

**DAS BILD DER ZWISCHENSTADT | DEKODIERUNG UND  
INSZENIERUNG „RÄUMLICHER IDENTITÄT“ ALS POTENZIAL  
ZUR QUALIFIZIERUNG DER VERSTÄDTERTEN LANDSCHAFT.**

Dissertation  
zur Erlangung des akademischen Grades  
Doktor-Ingenieur  
an der Fakultät Architektur  
der  
Bauhaus-Universität Weimar  
vorgelegt von

Lars Bölling  
geb. 11. September 1967 in Homberg/Efze  
Weimar, 2007

Gutachter  
Prof. Wolfgang Christ  
Prof. Thomas Sieverts  
Prof. Dr. Klaus Brake

Tag der Disputation: 21. Juli 2008

**Raumanzeiger** | Die hier vorliegende Arbeit zum „Bild der Zwischenstadt“ entwickelt ihre Thesen am Gegenstand des konkreten zwischenstädtischen Raums, den eine geplante „Regionaltangente West“ im westlichen Umland von Frankfurt am Main umschreibt. Die Bilder und Karten der Kapitel 4 bis 7 der Arbeit navigieren durch diesen Raum, der je nach Untersuchungsgegenstand in unterschiedlicher Maßstabsschärfe betrachtet wird. Um beim Lesen die Orientierung zu behalten, sind alle Doppelbildseiten dieser Kapitel in der oberen linken Ecke mit einem Raumanzeiger versehen, der den aktuellen Raumausschnitt und Maßstab anzeigt. Der Raum wird in drei Maßstabsschritten betrachtet: Den Zwischenstadtraum „Regionaltangente West“, im nächst feineren Schritt aufgeteilt in einen Nord- und einen Südraum, die sich schließlich je in drei „Zwischenstadtteile“ untergliedern.

**Zwischenstadtraum Regionaltangente West** | Entlang der Regionaltangente West

**Nordraum** | Zwischen Taunushängen und Frankfurt-City

**Südraum** | Zwischen Industriepark, Flughafen und Frankfurter Kreuz

**Zwischenstadtteil Taunusschneisen** | Rund ums Bad Homburger Kreuz

**Zwischenstadtteil Sulzbachkreisel** | Zwischen Main-Taunus-Zentrum und Bürostadt Eschborn

## VORWORT | 6

## EINLEITUNG | 9

### 1. VON SUBURBIA ZUR ZWISCHENSTADT | STAND DER DINGE DER PERIPHERIEDEBATTE

#### 1.1. Das Ausgreifen der Städte in die Region | 16

- 1.1.1. Suburbanisierung | 17
- 1.1.2. Stadtwachstum als Wirtschaftsfaktor und gesellschaftliche Norm | 18

#### 1.2. Verschiebung der Hierarchie Stadt - Umland | 21

- 1.2.1. Bevölkerungssuburbanisierung | 21
- 1.2.2. Gewerbe-, Konsum und Freizeitsuburbanisierung | 22
- 1.2.3. Kontinuität und Verstärkung der Entwicklung | 24

#### 1.3. Fraktale - Netzstadt - Zwischenstadt |

- Neue Lesarten und Begriffe | 26
- 1.3.1. Zur Diskussion um Suburbia in Deutschland | 26
- 1.3.2. Vergleich zur Diskussion in anderen Ländern | 32
- 1.3.3. Neue Lesarten der Peripherie auch in Deutschland | 34
- 1.3.4. Die Neue Stadt lesen lernen | 36
- 1.3.5. Neue Begriffe und Lesarten | 37

#### 1.4. Zwischenstadtmodelle und Beschreibungen | 45

- 1.4.1. Fragmente - Fraktale | 45
- 1.4.2. Netze | 46

#### 1.5. Einsicht in die Notwendigkeit einer Qualifizierung der Zwischenstadt | 50

- 1.5.1. Ökologisch - funktionale Probleme | 50
- 1.5.2. Wirtschaftlich - administrative Probleme | 51

#### 1.6. Zwischenstadt und Region | 52

- 1.6.1. Historische Entwicklung der Regionalisierung | 52

## 2. ZUR BEDEUTUNG RÄUMLICHER IDENTITÄT IN ARCHITEKTUR UND STÄDTEBAU

### 2.1. Zur Verwendung des Begriffs Räumliche Identität | 58

- 2.1.1. Mangel räumlicher Identität in der Stadtregion. Rückschlüsse administrativer Regionalisierung | 58
- 2.1.2. Der Begriff „Räumliche Identität“ | 58

### 2.2. Bewertung und Bedeutung räumlicher Identität im Spiegel gesellschaftlichen Strukturwandels | 62

- 2.2.1. Inszenierte Privatheit - Inszenierte Gemeinschaft: Raumvisionen am Beginn der Arbeitsgesellschaft | 62

#### 2.2.2. Fordismus und Raum | 64

#### 2.2.3. Die „Renaissance des Raumes“: Raum- und Lebensvisionen der sechziger Jahre | 64

#### 2.2.4. Die „Inszenierung der Alltagswelt“: Leitbild „Europäische Stadt“ | 68

### 2.3. Beschleunigte Peripherisierung trotz Leitbild „Europäische Stadt“ | 73

## 3. DAS BILD DER ZWISCHENSTADT | ANNÄHERUNGEN

### 3.1. Der Neue Blick: Zwischenstadt lesen | 76

### 3.2. Referenzprojekte für die Auseinandersetzung mit dem Bild der Zwischenstadt | 78

- 3.2.1. The Image of the City - Townscape | 78
- 3.2.2. Erweiterung der Perspektive: Der Blick über die Innenstädte hinaus | 80
- 3.2.3. Managing the Sense of the Region | 83
- 3.2.4. Learning from Las Vegas | 88
- 3.2.5. Abgebrochene Fortschreibungen | 93
- 3.2.6. Anknüpfungsversuche seit den 90er Jahren | 94
- 3.2.7. Raumforschung um Rem Koolhaas | 95
- 3.2.8. Eklektische Atlanten | 99

#### 3.2.9. Raumforschung von MVRDV | 105

#### 3.2.10. Stadtforschungen um Klaus Humpert | 114

#### 3.2.11. After-Sprawl. Research for the contemporary city | 118

#### 3.2.12. L.A. Now | 121

#### 3.2.14. Ansätze aus der Schweiz | 125

#### 3.2.15. „Netzstadt“ von Oswald und Baccini | 127

#### 3.2.16. Forschungsschwerpunkt „Zukunft urbane Kulturlandschaften“ an der ETH Zürich | 135

#### 3.2.17. Annähernd perfekte Peripherie. Glattstadt | 136

#### 3.2.18. Holland Avenue | 143

### 3.3. Ausblick: Annäherungen an das Bild der Zwischenstadt | 148

## 4. ANATOMIE DER ZWISCHENSTADT | RAUMBILD REGIONALTANGENTE WEST, REGION RHEIN-MAIN

### 4.1. Einleitung | 152

- 4.1.1. Region Rhein-Main | 152
- 4.1.2. Die Stadt von ihren Rändern aus lesen | 152
- 4.1.3. Aufbau der Untersuchung | 153

