Weg für euch selber schön und befriedigend wird. Dann bin ich eigentlich sehr optimistisch.





Foto: Mogheesa Rajput

Zwischen Stadt und Mobilität

Ein Beitrag von Gebhard Wulforst
Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung, Technische Universität München

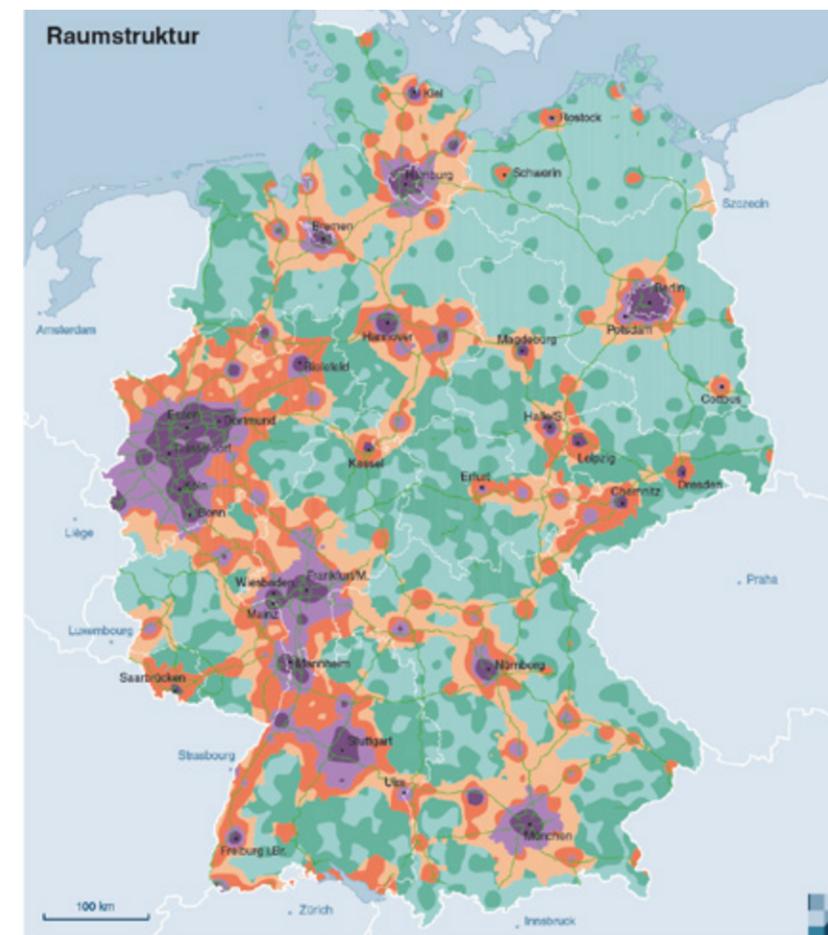
„Zwischenstadt“ – eines der wenigen Bücher, das ich zum Ende meines Studiums bzw. zum Beginn meiner wissenschaftlichen Tätigkeiten an der RWTH Aachen selbst erworben habe (am 09.04.1997 für 38,- DM in der Buchhandlung L. Werner, München). Tom Sieverts – einer der beeindruckenden Denker, die mir im Laufe meiner Laufbahn persönlich begegnet sind, insbesondere beim Wandern während des Internationalen Doktorandenkollegs „Nachhaltige Raumentwicklung“ (im Juli 2006 an der Hochschule Liechtenstein, Vaduz). „Seitdem Eisenbahn, Auto und Elektronik die mit der Muskelkraft von Mensch und Tier gesetzten räumlichen Grenzen gesprengt haben, dehnt sich die Stadt

quasi entfesselt in ihr Umland aus“ (Sieverts, 1997, S. 13) – gerne greife ich diese Fäden auf, um aus meiner Perspektive zu den Zusammenhängen zwischen Stadt und Mobilität Stellung zu nehmen.

Mobilitätswandel

„Ziehen Sie aufs Land. Dann haben Sie es weiter in die Stadt“ – mit diesem provokanten Werbespruch kam etwa zeitgleich zum Buch ZWISCHENSTADT von Tom Sieverts Ende der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts auch der Audi TT auf den Markt. Sinnbildlich steht diese Kampagne für die Suburbanisierung, die auch Sieverts auf den ersten Seiten seines legendären Buches anspricht. Steht dieser Perspektive nach einer Phase der Re-Urbanisierung angesichts der gegen-

wärtigen Krisen (Klima, Corona, Krieg) eine Renaissance bevor? Oder folgen wir doch mit der aus Paris promoteten „15 min Stadt“ dem Credo der „Stadt der kurzen Wege“? Mobilität und Stadt unterliegen in den Wirkungszusammenhängen aus Erreichbarkeitspotentialen und konkretem Verhalten einem kontinuierlichen, dynamischen Wandel (vgl. Wulforst, 2003). Mit dem Ziel der Gestaltung nachhaltiger Mobilität wird aktuell die „Verkehrswende“ postuliert. Aber wie gelingt es uns, angesichts der zahlreichen Herausforderungen, technologischen und sozialen Innovationen, aber auch dem erheblichen Steuerungsbedarf einen zukunftsfähigen Pfad der Mobilität einzuschlagen? Auf welchen Handlungsebenen können



Raumstruktur nach Zentrenreichbarkeit und Bevölkerungsdichte

- Innerer Zentralraum
- Äußerer Zentralraum
- Zwischenraum mit Verdichtungsansätzen
- Zwischenraum geringer Dichte
- Peripherium mit Verdichtungsansätzen
- Peripherium sehr geringer Dichte

Quelle: Laufende Raumbeobachtung des BBR, Laufende Raumbeobachtung des BBR Europa, Erreichbarkeitsmodell des BBR, Projektergebnisse Espon Projekt Nr. 1.1.1
Daten Grundlagen: Fortschreibung des Bevölkerungsstandes des Bundes und der Länder, ATOS-Basis-DLM, LOCAL Demographie - Infos GEOdaten, Bevölkerungsdaten der nationalen Statistischen Ämter auf Gemeindebasis, Einteilung der MEGA, Espon Datenbank
Anmerkung: Die Raumtypen basieren auf einer Überlagerung der Zentrenreichbarkeit und der Bevölkerungsdichte im Umkreis von 12 km.

Abb 1: Raumstruktur mit vielschichtigen „Zwischenräumen“ (BBSR 2005)

wir konkrete Beiträge für die Zukunft sowohl der „Stadt“ als auch der „Mobilität“ leisten?

Hintergründe

„Stadt“ und „Mobilität“ pflegen eine stabile Beziehung. Seit Jahrhunderten scheint sich unser Aktionsraum im Wesentlichen an weitgehend konstanten Reisezeitbudgets zu orientieren. In der Regel sind wir nicht bereit, sehr viel mehr als eine Stunde pro Tag in das Unterwegssein zu investieren. Historisch betrachtet

erklären sich so die Strukturen der kompakten, europäischen Stadt mit einem Durchmesser von maximal etwa zwei Kilometern, die nicht nur gegen Angriffe von außen gut gesichert, sondern auch im Inneren zu Fuß in weniger als 30 Minuten durchquert werden konnte. Mit den Innovationen im Verkehrssystem – insbesondere der Eisenbahn, dem Auto und digital gestützten Mobilitätsdienstleistungen – haben sich unsere Städte in Agglomerationsräume verwandelt – von sternförmig ausstrahlenden Entwick-

lungsachsen, zu großflächigen monofunktionalen Siedlungsräumen und zu zentralen Clustern an einzelnen Hubs (vom „gekochten Ei“ über das „Spiegelei“ zum „Rührei“ ...). – vgl. von Thünen, 1826 / Christaller, 1933 / Zahavi, 1979 / Böckmann, 1982 / Marchetti, 1994 / Wegener & Fürst 1999 ...

Das Dilemma ist, dass mit einer zunehmenden Verbesserung der Infrastruktur, bzw. der Kommunikationsangebote dezentrale Standorte an Bedeutung gewinnen – und das aufgrund der Effizienzgewinne sogar überproportional (d.h. je weiter man rausfährt, desto höher ist die Durchschnittsgeschwindigkeit, vgl. Genre-Grandpierre, 2008).

Zentralität verliert also an Bedeutung (the „Death of distance“, Cairncross, 1997). Dank der digitalen Vernetzung scheinen Entfernungen keine Rolle mehr zu spielen (Geschwindigkeit wird in Mbit/s gemessen) und auch die COVID 19 Pandemie hat uns vertraut gemacht mit mobiler Video-Kommunikation. („the world is flat“ / Friedman, 2005).

Gleichzeitig wird klar, dass die Welt eben nicht flach ist („the world is spiky“ Florida, 2005), dass auch digitale Netze in ihrer Qualität an Reichweiteprobleme stoßen, dass persönliche Begegnung für Innovationsprozesse und für menschliches Wohlbefinden unersetzlich sind. Gerade in der Corona-Isolation (Lockdown, Ausgangssperre, Quarantäne) haben wir Mobilität (also die Möglichkeit, uns bewegen zu können) als unverhandelbares Grundbedürfnis neu schätzen gelernt.

Die Welt ist also eher „bumpy“, ungleich und vielschichtig. Ein gleichzeitiges Nebeneinander von lokalen und globalen Netzen. Zwischenstadt ist folglich, was einerseits städtisch, andererseits ländlich ist - Standorte zwischen Stadt und Land (vgl. die „orange“ Raumstrukturkategorie des BBSR, Raumordnungsbericht 2005). Und dennoch gibt es einen gewaltigen Gestaltungsauftrag für diese Landschaften (!) – auch um die Kluft zwischen Stadt und Land nicht weiter ausufern zu lassen, z.B. in politische Extreme (vgl. Ein-

familienhausdebatte der Grünen vs. „Gilets jaunes“ und Rechtspopulismus in Frankreich). So legt der Freistaat Bayern – stets an der politischen Vertretung der ländlich geprägten Wahlkreise interessiert – ein politisches Programm namens „LANDSTADT“ auf, das anhand ausgewählter dezentraler Standorte eine Konversion zu attraktiven urbanen Knotenpunkten im ländlichen Raum verfolgt (vgl. <https://www.landstadt.bayern.de/>). Und das Umweltbundesamt startet eine breit angelegte Initiative und einen Förderaufruf zur „UMLANDSTADT“ mit dem Anspruch einer integrierten Betrachtung und ganzheitlichen Gestaltung von Wohnstandorten im „Speckgürtel“ größerer Agglomerationen (vgl. UBA 2021).

Wie kann es in diesem Sinne gelingen, in der „Zwischenstadt“ einen schmackhaften „Hefezopf“ zu knüpfen, ggf. inkl. Speck und Ei? Welche Zutaten braucht es dazu? Gibt es Rezepte, die – auch unter widrigen Umständen – gelingen?

Strategischer Rahmen: Erreichbarkeitsplanung

Ein zentrales Schlüsselement in der Dynamik von Stadt und Mobilität ist die Erreichbarkeit (vgl. Wulfhorst 2007). Aus

systemtheoretischer Sicht liegt in dieser aktiven Variable ein großes Potenzial, ein wichtiger Stellhebel für die strukturelle Beeinflussung lang-, mittel- und kurzfristiger Entscheidungen – wie z.B. der Standortwahl von Haushalten und Unternehmen, der Pkw-Ausstattung und ÖV-Abonnements und schließlich des alltäglichen Mobilitätsverhaltens in Bezug auf die Anzahl der Wege, die Verkehrsmittelwahl und die Wegelängen. Dabei ist Erreichbarkeit selbst eine zusammengesetzte Größe aus dem Verkehrsangebot (generalisierte Kostenfunktion aufbauend auf Reisezeit, Kosten und Komfort) und der Standortstruktur (Attraktivität/Ausstattung der erreichbaren Ziele, z.B. mit Arbeitsplätzen) – und ist deshalb nicht unmittelbar beeinflussbar, sondern nur durch eine integrierte Standort- und Verkehrsentwicklung. Und die individuelle Wahrnehmung und subjektive Bewertung führt dazu, dass unterschiedliche Akteure je nach Situation die Erreichbarkeit sehr verschieden in ihren Entscheidungen berücksichtigen – und wir Mobilität individuell managen. Letztlich sind wir selbst als Akteure für unsere Handlungen verantwortlich. Das Konzept der Erreichbarkeitsplanung bietet sich als strategischer Handlungs-

rahmen an – insbesondere auch weil es auf den verschiedenen räumlichen Maßstabsebenen greift. Erreichbarkeit spielt sowohl auf der globalen, geopolitischen Ebene eine große Rolle (z.B. Flugverkehr zwischen Hubs, Sicherung kritischer Infrastrukturen) wie auch auf der regionalen Ebene (z.B. europäische und nationale Verkehrspolitik, Landesentwicklungsplanung) und der lokalen Ebene (z.B. kommunale Bauleitplanung, Daseinsvorsorge). Inzwischen liegen Forschungsarbeiten vor zur Erweiterung der v.a. auf Reisezeiten begründeten Erreichbarkeitsmaße (Isochronen, Gravitationsindikatoren), z.B. um Reisekosten (Büttner et al., 2013) oder CO₂-Budgets (Kinigadner, 2020) und Komfort-Kriterien (Jehle et al., 2022). Erreichbarkeit wird inter- und multimodal gemessen (Pfertner et al., 2022) und auch auf die aktive Mobilität, den Fuß- und Radverkehr bezogen (Pajares et al., 2021). Erreichbarkeit fördert den Dialog zwischen der Stadt- und der Verkehrsplanung und ermöglicht die interaktive Erarbeitung von Lösungsansätzen – kann also auch ein wichtiges Instrument der Beteiligung sein und als strategische Grundlage für Governanceprozesse genutzt werden (Wulfhorst et al., 2017).

bietet sich als strategischer Handlungs-

Abb 2: Erreichbarkeitsplanung als Strategie für nachhaltige Mobilität (Wulfhorst, 2007)



rahmen an – insbesondere auch weil es auf den verschiedenen räumlichen Maßstabsebenen greift. Erreichbarkeit spielt sowohl auf der globalen, geopolitischen Ebene eine große Rolle (z.B. Flugverkehr zwischen Hubs, Sicherung kritischer Infrastrukturen) wie auch auf der regionalen Ebene (z.B. europäische und nationale Verkehrspolitik, Landesentwicklungsplanung) und der lokalen Ebene (z.B. kommunale Bauleitplanung, Daseinsvorsorge). Inzwischen liegen Forschungsarbeiten vor zur Erweiterung der v.a. auf Reisezeiten begründeten Erreichbarkeitsmaße (Isochronen, Gravitationsindikatoren), z.B. um Reisekosten (Büttner et al., 2013) oder CO₂-Budgets (Kinigadner, 2020) und Komfort-Kriterien (Jehle et al., 2022). Erreichbarkeit wird inter- und multimodal gemessen (Pfertner et al., 2022) und auch auf die aktive Mobilität, den Fuß- und Radverkehr bezogen (Pajares et al., 2021). Erreichbarkeit fördert den Dialog zwischen der Stadt- und der Verkehrsplanung und ermöglicht die interaktive Erarbeitung von Lösungsansätzen – kann also auch ein wichtiges Instrument der Beteiligung sein und als strategische Grundlage für Governanceprozesse genutzt werden (Wulfhorst et al., 2017).

Erreichbarkeit wird inter- und multimodal gemessen (Pfertner et al., 2022) und auch auf die aktive Mobilität, den Fuß- und Radverkehr bezogen (Pajares et al., 2021). Erreichbarkeit fördert den Dialog zwischen der Stadt- und der Verkehrsplanung und ermöglicht die interaktive Erarbeitung von Lösungsansätzen – kann also auch ein wichtiges Instrument der Beteiligung sein und als strategische Grundlage für Governanceprozesse genutzt werden (Wulfhorst et al., 2017).

Aktionsfelder

Gestaltung – im Sinne eines Entwurfs- und Umsetzungsprozesses – erfordert mehr als nur Planung und Design, es erfordert das konkrete Handeln.

Wenn wir also die Zwischenstadt gestalten möchten, lohnt es sich, geeignete Handlungsräume zu identifizieren, Maßstabsebenen, Themenfelder, auf denen wir als Akteure in Aktion treten können.

Polyzentrische Stadtregion

Eine erste Ebene ist der funktionale urbane Raum, der als „functional urban area“ (FUA), als „aire urbaine“ oder auch als „Stadtregion“ bezeichnet werden kann. Wichtig dabei ist, dass wir ausgehend von der tatsächlichen Raumnutzung (in der Regel statistisch

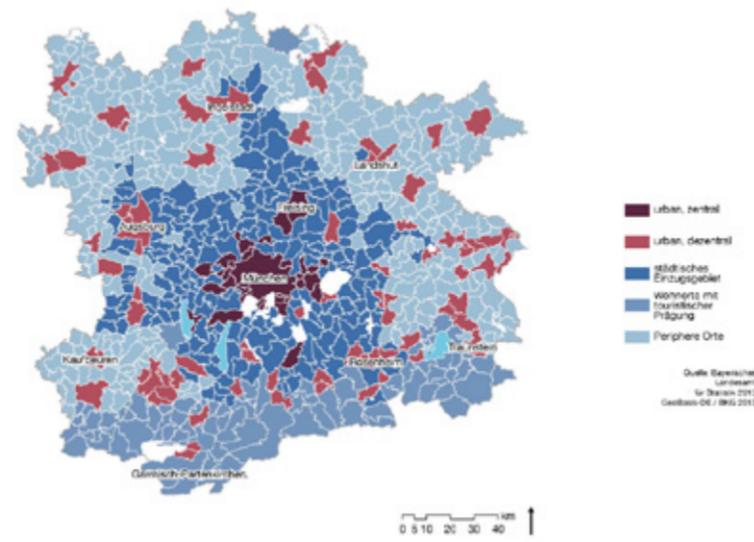


Abb 3: Raumnutzungskluster in der Metropolregion München (Thierstein et al. 2016)

angenähert durch die Pendlerverflechtungen) einen regionalen Einzugsbereich betrachten, der um „Kernstädte“ einen alltäglichen Aktionsraum ausbildet. Über die Verflechtung zwischen dem Wohnen und dem Arbeiten hinaus sollten auch Ausbildung und Schule, das Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverhalten sowie die topographischen Randbedingungen Beachtung finden. In einer multi-kriteriellen Analyse zeigen sich dann in der Regel räumliche Cluster, die wichtige Ansatzpunkte für eine polyzentrische Strukturentwicklung bieten.

Die weitgefassete Metropolregion München zeichnet sich beispielsweise durch multiple urbane Knoten aus, die in zentraler und in dezentraler Lage Anknüpfungspunkte für „Stadt“ bieten. Neben den peripheren Orten und den v.a. im Alpenraum touristisch geprägten Wohnstandorten auf dem „Land“ besteht insbesondere für den hier als „städtisches Einzugsgebiet“ bezeichneten Raum erheblicher Handlungsbedarf im Sinne der „Zwischenstadt“ (vgl. Abb. 3).

Auf dieser Ebene bieten sich im Wesentlichen folgende Strategien an:

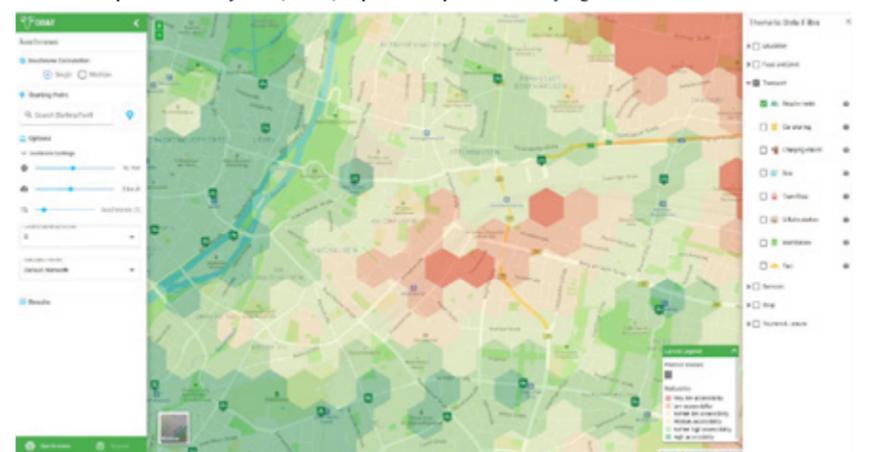
- pro-aktiv effiziente, „öffentliche“ Verkehrsnetze und „private“ Mobilitätsdienstleistungen zwischen den Zentren entwickeln

- Standortentwicklung auf attraktives ÖV-Netz konzentrieren und ausrichten (Transit Oriented Development)
- Innovative und gerechte Mobilitätskosten/Preisstrategien generieren, abstimmen und einführen (Wettbewerb und Finanzierung)

Lebendige Orte im „Quartier“

Die „15 min Stadt“ ist de facto ein „lebendiges Quartier“, in dem die wichtigsten täglichen Ziele (z.B. Schule, Einkauf, Versorgungs- und Freizeitnutzungen) innerhalb von kurzer Zeit zu Fuß und mit dem Rad erreicht werden können.

Abb 4: Geo Open Accessibility Tool (GOAT) <https://www.open-accessibility.org/>



Nahmobilität – also die strategische Stärkung des nicht-motorisierten Verkehrs greift dabei nicht nur die Qualität der Wegenetze, sondern auch die räumliche Ausstattung, die Vermarktung der Angebote sowie die Vernetzung auf Quartiersebene auf (vgl. FGSV 2014). Auch bieten innovative Analyse- und Planungstools inzwischen wichtige Grundlagen für eine evidenzbasierte Strategieentwicklung auf lokaler Ebene (vgl. Abb. 4).

Auf der Ebene des Stadtquartiers / Ortsteils stehen folgende strategische Handlungsansätze im Vordergrund:

- Die Rahmenbedingungen für Fuß- und Radverkehr verbessern (Ziel: mehr als 50% aller Wege)
- Orte schaffen, wo man leben, arbeiten, einkaufen, sich erholen möchte (urbaner Mix an Funktionen, Vielfalt an Formen/Kulturen, ...)
- Hohe Qualität öffentlicher Räume anstreben (Städtebau, Landschaftsarchitektur, ...)

Verweilen im Straßenraum

„Stay“ – das Verweilen kann als eine der nachhaltigsten Mobilitätsentscheidungen gelten. Der Straßenraum erfüllt ja auch nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV 2006) nicht nur Verbindungs- und Erschließungs-, sondern auch Aufenthaltsfunktionen. Nicht erst seit der Idee der sogenannten



Abb 5-7: Beispielhafte Street Experiments aus Mailand, Amsterdam und München (Quelle: www.streetexperiments.com)

„Shared Spaces“ (EU-Projekt) besteht die Möglichkeit, nach dem sogenannten Mischprinzip, verschiedenste Verkehrsarten in einem Straßenraum zu verbinden statt streng in Fahrbahn und Seitenraum zu trennen. Über die „Spielstraßen“ hinaus findet das Konzept der „Begegnungsräume“ europaweit Anwendung.

Insbesondere die Corona-Pandemie hat dabei die Experimentierfreude und den Mut für radikale Veränderungen im Kleinen beflügelt. Als mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr notwendig waren, schossen „Schanigärten“ und „Pop-Up-Bike-Lanes“ an vielen Orten wie Pilze aus dem Boden. Inzwischen werden Straßenraumexperimente als ernstzunehmende Beiträge zu einer systemischen Mobilitätswende betrachtet – von Straßen für Autos zu Straßen für Menschen (vgl. Abb. 5-7)!

Auf der Ebene des Straßenraums ist also strategisch zu berücksichtigen:

- Straßen haben Verbindungs-, Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion (RASt)
- Vom Parkraummanagement zum Flächenmanagement (z.B. Mobilitätsstrategie der Landeshauptstadt München)
- Die Flächen multifunktional und flexibel aufteilen (Street Experiments)

Fazit

Für die Zukunft der Mobilität in und zwischen der Stadt gilt es, insbesondere die Vielfalt der Optionen zu bewahren (vgl. *Begriff der „Mobilität“ als Möglichkeit, sich bewegen zu können*). Insofern ist es wesentlich, Abhängigkeiten (wie z.B. die strukturelle Abhängigkeit vom Pkw) zu reduzieren, um Flexibilität zurückzugewinnen, Offenheit zu kultivieren und eine neue Form der Freiheit und Unabhängigkeit wiederzuentdecken (auch im „Öffentlichen Verkehr“ ist es beispielsweise möglich, sehr individuell mobil zu sein!).

Gerade das Zusammenspiel von Stadt und Mobilität, Raum und Verkehr kann dazu beitragen, eine lokale Identität zu sichern, den Genius loci zu beleben und damit auch der Entfaltung der eigenen Persönlichkeit einen Raum zu geben.

Und, seit Momo wissen wir: wir können Zeit nicht ‚sparen‘, sondern nur gut nutzen! Bleiben wir also dran – und gestalten die Zukunft zwischen Stadt und Mobilität!



Foto: Johann Klause

Quellen:

Bökemann, D. (1982): Theorie der Raumplanung: regionalwissenschaftliche Grundlagen für die Stadt-, Regional- und Landesplanung. Oldenbourg Lehr- und Handbücher der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften. Oldenbourg, 1982
 Büttner, B., Wulforst, G., Ji, C., Crozet, Y., Mercier, A. & Ovtracht, N. (2013). Mobility Costs analysed by means of the Vulnerability Assessment, 13th WCTR Rio de Janeiro, Brazil. Conference Proceedings
 Cairncross Frances (1997): The death of distance: How the Communications Revolution Will Change Our Lives. Harvard Business Review Press
 Christaller, W. (1933): Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischer Funktion. Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Jena 1933.
 Florida, Richard (2005): The world is spiky: The Atlantic Monthly
 Friedman, Thomas L. (2005): The World Is Flat: A Brief History of the Twenty-first Century. Farrar, Straus and Giroux, 2005
 Genre-Grandpierre, C. (2008): Inverser la métrique des réseaux actuels pour tendre vers la ville durable - Inversion of given network metrics to strive for sustainable cities. Contribution to mobil.TUM 2008. TUM München
 Jehle, U., Coetzee, C., Büttner, B., Pajares, E. & Wulforst, G. (2022): Connecting people and places: Analysis of perceived pedestrian accessibility to railway stations by Bavarian case studies, Journal of Urban

Mobility, Volume 2, 2022, <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2022.100025>.
 Kinigadner, J. (2020). Carbon-based accessibility analysis Characteristics, operationalization, theoretical basis, and practical relevance of a planning tool for low carbon mobility options. Technische Universität München, Dissertation
 Marchetti, C. (1994) Anthropological invariants in travel behavior. Technological Forecasting and Social Change, 47 (1). S. 75-88. doi:10.1016/0040-1625(94)90041-8
 Pajares, E., Büttner, B., Jehle, U., Nichols, A., & Wulforst, G. (2021) Accessibility by proximity: Addressing the lack of interactive accessibility instruments for active mobility. Journal of Transport Geography, Volume 93, 103080, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103080>
 Pflertner, M., Büttner, B., Duran-Rodas, D., & Wulforst, G. (2022). Workplace relocation and its association with car availability and commuting mode choice. Journal of Transport Geography, 98, 103264. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103264>
 Sieverts, T. (1997): ZWISCHENSTADT zwischen Ort und Welt. Raum und Zeit. Stadt und Land. Bauwelt Fundamente 118. Vieweg, Braunschweig, Wiesbaden.
 Thierstein, A., Wulforst, G., Bentlage, M., Klug, S., Gilliard, L., Ji, Ch., Kinigadner, J., Steiner, H., Sterzer, L., Wenner, F., Zhao, J. (2016): WAM Wohnen Arbeiten Mobilität. Veränderungsdynamiken und Entwicklungsoptionen für die Metropolregion München. Lehrstuhl für Raumentwicklung und Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung der Technischen Universität

München
 von Thünen, Heinrich (1826): Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie, oder Untersuchungen über den Einfluß, den die Getreidepreise, der Reichtum des Bodens und die Abgaben auf den Ackerbau ausüben. Perthes, Hamburg 1826
 UBA (2021): UMLANDSTADT umweltschonend – Nachhaltige Verflechtung von Wohnen, Arbeiten, Erholung und Mobilität. Umweltbundesamt. Dessau-Roßlau
 Wegener M, Fürst F (1999) Land-use transport interaction: state of the art. Berichte aus dem Institut für Raumplanung 46. Institute of Spatial Planning, University of Dortmund, Dortmund.
 Wulforst, G. (2003): Flächennutzung und Verkehrsverknüpfung an Bahnhöfen – Wirkungsabschätzung mit systemdynamischen Modellen. Bericht 49, Institut für Stadtbaugesamtheit und Stadtverkehr, RWTH Aachen (= Diss. RWTH Aachen)
 Wulforst, G., Büttner, B., & Ji, C. (2017). The TUM Accessibility Atlas as a tool for supporting policies of sustainable mobility in metropolitan regions. Transportation Research Part A: Policy and Practice. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.04.012>
 Zahavi, Y. (1979): The 'UMOT' Project. US Department of Transportation, Washington, DC.
 Wulforst, G. (2007): Erreichbarkeit als Qualitätskriterium einer mobilen Gesellschaft. Antrittsvorlesung. Technische Universität München, 16. Mai 2007

Thomas Sieverts:

„Das wichtigste für eine nachhaltige Stadt ist, die muss in erster Linie „schön“ sein. Nur so ist sichergestellt, dass die Menschen sich darum kümmern und Verantwortung für sie übernehmen. Es ist das Verhalten, auf das es ankommt.“



From Zwischenstadt to Landstadt

Summer Semester 2022

Masterprogramm Architektur, Universität Luxemburg

Florian Hertweck / Philippe Nathan

Students: Vanessa Peresi, Aisha Shah, Maria Vavoule [1] Dan Domine, Mohammed Ebrahim Tajik, Maryem Rasheed [2] Malan Ilangaratha, Mohammed Zanboa [3] Melsida Babayan, Siranuys Martirosyan [4] Diogo Gomes Costa, Emine Ayşe Karaarslan, Selin Sarikaya [5] Ivan Dmitrievitch Badiarov, Michel Da Silva Ferreira, Kasra Karami [6] Shui Mei Chan, Lun Lam Kwok, Mahdi Panjehpour [7]

Aubange, Longwy, Pétange

In 1997, Thomas Sieverts published his seminal book *Zwischenstadt*. *Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*.

According to Sieverts, intact urbanity is reduced, if at all, to historic old towns, while everything in between is neither urban nor rural, but an intermediate constellation between both poles. In the face of climate change, resource scarcity and rising social inequalities, the transformation of these in-between cities towards sustainable rural-urban constellations is becoming increasingly urgent and challenges the discipline of architecture and urbanism.

The Master's Design Studio of the University of Luxembourg dealt in the Summer semester 2022 with the transborder region of the south-west of Luxembourg including the communes of Pétange (L), Aubange (B), and Longwy (F), where the socio-economic conditions as well as the political-administrative structures are even more complex than usual.

This area thus spans three countries with numerous cross-border political, economic and social networks and daily flows of people, goods and resources, while each national fragment of this region has its own administrative structure and its own set of regulations.

Instead of expanding existing agglomerations, how can we transform the in-between city into what the landscape architect Leberecht Migge called a „rural city“, i.e. a place with both more intensive nature and more intensive urbanity?

How can the most fundamental functions of human life such as living, working, leisure and commerce be brought together without sealing any more land?

What architectural and urban typologies will have to be developed for this deepening of the territory, and what forms of ownership, development and appropriation?

Students mapped the above networks and defined their areas of intervention in small groups. In a second step, they developed strategies on how to tackle some of the most challenging areas of the territory.

About the history

The tripoint transborder region south-west of Luxembourg includes the communes of Pétange (L), Aubange (B), and Longwy (F), a region which has witnessed profound mutations over the last two centuries.

From the military stronghold of the French empire, gradually redesigned by Vauban into an ideal city set in its rural and forested surroundings, the discovery of processes to transform the local “minette” iron ore into metal changed the face of the region end of the 19th beginning of the 20th century into one of the most productive landscapes, literally fostering the need for European cooperation.

The desire of independence from German coal eventually brought the discovery of water springs and the dream of thermal infrastructure, a dream that, due to the outbreak of the great war, never came into existence.

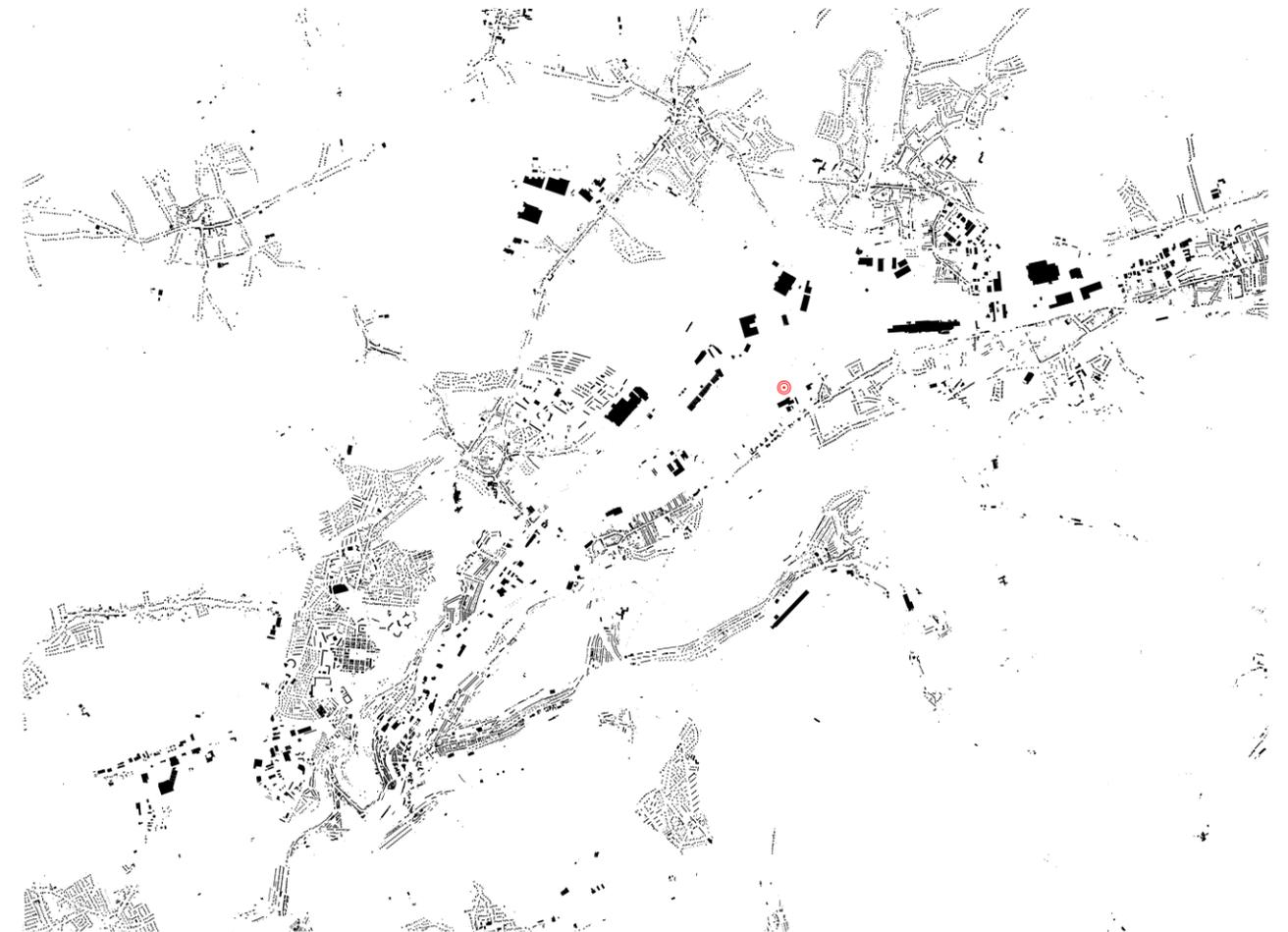
Dependent of intense immigration in order to find the workforce necessary for mines and factories, the region eventually became an experiment for ad hoc urbanism, boasting different attitudes in mass housing and urban growth, and more recently, in shrinking social tissues.

Various waves of recession and industrial crisis turned the region into a social conflict hotspot, a case study of union history still taught today in French universities.