### 4.2. Raumbild Region | 157

- 4.2.1. Ortsbild | Netzbild | 158



4.2.3. Punkte   Verdichtungen   160	4.5.4. Zwischenstadtteil Taunusschneisen   236	6. TRANSFORMATION DER ZWISCHENSTADT	7.1.3. Mythen   Identifizieren und Inszenieren von auratischen Orten in der Zwischenstadt   363
4.2.4. Stadtregion   Landschaftsregion   162	4.5.5. Historische Orte und Wege   242	6.1. Bedeutungsgewinn räumlicher Identität im Zuge gesellschaftlichen Strukturwandels   324	7.1.4. Verbindungen   Verknüpfung heterogener regionaler Strukturen zu einem „Bild der Stadtregion“   364
4.2.5. Figuren   Verwehungen   164	4.5.6. Historische Orte und Wege 1900-1995   246	6.1.1. Anforderungen an das Wohnen   325	
<b>4.3. Raumfigur Regionaltangente West</b>   166	4.5.7. Siedlungsgeschichten   248	6.1.2. Neue Arbeitsformen, Heimarbeit   327	
4.3.1. Zwischenstadtraum Regionaltangente West   168	4.5.8. Wohnwelten   252	6.1.3. Rentengesellschaft   328	
4.3.2. Dynamische Wahrnehmung   170	4.5.9. Arbeitswelten   260	6.1.4. Bürgergesellschaft, Community und Gemeinschaft   328	
4.3.3. Autobahn-Szenen   172	4.5.10. Suburbane Öffentlichkeit - Konsum   266	6.2. Erwachsene Peripherie   330	<b>ANHANG: STUDIO ZWISCHENSTADT   ANWENDUNG DER QUALIFIZIERUNGSSZENARIEN IN DER ZWISCHENSTADT RHEIN-MAIN, REGIONALTANGENTE WEST</b>
4.3.4. RTW-Szenen   175	4.5.11. Suburbane Öffentlichkeit - Freizeiten   272	6.2.1. Adressen   330	<b>A.1. Projektübersicht</b>   368
4.3.5. Zwischenstadtportraits   178		6.2.2. Zwischenstadtkerne   330	A.1.1. Adress und Knotenbildung   368
4.3.6. Wirtschaftstopographie   188		6.2.3. Wandel im Bestand   331	A.1.2. Mythen und Verbindungen   376
<b>4.4. Zwischenstadtbausteine</b>   190	<b>5. ORTSBILDUNG IN DER ZWISCHENSTADT   DEKODIERUNG UND INSZENIERUNG RÄUMLICHER IDENTITÄT IN DER STADTREGION</b>	6.2.4. Wachstum   334	<b>A.2. Projekte</b>   384
4.4.1. Fokus: Nordraum - Südraum   192	<b>5.1. Bedeutungsorte in der Zwischenstadt Rhein-Main</b>   280	6.3. Potenziale räumlicher Qualifizierung in Rhein-Main   335	A.2.1. 3 mal U3: Zwischen Frankfurt und Oberursel   384
4.4.2. Innenraum - Außenraum   194	5.1.1. Monumente und Narrative Orte   280	6.3.1. Monumente   336	A.2.2. Downtown Eschborn-Sossenheim   388
4.4.3. Verkehr   196	5.1.2. Urbanisierungsprojekte   284	6.3.2. Narrative Orte   340	A.2.3. Main-Taunus-Zentrum   392
4.4.4. Zeitschnitte   198	<b>5.2. Ortsbildung in der Zwischenstadt: Ein internationales Phänomen</b>   292	6.3.4. Neue Sanierungsgebiete   344	A.2.4. Industriestadt Hoechst   398
4.4.5. Alte Kerne   200	5.2.1. Entwicklungen in den USA   292	6.3.5. Wachstumspotenziale   348	A.2.5. Sarottiareal Hattersheim   402
4.4.6. Arbeiten und Wohnen bis 1950   202	5.2.2. Entwicklungen in Holland   303	6.3.6. Zwischenstadtkerne   352	A.2.6. Airportcity Rhein-Main   406
4.4.7. Einfamilienhäuser 50er-80er Jahre   204	5.2.3. Reaktionen der Architekturkritik auf die Inszenierung von Orten in der Zwischenstadt   310		A.2.7. Agfa-Areal Neu-Isenburg   412
4.4.8. Geschosswohnen 50er-80er Jahre   206	<b>5.3. Adressenbildung</b>   311	<b>7. INSZENIERUNG RÄUMLICHER IDENTITÄT IN DER ZWISCHENSTADT   SZENARIEN DER QUALIFIZIERUNG</b>	A.2.8. Rhein-Main-Raststätte   416
4.4.9. Neues Wohnen   208	5.3.1. Inszenierung von Urbanität   311	<b>7.1. Integrationskultur in der Zwischenstadt</b>   358	A.2.9. Regionaltangente West   418
4.4.10. Arbeiten 50er-80er Jahre   210	5.3.2. Freie Assoziation / Mythenbildung   313	7.1.1. Adressen   Inszenierung räumlicher Identität durch bildhafte, thematische oder funktionale Anreicherung suburbaner Orte   359	
4.4.11. Neues Arbeiten   212	5.3.3. Adressenbildung mit der Landschaft   318	7.1.2. Knoten   Bildung neuer multifunktionaler Zentren in der Zwischenstadt   361	
4.4.12. Neuer Öffentlicher Raum   214	5.3.4. Adressbildung als Ausdruck von Lebensstilen und Werten   320		<b>RESÜMEE</b>   427
4.4.13. Zwischenstadtpuzzle Nordraum   216	5.3.5. Inszenierung von Gemeinschaft und Nachbarschaft   321		<b>ABBILDUNGSVERZEICHNIS</b>   433
4.4.14. Zwischenstadtzentralität   218			<b>LITERATURVERZEICHNIS</b>   436
4.4.15. Zwischenstadtpuzzle Südraum   220			<b>EHRENWÖRTLICHE ERKLÄRUNG</b>   442
<b>4.5. Zwischenstadtteile</b>   221			
4.5.1. Fokus: Zwischenstadtteile   222			
4.5.2. Zwischenstadtteil Sulzbachkreisel   224			
4.5.3. Zwischenstadtteil Steinbachfelder   230			

## Vorwort

Die hier vorliegende Arbeit gründet in wesentlichen Teilen auf meiner Mitarbeit in dem Forschungsprojekt „Mitten am Rand - Zwischenstadt. Zur Qualifizierung der veränderten Landschaft“, das von der Gottlieb Daimler- und Karl Benz-Stiftung im Rahmen eines s.g. „Ladenburger Kollegs“ gefördert wurde. Von 2002 bis 2005 haben Wissenschaftler unterschiedlicher raumbezogener Disziplinen aus zehn deutschsprachigen Hochschulen und Forschungseinrichtungen versucht, im interdisziplinären Diskurs wichtige Wesenszüge der vornehmlich seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts jenseits der alten Kerne entstandenen Siedlungsstrukturen zu ergründen, für die Thomas Sieverts den Begriff „Zwischenstadt“ geprägt hat. Erklärtes Ziel des Kollegs war es, möglichst unbelastet von vorherrschenden Kategorisierung und Vorurteilen Wege zu einer Qualifizierung der Zwischenstadt aufzuzeigen.

Als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl Entwerfen und Städtebau 1 der Bauhaus-Universität Weimar hatte ich die Möglichkeit, das von Professor Wolfgang Christ geleitete Teilprojekt des Forschungsprojekts „Mitten am Rand“ maßgeblich mitzugestalten, das sich am Beispiel der Region Rhein-Main aus städtebaulich-architektonischer Perspektive mit Methoden der Dekodierung und Entwurfsansätzen zur Qualifizierung der Zwischenstadt auseinandersetzte. Das Projekt verfolgte drei zentrale Ziele: In einem ersten Schritt wurde versucht, Potenzi-

ale und Defizite des Beispielraums aufzuzeigen, seine räumliche Identität zu dekodieren. Vor dem Hintergrund eines massiven gesellschaftlichen Strukturwandels sollten auf der Basis dieser „interpretierenden Bestandsaufnahme“ Ansätze für eine Transformation der Zwischenstadt erkannt werden. Ziel des zweiten Schritts war es, Modelle für eine gestalterische Qualifizierung der Zwischenstadt zu entwickeln. In exemplarischen Entwurfs-szenarien wurden diese Qualifikationsmodelle im dritten Schritt schließlich an geeigneten Orten des Beispielraums erprobt und überprüft. Im „Studio Zwischenstadt“ wurden mit Studierenden der Architektur und der Europäischen Urbanistik an der Bauhaus-Universität Weimar Interpretationen, Stehgreife und Entwürfe zu typischen Situationen der Zwischenstadt erarbeitet.

Die Kapitel 4 und 6 sowie die im Anhang der Arbeit vorgestellten Studienprojekte stellen wesentliche Ergebnisse meiner Arbeit im Rahmen des Teilprojekts an der Bauhaus-Universität Weimar vor.

Die Förderung der Gottlieb Daimler und Karl Benz-Stiftung hat über drei Jahre eine intensive Auseinandersetzung mit dem Gegenstand ermöglicht. Hierfür möchte ich der Gottlieb Daimler- und Karl Benz Stiftung und ihren Mitarbeitern, die immer versucht haben, auch schwierige Dinge zu ermöglichen, ganz herzlich danken.

Thomas Sieverts hat mit seinem Buch Zwischenstadt nicht nur wesentliche Teile des Diskurses inspiriert, auf dem meine hier vorliegende Arbeit gründet. Als Ideengeber, Initiator und Leiter des Forschungsprojekts „Mitten am Rand“ verdanke ich ihm ganz unmittelbar die Möglichkeit, an der für mich faszinierenden Fragestellung einer „Qualifizierung der Zwischenstadt“ mitarbeiten zu können. Thomas Sieverts hat mit seiner gleichzeitig fordernden und ausgleichenden Leitung die häufig auseinanderstrebenden Disziplinen im Forschungsprojekt zusammengehalten. Der Rat und die Anregung Thomas Sieverts hat die vorliegende Arbeit wesentlich beeinflusst, und ich freue mich sehr, Thomas Sieverts als Gutachter meiner Promotion gewonnen zu haben.

Am Lehrstuhl von Wolfgang Christ habe ich allen wissenschaftlichen und zeitlichen Freiraum genossen, der für die vorliegende Arbeit nötig war. Wolfgang Christ hat die Arbeit im Forschungsprojekt in allen Phasen intensiv begleitet und stand immer mit Rat und Tat zur Verfügung. Gemeinsam haben wir im Studio Zwischenstadt mit unseren Studenten intensiv die Übertragbarkeit der im Forschungsprojekt entwickelten Modelle auf den konkreten zwischenstädtischen Raum überprüft. Ich hätte mir keinen besser Mentor dieser Arbeit wünschen können, und ich möchte mich bei Wolfgang Christ für seine Unterstützung und für alles, was er mir ermöglicht hat, ganz herzlich bedanken.