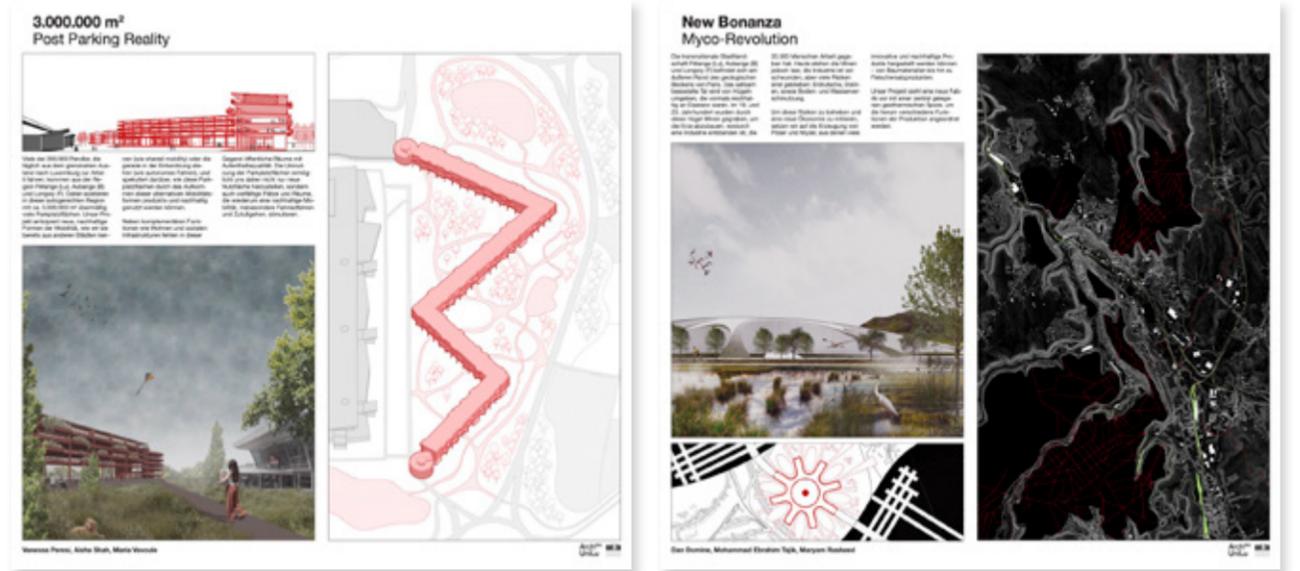
During the 70's and early 80's the final decline of the massive steel industry announced the latest mutation of the territory. A mutation so profound, that the European Union declared the territory as Pole of European Development, aiming at industrial diversification in order to rescue social tissues.

Marked today by large polluted voids and mute housing witnesses of the industrial era, generic corrugated steel sheet commercial boxes are being dropped into what has become an infrastructure-dominated commuterterritory, with daily migrations from France and Belgium to Luxembourg.

A territory of in-betweenness: historically, socially and spatially.



Projektgebiet: Aubange, Pétange, Longwy 1:25.000, Quelle: Master Programme Architektur, Universität Luxemburg



[1]

[2]

Zwischen-Stadt-Platz Centre of Cohabitation

Das Projekt ist ein Zentrum für die Wohnstadt, das die Bedürfnisse der Bewohner in den Mittelpunkt stellt. Es bietet eine Mischung aus verschiedenen Wohnungstypen, die auf die Bedürfnisse der Bewohner abgestimmt sind. Die Architektur ist modern und funktional, mit großen Fenstern und einer offenen Grundrissgestaltung. Die Umgebung ist grün und bietet eine angenehme Atmosphäre.

[3]

Null-Netto-Wachstum Post Landtake

Das Projekt ist ein Zentrum für die Wohnstadt, das die Bedürfnisse der Bewohner in den Mittelpunkt stellt. Es bietet eine Mischung aus verschiedenen Wohnungstypen, die auf die Bedürfnisse der Bewohner abgestimmt sind. Die Architektur ist modern und funktional, mit großen Fenstern und einer offenen Grundrissgestaltung. Die Umgebung ist grün und bietet eine angenehme Atmosphäre.

[4]

Avenue des Europes Pearl Necklace

Das Projekt ist ein Zentrum für die Wohnstadt, das die Bedürfnisse der Bewohner in den Mittelpunkt stellt. Es bietet eine Mischung aus verschiedenen Wohnungstypen, die auf die Bedürfnisse der Bewohner abgestimmt sind. Die Architektur ist modern und funktional, mit großen Fenstern und einer offenen Grundrissgestaltung. Die Umgebung ist grün und bietet eine angenehme Atmosphäre.

[5]

New Commons Emerging Typologies

Das Projekt ist ein Zentrum für die Wohnstadt, das die Bedürfnisse der Bewohner in den Mittelpunkt stellt. Es bietet eine Mischung aus verschiedenen Wohnungstypen, die auf die Bedürfnisse der Bewohner abgestimmt sind. Die Architektur ist modern und funktional, mit großen Fenstern und einer offenen Grundrissgestaltung. Die Umgebung ist grün und bietet eine angenehme Atmosphäre.

[6]

Free Zone 15QKM Zwischenstand

Das Projekt ist ein Zentrum für die Wohnstadt, das die Bedürfnisse der Bewohner in den Mittelpunkt stellt. Es bietet eine Mischung aus verschiedenen Wohnungstypen, die auf die Bedürfnisse der Bewohner abgestimmt sind. Die Architektur ist modern und funktional, mit großen Fenstern und einer offenen Grundrissgestaltung. Die Umgebung ist grün und bietet eine angenehme Atmosphäre.

[7]



Foto: Johann Klause

Null - Netto Wachstum

From Zwischenstadt to Landstadt
Masterprogramm Architektur,
Universität Luxemburg

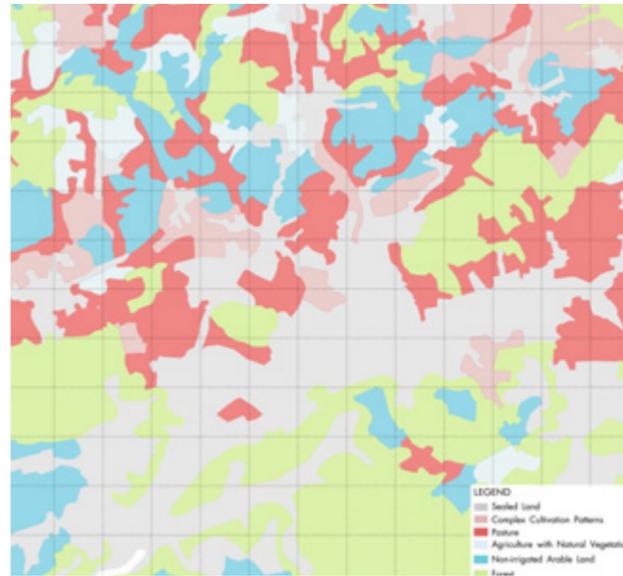
Students: Melsida Babayan, Siranuys Martirosyan

Nowadays the population is growing rapidly in Luxembourg and its functional space and parallel to the population growth, the demand for food is also increasing. But the resources to provide them are shrinking. Nonetheless, farming is the most powerful driver of deforestation and loss of biodiversity.

The population of the region has increasingly grown since 2001 and if this pattern continues, we will face more ecological dysfunctions until 2050. On the other hand, agriculture already uses almost half of the world's vegetated land. It consumes 90 percent of all the water used by humanity and generates one-quarter of the annual global emissions that are causing global warming.

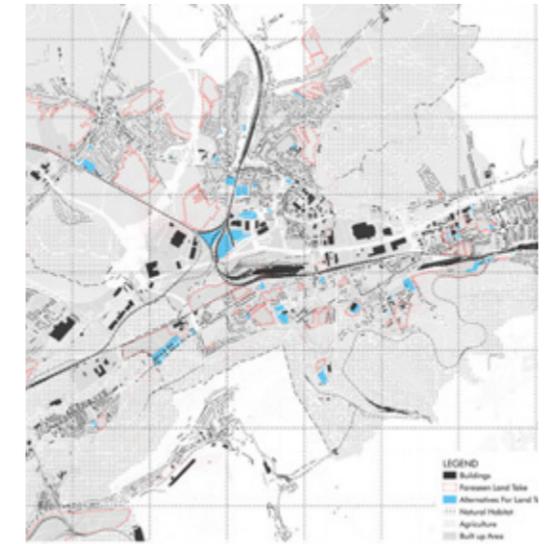
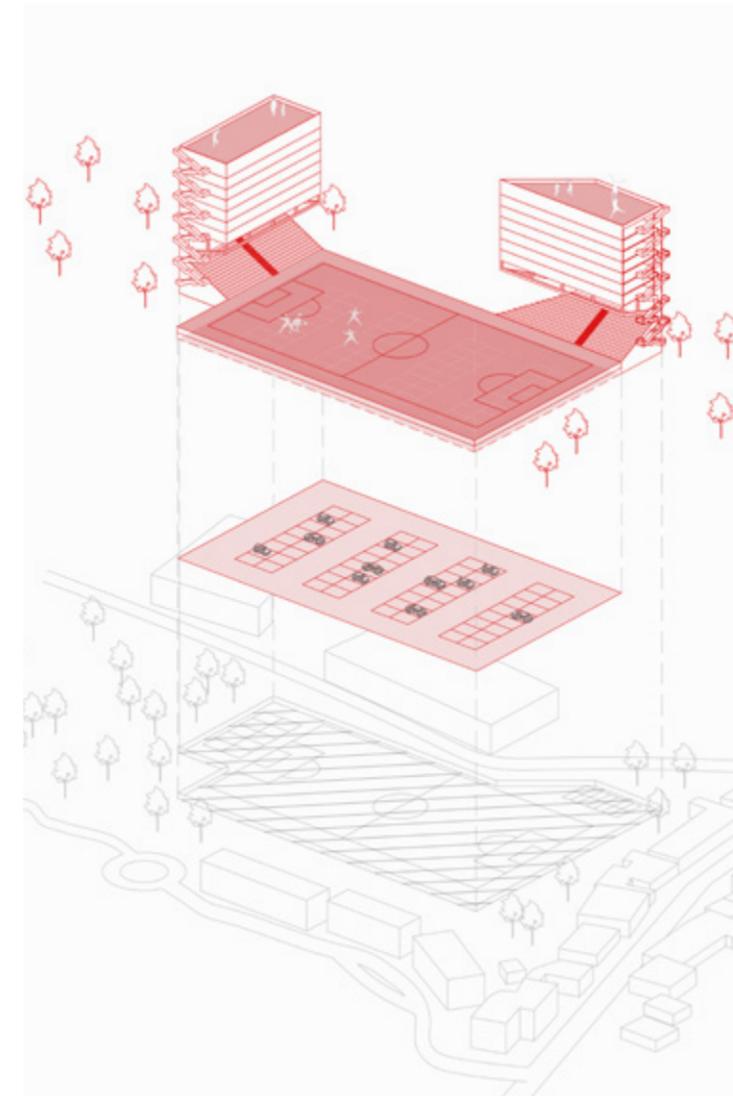
The Second Semester Design Studio of the "Master in Architecture" at the University of Luxembourg was dealing with the transborder region of the south-west of Luxembourg including the communes of Pétange (Luxembourg), Aubange (Belgium), and Longwy (France), where the socio-economic conditions and administrative structures are merging and creating this inner Zwischenstadt.

Based on our observations, a large part of Zwischenstadt is unsealed land: grassland, agricultural land, and forests. However, during our research, we found out that those



unsealed lands are constantly being used for the future development of the built fabric. And the extension of the low-density-built fabric is still ongoing, which also results in the loss of natural habitat and agricultural land. On the other hand, there is enough sealed land such as parking, garages, brownfields, etc., which we can use as resources to produce the needed usable space without any land take.

Our main concern in this situation was to find ways to grow without any more land take. We are keen on using already sealed land as a resource and developing with higher density and mixed-use. We propose to shift grasslands to communal farming and relocate housing to nearby parking or deserted spaces. In our proposal, the idea is to leave parking on the ground floor and build a unit that combines sports and living activities together creating a mixed-use neighborhood. As we mentioned before, food production will be a serious concern in the near future. Hence, the unsealed land that was supposed to be used for the development of these cities, will be given to food production to compensate for the food demand of those neighborhoods.



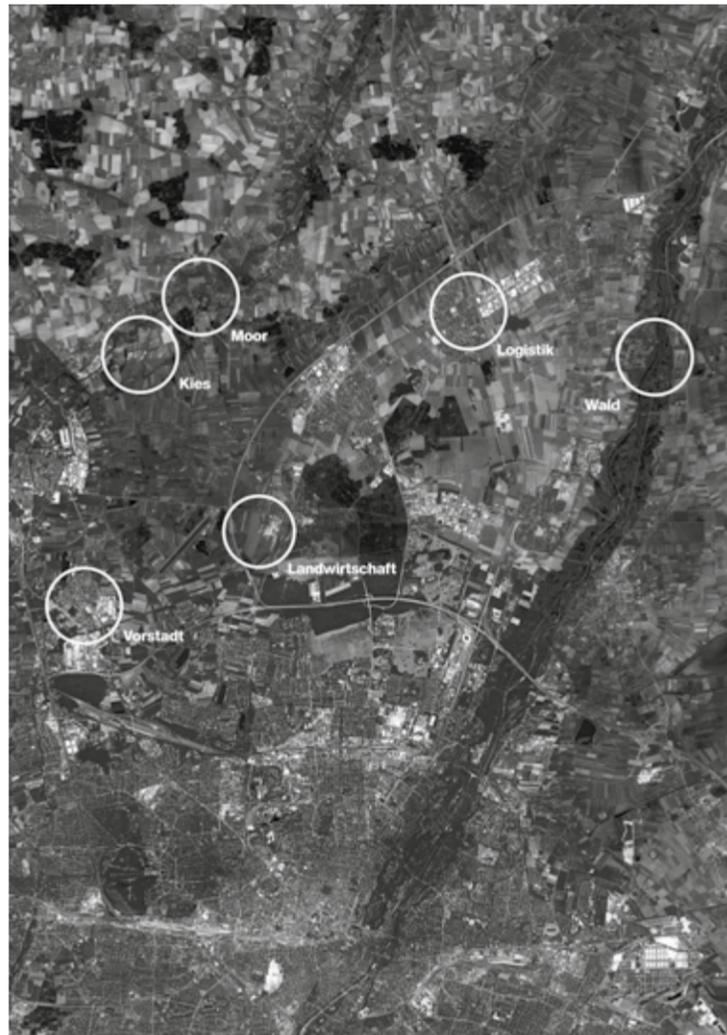
Ideal und Wirklichkeit - Projekte für den Münchner Norden

Wintersemester 2021/2022

Professur Stadt und Wohnen, Karlsruher Institut für Technologie

Christian Inderbitzin, Michael Grunitz, Konrad Kersting, Anna Schork

Studierende: Maja Jankov, Julia Griesbacher, Elisa Medla, Christina Specht [1] Louisa Pape, Pia Zipf [2] Yola Benisis, Lisbeth Römersperger [3] Mathis Goschenhofer, Lara Klein, Tobis Moritz, Yusra Sadi [4] Fabio Milz, Gabriel Stark, Julien von Stein [5] Jiawen Li, Guillermo Vera [6]



Im Rahmen eines Masterstudios an der Professur Stadt und Wohnen des KIT setzten wir uns im Wintersemester 2021/2022 unter dem Titel Ideal und Wirklichkeit mit den Rändern der gebauten Stadt auseinander. Mit der Auflösung der Dichotomie von Stadt und Land sind diese Ränder bekanntermaßen unscharf und disruptiv geworden. Deren Wirklichkeit zeichnet sich durch komplexe, überlagernde und hybride Strukturen des Gebauten, der Nutzung und der Landschaft aus.

Wir wollten uns mit konkreten Projekten den vorgefundenen Situationen annähern. Die Projekte setzten beim großen Maßstab der Landschaft an, adaptierten bestehende Formen der Produktion, suchten nach Synergien zwischen verschiedenen Nutzungen – die bislang ohne Interaktion parallel bestehen – und verknüpften dabei neue Formen des Wohnens und Arbeitens.

Die Entwürfe geben spezifische Antworten auf die jeweilige „Randlage“: Wird der „Rand“ scharf gezeichnet, karikiert oder porös gemacht? Wie entstehen an peripheren Lagen neue Orte mit eigener Identität und Qualität? Im Vordergrund standen spekulative Überlegungen und Konzepte mit eigener Narration.

Mit den Projekten erarbeiteten wir exemplarische Vorschläge für die Transformation von „Stadträndern“ im Norden von München. Dabei tauschten wir uns mit dem Studio von Prof. Andreas Garkisch der Bauhaus-Universität Weimar aus. Auf die kollektive Erarbeitung von städtebaulichen und landschaftsarchitektonischen Konzepten folgte der individuelle Entwurf einzelner Gebäude- und Landschaftsprojekte.

Projektgebiet: Münchner Norden 1:25.000, Quelle: Professur Stadt und Wohnen, KIT



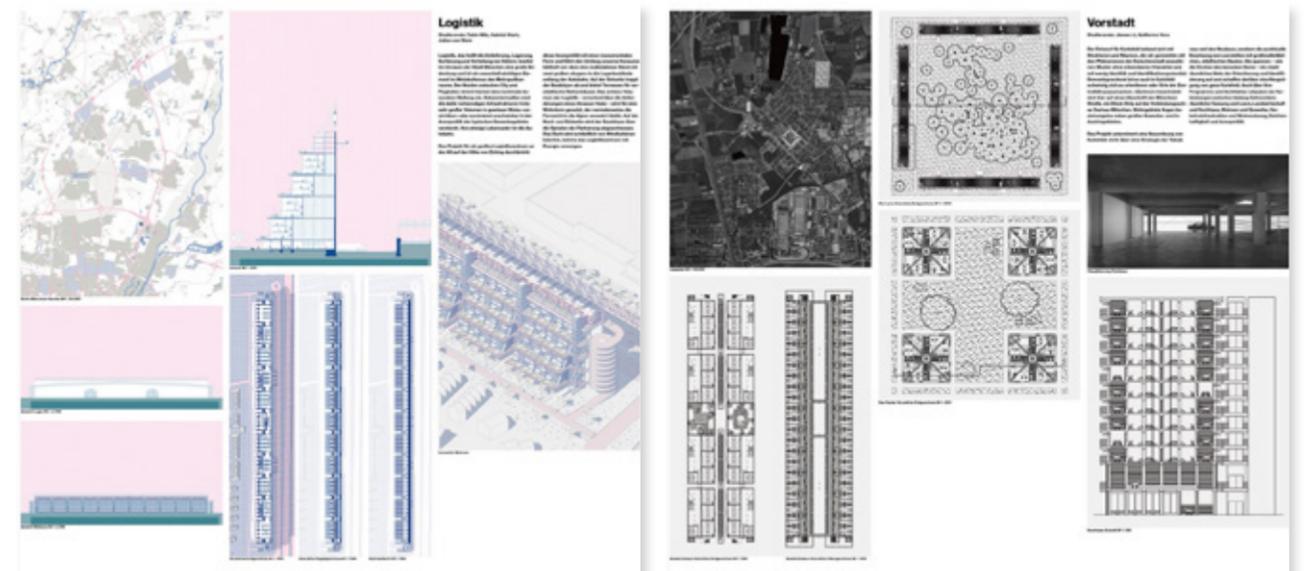
[1]

[2]



[3]

[4]



[5]

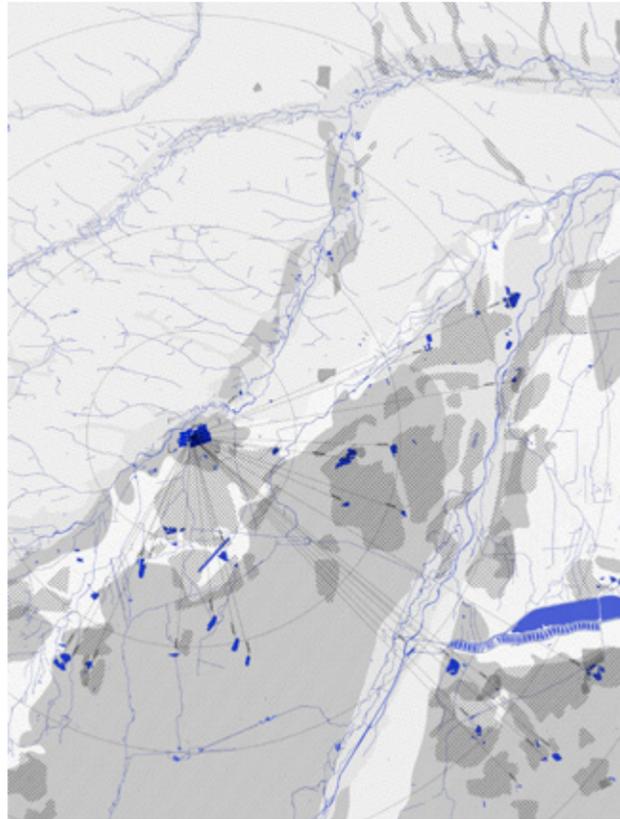
[6]

Kies

Ideal und Wirklichkeit - Projekte für den Münchner Norden
Professur Stadt und Wohnen, KIT

Studierende: Mathis Goschenhofer, Lara Klein, Tobias Moritz, Yusra Sadi

Ausgehend von einer hydrologischen und geologischen Analyse im Münchner Norden thematisiert der Entwurf den Abbau vom Rohstoff Kies. Die Förderung von Kies auf den Schotterterrassen des Isartals hat eine lange Tradition, was sich in den zahlreichen aufgelassenen Gruben zeigt. Ein Großteil der Kiesgewinnung erfolgt durch Nassbaggerung, bei der Grundwasser zu Oberflächenwasser wird: die Baggerseen. Das Projekt besitzt eine territoriale Dimension, indem es den heute auf unzählige Kleingruben verstreuten und ohne wirklichen Formwillen erfolgten Kiesabbau konzentrieren will. Die dabei angestrebte Landschaftsform entsteht über den Abbauprozess und einen längeren Zeitraum. Vor diesem Hintergrund sind auch die tiefbautechnischen und architektonischen Interventionen zu verstehen: Spundwände schaffen eine bessere Nutzung der Ressource Kies und werden gleichzeitig für die Fundation der Stahlstrukturen genutzt, die zunächst der Förderung des Kies dienen, um dann zu offenen Räumen für das Wohnen und Arbeiten ausgebaut zu werden. Eine industrielle Infrastruktur verbindet sich so mit einem privilegierten Wohnen am Wasser. Gegenüber den „befestigten“ Nord-Süd-Achsen stehen die „Flachuferdämme“ in Ost-West-Richtung, die Voraussetzung für die ökologische Entwicklung der Baggerseen bilden. Arbeitsfelder für die hier Wohnenden könnten neben dem Kiesabbau auch in der Aquakultur, der Hydroponik oder der Energiegewinnung entstehen und darüber weitere Synergien schaffen.

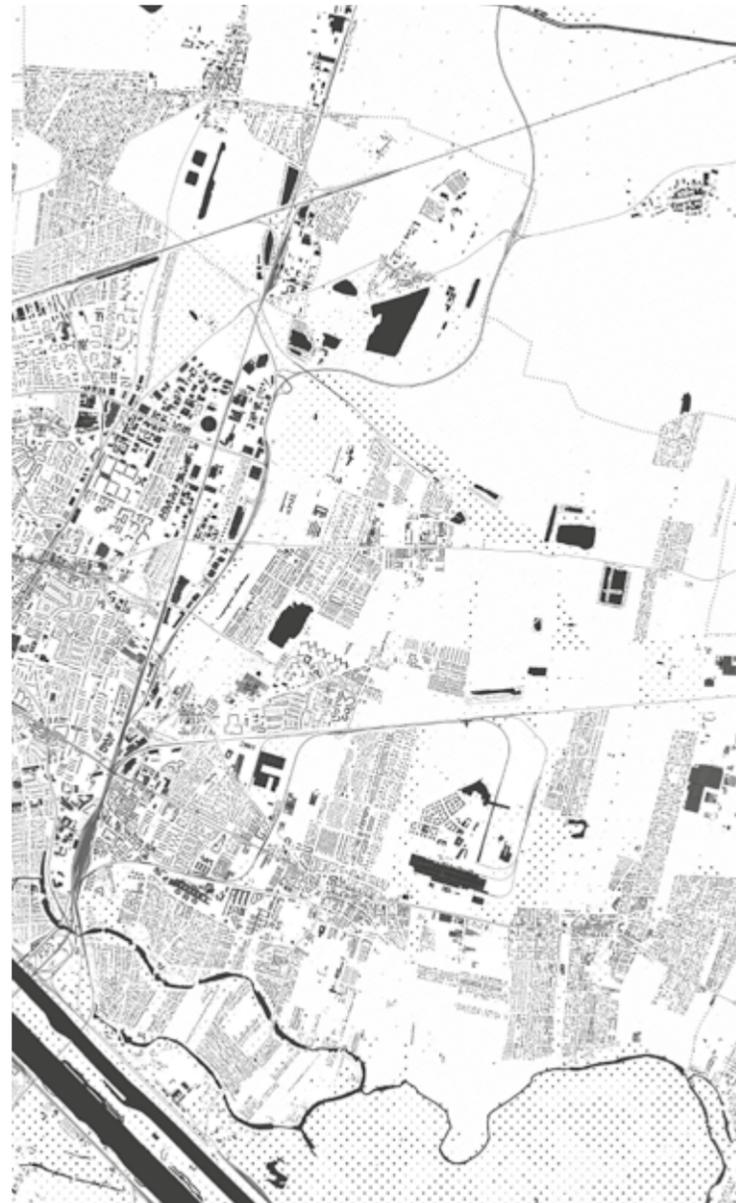


The in-between

Sommersemester 2022

Forschungsbereich Städtebau, Technische Universität Wien
Ute Schneider, Johannes Bretschneider, Sebastian Sattlegger

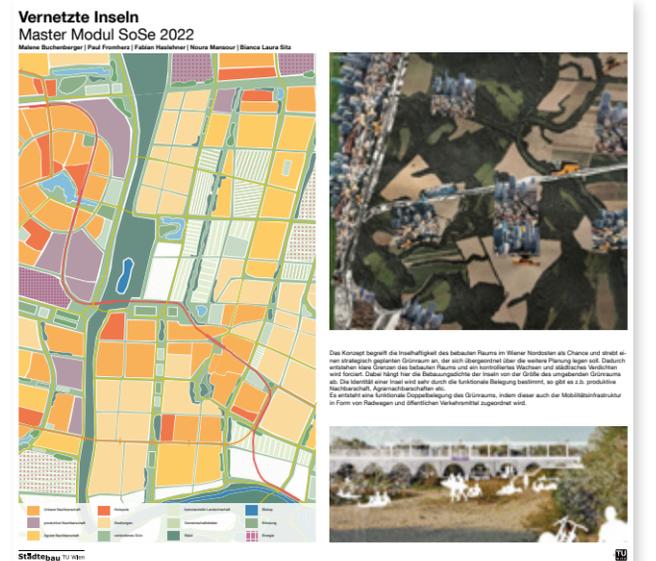
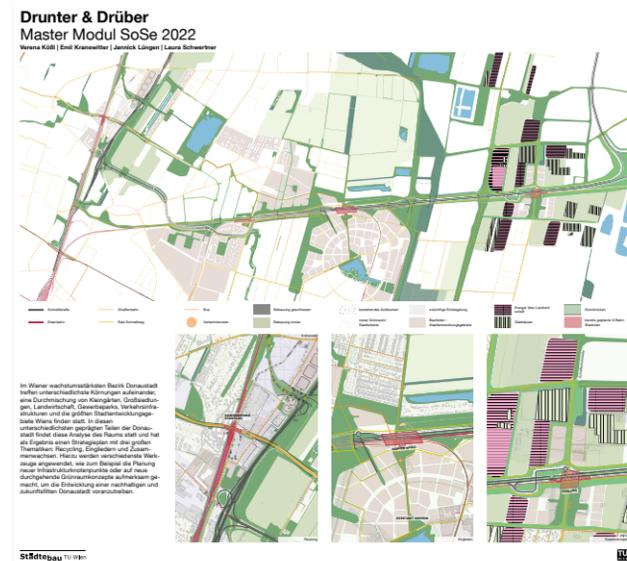
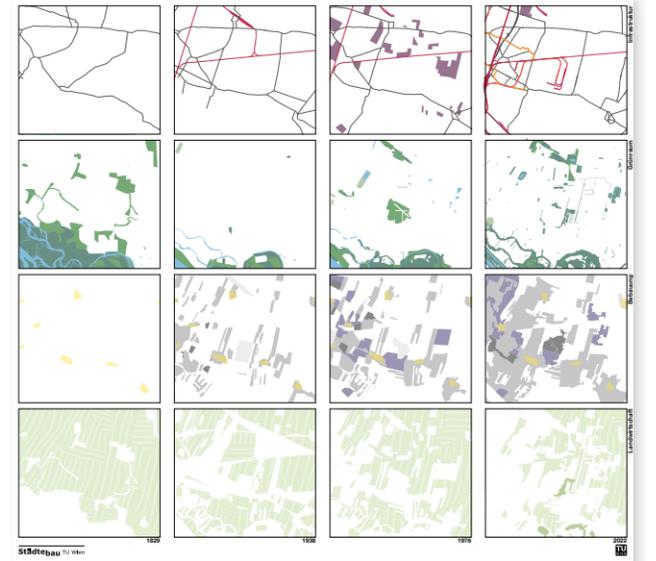
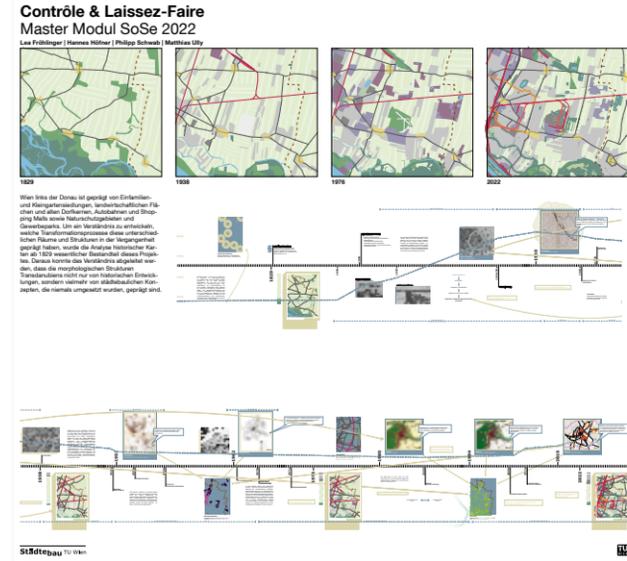
Studierende: Lea Fröhlinger, Hannes Höfner, Philipp Schwab, Matthias Ullly [1] & [2] Ervin Gall, Christoph Köhler, Philip Gideon Riedel, Maja Szabo [3] Joshua Berroth, Franziska Hummel, Julia Kley, Karolina Marwitz [4] Verena Kößl, Emil Kranewitter, Jannick Lungen, Laura Schwertner [5] Malene Buchenberger, Paul Fromherz, Fabian Haslehner, Noura Mansour [6] Daniel Binder, Lukas Litzlbauer, Jannick Lungen [7] Noura Mansour, Karolina Marwitz, Jakob Pesendorfer, Bianca Sitz [8] Norbert Eördögh, Emil Kranewitter, Peter Daniel Szvath, Clemens Zandanel [9] Malene Buchenberger, Paul Fromherz, Fabian Haslehner, Manuela Patka [10]



Projektgebiet: Wiener Nordosten, Quelle: Forschungsbereich Städtebau TU Wien

Vor dem Hintergrund rasanter gesellschaftlicher und klimatischer Veränderungsprozesse weltweit, stellten wir uns die Frage, wie wir in Zukunft in Co-Existenz mit der Natur wohnen, arbeiten, uns fortbewegen und leben wollen. In mehreren Lehrveranstaltungen wurde mittels research-by-design der nordöstliche Wiener Stadtrand untersucht. In welchem Verhältnis steht dieser Grenzraum zur Kernstadt, den Stadterweiterungsgebieten der letzten Jahrzehnte und zum agrarisch geprägten Hinterland? Wie wirken sich aktuelle Stadtentwicklungsprojekte auf den Wiener Nordosten aus? Sollten die unbebauten Felder als Flächen für das weitere Stadtwachstum, für die Lebensmittel- und Energieversorgung der Metropolregion oder als zukünftige Freiräume der Städter:innen dienen? Unser Ziel war zu verstehen, wie eng Natur, Kultur- und Stadtlandschaft miteinander verknüpft sind und welchen Einfluss Planer:innen auf die Gestaltung und Konfiguration dieser Räume nehmen können.

Das Untersuchungsgebiet: der Wiener Nordosten
Das Gebiet war in den letzten Jahrzehnten großen Veränderungen unterworfen: Eine produktive Agrarlandschaft wandelte sich in eine fragmentierte Stadtlandschaft. Hier am Rande des Marchfelds ist das landwirtschaftliche Erbe noch allgegenwärtig, doch sind vielerorts monofunktionale Wohnquartiere, Gewerbegebiete und weitläufige Einfamilienhaus-siedlungen entstanden. In den nächsten Jahrzehnten sollen hier zehntausende Wohnungen errichtet werden. Die Auswirkungen der geplanten Stadtstraße und das (vorerst) abgesagte Großprojekt eines Autobahntunnels unter dem Nationalpark Lobau und die bewährte Praxis der MIV-basierten Stadtproduktion werden kontrovers diskutiert. Mit großem Wachstumsdruck geraten auch die peripher gelegenen Gebiete des Nordostens in den Fokus der städtischen und privaten Immobilienentwicklung.



Projektgebiet: Wiener Nordosten, Quelle: Forschungsbereich Städtebau TU Wien

Ideal(vs.)Wirklichkeit

Wintersemester 2021/2022

Professur für Entwerfen und Stadt()Architektur, Bauhaus-Universität Weimar
Andreas Garkisch, Claudia Knepper, Michael Kraus, Max Weisthoff

Studierende: Johanna Meßner, Paul Henri Stockhausen [1] Franziska Heldmann, Vincent Mank [2] Stefan Haal, Jonas König [3] Marie Düsberg, Leonhard Kaiser [4]

Schöne neue Welt? Jeder gesellschaftliche oder technische Umbruch hat eine Revision des bisherigen Lebensstils erfordert. Oft entstanden dabei anfänglich fast utopisch wirkende Gemeinschaften. Neue Modelle, die wie Experimente in der Petrischale ihre Ideen des Zusammenlebens zuerst abseits der großen Zentren der Gesellschaft austesteten. Wie würden wir heute ein solches Ideal beschreiben? In vollem Bewusstsein, dass die Klimakatastrophe, das Artensterben und der weiter anhaltende Raubbau an der Natur eine komplette Veränderung unseres Lebensstils einfordern? Woran glauben wir? Jetzt, nachdem die großen Ideologien ausgestorben sind. Natürlich wissen wir, dass all jene nostalgischen Vorstellungen, sich komplett von jeder Technik abzuwenden und die Vorteile der arbeitsteiligen Gesellschaft zu leugnen, wie die Aussteiger der 1970er Jahre sie pflegten, nicht wirklich einen Fortschritt

darstellen. Wir wissen, dass die meisten Baugruppen, die meisten ökologischen Kollektive von Privilegierten für Privilegierte gemacht sind und keine neue Gesellschaftsform produzieren, sondern eher die Unterschiede zwischen den sozialen Gruppen weiter vertiefen. Dennoch, wenn wir uns den Problemen der Umweltzerstörung, des Artensterbens und des Klimawandels stellen wollen, müssen wir ein besseres Verständnis für die weitgreifenden räumlichen Transformationsprozesse des suburbanisierten Raums bekommen. Wir brauchen neue Lösungen: Entwürfe für Lebensvorstellungen, die ein Miteinander von Mensch und Natur zulassen; Entwürfe, die den urbanisierten Raum mit all seinen Brüchen als Kulturlandschaft annehmen und neu denken.