Das aus den Ergebnissen der Forschungsarbeit im Projekt „Mitten am Rand“ eine Promotionsschrift werden konnte, hat über die Zeit der Förderung durch die Gottlieb Daimler- und Karl Benz-Stiftung hinaus weitere zwei Jahre in Anspruch genommen. In diese Zeit fielen nicht nur mein Ausscheiden aus der Universität und die Gründung des eigenen Planungsbüros, sondern auch die ersten zwei Lebensjahre meines Sohnes, Randbedingungen, die die Fertigstellung der Arbeit nicht eben beschleunigt haben. Meine Frau Anja hat mir in dieser Zeit mit manchem Murren, immer aber mit viel Verständnis und Entgegenkommen und mit viel zu vielen Sonderschichten an der Babyfront die nötigen Freiräume zum Schreiben der Arbeit geschaffen. Darüber hinaus war Anja meine wichtigste Beraterin und Motivatorin. Ohne Anja hätte ich diese Arbeit nie zu einem Ende gebracht.

Schließlich möchte ich meinem Sohn Ole danken, der mich mit seinem wunderbaren kleinen Leben und seinem Lachen gelehrt hat, welche Dinge wirklich wichtig sind.

## **EINLEITUNG** | DAS BILD DER ZWISCHENSTADT

## Dekodierung und Inszenierung „räumlicher Identität“ als Potenzial zur Qualifizierung der verstädterten Landschaft

„Sobald Sie erst einmal ein Rührei in der Pfanne haben, können Sie kein Spiegelei mehr daraus machen...“ (Venturi 2003, S. 30) Mit dieser bei Stadtplanern beliebten Eiermetapher pointiert Marco Venturi eine Überzeugung, die in den letzten Jahren im Diskurs um die Stadtregionen an Bedeutung gewinnt: Im Angesicht fragmentierter, in der Region aufgehender Städte kann es kein Zurück mehr geben zum kompakten Bild der traditionellen, europäischen Stadt.

Die Beschreibung dieses neuen Typus von Stadt bedarf eines eigenständigen, neu zu entwickelnden Vokabulars. Nach Thomas Sieverts entzieht sich die in den letzten Jahrzehnten entstandene neue Siedlungsstruktur gängigen Einordnungen in die Kategorien Stadt und Land. Diese „Zwischenstadt“ (Sieverts 1997) löst sich von der hierarchischen Dependenz zur Kernstadt, die noch die erste Generation „suburbaner“ Bebauung auswies. Dabei entstehen Ansätze einer selbständigen Identität, Fragmente von Urbanität, die gleichwohl mit dem am 19. Jahrhundert orientierten Bild urbaner Räume wenig gemein haben.

Unstrittig ist die Notwendigkeit der Qualifizierung dieser im städtebaulichen Sinne ungeplant entstandenen Struktur. Die anhaltende Peripherie-Debatte zeugt von einem zunehmenden Problembewusstsein für die funktionalen, ökonomischen und ökologischen sowie sozialen und ästhetischen Herausforderungen der „Zwischenstadt“.

**Dekodierung und Inszenierung von räumlicher Identität** Gleichzeitig wird immer deutlicher, dass der klassische, bis heute verfolgte Weg „administrativer Regionalisierung“ (Eingemeindungen, Gebietsreform etc.) an seine Grenzen stößt. Die komplexe funktionale Vernetzung der Stadtregionen kontrastiert mit einer mentalen und politischen Realität, die nach wie vor

von „Kirchturmdenken“ bestimmt ist. Die Wahrnehmung von Stadt und damit das Bild, das sich die allermeisten Bewohner dieser fragmentierten Stadtregionen von Stadt machen, ist noch immer in starkem Maße kernstadtbezogen. Thomas Sieverts konstatiert in seinem Buch Zwischenstadt: „Es gelingt uns nicht, eine uns bekannte Stadt, nicht einmal die eigene Heimatstadt, ohne historischen Kern vorzustellen, obwohl die besiedelte Fläche außerhalb des Kerns mindestens zehnfach so groß ist.“ (Sieverts 1997, S. 30)

Räumliche Identität bezieht sich, unterstützt durch die entsprechenden Leitbilder, auf das hochgradig emotional besetzte Bild der „Alten Stadt“. Diese Fixierung auch der städtebaulichen Diskussion auf das Bild der alte „Europäische Stadt“ wird in der aktuellen Debatte mitverantwortlich gemacht für „... den vernachlässigten Zustand der Peripherie“ (Koolhaas 1996, S. 18): Trotz, oder gerade wegen der Dominanz des Leitbildes der „Europäischen Stadt“ konnte die Entwicklung jenseits der alten Kernstädte weder verlangsamt noch gar gestoppt werden. Die größte Dynamik monofunktionalen suburbanen Wachstums vollzieht sich parallel zur Blüte der innenstadtorientierten, identitätssuchenden Leitbilddiskussion der architektonischen Postmoderne, die sich ganz von dem Thema des Stadtwachstums abwendet.

Der Kern der Kritik am dominanten Leitbild „Europäische Stadt“ und an einer an raumfunktionalen Leitbildern ausgerichteten Regionalplanung richtet sich dagegen, dass hier wie dort die Bedeutung der Inszenierung räumlicher Identifikationsangebote als einem Schlüssel zur Qualifizierung und Integration der Stadtregion und der Zwischenstadt vernachlässigt wird. Die Region und damit die „Zwischenstadt“, die den größten Teil dieser Region ausmacht, bleiben für ihre Bewohner ein Abstraktum.

Der rein arbeitsteilig-raumfunktional konstituierten Region fehlen positiv besetzte, bildhafte Identifikationsmöglichkeiten mit dem Raum und damit der sinnliche Mehrwert, der die Voraussetzung bietet für ein Gefühl von Zugehörigkeit als Bedingung regionaler Integration.

Damit rückt der Aspekt der Dekodierung und Inszenierung von räumlicher Identität in den Mittelpunkt der Überlegungen zur Integration und Qualifizierung der Stadtregion und damit der Zwischenstadt.

**Transformation der Zwischenstadt** | Weitgehend unbeachtet zumindest von der deutschen, auf das Leitbild der ‚Europäischen Stadt‘ fokussierenden Architekturdebatte, ist ein Bedeutungsgewinn der Inszenierung räumlicher Identifikationsangebote in der Zwischenstadt bereits deutlich erkennbar. Besonders in den USA zeugt die große Mehrzahl vorstädtischer Planungen von dem Versuch, identitätsstarke Orte zu schaffen, die sich abgrenzen von der gleichförmigen Stadtlandschaft. Auch in Europa steht die Thematisierung von Siedlungen und Gewerbeparks exemplarisch für die zunehmende Bedeutung, die „Image“ und „Adresse“ auch jenseits der Kernstädte bei der Vermarktung von Immobilien zufällt.

Darüber hinaus wandelt sich auch das Bild ehemals monofunktionaler Büro- und Gewerbe-, Infrastruktur- oder Konsumballungen. Neue „Büroparks“ werben mit anspruchsvoller Gestaltung und Zusatzangeboten wie Hotels und Freizeitangeboten, suburbane Einkaufszentren mutieren zu Erlebnismalls mit Kultur- und Unterhaltungsprogramm, deren Fassaden oft das Bild historischer Innenstädte kopieren. Besonders an wichtigen Verkehrsknotenpunkten und Flughäfen bilden sich multifunktionale Knoten mit Zentrumscharakter im stadtreionalen Geflecht.

Es entstehen dabei neue Formen von Urbanität, die mit den am Leitbild „Europäische Stadt“ orientierten Kategorien nur unzureichend erfasst werden können.

Der kernstadtbezogene Blick übersieht, dass der suburbane Raum im Wandel begriffen ist. Die sich in der Zwischenstadt bereits abzeichnenden Entwicklungen deuten einen umfassenden Transformationsbedarf an, der die zentrale Spielmasse für eine qualitative Aufwertung der Zwischenstadt definiert: Aus reinen Wohnstätten, aber auch aus monofunktionalen Arbeitsstätten müssen im Zeichen einer herausziehenden Dienstleistungs-, Freizeit- oder Erlebnisgesellschaft, vor allem aber auch angesichts des umfassenden demografischen Wandels Lebenswelten werden, die über die private Wohnung und den reinen Arbeitsbereich hinaus räumliche Identitätsangebote bereitstellen.

### UNTERSUCHUNGSZIEL UND VORGEHEN

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit soll vor dem Hintergrund dieser anstehenden Transformationen das Potenzial der Dekodierung und Inszenierung räumlicher Identifikationsangebote für eine Qualifizierung der Zwischenstadt untersucht werden.

Die Arbeit gliedert sich in sieben Kapitel.

**Von Suburbia zur Zwischenstadt** | Eine einleitende „Bestandsaufnahme Peripherie“ zeigt zunächst die Entwicklung des suburbanen Raums zum vernetzten, multifunktionalen Raum der heutigen Stadtregion in groben Schritten auf. Besonders die Entwicklung seit den achtziger Jahren wird dabei im Spiegel der Fachdiskussion im deutschsprachigen Raum und deren Schwierigkeit betrachtet, einen angemessenen Blickpunkt auf

die zunehmende Eigenständigkeit des suburbanen Raums zu gewinnen. Eine intensive Suche nach neuen Lesarten für die neuen Raumstrukturen jenseits der Kernstädte, die im angelsächsischen Raum über zehn Jahre früher zu verzeichnen ist, setzt im deutschsprachigen Raum erst in den neunziger Jahren ein. Das Kapitel fasst die in diesem Zusammenhang von verschiedenen Autoren entwickelten neuen Werthaltungen, Begrifflichkeiten und Modelle zusammen und leitet daraus Prämissen für die vorliegende Arbeit ab. Der von Thomas Sieverts geprägte Begriff „Zwischenstadt“ wird dabei als Arbeitsbegriff übernommen, da er aus Sicht des Autors einerseits von einer eigenständigen Entwicklung des ehemals suburbanen Raums ausgeht, die eigener Formen der Beschreibung bedarf, andererseits auf einen Raum im Übergang hindeutet, mit eigenständigen Problemen und einem deutlichen Bedarf der Qualifizierung.

### **Zur Bedeutung räumlicher Identität in Architektur und Stadtplanung |**

Das zweite Kapitel der Arbeit führt „Räumliche Identität“ bzw. deren „Inszenierung“ als zentrale Begriffe für eine entsprechende Qualifizierung der Zwischenstadt ein. Die sich wandelnde Bedeutung des Aspekts räumlicher Identität in Architektur und Städtebau wird vor dem Hintergrund gesellschaftlichen Strukturwandels am Beispiel zentraler städtebaulicher Leitbilder und Visionen des zwanzigsten Jahrhunderts aufgezeigt. Vertiefend betrachtet wird hierbei die Diskussion über räumliche Identität in den sechziger Jahren, die sich in Kritik an der funktionalistischen Moderne in einer Vielzahl räumlicher Visionen und Projekte manifestiert. Erst in den siebziger Jahren verengt sich diese postmoderne Perspektive ganz auf die Inszenierung der historischen Identität der Stadt, während das suburbane Stadtwachstum und die vielen hierfür entwickelten Ansätze der sechziger Jahre weitgehend aus dem Fokus des urbanistischen Diskurses verschwinden.

**Das Bild der Zwischenstadt |** Ausgehend von der Darstellung der Kritik an dieser einseitigen Fixierung auf das Leitbild „Europäische Stadt“ geht das dritte Kapitel der Arbeit davon aus, dass die Auseinandersetzung mit räumlicher Identität auf den Raum der Stadtregion bzw. der Zwischenstadt erweitert werden muss.

Eine wichtige Voraussetzung hierfür ist es, adäquate Methoden zur Beschreibung des Status Quo der vernetzten, fragmentierten Stadtlandschaft zu finden. Das klassische, an der Realität der dichten Europäischen Stadt entwickelte Instrumentarium der Stadt- und Regionalplanung ist dafür nur bedingt geeignet. Beschrieben werden deswegen eine Reihe von Ansätzen, die mit verschiedenen Methoden versuchen, die eigene Urbanität der neuen Räume der Stadtregion bzw. der Zwischenstadt lesbar und beschreibbar und damit wahrnehmbar zu machen.

**Anatomie der Zwischenstadt |** Auf Basis der Auswertung des in Kapitel drei dargestellten „State of the Art“ neuer Versuche der Beschreibung und Darstellung zwischenstädtischer Räume wird im zentralen vierten Kapitel der Arbeit versucht, eine weitergehende Annäherung an die räumliche Identität der Zwischenstadt zu unternehmen. Als Untersuchungsraum wurde im Zentrum der Region Rhein-Main ein prototypischer zwischenstädtischer Raum am Rand der Metropole Frankfurt ausgewählt, dessen Rückgrat die seit Jahren geplante Stadtbahnlinie „Regionaltangente West“ (RTW) ist. Als halbe Ringbahn um Frankfurt bildet die RTW in Verbindung wichtiger Wohn- und Beschäftigungszentren im Umland reale, zunehmend tangentielle Verkehrserfordernisse in der Region ab. Damit werden genau die Siedlungsbereiche in den Mittelpunkt der Betrachtung gestellt, die heute im Zentrum der dynamischen Entwicklung der Stadtregion stehen, in Politik und Stadtplanung und der ent-

sprechenden Kartierung und Wahrnehmung aber nach wie vor am Rand liegen. In einer interpretierenden Bestandsaufnahme werden „gezeichnete Hypothesen“ über das eigene Wesen des Betrachtungsraums entwickelt. Entstanden ist dabei eine Art „Atlas der Zwischenstadt“, der systematisch nach Bedeutungen und Merkmalen, gleichsam nach dem räumlichen Mehrwert der Zwischenstadt forscht.

**Ortsbildung in der Zwischenstadt |** Im fünften Kapitel der Arbeit wird versucht, in systematischer Aufarbeitung der in Kapitel vier dekodierten Eigenschaften und Transformationstendenzen das sich in Folge des fortschreitenden Strukturwandels andeutende Qualifizierungspotenzial der Zwischenstadt zu verdeutlichen. Vor dem Hintergrund internationaler Referenzbeispiele werden dabei Standardtypen zur Beschreibung der in der Zwischenstadt erkennbaren räumlichen Phänomene entwickelt.

**Transformation der Zwischenstadt |** Kapitel sechs fasst die sich abzeichnenden Transformationstendenzen in der Zwischenstadt zusammen und interpretiert sie im Sinne einer deutlichen „Urbanisierung“ dieses Raumes. Ausführlich entwickelt wird hier die These einer „Erwachsenen Peripherie“, die mit ihrem „in die Jahre gekommenen“ Bestand und in Folge eines umfassenden gesellschaftlichen Strukturwandels einem vielschichtigen Anpassungsbedarf ausgesetzt ist. Die Strukturen rationaler, raumfunktionaler Arbeitsteilung, die bis heute das Bild der Zwischenstadt bestimmen, entsprechen zunehmend nicht mehr den Anforderungen und Bedürfnissen einer postmodernen Gesellschaft. Ältere Bausteine der Zwischenstadt geraten dabei in Konkurrenz zu neuen Siedlungsstrukturen, die diesen Bedürfnissen mit einer höherwertigen Raumqualität, einem vielschichtigeren Angebot, vor allem aber mit Inszenierungen unterschiedlichster Art begegnen.

### **Inszenierung räumlicher Identität in der Zwischenstadt**

Vor dem Hintergrund dieser in der Stadtregion Rhein-Main analysierten und an internationalen Beispielen verdeutlichten Transformationen des Bildes der Zwischenstadt, die einen umfassenden Anpassungsbedarf dieses Raumes anzeigen, werden in Kapitel sieben vier Prototypen der Inszenierung räumlicher Identität als Potenzial für eine Qualifizierung der Zwischenstadt entwickelt. Der Abschnitt „Adressen“ untersucht dabei Möglichkeiten der funktionalen und sinnlichen Anreicherung ehemals monofunktionaler Stadtbausteine. „Mythen“ befasst sich mit der Inszenierung des besonderen Ortes oder besonderer Raumgeschichten in der gleichförmigen Stadtlandschaft. „Knoten“ zeigt, besonders in Verbindung mit neuen regionalen Verkehrsinfrastrukturen, die Chancen entstehender suburbaner Zentralität. Im Abschnitt „Netze“ geht es schließlich um die Möglichkeit sinnfälliger Verknüpfungen entstehender bzw. inszenierter „Orte“ in der Zwischenstadt.

**Studio Zwischenstadt |** Diese Prototypen und Begriffe bilden die Basis für den zweiten Untersuchungsteil der Arbeit, in dem am Beispiel des gewählten Untersuchungsraums Szenarien einer systematischen Qualifizierungsstrategie der Zwischenstadt im Sinne der Inszenierung räumlicher Identität vorgestellt werden. Die Arbeit greift dabei auf exemplarische Entwurfsszenarien zurück, die der Autor im „Studio Zwischenstadt“ an der Bauhaus-Universität Weimar am Lehrstuhl für Entwerfen und Städtebau 1 von Professor Wolfgang Christ zusammen mit Studierenden an geeigneten Orten des Beispielraums erprobt hat.

Im Anhang der Arbeit können diese vom Autor der Arbeit betreuten und kommentierten Studienprojekte eingesehen werden.