Projektgebiet: Münchner Norden 1:75.000, Quelle: Professur für Entwerfen und StadtArchitektur, Bauhaus Universität Weimar



[1]



[2]



[3]



[4]

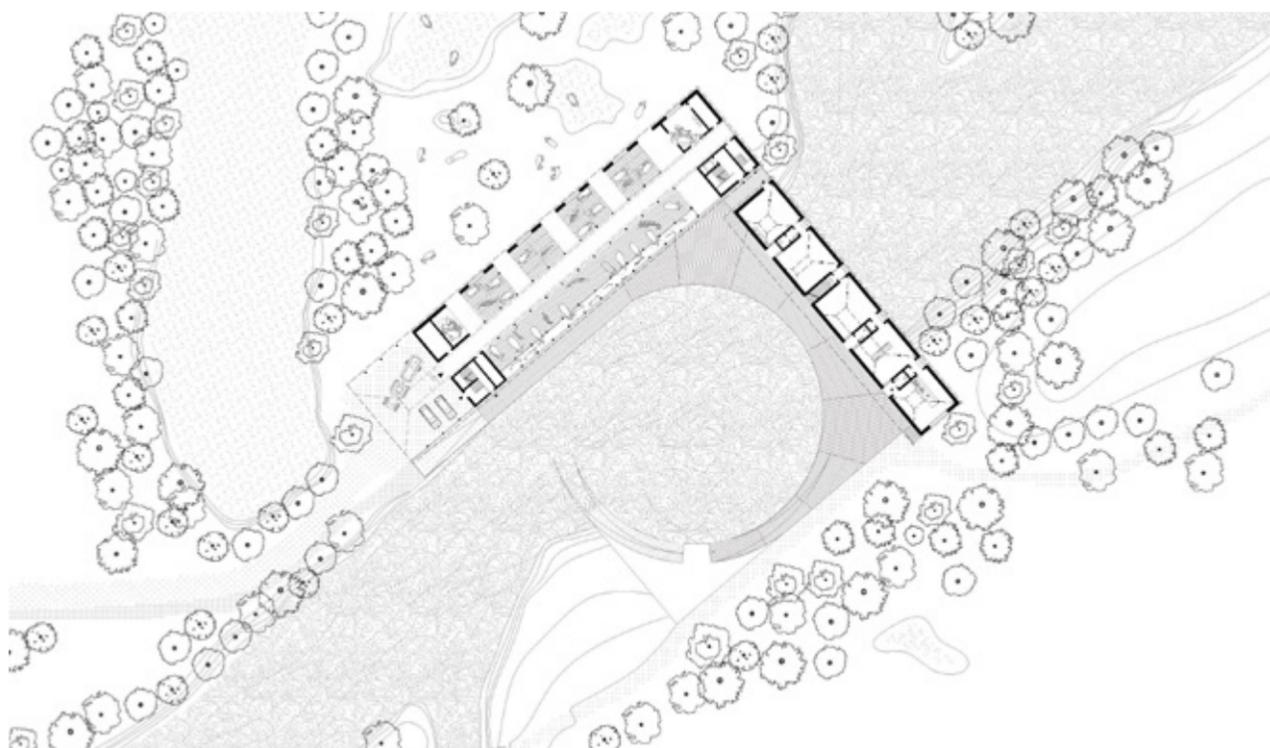
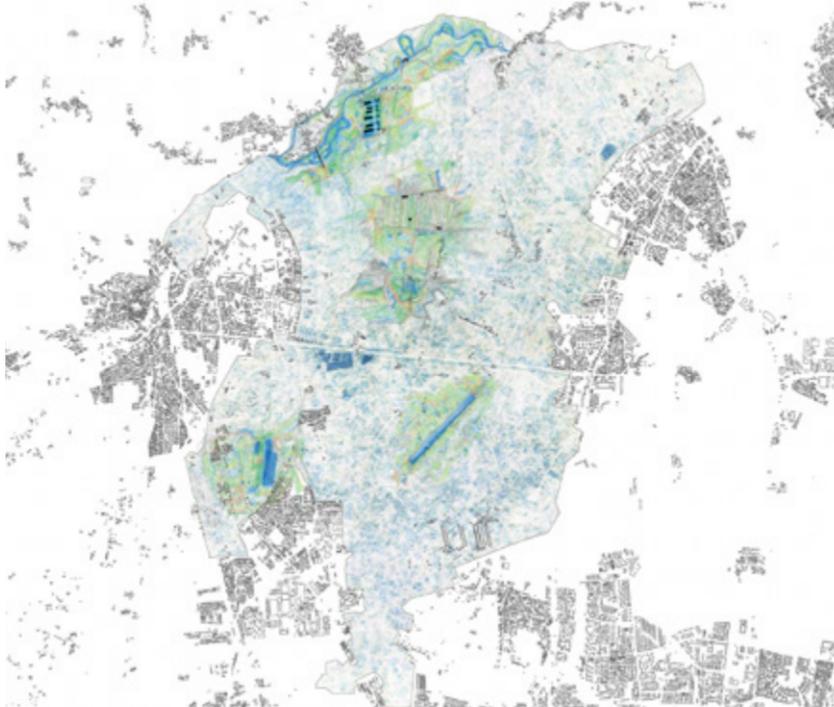
Zwischen Sumpfveilchen und Rohrkolben

Ideal(vs.)Wirklichkeit

Professur für Entwerfen und Stadt()Architektur, Bauhaus-Universität Weimar

Studierende: Johanna Meißner, Paul Henri Stockhausen

Der Landschaftsraum nördlich von München wird wesentlich durch den Verlauf der Amper und der angrenzenden Moorflächen des Dachauer Moos geprägt. Der Entwurf beschäftigt sich mit Möglichkeiten einer kontrollierten Rückführung des Wassers in die Landschaft, der es einst durch ein ausgeklügeltes System aus Kanälen und Abläufen bewusst entzogen wurde. Das wiedervernässte Moor birgt dabei sowohl als passiver Speicher für CO₂ als auch als dynamischer Ort nachhaltiger Agrar- und Produktionsprozesse großes Entwicklungspotenzial für die gesamte Region. Exemplarisch wird dies am Beispiel einer Wasserbüffel-farm und einer Rohrkolben-Silo-Anlage als Teil des zukünftigen Landschaftsparks im Münchener Norden erörtert.



Tra le Città

Sommersemester 2022

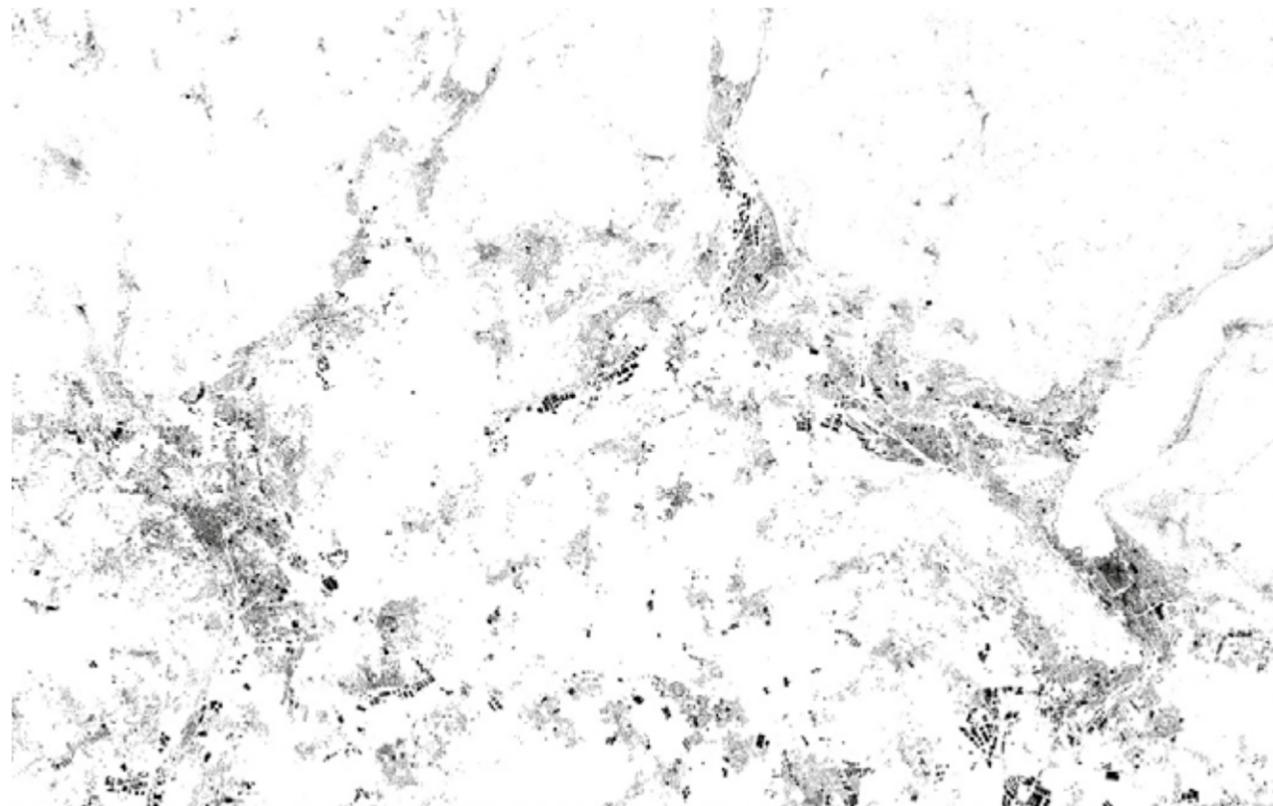
Professur für Entwerfen und Stadt()Architektur, Bauhaus-Universität Weimar
Andreas Garkisch, Michael Kraus

Studierende: Gerda Seidelmann [1] Vincent Mank, Andreas Stanzel [2] Miriam Oehrlein [3] Alma Esma Oreb, Alexander Blumentritt

Der urbanisierte Raum zwischen den Städten Como, Mendrisio und Varese, der im Tessin noch klar von den Ausläufern des Alpenhauptkamms gefasst wird, fließt hier scheinbar ungebremst in die flache Ebene. Eine hochentwickelte Landschaft, die an der Grenze zur Schweiz mit dem Lago di Lugano und dem Lago di Como, mit dem Panorama der Berge im Hintergrund noch lieblich über den Grad an Urbanisierung hinwegtäuscht, zerfällt weiter südlich komplett und wird zu einem konturlosen, unendlich wirkenden Siedlungsraum. Hier in der Zwischenstadt jenseits der Innenstädte ist in der Konsequenz der Moderne ein komplexes Raumgeflecht entstanden, ein Nebeneinander von Funktionen, die nicht mehr einfach zu ordnen sind. Hier treffen die unterschiedlichen Wirtschaftssysteme von Tourismus, Autozulieferindustrie bis zur Landwirtschaft und den zugehörigen Infrastrukturen zusammen. Hinzu kommt die Architektur der Grenze zwischen der Schweiz

und Italien, mit ihren Zäunen, Freilagern und Grenzstationen. Es ist ein Raum, der paradigmatisch für die Zwischenstadt steht. Jedes der Systeme hinterlässt seine eigenen Strukturen und Spuren, folgt einer intrinsischen Logik. Dieses Nebeneinander und Übereinander lässt sich hier mit dem Blick von den Bergen hinunter in die Ebene exemplarisch studieren. Während die Städte Varese und Como mit ihren Kathedralen und Innenstädten einzigartig sind, die Seen und Berge zu den interessantesten Kulturlandschaften Europas zählen, wirkt der Raum zwischen den Städten austauschbar. Grenzenlos zieht er sich über Mailand hinweg und entlang der Poebene bis zur Adriaküste.

Der Kontrast von Bergen und Seen zur städtischen Kultur von Como und Varese lässt diesen Raum „en miniature“ zu einem beispielhaften Experimentfeld für Begegnung mit der europäischen Zwischenstadt werden.



Projektgebiet: Como, Mendrisio, Varese 1:75.000, Quelle: Professur für Entwerfen und StadtArchitektur, Bauhaus Universität Weimar



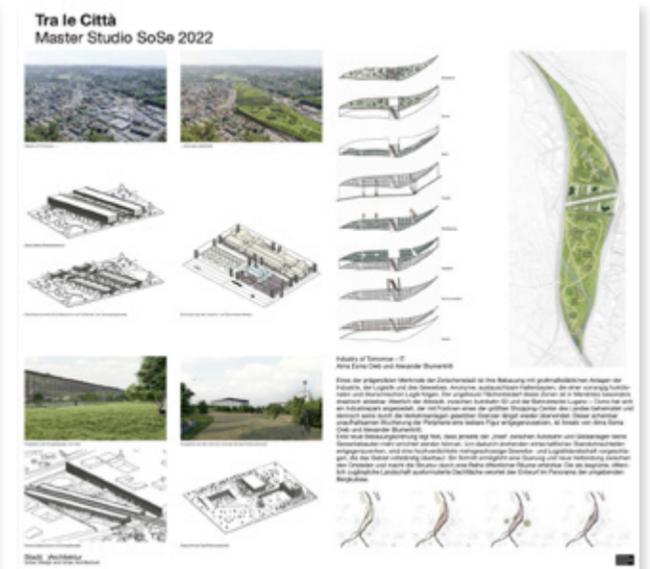
[1]



[2]



[3]



[4]

1000 Benzinai

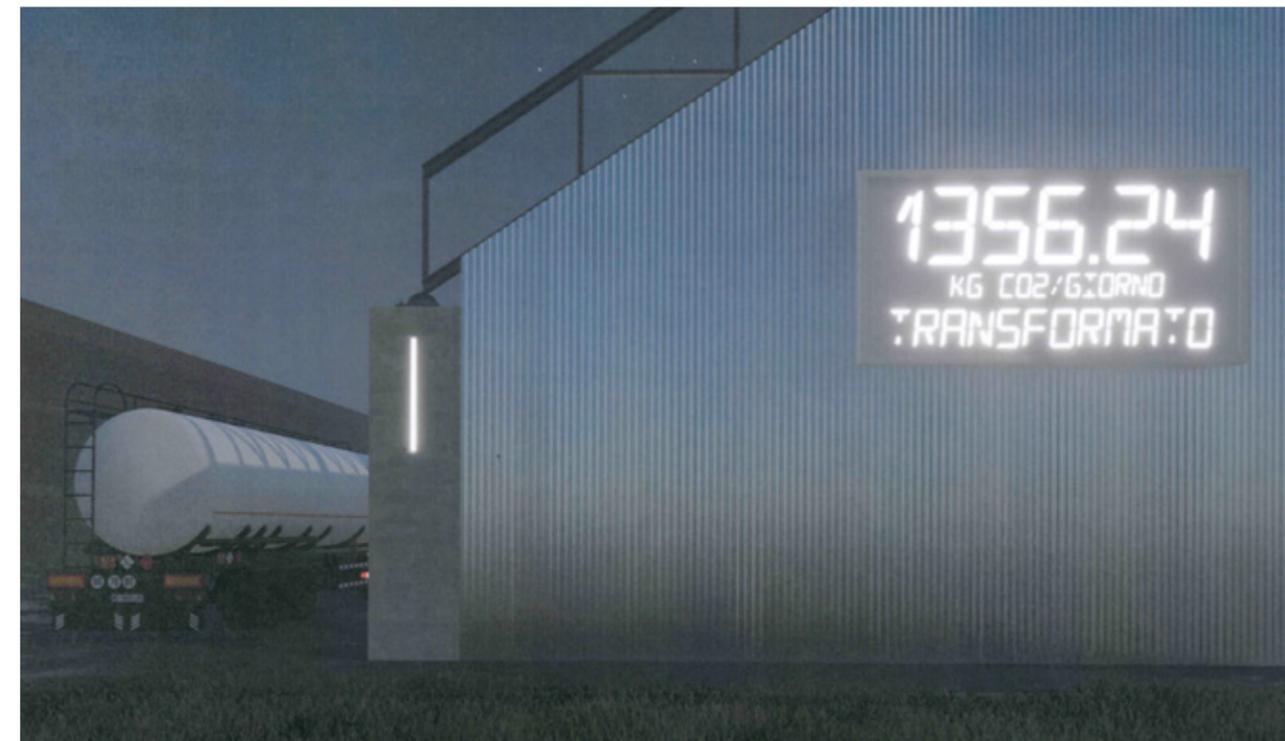
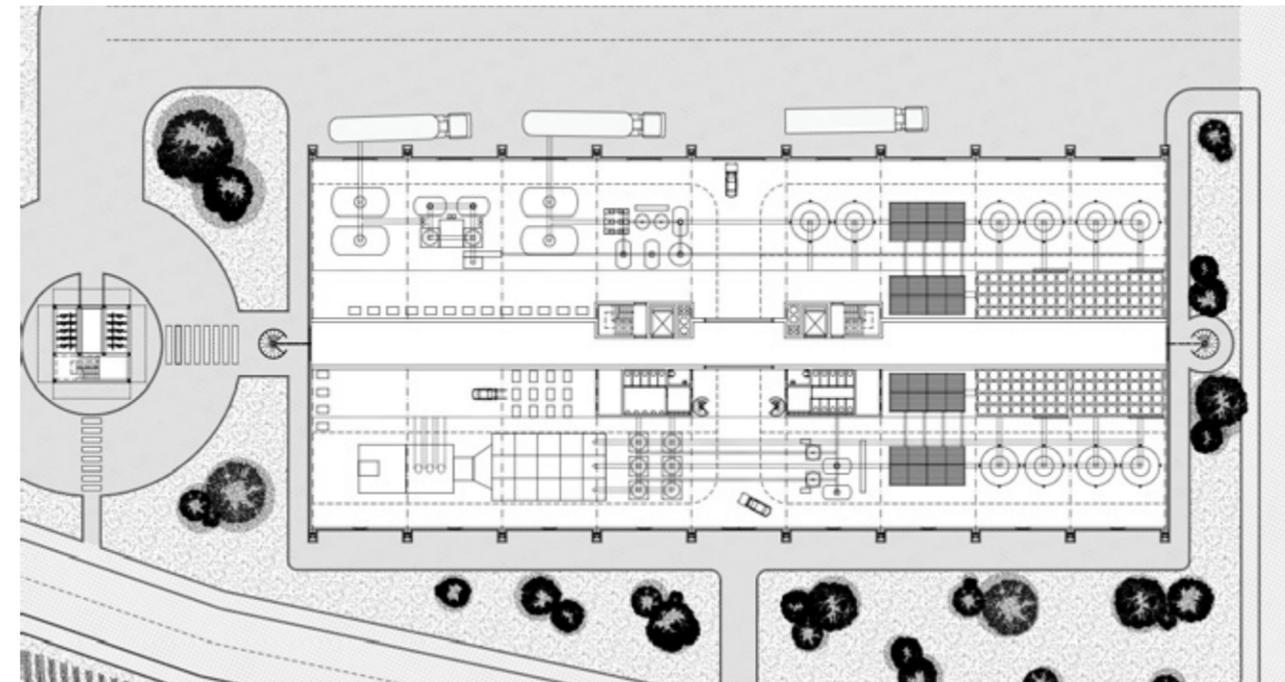
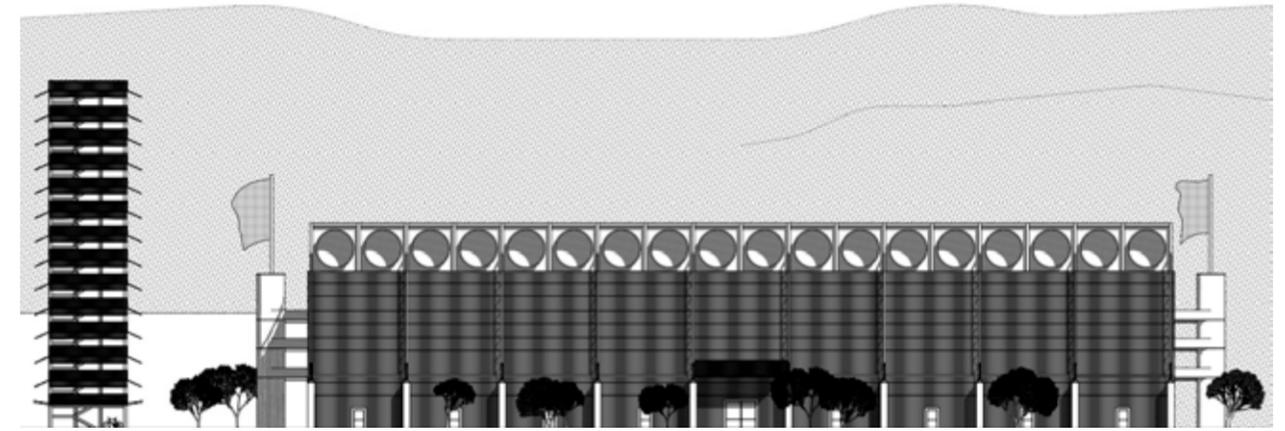
Tra le Città

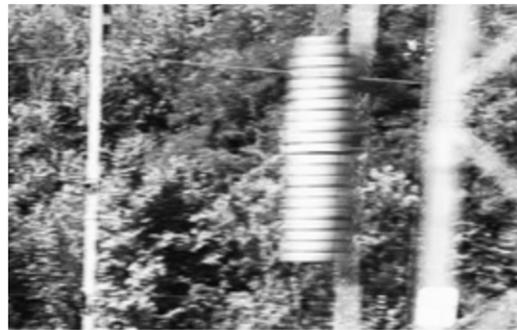
Professur für Entwerfen und Stadt()Architektur, Bauhaus-Universität Weimar

Studierende: Vincent Mank, Andreas Stanzel

Die Via Gaggiolo bei Stabio ist eine Besonderheit. Unmittelbar hinter der italienisch-schweizerischen Grenze reißen sich auf Schweizer Seite innerhalb nur weniger Kilometer Länge 20 Tankstellen aneinander – Ausdruck des wirtschaftlichen Austauschs der Grenzregion. Das Tanken und die dafür notwendigen Bauten sind hier identitätsstiftender Teil der regionalen Geschichte. Angesichts des Mobilitätswandels und sich neu orientierender wirtschaftlicher Beziehungen steht diese Geschichte vor einem neuen Kapitel.