**1. VON SUBURBIA ZUR ZWISCHENSTADT | STAND DER  
DINGE DER PERIPHERIEDEBATTE**

## 1.1. Das Ausgreifen der Städte in die Region

### Vorbemerkung

Das folgende Kapitel versucht, Grundtendenzen in der Entwicklung des suburbanen Raumes der Stadtregionen vornehmlich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts aufzuzeigen und einen Überblick über den Stand der urbanistischen Diskussion bezüglich dieses Gegenstandes zu vermitteln. Der Autor geht dabei davon aus, dass die im Zuge dieser 50jährigen Entwicklung entstandenen suburbanen Strukturen ein „Reifestadium“ erreicht und sich zunehmend von ihrer einseitigen Dependenz zu den Kernstädten gelöst haben. Aufbauend auf dieser Annahme entwickelt die vorliegende Arbeit Überlegungen zur Qualifizierung des suburbanen Raumes. Durch die wesentlich verspätet einsetzende massive Suburbanisierung in den neuen Bundesländern nach der Wiedervereinigung Deutschlands trifft die Grundannahme der Arbeit eines „Reifestadiums“ in der suburbanen Entwicklung hier noch nicht in einem mit Westdeutschland und anderen westlichen Staaten vergleichbaren Maße zu, wenn auch ein erstaunlich schneller Angleichungsprozess erkennbar ist. Der Autor geht deswegen mit vielen anderen Autoren (vgl. Aring/Herfert 2001, S. 55) von einer nur bedingt vergleichbaren Entwicklung in Ost- und Westdeutschland aus, weswegen aus Gründen der Konzentration die ostdeutsche Entwicklung des suburbanen Raumes in der Arbeit nur am Rande behandelt bleibt.

### Von Suburbia zur Zwischenstadt

Städtebauliche Leitbilder sind ein deutliches, oft überzeichnetes Abbild gesellschaftlichen Strukturwandels. Entsprechend gebrochen liest sich die Chronologie städtebaulicher Leitbilder im 20. Jahrhundert. Das Leitbild der „funktionalen Stadt“ der Moderne überträgt seit den 20er Jahren die Gesetzmäßigkeiten fordistischer Produktion auf die Stadt und erklärt diese zur rationalen Maschine. Die historischen Innenstädte mit ihren engen Gassen und unhygienischen bzw. schlecht belichteten Wohn- und Arbeitsarealen stören hier den „Produktionsfluss“ und sind, siehe zum Beispiel den Plan „Voisin“ von Le Corbusier, zu entfernen. Die fortschrittsernüchterte Postmoderne konzentriert sich im Gegensatz dazu ganz auf die Wiederherstellung bzw. Inszenierung der emotionalen Qualitäten gerade dieser Innenstädte. Dem Streben nach „Gliederung“ und „Auflockerung“ als Reaktion auf die katastrophalen sanitären Zustände und Wohnverhältnisse der frühen Industriestadt folgt angesichts entsprechend aufgelockerter, aber monotoner Vorstädte der Ruf nach „Urbanität durch Dichte“.

Die einzige wirkliche Konstante städtebaulicher Entwicklung seit Mitte des 19. Jahrhunderts ist, allem Leitbildwandel zum Trotz, das fortgesetzte und scheinbar unaufhaltsame Wachstum der Städte in ihr Umland. „Die verschiedenen Phasen des Städtebaus seit der industriellen Revolution sind gekennzeichnet von einer immer stärkeren Hinwendung zu einer raumgreifenden Weitläufigkeit städtischer Strukturen.“ (Reinborn 1996, S. 10)

Zur Beschreibung der verschiedenen Prototypen städtischer Entwicklung über die letzten Jahrhunderte wird gerade von Stadtplanern gerne das Ei als Metapher herangezogen. Danach entspricht das u.a. von den Stichen der Merians geprägte Ideal-

bild der mittelalterlichen „europäischen“ Stadt einem gekochten Ei, „wobei die Stadtmauern wie eine Eierschale eine äußerst dichte Mischung öffentlicher Gebäude, Handels- und Wohnhäuser umschlossen“. (Venturi 2003, S. 29).

Das „Ausbrechen“ der Städte aus diesen jahrhundertealten Fesseln des Befestigungszwangs setzte in Europa mit dem vornehmlich durch die Gründung von Flächenstaaten ermöglichten Schleifen der alten Stadtbefestigungen ein, in Deutschland mit leichter Verspätung gegen Ende des 18. Jahrhunderts. Mit dem einsetzenden Industriezeitalter erhält dieses Stadtwachstum jenseits der alten Stadtgrenzen eine rasante Dynamik, gespeist von immer neuen Industrieansiedlungen und sie umgebenden, besonders aus hygienischer Sicht oft unzureichenden Wohnanlagen für eine neu entstehende Arbeiterklasse. Die dabei entstandene Form der Stadt vergleicht Marco Venturi mit einem Spiegelei, „wobei das Eigelb der alten Stadt vom Eiweiß der neuen, für das Industriezeitalter typischen Bezirke umgeben war“ (Venturi 2003, S. 29). Durch die späte Reichsgründung erreicht dieses Wachstum der Stadt des Industriezeitalters in Deutschland erst in der „Gründerzeit“ nach 1870 sein größtes Tempo. In nur 40 Jahren nimmt dabei bis 1910 die in den Großstädten lebende Bevölkerung um das Siebenfache zu (vgl. Krabbe 1989, S. 71).

Zwischen den Weltkriegen verlangsamt sich diese Dynamik. Während die erste große Phase des Stadtwachstums durch einen massiven Zugewinn an Bevölkerung bedingt wurde, ist die ausgreifende Expansion der Städte in ihr Umland seit den 50er Jahren primär die Folge eines zügig wachsenden allgemeinen Wohlstands. Die Bevölkerungszahl der meisten Großstädte in Deutschland stagniert oder schrumpft dagegen spätestens seit Anfang der sechziger Jahre.

### 1.1.1. Suburbanisierung

Für die Beschreibung dieses im Umland der Städte einsetzenden dynamischen Wachstumsprozesses hat sich der Begriff „Suburbanisierung“ durchgesetzt, der bis heute die Diskussion um das Ausgreifen der Städte in die Region prägt. War die Verstädterung des Umlandes bis Mitte des vergangenen Jahrhunderts in Europa zunächst auf die unmittelbare Umgebung der Stadt orientiert, „so erreichte sie seit den 50er Jahren mit der intensiven Wohnsuburbanisierung eine neue Dimension.“ (Aring 1999, S. 12). 40% der heute besiedelten Fläche bzw. 70% aller bestehenden Wohnungen der BRD wurden nach 1949 bebaut (vgl. Jessen 2001, S. 316). Allein von 1950 bis 1961 wächst z.B. die Stadtregion München von 1351 auf 1970 km<sup>2</sup>, die „verstädterte Zone“ gar von 278 auf 790 km<sup>2</sup>. (Aring 1999, S. 12) Zwischen Mitte der fünfziger Jahre und Anfang der achtziger Jahre werden in Deutschland jährlich zwischen 150.000 und 200.000 Eigenheime gebaut (vgl. Zimmermann 2001, S. 330). Ende der neunziger Jahre entfällt auf „die suburbanen Räume, das ‚Umland der großen Städte‘“ in Westdeutschland, je nach Abgrenzung, „ein Anteil von 30% bis 50% der Gesamtbevölkerung.“ (Aring 1998, S. 20)

Der Anstieg der Wohnfläche pro Einwohner von 15m<sup>2</sup> im Jahr 1950 auf fast 40m<sup>2</sup> Ende der neunziger Jahre (alte Bundesländer) verdeutlicht den Zusammenhang zwischen Suburbanisierung und wachsendem Wohlstand. Von 1950 bis Ende der achtziger Jahre sind die Reallöhne in der Bundesrepublik Deutschland um etwa das Dreieinhalbfache angestiegen. In der gleichen Zeit konnten private Vermögensstände gebildet werden, für die es historisch keinen Vergleich gibt. Als Folge dieser Entwicklung konnten die durchschnittlichen Ausgabenanteile der privaten Haushalte im Bereich der Grundversorgung (vor allem



Nahrung und Getränke) deutlich gesenkt werden. Die relativen Ausgaben für Wohnen und Mobilität nahmen dagegen im gleichen Zeitraum um das zwei- bis dreifache zu (vgl. Angermann/Weinrich 1989, S. 244). „Kombiniert man die Reallohnentwicklung mit der veränderten Ausgabenverteilung, so hat sich der jährliche Realkonsum bei Wohnen und Mobilität seit den 50er Jahren um das 7-10-fache erhöht.“ (Aring 1999, S. 70) Während sich 1954 in der Bundesrepublik 1000 Einwohner 79 PKW teilten, verfügt heute statistisch jeder zweite Bundesbürger über einen PKW (ca. 500 PKW je 1000 Einwohner). Die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts ist von einer beispiellos stabilen und wachsenden Prosperität gekennzeichnet, die auch unteren Einkommenschichten Zugang zu Gütern und Dienstleistungen verschaffte: „ ... nicht nur zum Auto, später zum Zweitauto, sondern auch zum eigenen Haus oder zur immer größeren und besser ausgestatteten Wohnung, ...“ (Jessen 2001, S. 316).

### 1.1.2. Stadtwachstum als Wirtschaftsfaktor und gesellschaftliche Norm

Die vorausgehende Betrachtung umreißt quantitativ die Dynamik der Suburbanisierung, deren Folgen im Fokus der gegenwärtigen Diskussion um eine vermeintliche Auflösung der Stadt in die Region stehen. Unbeeindruckt von qualitativen Leitvorstellungen der Stadtentwicklung verzeichnet das Umland der Städte ein kontinuierliches, massives Wachstum, nur vorübergehend gebrochen von wirtschaftlichen Krisenerscheinungen wie der Ölkrise Anfang der siebziger Jahre.

Zum Verständnis dieser Entwicklung, vor allem aber für mögliche Strategien, die diese Dynamik brechen könnten, reicht der einfache Kausalschluss von einem sich in Mobilität und Wohnflä-

che materialisierenden wachsenden Wohlstand gleichwohl nicht aus. Die Suburbanisierung des Wohnens, zumal im Einfamilienhaus, spielt seit Beginn der Industrialisierung eine zentrale Rolle bei den Überlegungen zur Befriedung einer von umfassenden gesellschaftlichen Konflikten und wirtschaftlichen Verwerfungen gezeichneten entstehenden Arbeits- und Industriegesellschaft. Diese Tendenz lässt sich als kontinuierliche Geschichte von den frühen gartenstädtischen Arbeitersiedlungen über die Erwägungen Henry Fords zum Wohnungsbau bis in die raumprägenden suburbanen Einfamilienhaussiedlungen der Gegenwart lesen.

Automobil und suburbanes Eigenheim stehen, in den USA schon seit den 30er Jahren, in Deutschland und den meisten Ländern Europas nach dem zweiten Weltkrieg, im Mittelpunkt politisch massiv geförderter gesellschaftlicher Normvorstellungen und wirtschaftlicher Strategien. Staatliche Investitions- und Förderprogramme zur (Wohn-)eigentumsbildung und Mobilitätssteigerung bilden eine der zentralen Konstanten der meisten westlichen Demokratien. Sie stehen im Mittelpunkt einer vielschichtigen und in den Grundfesten der westlichen Demokratien fest verankerten staatlichen Förderpolitik.

**New Deal |** Mit dem New Deal unter der Ägide von Präsident Roosevelt folgen die USA schon seit den dreißiger Jahren dieser Maxime. Die Möglichkeit des Zugangs breiter Bevölkerungsschichten zu Automobil und Eigenheim werden damit offiziell zum „goal of government policy“ (Fishman 1994, S. 46). Nach der großen wirtschaftlichen Depression in Folge des schwarzen Freitags werden, den Prinzipien Keynes folgend, umfangreiche staatliche Investitionsprogramme aufgelegt, „which, taken together, amounted in a virtual industrial policy to promote the suburbs.“ (Fishman 1994, S. 46). Der „National Housing Act“ der „Federal Housing Authority“ von 1934 garantiert die Verga-

be niedrig verzinsten Darlehen für den Bau suburbaner Einfamilienhäuser. Zusammen mit „loan guarantees and large-scale operations that came close industrialising suburban home building“ (Fishman 1994, S. 47) ermöglicht dieses Programm auch Arbeitern den Bau des eigenen Hauses in der Peripherie. Prominentes Beispiel dieses Förderprogramms ist etwa Levittown in der Peripherie von New York. Gleichzeitig wird mit dem „Federal Highway Act“ von 1944 und 1956 der individuelle (Auto-)verkehr, der den Wegzug in die Peripherie oft erst ermöglicht, bei gleichzeitiger Vernachlässigung des Bahnverkehrs gezielt gefördert: Pendler konnten nun „binnen kürzester Zeit von ihren suburbanen Wohnorten in die Innenstadt zum Arbeitsplatz gelangen“. (Bodenschatz/Schönig 2004, S. 22)

**Wohnungs- und Förderpolitik in der Bundesrepublik Deutschland |** Angesichts der umfassenden Zerstörungen des Krieges, aber auch der gesellschaftlichen Verwerfungen Deutschlands in der Weimarer Republik wurde die Wohnungspolitik auch in der neu gegründeten Bundesrepublik Deutschland ein Gegenstand von allgemeiner politischer Bedeutung. „Der massiven staatlichen Förderung des Mietwohnbaus und, mit wachsendem Gewicht, des selbstgenutzten Wohneigentums kann man erhebliche Bedeutung für die politische Kultur und politische Stabilität jener Republik zuschreiben.“ (Zimmermann 2001, S. 330)

Die Streuung und gesellschaftliche Funktion von Wohneigentum wurde zum wichtigen legitimatorischen Argument im sozialpolitischen Diskurs, und die Verwandlung eines Teils der Lohnabhängigen in Eigentümer kann man als einen der Hauptgründe für die wachsende Systemakzeptanz ansehen. Der Suburbanisierungsprozess in der Bundesrepublik wurde damit von Beginn an durch Wirtschafts-, Verkehrs- und Wohnungspolitik auf allen

Ebenen des föderativen Systems überformt (vgl. Jessen 2001, S. 316). Eine entsprechend ausgerichtete Förderpolitik eröffnet besonders nach 1960 eine reale Chance für breite Schichten zum Bau oder Erwerb des Eigenheims.

Die Wohneigentumspolitik in der frühen Bundesrepublik beruht dabei generell auf zwei Säulen; einerseits der direkten Objekt- (Darlehen, Zuschüsse, Bausparförderung) bzw. Subjektförderung (z.B. Wohnbeihilfen oder -gelder), andererseits auf indirekter Förderung durch Steuervergünstigungen und Regelungen zum Verhältnis von Mieter und Vermieter. Die größte Bedeutung für die Eigentumsförderung haben dabei traditionell die Steuervergünstigungen, bezogen vor allem auf ein fest verankertes Bausparsystem und Kilometer- bzw. Entfernungspauschalen für Berufspendler. Besteht dabei zunächst durch die enorme Wohnungsknappheit noch Konsens über die Notwendigkeit der Mietenkontrolle und vorrangigen Förderung des sozialen Wohnungsbaus (festgeschrieben im ersten Wohnungsbaugesetz von 1950), wird mit der ersten Wohnungsbaunovelle 1953 der Eigenheimbau bereits prinzipiell begünstigt. Spätestens mit dem zweiten Wohnungsbaugesetz von 1956 wird die Förderung von „Familienheimen“ zum bevorzugten Ziel staatlicher Förderpolitik.

Gerade auf Seiten der bis Ende der sechziger Jahre auf Bundesebene regierenden Union spielen ideologische Werthaltungen bei dieser Politikgestaltung eine wichtige Rolle. „Die Vorstellungen in der Union und in den ihr nahe stehenden Kreisen der Bau- und Wohnungswirtschaft gingen davon aus, dass nur eine Verknüpfung von Wohnungsbau- und Vermögenspolitik die wohnungspolitische Selbsthilfe breiter Bevölkerungskreise massiv fördern und „Kollektivismus“ verhindern könne. Das Eigenheim erschien als geeignetes Mittel, dem Ziel einer auf Eigentum beruhenden Gesellschaftsordnung rasch näher zu



## 1.2. Verschiebung der Hierarchie Stadt-Umland

kommen.“ (Zimmermann 2001, S. 333) Die Verstärkung der Eigentumsförderung, in den sechziger Jahren besonders durch die Einführung des zweiten Förderwegs im sozialen Wohnungsbau nochmals forciert, wurde aber auch von der sozialliberalen Koalition fortgeführt, die nunmehr allerdings eher das vermögenspolitische Ziel einer „breiten Streuung des Wohneigentums“ betonte. (Zimmermann 2001, S. 335).