Vincent Mank und Andreas Stanzel deuten in einer Interpretation der Via Gaggiolo als „Strip“ die verbliebenen Tankstellen als Begegnungsorte einer neuen Mobilität und schaffen mittels einer musealen Szenografie einerseits und einem Wandel des Gebiets hin zu einem Forschungs- und Produktionsort andererseits ein Konzept für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit des Standorts.





A STEP towards cities without cities - Munich Style!

Summer Semester 2022

Chair of Urban Development, Technical University of Munich

Alain Thierstein, Diane Arvanitakis, Lavinia Wagner

Students: Anna Fabbri [1], Tom Gronostay [2], Elena Anna Roig Seguí [3], Kanta Sayuda [4]

Planning under uncertainty and for intermediate spaces

Urban space changes may have been accelerated as a result of infrastructure investment decisions, and in combination with the lifestyle changes as a result of climate change mitigation pressures and the recent COVID-19 pandemic.

The spatial-functional themes of accessibility, work-from-home, global, regional and local urban identity all come into play in the territories lying between here and somewhere else, town and country, space and time, place and world (Sieverts 2003). Müller and Thierstein (2022) identify the dimensions of urban development: at Macro- (global and regional levels), Micro (city and neighbourhood level) and Object-levels (on site and buildings); quantitative and qualitative data; and spatial attributes. All these ultimately manifest themselves spatially. The Munich Metropolitan Region (MMR) is of particular interest given its growing status in Germany and Europe related to its

more recent knowledge based and historical manufacturing economies still prevalent in each city and town.

In this explorative Open Project where students identified case study areas, we explore: To what extent does the Perspective Munich and its STEP 2040 drafted recently address these trends? What type of investments, which actors, and what governance structures contribute to the shaping of this high potential environment? How are the relationships between Zwischenstadt and München defined? How does lifestyle and purchasing power influence the programming of the urbanised landscape? What spatio-functional options do tangential transport connections offer for the transformation of the existing spatial structure and related imbalances? The urban scale is used to view the different levels holistically.



Unterschleißheim 1:25.000 Chair of Urban Development, TUM



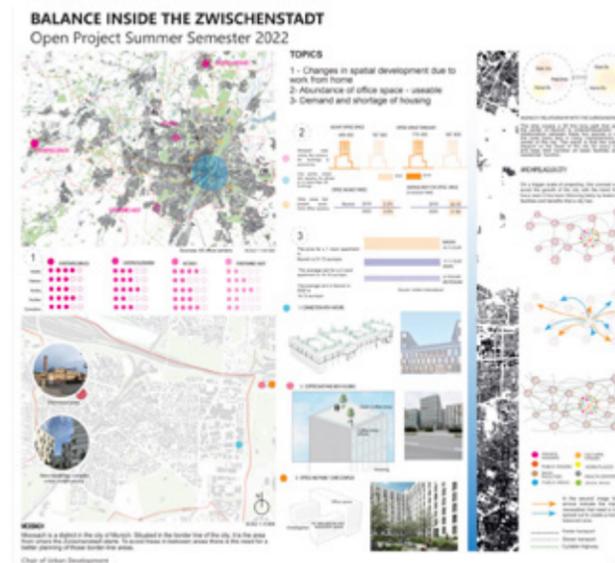
Langwied 1:25.000, Chair of Urban Development, TUM



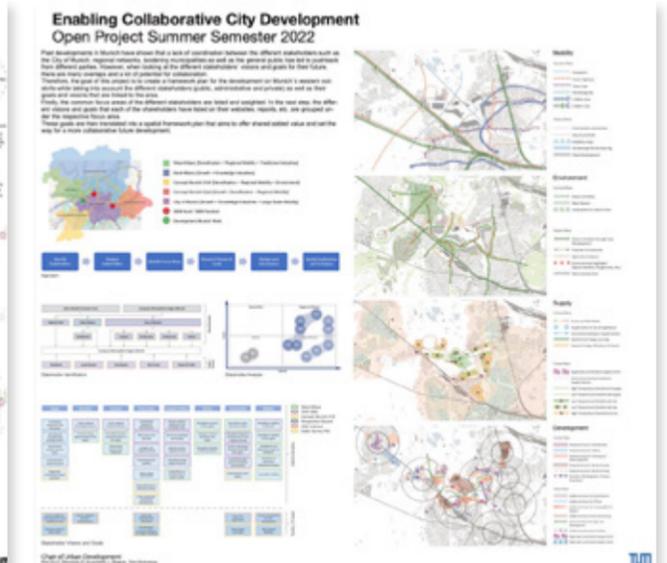
Moosach 1:25.000, Chair of Urban Development, TUM



Fürstenfeldbruck 1:25.000, Chair of Urban Development, TUM



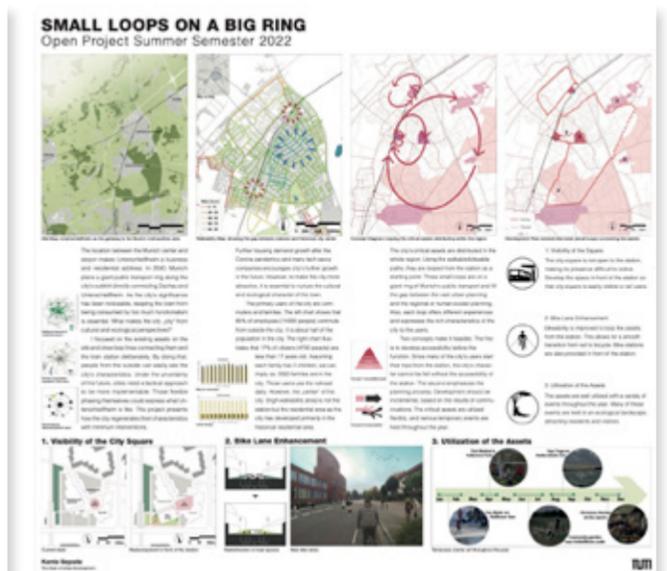
[1]



[2]



[3]



[4]

An intermediate planning level for Munich's *Zwischenstadt*:

A STEP towards cities without cities - Munich Style!

Chair of Urban Development, TUM

Student: Tom Gronostay

Commentary on Tom Gronostay's "Enabling collaborative city development"

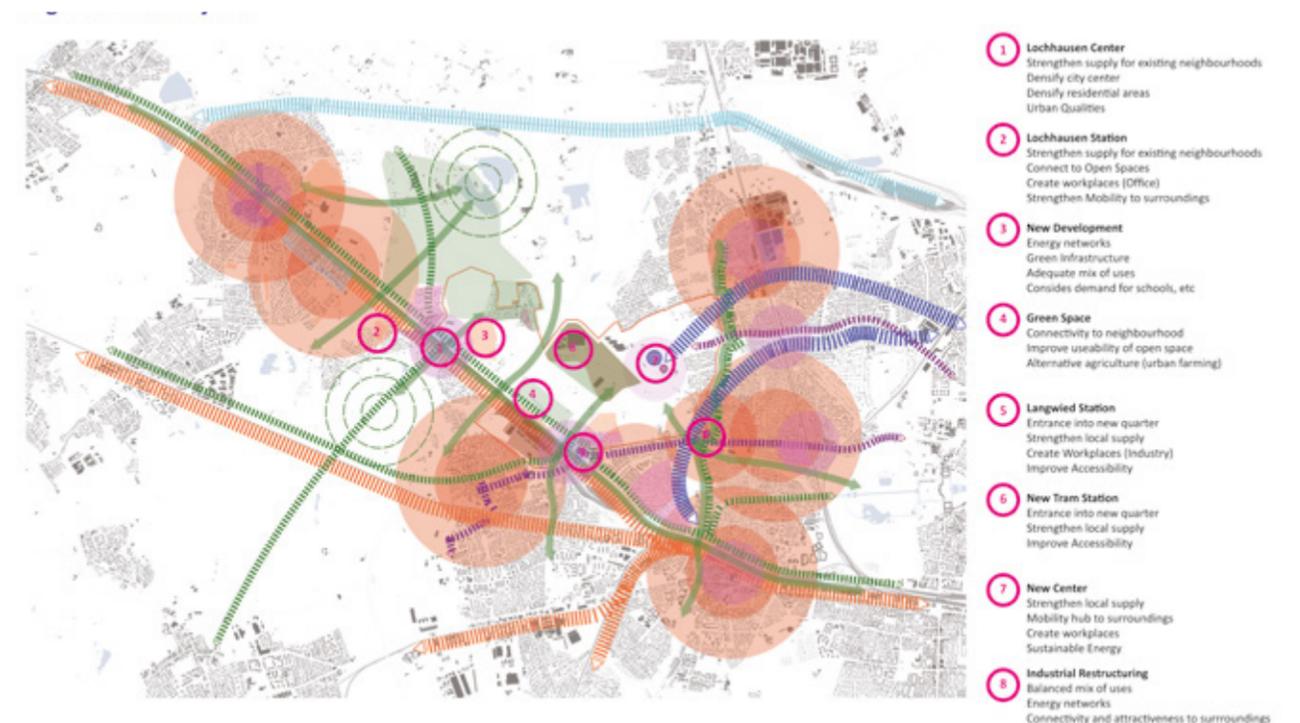
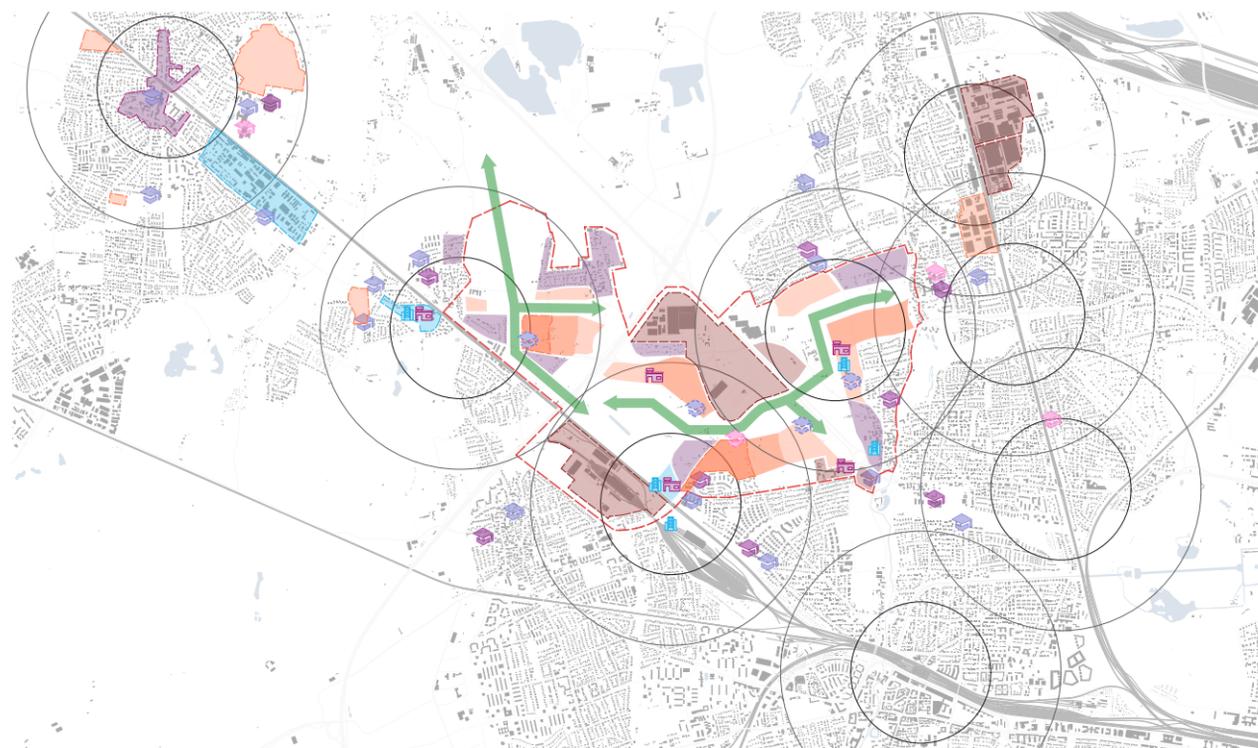
Without a defined project area students explored intermediate spaces in the Munich Metropolitan Region to identify areas with *Zwischenstadt* characteristics and contemporary cultural landscapes. The very definition of such terms was interrogated through the exercise thereby defining their local interpretation. Areas with high development potential were also identified through the overlay of the Perspective Munich 2040, research identifying municipalities with high increases in accessibility due to the development of Munich's 2. *Stammstrecke*, and projections for changing demands of "new work".

In his project „Enabling collaborative city development“ Tom Gronostay further considered the strategic level proposals of various municipalities and represen-

tative initiatives such as the North and West Alliances. The project focused on development area lying in three areas: Lochhausen, Langweid und Obermenzing, to the north-west of Munich. The proposed development area is also identified as one of nine spatial action areas in the Perspective Munich 2040. The project proposes a response driven by common interest between different communities. An analysis of the relationships between the stakeholders determined what development was prioritised according to focus areas.

Using Sieverts' terminology in Chapter 5 of his book which Tom Gronostay's project develops tools and fields of action for development specific to this location. His project is a combination of the existing plans and his own additional interventions, and describes the development through functions, spatial location and time. Because

development in the proposed area straddles over three areas, it demands an collaboration of multiple stakeholders. The project contributes contemporary and relevant tools* and fields of action** at different spatial scales and functional dimensions, as tabulated (refer to Table 1). The intermediate space of *Zwischenstadt* demands an intermediate level of planning which is inherently missing between the Perspective Munich 2040's fields of action and the formal planning instruments at municipal level (*Bebauungspläne*). This project demonstrates that planning at such a level is multi-scalar, multi-dimensional where the relational and temporal aspects are articulated for the proposed development. As such it provides a framework for development that is sufficiently specific but open to allow creative interpretation to accommodate dynamic prioritisation.



	Scale				Dimension		
	Local	Regional	National	International	Environment	Social	Spatial
* Planning and operating regionally significant infrastructures							
**Mobility	light rail stops/stations	○	○		○	○	○
	bus connections	○	○		○	○	○
	mobility hubs	○		○		○	○
	cycle highways and paths	○	○		○	○	○
**Environment	green corridors	○	○	○	○	○	○
	urban agriculture	○	○	○	○	○	○
	sports fields	○	○		○	○	○
	playgrounds	○			○	○	○
**Supply (energy)	regionally coordinated supply centers (geothermal)	○	○		○	○	○
*Securing controlling designing and developing regionally significant public spaces, buildings and areas							
**Transformation / Expansion	Densification	○			○	○	○
	Offices	○		○		○	○
	Housing – incremental development	○	○		○	○	○
	Restructuring / regeneration	○	○		○	○	○
	Education centers	○			○	○	○
Regionally coordinated supply centers	○	○		○	○	○	
** Information, communication and participation							
Public Private Partnership to manage the development	○	○			○	○	○

Table: Analysis of the multiple scales and functions of the proposed tools* and fields of action**

Die Erfindung des Alltäglichen- im Speckgürtel

Sommersemester 2022

Professur für Urban Design, Technische Universität München

Benedikt Boucsein, Matthias Faul, Isabel Glogar, Maria Schlüter, Magdalena Müller, Robert-Christopher Tubbenthal

Studierende: Lorenz Berger, Benedikt Sommer [1] David Randak, Tassilo de la Torre [2] Franca Rudolph, Johannes Scholl [3] Jan Gutjahr, Felix Lindemann [4] Barbara-Rosa Siévi, Julia Elisabeth König [5] Lionel Nymphius, Ruben Winter [6], Maren Blaga, Theodor Justus [7] Justus Förster, Nils Steinacker [8] Paula von Houwald, Arthur Hichert [9] Tina Heusinger, Valentina Moll [10]

Die erste Auseinandersetzung im Studium mit dem städtebaulichen Maßstab widmet sich der Entdeckung des Alltäglichen. Denn nur in den seltensten Fällen geht es im Städtebau um wichtige öffentliche Räume, um „besondere“ Orte. Meist geht es um das, was um diese Orte herum geschieht. Städtebau ist die Kunst, den Alltag zu erfinden. Das Projekt soll sich daher zunächst aus den Gegebenheiten des Ortes herleiten und in Richtung der begründeten Zukünfte und Vorstellungen durch die Teilnehmer:innen entwickeln. Wie ernähren wir uns und woher kommen die Lebensmittel? Wie und wo arbeiten wir in Zukunft? Wie lernen unsere Kinder und wie versorgen wir die Älteren in unserer Gesellschaft? Wer nutzt den öffentlichen Raum, und wie? Welche Rolle werden grüne Freiräume spielen? Kann ich zukünftig ein 10 qm großes Objekt einfach dort abstellen? Wie bewegen wir uns fort und wie verändert das unsere täglichen sozialen Interaktionen? Sind die aktuellen Wohntypologien und Wohnmodelle noch

zeitgemäß? Wie möchten wir in der (nahen) Zukunft wohnen? Wir werden an drei Orten im Münchner Speckgürtel arbeiten, die Transformations-potenzial haben oder sich schon in der Transformation befinden. Wir möchten, dass Sie diese Orte kennen und verstehen lernen und zum Schauplatz Ihrer Intervention machen. Wie diese Intervention aussieht, definieren wir gemeinsam im Zuge des Semesters. Wir nähern uns dem Ziel dabei über mehrere Komplexitäts- und Maßstabsstufen: Vom kleinmaßstäblichen Eingriff, die konkreten Auswirkungen auf seine städtische Umgebung hat, bis zum letztlich Projekt, mit dem das ganze Quartier, eine Straße oder der ganze Ort verändert werden kann.