Erheblich unterstützende Wirkung für den Suburbanisierungsprozess hat darüber hinaus die Verkehrs- und Infrastrukturpolitik der Bundesrepublik. Diese forciert gleichzeitig den Ausbau des Straßen- und Schienennetzes, „wenngleich meist mit Vorrang für den motorisierten Individualverkehr, zusätzlich indirekt gefördert durch Steuervergünstigungen wie die Kilometerpauschale für Berufspendler.“ (Jessen 2001, S. 318) Nach der Wiedervereinigung schließlich hat die nationale Politik vor allem durch großzügige steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten auch die Weichen für die Suburbanisierung des Wohnens in den neuen Bundesländern gestellt. „Da diese Prozesse in einem vorwiegend ländlich geprägten Umland stattfanden, zudem ein Nachfragestau von Haushalten nach qualitativ ansprechendem Wohnraum bestand und zusätzlich Sonderabschreibungen (Förderungsgebietsgesetz Ost), Wohnbauförderung des Bundes und der Länder, ungeklärte Restitutionsansprüche im Bestand und Planungsvereinfachungen das Bauen auf der grünen Wiese begünstigten, setzte hier kurzfristig eine extrem hohe Dynamik der Wohnsuburbanisierung ein, die sogar jene der 60er/70er Jahre in den alten Ländern übertraf.“ (Aring/Herfert 2001, S.44)

Steht so die Förderung des Eigenheims im engen Zusammenhang zum politischen Willen des Aufbaus einer anderen Gesellschaft, tragen umgekehrt Eigenheimbau und Automobilindustrie massiv zur Steigerung des Wohlstands in der Bundesrepublik

bei. „Das Wachstum der Siedlungsflächen ist keine nebensächliche Randerscheinung der Entwicklung unserer Wirtschaft, sondern ist ... eng verflochten mit zentralen Vorgängen dieses Wachstums selbst.“ (Pfeiffer/Aring 1993, S. 23)

Jede Strategie zur Eindämmung des suburbanen Wachstums muss diese Zusammenhänge von Suburbanisierung und gesellschaftlichen Zielvorstellungen, Grundprinzipien der Wirtschaftspolitik und einer entsprechend ausgerichteten nationalen Förderpolitik in Betracht ziehen. Johann Jessen sieht unter anderem in der Missachtung dieser Zusammenhänge einen Grund für die Erfolglosigkeit der Regionalplanung: Deren Streben nach einer Konzentration und Verdichtung der Siedlungstätigkeit und die staatliche Förderpolitik konterkarierten sich: „Die Regionalplanung propagiert bis heute die Verdichtung des Wohnungsbaus an den Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs. Wohnungs- und Verkehrspolitik ermöglichen und unterstützen derweil vor allem durch steuerliche Subventionen immer weiter die nach Art einer „Wanderdüne“ ins Umland ausgreifende Suburbanisierung. So eilt die Wirklichkeit einer Siedlungsentwicklung in die Fläche dem fortwährend verfolgten Ziel räumlicher Planung nach Konzentration an den Orten höchster Erreichbarkeit immer schon voraus.“ (Jessen 2001, S. 318)

Historisch gesehen ist das Verhältnis von Stadt und Umland von einem klaren Hierarchiegefälle gekennzeichnet. „Das Umland stand jeweils in einer deutlichen Abhängigkeit von der Stadt, weshalb auch von einer „Subsumption des Landes unter die Herrschaft der Stadt“ gesprochen wird.“ (Tessin 1988, S. 43). Als Ergebnis jahrzehntelanger, durch gesellschaftliche Leitvorstellungen und staatliche Förderpolitik massiv geförderter Suburbanisierung zunächst des Wohnens, nachfolgend aber auch von Arbeits- Einkaufs- und Freizeitfunktionen und der Herausbildung von Stadtregionen, haben sich diese Hierarchieverhältnisse zwischen Kern und ehemaligen Randzonen zunehmend zugunsten des Umlands verschoben.

### 1.2.1. Bevölkerungssuburbanisierung

In den alten Bundesländern kann die Wohnsuburbanisierung als konstantes Grundmuster der Raumentwicklung betrachtet werden. Der stetige Suburbanisierungsprozess seit den sechziger Jahren hat eine zunehmende Verschiebung der Bevölkerungsgewichte zulasten der Kernstädte und zugunsten der verdichteten Umlandkreise zur Folge (Aring 1998, S. 20). In der Regel stehen dabei (in den alten Bundesländern) einer Stagnation bzw. einem moderaten Rückgang der Kernstadtbevölkerung massive Wachstumsraten im Umland gegenüber.

Im Gegensatz zu dieser quantitativ relativ stetigen Entwicklung hat sich die Suburbanisierung von Wohnfunktionen in ihrer Qualität allerdings deutlich von klassischen Mustern der sechziger und siebziger Jahre verabschiedet. Aring und Herfert sehen für die Wohnsuburbanisierung ein gewisses Reifestadium erreicht, welches sich unter anderem in einer wesentlichen Diversifizierung der Haushaltsstrukturen und einer zunehmenden sozialen Heterogenität der im suburbanen Raum lebenden Bevölke-

rungsgruppen zeigt: „Das soziale Spektrum erreicht zwar noch nicht die Variation der großen Städte, aber es ist zweifelsohne viel breiter als in den 60er Jahren.“ (Aring/Herfert 2001, S.43)

Westdeutsche Städte können in den neunziger Jahren ihre Bevölkerungsverluste durch Wanderungsgewinne aus dem Ausland und Ostdeutschland weitgehend wettmachen und verzeichnen zum Teil sogar Zuwächse. Ostdeutsche Städte dagegen sind eindeutige Verlierer der Bevölkerungsentwicklung der durch eine starke Bevölkerungsmobilität ausgezeichneten neunziger Jahre. Der Wohnsuburbanisierungsprozess insgesamt wird dabei in den alten Bundesländern zunehmend vielschichtig: „Man beobachtet ... nicht nur eine Stadt-Umland-Wanderung, sondern auch das engere Umland verlor – wenn auch in geringerem Maße – Bevölkerung an das weitere Umland“ (Aring/Herfert 2001, S. 46). Aring spricht in diesem Zusammenhang von einer „Kaskadenwanderung“ (Aring 1999, S. 72). Vor allem Kinder der ersten Suburbanisierungswelle der sechziger und siebziger Jahre treten seit Beginn der neunziger Jahre verstärkt als Nachfrager am suburbanen Wohnungsmarkt auf und evozieren einen unerwarteten Nachfrageschub. Neu ist ebenfalls ein gewisser lebensstilbedingter Gegenstrom sowohl dieser „zweiten suburbanen Generation“ als auch ihrer aus dem Arbeitsprozess ausscheidenden Elterngeneration in die Kernstädte, der gleichwohl den deutlichen Wanderungsgewinn des Umlands nicht aufhebt.

Darüber hinaus gewinnt das Umland nunmehr auch direkt aus überregionalen und internationalen Wanderungsströmen, die zum Teil nicht mehr den „Umweg“ über die Kernstädte suchen. Immer mehr prägen dabei vor allem in den großen Agglomerationen auch neu errichtete Mehrfamilienhäuser das suburbane Bild, begünstigt durch steuerliche Vergünstigungen für Kapitalanleger im Mietwohnungsbau. In der Region Stutt-

gart erreichte der Anteil an neu fertiggestellten Wohnungen im Mehrfamilien-Mietwohnungsbau Mitte der neunziger Jahre 70% (vgl. Aring/Herfert 2001, S. 50). Die soziale Diversifizierung des suburbanen Raums, schon mit dem sozialen Mietwohnungsbau im Umland ab den sechziger Jahren angelegt, hat in den neunziger Jahren in den alten Bundesländern weiter zugenommen. Besonders in diesem Punkt unterscheidet sich die europäische Entwicklung wesentlich von der in den USA, wo von Beginn an Bauträgerprojekte für die wohlhabende Mittelschicht fast ausschließlich den Wohnungsbau in „Suburbia“ bestimmen.

Der „stark überdurchschnittliche Wegzug von Zweipersonenhaushalten aus den Städten“ deutet für Aring und Herfert „auf wesentliche strukturelle Verschiebungen hin, die sich auch in einem breiteren Altersspektrum der Stadt-Umland-Wanderer widerspiegeln.“ (Aring/Herfert 2001, S. 50). Die Mietwohnung am Stadtrand gewinnt dabei in den Ballungsräumen allein aus Kostengründen eine immer größere Bedeutung. Exorbitante Bodenpreise verunmöglichen dagegen für immer breitere Schichten den Wechsel ins „klassisch suburbane“ Eigenheim. Folge dieser Entwicklung ist, dass besonders in den Ballungsräumen die Wohneigentumsrate trotz ungebremster Suburbanisierung stagniert.

Mit dem zunehmend ausdifferenzierten Wohnungsangebot im suburbanen Raum und einer sozial und demografisch diversifizierten Nachfragergruppe muss das klassische Motivationsbild der Umlandwanderung (Stadtflucht, Wunsch nach dem Eigenheim) relativiert werden: „Der Trend zur Haushaltsverkleinerung und die Lebensstilpluralisierung in den alten Ländern hat damit nicht nur eine Renaissance der alten Stadt bewirkt, sondern auch einen Wandel in Suburbia eingeleitet.“ (Aring/Herfert 2001, S. 52)

Insgesamt ist die Stadtentwicklung seit den achtziger Jahren von einem immergleichen Muster geprägt: „Bevölkerungswachstum im Umland, Verlängerung der Pendeldistanzen, Bevölkerungsverluste in den Kernstädten, ...“ (Jessen 2001, S. 322). Die Kernstädte beklagen als Folge dieser Entwicklung, dass sie durch den Fortzug vor allem wohlhabenderer Bevölkerungsgruppen steuerliche Einnahmequellen an das Umland verlieren, während ihre finanziellen Belastungen für Infrastrukturerhalt, Kultureinrichtungen und Soziales steigen. Tatsächlich haben Umlandgemeinden mit exklusivem Wohnumfeld den Großstädten mittlerweile oft ihren Rang als Wohlstandszentren abgenommen.