Langwied, Professur of Urban Design, TUM



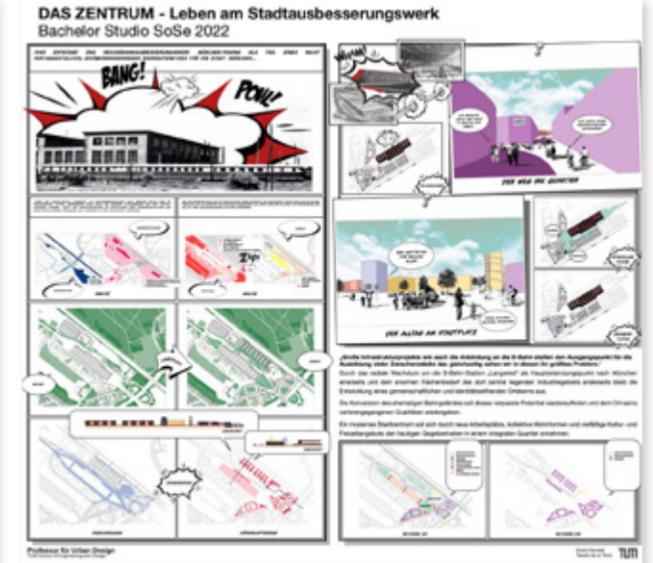
Lochhausen, Professur of Urban Design, TUM



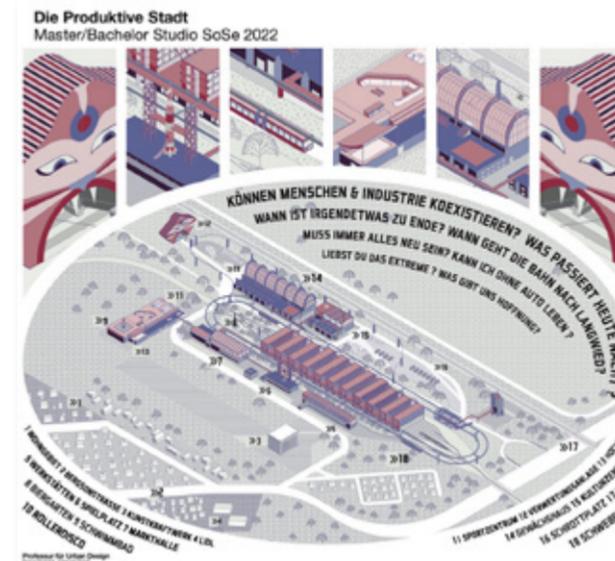
Gröbenzell, Professur of Urban Design, TUM



[1]



[2]



[3]



[4]



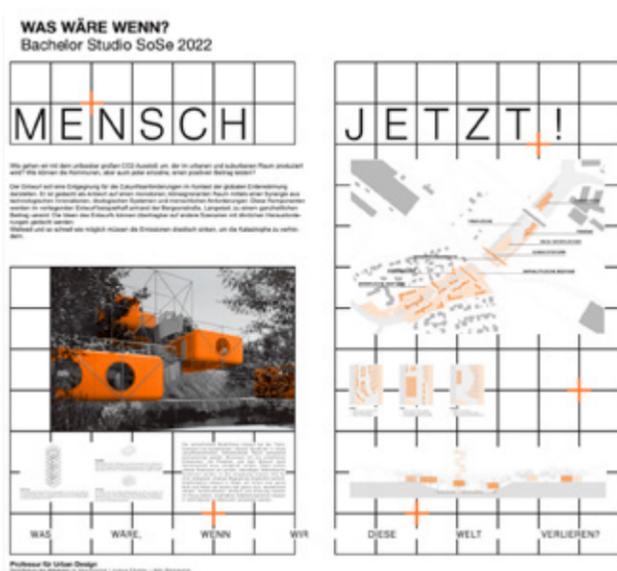
[5]



[6]



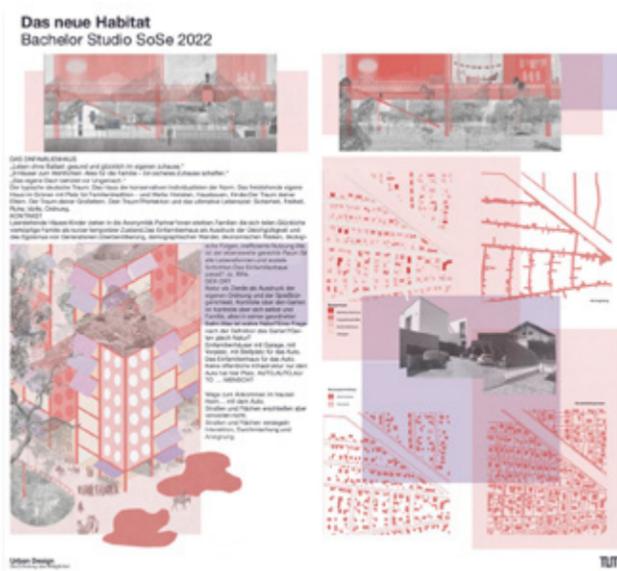
[7]



[8]



[9]



[10]



Foto: Professur für Urban Design, TUM

Lochhausen Vereint

Die Erfindung des alltäglichen Speckgürtels
Professur für Urban Design, TUM

Studierende: Jan Gutjahr, Felix Lindemann

Der Münchner Stadtteil Lochhausen situiert sich im Westen der Metropole und bildet das Zuhause für knapp 7.000 Einwohner:innen. Große Wohnbauprojekte schließen Lücken im fragmentiert besiedelten Lochhausen und führen zu einem stark zunehmenden Bevölkerungswachstum. Hierbei scheinen Investor:innen nur der Wohnungsnot entgegenzuwirken. Soziale Einrichtungen, als auch die für die Bürger:innen notwendigen Infrastrukturen für ein egalitäres Leben bleiben unbeachtet. Der vorgestellte Entwurf reaktiviert das Areal der ehemaligen Ziegeleien – hier wurden seit der Römerzeit Lehm abgebaut und ab dem 19. Jhd. im industriellen Stil Ziegelwerkstoff hergestellt. Bis zur Stilllegung 1968/69 bildete das Areal den Dreh- und Angelpunkt für die Ökonomie und das soziale Leben in Lochhausen.

Ein vielseitiges sozial orientiertes Angebot setzt einen Kontrast zu bestehenden in sich gekehrten Typologien – erweitert aber gleichzeitig erste vorhandene Ansätze für das egalitäre Leben im Speckgürtel. Die Architektursprache orientiert sich an ortsprägenden Strukturen. Die Setzung von Gebäuden erfolgt nur auf bereits versiegelten Flächen oder in Leichtbauweise.

Drei Abwicklungsphasen gliedern das Projekt: Durch Aufklärungs- und Infrastrukturarbeit wird auf das Gebiet aufmerksam gemacht und die Fortbewegung mit ökologischen Verkehrsmitteln gefördert. In der zweiten Phase wirkt die Bevölkerung Lochhausens partizipativ mit – Vereinsräume werden gemeinsam errichtet und bestehende Strukturen initiativ umgenutzt. Daraufhin folgt die Errichtung weiterer Räume. Beispiele bilden hier neue Wohnformen, Platz für Veranstaltungen, Kultur und Sport in der Multihalle wie auch landwirtschaftliche Nutzungen im Scheunen- und Kantinegebäude. Die Formulierung eines Manifestes fasst die ökonomische, ökologische und soziologische Essenz des Projektes zusammen:

Wie, du kommst mit dem Verbrenner?

Effiziente Verkehrsmittel, wie der ÖPNV ersetzen die Notwendigkeit eines Autos in der Stadt. Rad- und Fußinfrastruktur müssen attraktiv gestaltet und massiv ausgebaut werden.

Abstandsflächen abbauen:

Eine zunehmende Vereinsamung in unserer Gesellschaft hindert uns daran große Probleme wie den Klimawandel in Angriff zu nehmen. Der Abbau sozialer Disparitäten und das Schaffen neuer attraktiver Treffpunkte fördert die gemeinsame Identitätsfindung.

Kult-Potenzial:

Vielfältige Angebote schaffen einen Mehrwert an Lebensqualität im suburbanen Raum. Die Geschichte eines jeweiligen Ortes dient als Rahmen für die Projektentwicklung.

Einreisestopp für Flugmangos:

In Zeiten politischer, wie wirtschaftlicher Unsicherheiten und zunehmenden klimatischen Herausforderungen ist eine Rückbesinnung auf lokale Wertschöpfungsketten zwingend erforderlich.

Ist das noch Natur oder kann das weg?

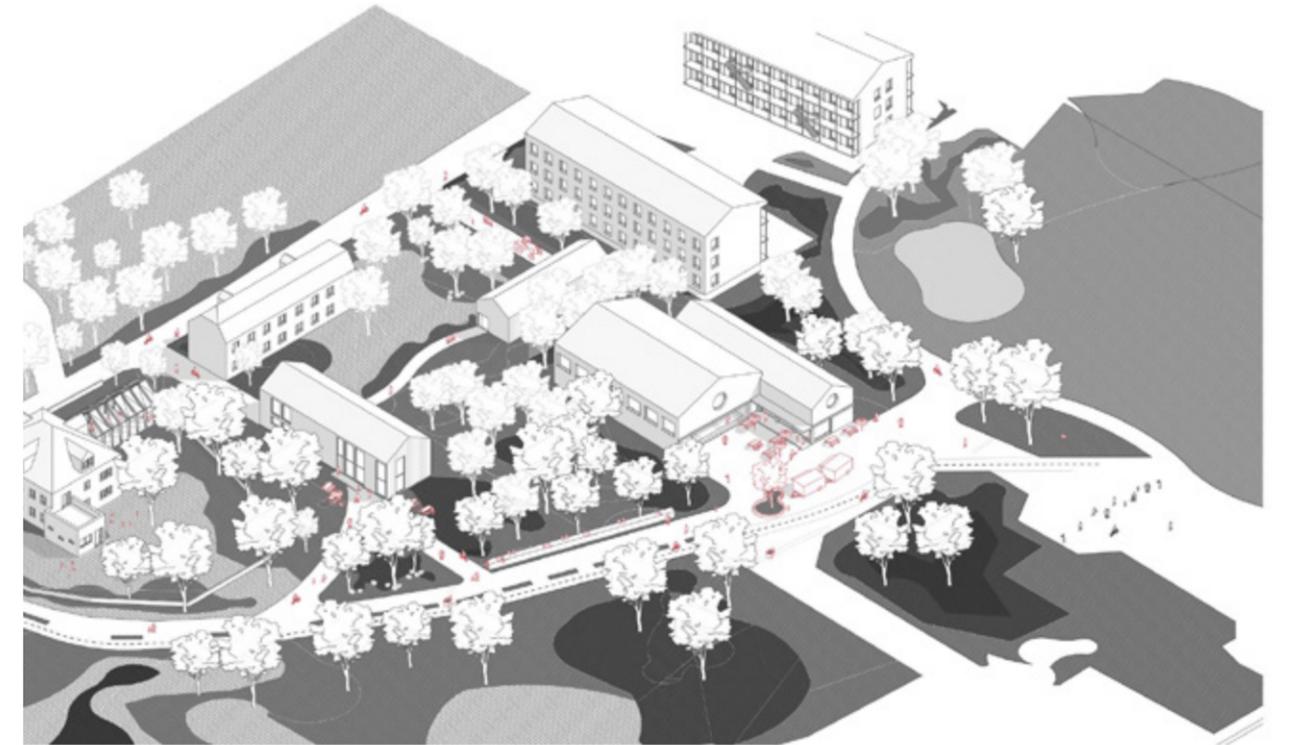
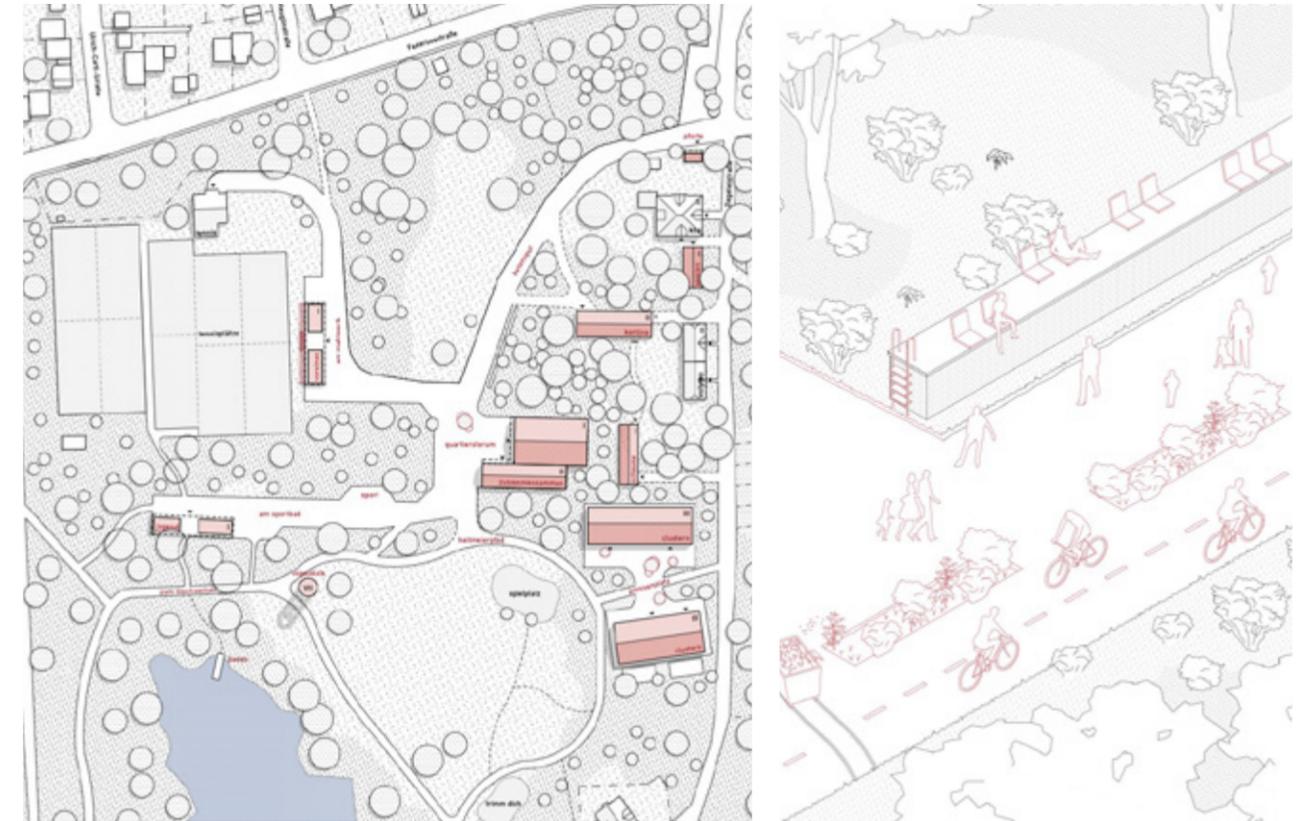
Das menschliche Eingreifen in die irdische Landfläche hat der Artenvielfalt wie der Flora und Fauna geschädigt. Deswegen ist ein bedachter Umgang mit Berücksichtigung nicht-menschlicher Aktanten bei allen Bauvorhaben erforderlich.

Geld, Macht, Glück:

Anstelle von Großinvestor:innen rücken partizipative sozial-orientierte Finanzierungskonzepte in den Vordergrund. Die Bürger:innen gestalten den Bau- und Planungsprozess bereits mit und tragen diese Verantwortung auch nach Fertigstellung in der Verwaltung des Areals weiter.

Zurück in die Zukunft:

(Um-) Nutzung vorhandener Strukturen, wie Gebäude und versiegelter Flächen sind unter Rückbesinnung auf lokale Materialien und einfache Baukonstruktionen wichtiger denn je.



Zwischenstadt, Zwischenstand und was macht in Zukunft Stadt?

Sommersemester 2022

Sustainable Urbanism, Technische Universität München

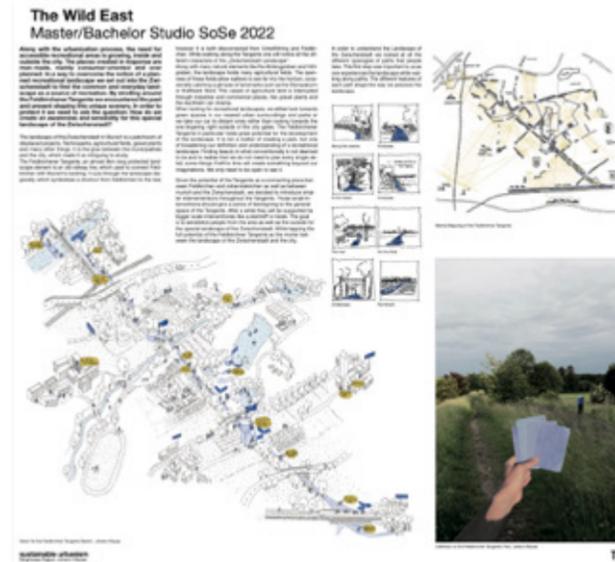
Mark Michaeli, Sebastian Klawiter, Julia Micklewright, Anna Hernandez

Studierende: Johann Klause, Mogheesa Rajput [1] Vanessa Magloire, Marion Schiffer [2] Susan Alvina, Eri Marko [3] Paola Castellini, Antonios Daniil [4] t [5] Benedetta Conti, Gina Fehring [6]

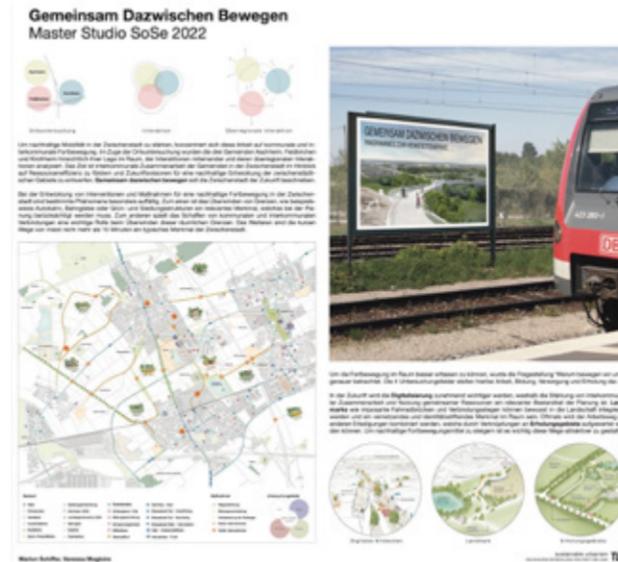


Wo fängt Stadtrand an? Wann beginnt verstärkte Landschaft? Und was ist eigentlich das Dazwischen? Im Masterstudio des Sommersemesters 2022 gingen wir gemeinsam mit Masterstudierenden der Ambivalenz diese Zwischenräume im Spannungsverhältnis von Ort und Welt, Raum und Zeit, selbst erlebten Erfahrungen und über Veränderungen und Zukunft der Zwischenstadt nach. Denn auch 25 Jahre nach der Veröffentlichung des Buches „Zwischenstadt“ von Thomas Sieverts, konzentriert sich die städtebauliche Diskussion heute fast immer noch ausschließlich auf unsere Alt- und Kernstädte. Doch die Kernstadt schon lange nicht mehr die Stadt der Mehrheit, denn aktuell lebt mehr als die Hälfte der Bevölkerung in periurbanen Räumen, arbeitet oder verbringt dort ihre Freizeit. Verhandeln wir also die falsche Stadt? Es schien an der Zeit erneut den Blick auf diese verstärkte, hybride und fragmentierte Landschaft, zwischen Stadt & Land zu werfen und so die Diskussion um räumliche, ökonomische, soziale, natur- und ökologische, kulturelle sowie eine ästhetische Auseinandersetzung zu suchen. Dafür wählten wir als Betrachtungsraum eine prägnante landschaftliche Kante im Münchner Südosten, den äußeren Autobahnring. Dort bereisten wir intensiv verstärkte Landschaften und deren unterschiedliche Übergangsräume, untersuchten diese gemeinsam, um so ein besseres Verständnis für ihre Entstehungsprozesse zu entwickeln.

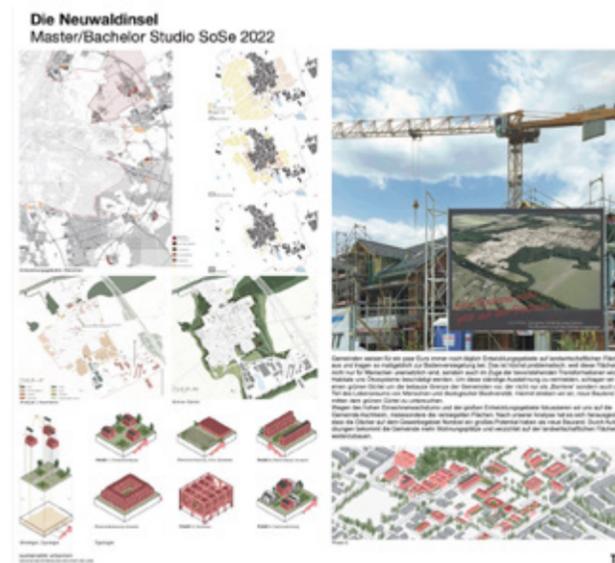
Projektgebiet: Münchner Südosten 1:25.000, Quelle: Sustainable Urbanism, TUM



[1]



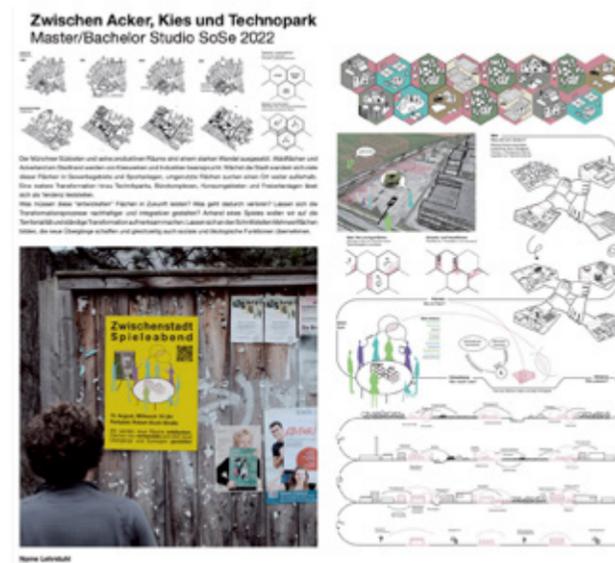
[2]



[3]



[4]



[5]



[6]

The Wild East

Zwischenstadt, Zwischenstand und was macht in Zukunft Stadt?
Sustainable Urbanism, TUM

Studierende: Johann Klause, Mogheesa Rajput

Die Semesterarbeit „The Wild East“ von Johann Klause und Magheesa Rajput stellt sich die Frage: Welches Potenzial haben Zwischenlandschaften und wie können wir bei den Bewohner:innen ein Bewusstsein für diese Landschaften wecken?

Die Studierenden gingen so den Kernfragen des Studios „Zwischenstadt, Zwischenstand und was macht in Zukunft Stadt?“ nach und zeichneten, das „dazwischen“, die undefinierte Landschaft, zwischen urbanen Flecken, Grenzräumen und deren Veränderungen nach. Bei ihren intensiven Raumerkundungen im Münchner Nordosten entdeckten sie die Feldkirchner Tangente. Eine wenig beachtete, aber räumlich vielfältige Landschaft, welche im Alltag der Menschen eine wichtige diagonale Wegeverbindung auf einer alten Bahntrasse darstellt. Die Studierenden machten diesen Raum mit unterschiedlichen Methoden und Ansätzen der Stadtwahrnehmung, wie z. B. dem Dérive, Kartierungen, Fotografien oder auch Analysen mit der Datenplattform Strava sichtbar. Die entdeckten Qualitäten und Wahrnehmungen dieser Räume, kartierten und übersetzten sie in eine Mental Map.

In den kommenden Jahren wird sich dieser Landschaftsraum, durch einen großen Zuwachs an neuen Einwohner:innen, starken Veränderungsprozessen ausgesetzt sehen. Dies wird neue Bedarfe an öffentlichen Grün- und Erholungsflächen mit sich ziehen. Die Frage ist: Wie können wir diese Veränderung gestalten und gleichzeitig die Bewohner:innen in diesen Prozess miteinbeziehen? So schlagen die Studierenden eine maßstabsübergreifende Strategie zur sensiblen Aktivierung und Vermittlung dieses Raumes vor. Welche Grenzen schützt, Anwohner:innen im Alltag durch Interventionen einbezieht und so einen gemeinsamen Dialog anstößt, um neue Narrative auf Augenhöhe zu erarbeiten.

Abschließend lässt sich sagen, dass dieses Projekt unser Bewusstsein für alltägliche Landschaften und unsere Einstellung zu ihrer künftigen Veränderung infrage stellt. Es verleiht dem, was man als Restraum hätte ansehen können, einen soziologischen Wert und unterstreicht den ständigen Wandel der Zwischenstadt, in der der Zwischenstand der Landschaft zu ihrer Schönheit und zur Identität der Bewohner:innen beiträgt.

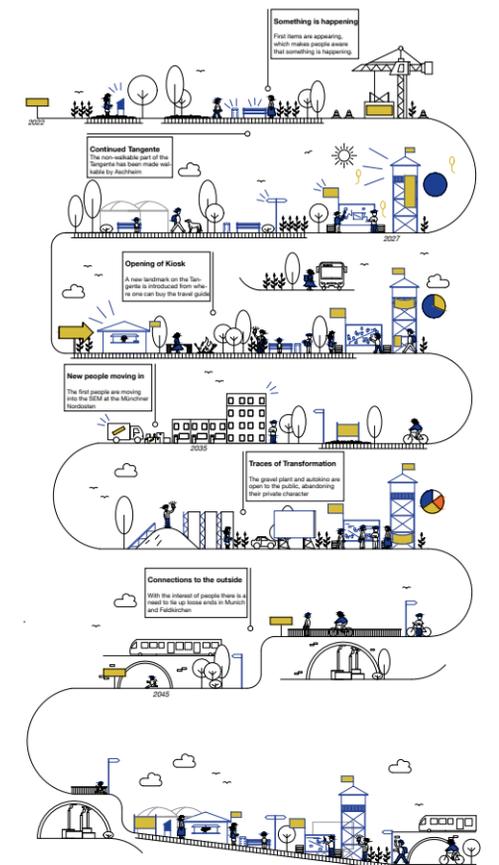
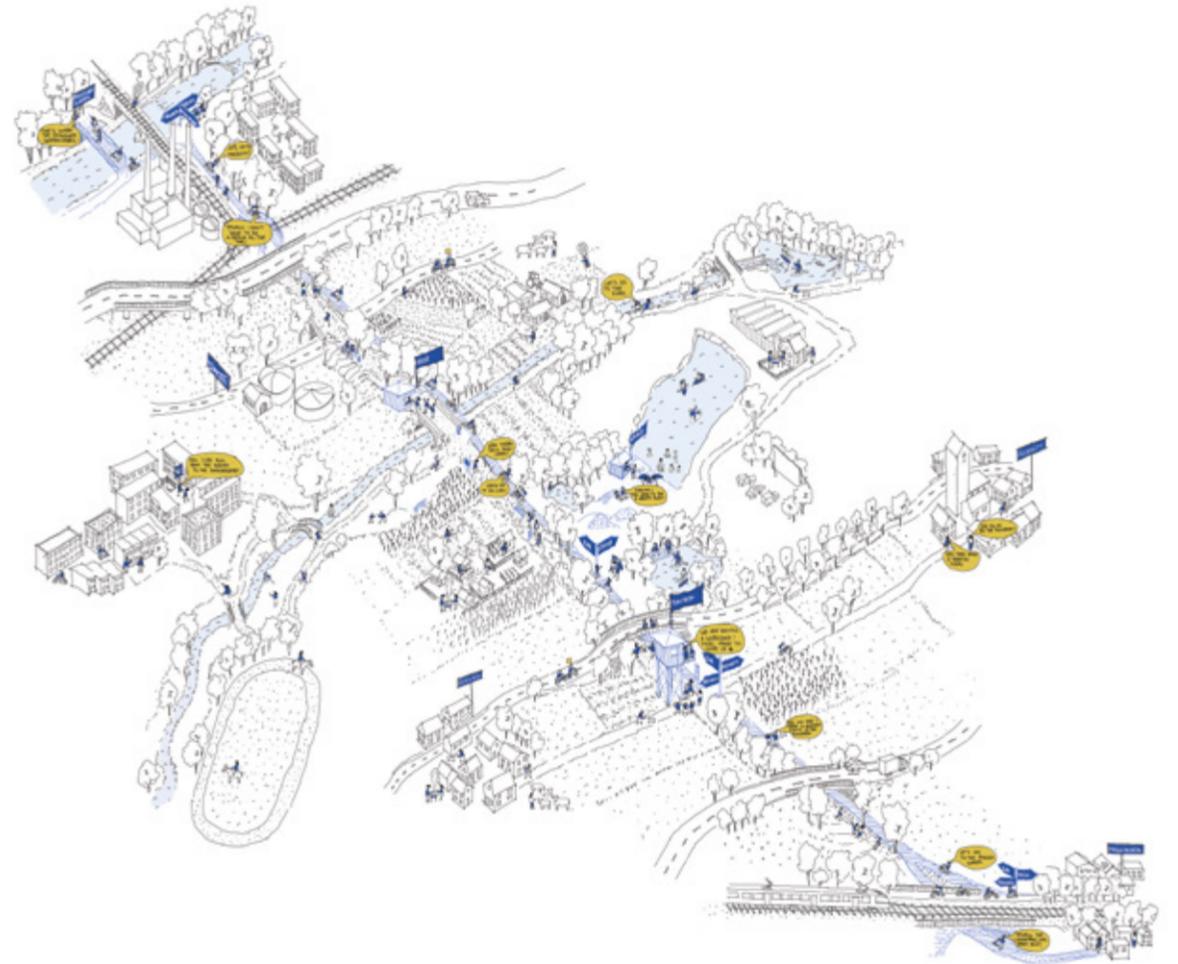
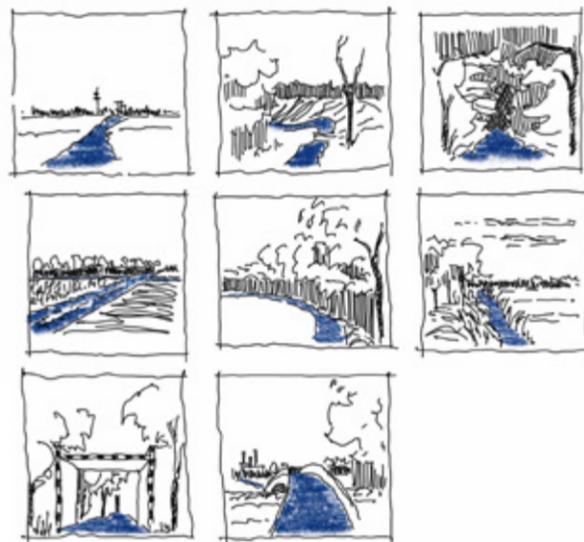




Foto: Johann Klause

Impressum

Herausgeberschaft

Sustainable Urbanism, Lehrstuhl für nachhaltige Entwicklung von Stadt und Land,
Mark Michaeli, Sebastian Klawiter, Julia Micklewright
Technische Universität München

Konzeption & Redaktion, Magazin Ausstellung & Symposium

Sebastian Klawiter & Julia Micklewright

Grafische Gestaltung und Bearbeitung:

Philipp Dopfer (Unterstützung: Mark Julien Hahn)

Lehrstuhl für nachhaltige Entwicklung von Stadt und Land Sustainable Urbanism

Mark Michaeli, Prof. Dipl. Arch. ETH SIA
Technische Universität München
Arcisstraße 21 / D-80333 München
www.arc.ed.tum.de/land

Das Copyright für die Texte liegt bei den Autor:innen. Das Copyright für die
Abbildungen liegt bei den Fotograf:innen bzw. den Inhaber:innen der Bildrechte.

Zwischenstand der Zwischenstadt

Essays, Beiträge & studentische Arbeiten aus Architektur und Stadtplanung
Magazin & Ausstellung, TUM 2022

ISBN: 978-3-00-073922-4

Beteiligte Lehrstühle

TUM - Urban Design, Prof. Dr. Benedikt Boucsein
Bauhaus - Universität Weimar – Professur für Entwerfen und Stadt()Architektur, Prof. Andreas Garkisch
Universität Luxemburg, Masterprogramm Architektur, Prof. Dr. Florian Hertweck
KIT, Professur Stadt und Wohnen, Prof. Christian Inderbitzin
TUM - Sustainable Urbanism, Prof. Mark Michaeli
TU Wien, Forschungsbereich Städtebau, Prof. Ute Schneider
TUM - Urban Development, Prof. Dr. Alain Thierstein

Beiträge Magazin & Ausstellung:

Diane Arvanitakis, Benedikt Boucsein, Johannes Bretschneider, Matthias Faul, Andreas Garkisch, Isabel Glogar, Michael Grunitz,
Anna Hernandez, Florian Hertweck, Christian Inderbitzin, Konrad Kersting, Sebastian Klawiter, Claudia Knepper, Michael Kraus,
Mark Michaeli, Julia Micklewright, Magdalena Müller, Philippe Nathan, Sebastian Sattlegger, Maria Schlüter, Ute Schneider,
Anna Schork, Boris Sieverts, Thomas Sieverts, Alain Thierstein, Robert-Christopher Tubbenthal, Lavinia Wagner, Max Weisthoff,
Gebhard Wulfhorst

Beiträge Symposium:

Dorothee Rummel, Thomas Sieverts, Milica Topalovic

Studierendenarbeiten von:

TUM, Professur für Urban Design:

Lorenz Berger, Maren Blaga, Tassilo de la Torre, Julia Elisabeth König, Justus Förster, Jan Gutjahr, Tina Heusinger, Arthur Hichert, Theodor Justus, Felix Lindemann, Valentina Moll, Lionel Nymphius, David Randak, Franca Rudolph, Johannes Scholl, Barbara-Rosa Siévi, Benedikt Sommer, Nils Steinacker, Paula von Houwald, Ruben Winter

Bauhaus-Universität Weimar:

Alexander Blumentritt, Marie Düsberg, Stefan Haal, Franziska Heldmann, Leonhard Kaiser, Jonas König, Vincent Mank, Johanna Meßner, Miriam Oehrlein, Alma Esmá Oreb, Gerda Seidelmann, Andreas Stanzel, Paul Henri Stockhausen

Universität Luxemburg:

Emine Ayşe Karaarslan, Melsida Babayan, Michel Da Silva Ferreira, Ivan Dmitrievitch Badiarov, Dan Domine, Mohammed Ebrahim Tajik, Diogo Gomes Costa, Malan Ilangaratha, Kasra Karami, Lun Lam Kwok, Siranuys Martirosyan, Shui Mei Chan, Mahdi Panjehpour, Vanessa Peresi, Maryem Rasheed, Selin Sarikaya, Aisha Shah, Maria Vavoule, Mohammed Zanboa

Karlsruher Institut für Technologie:

Yola Benisis, Julia Griesbacher, Maja Jankov, Jiawen Li, Elisa Medla, Fabio Milz, Louisa Pape, Lisbeth Römersperger, Christina Specht, Gabriel Stark, Guillermo Vera, Julien von Stein, Pia Zipf

TUM, Lehrstuhl Sustainable Urbanism:

Susan Alvina, Paola Castellini, Benedetta Conti, Antonios Daniil, Gina Fehringer, Johann Klause, Vanessa Magloire, Eri Marko, Khusan Mukimov, Mogheesa Rajput, Lennart Reidelbach, Marion Schiffer

Technische Universität Wien:

Joshua Berroth, Daniel Binder, Malene Buchenberger, Norbert Eördögh, Lea Fröhlinger, Paul Fromherz, Ervin Gall, Philip Gideon Riedel, Fabian Haslehner, Hannes Höfner, Franziska Hummel, Julia Kley, Christoph Köhler, Verena Kößl, Emil Kranewitter, Lukas Litzlbauer, Jannick Lüngen, Noura Mansour, Karolina Marwitz, Manuela Patka, Jakob Pesendorfer, Philipp Schwab, Laura Schwertner, Bianca Sitz, Maja Szabo, Peter Daniel Szvath, Matthias Ullly, Clemens Zandanel

TUM, Chair of Urban Development:

Elena Anna Roig Seguí, Anna Fabbri, Tom Gronostay, Kanta Sayuda

Das Magazin zur Ausstellung *Zwischenstand der Zwischenstadt* setzt sich 25 Jahre nach dem Erscheinen des Buches von Thomas Sieverts erneut mit den komplexen Fragestellungen der Zwischenstadt auseinander. Bewusst richten wir den Blick weg von den großstädtischen urbanen Zentren hin zu Orten an der Peripherie, wo Autohäuser, Kiesgruben, Reithöfe, Baumärkte, Caravanabstellplätze, Autobahnzubringer und Einfamilienhaussiedlungen direkt an landwirtschaftliche Flächen angrenzen, wo Esel an Schallschutzwänden weiden und wir nicht genau wissen, wo Stadt anfängt und wo Landschaft aufhört.



ISBN 978-3-00-073922-4

In Kooperation



Bauhaus-
Universität
Weimar