### 1.2.2 Gewerbe-, Konsum- und Freizeitsuburbanisierung

In den fünfziger Jahren beschränkt sich der mit dem wirtschaftlichen Aufschwung massiv einsetzende Suburbanisierungsprozess zunächst auf die Wanderung von Wohnbevölkerung an die Ränder der Städte. Neben dieser bis heute anhaltenden stetigen Verlagerung von Bevölkerungsgruppen trägt zu der zu beobachtenden Verschiebung der Gewichte zwischen Stadt und Stadtregion seit den sechziger Jahren vor allem aber die zunehmende Anreicherung des Umlandes mit anderen, ehemals „städtischen“ Funktionen bei. „Auf der einen Seite beobachten wir den Bedeutungsverlust der alten Zentren, auf der anderen Seite reichert sich die Peripherie mit Zentren der verschiedensten Art an.“ (Sieverts 1997, S. 39).

Dies betrifft zunächst den gewerblichen Bereich. Vor allem das produzierende Gewerbe, für das die Kernstädte zu eng werden oder das als für die Kernbereiche „störend“ bewusst verdrängt wird, trägt durch seine Suburbanisierung zu einer ersten funktionalen Anreicherung des Umlandes bei. Umlandge-

meinden unterstützen diesen Suburbanisierungsprozess, indem sie um abwanderungs- oder ansiedlungswillige Unternehmen mit subventionierten Gewerbeflächenangeboten und niedrigen Gewerbesteuerhebesätzen werben. Untersuchungen zur Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und deren quantitativen und räumlichen Effekten für die Periode von 1976 bis 1993 zeigen das überproportionale Wachstum in den Umlandräumen der großen Kernstädte. Diese Suburbanisierung von Arbeitsplätzen „betrifft alle Verdichtungsräume mehr oder weniger gleichermaßen und wird sich, der Prognose zufolge, eher mit zunehmender als mit abschwächender Intensität fortsetzen.“ (Bade 1990, S. 12). Der Schwerpunkt dieser Arbeitsplatzsuburbanisierung wird dabei nicht mehr primär vom verarbeitenden Gewerbe getragen, sondern seit Anfang der siebziger Jahre von einem kräftigen Zuwachs an Dienstleistungsarbeitsplätzen im Umland (vgl. Jessen 2001, S. 319). Bei steigender Nachfrage nach Büroflächen in den Innenstädten und einer entsprechenden Explosion der Preise weichen Investoren und Unternehmen auf Standorte im Umland aus. Dies betrifft in den siebziger und achtziger Jahren vor allem die so genannten „Backofficebereiche“ großer Handelsorganisationen, Banken und Versicherungen, in denen etwa das laufende Geschäft und das Rechnungswesen abgewickelt werden.

Spätestens seit den späten achtziger Jahren zeichnet sich allerdings eine zweite Generation der Gewerbesuburbanisierung ab, in der Standortqualitäten im Umland nicht mehr nur durch „harte Faktoren“ wie Kosten und gute Erreichbarkeit definiert, sondern spezifische Raumqualitäten angeboten werden. Gerade im Bereich hochqualifizierter Arbeitsplätze können sich Standorte im Umland profilieren, die mit der Nähe zu den ebenfalls jenseits der alten Kerne gelegenen bevorzugten Wohnlagen, aber auch mit einer hochwertigen Gestaltung und landschaftlicher

Schönheit werben. Zunehmend ist damit auch eine Verlagerung von Headquarterfunktionen ins Umland zu beobachten.

Der suburbane Raum ist der unbestrittene Gewinner der Beschäftigungsverteilung in den Stadtregionen. Außer in den großen monozentrischen Räumen wie München oder Hamburg verzeichnet er in den Stadtregionen der Bundesrepublik im Mittel schon deutlich mehr als die Hälfte der Beschäftigten (vgl. IÖR 2002, S. 82). Auch der relative Zuwachs an Beschäftigten ist im Umland stärker als in der Kernstadt (vgl. Jessen 2001, S. 320). Damit einher geht nicht nur eine zunehmend Verlagerung von Wirtschaftskraft aus den Kernstädten in das Umland, sondern auch eine Bedrohung der Vitalität der Innenstädte (vgl. Karsten/Usbeck 2001, S. 71). Klaus Brake sieht vor allem in diesen neuen Formen der Gewerbesuburbanisierung einen Befund „einer zunehmend eigenständigeren Entwicklung des suburbanen Raums“ (Brake 2005, S. 16): „Insbesondere mit Dienstleistungen steht eine Aufwertung des suburbanen Raums als Standortgebiet zur Debatte“ (Brake 2005, S. 18)

Ein ähnlich deutliches Bild einer „funktionalen Anreicherung des verstädterten Umlandes“ (Aring 1999, S. 72) bietet der Einzelhandel. Die seit den fünfziger Jahren ungebrochene Verschiebung des Handels hin zu großflächigen Handelsformen, verbunden mit einer Vervielfachung der Verkaufsflächen pro Einwohner, realisiert sich vor allem am Rand der Städte bzw. im Umland. Als weitere neue Handelsform entstehen seit den späten sechziger Jahren an verkehrsgünstigen Stadtrand- und Umlandstandorten Shoppingmalls, die in der Regel erst ab rund 30.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche als wirtschaftlich zu betreiben gelten. Vor allem aber induziert die rasante Wohnsuburbanisierung selbst die Nachfrage nach suburbanen Einzelhandelsangeboten, mit einer zunehmenden Diversifizierung des Angebots: Neben

die großen Fachmarktcenter und Shoppingmalls tritt damit „die Aufwertung der Einkaufszentren suburbaner Klein- und Mittelstädte...“. Die Überschaubarkeit bei Ansätzen städtischen Flairs, die relativ gute Versorgung mit PKW-Parkplätzen und die zeitsparende Erreichbarkeit machen die Attraktivität dieser Standorte aus.“ (Aring 1999, S. 74). Das Angebotsniveau im suburbanen Raum wird damit „städtischer“ im Sinne von vielfältiger bzw. ubiquitär dem Niveau mittelzentraler Angebote vergleichbarer...“ (Brake 2005, S. 19)

In den neunziger Jahren kommt schließlich „als Folge der Kommerzialisierung der Freizeit mit der Suburbanisierung von Vergnügungs- und Kultureinrichtungen ein neues Moment hinzu“ (Jessen 2001, S. 320). Parallel zu einer Individualisierung von Lebensstilen, zunehmender Freizeit- und Eventorientierung und noch steigender Kaufkraft entstehen in der Peripherie der Ballungsräume an Standorten hervorragender Erreichbarkeit für den individuellen Verkehr Freizeit- und Vergnügungsparks, Kinozentren, kommerzielle Sportangebote oder Musicaltheater. Exemplarisches Ergebnis dieser Entwicklung ist etwa das „Stella-Erlebnis-Center“ in unmittelbarer Nähe zur Konzernzentrale von Daimler-Chrysler in Stuttgart-Möhringen. Selbst höhere Bildungseinrichtungen siedeln sich im Zuge dieser Entwicklung im suburbanen Raum an.

### 1.2.3. Kontinuität und Verstärkung der Entwicklung

Die Randzonen der Ballungsräume haben sich im Zuge dieser Entwicklungen zu Orten höchster Entwicklungsdynamik entwickelt. Dieser Prozess ist, allein aufgrund seiner quantitativen Auswirkungen, als unumkehrbar einzuschätzen. Wenig deutet darauf hin, dass sich die Bedeutung des Umlands als Wohn-, Gewerbe- und Freizeitstandort verschieben könnte. Eine ähnlich

deutliche Sprache zu der zu erwartenden Umlandentwicklung sprechen Umfragen über Wohn- und Lebenspräferenzen: „Die vielstimmige Dauerkritik hat nichts daran zu verändern vermocht, dass das freistehende Einfamilienhaus als bevorzugte Wohnform und als prägendes Element der Suburbanisierungsschübe ins Umland an Bedeutung eher gewonnen hat und im Vergleich zum Mietwohnungsbau, der stets sehr viel größeren konjunkturellen Schwankungen unterlag, gleichsam eine durchgehende Konstante darstellt“ (Jessen/Simon 2001, S. 351). Für eine überwältigende Mehrheit der Deutschen ist das – möglichst freistehende – Eigenheim mit Garten nach wie vor der „Wohnwunsch Nr. 1“. 73% der Menschen in Westdeutschland und 66% in Ostdeutschland nannten 1999 eine entsprechende Wohnpräferenz. Da nur 34% der Bevölkerung in West- und 27% in Ostdeutschland diesen Wohnwunsch auch realisiert hatten, lässt kaum einen Wandel in diesem Bereich erwarten.

Nach wie vor hat das „eigene Haus“ eine überragende Bedeutung als Statussymbol. Seine Bedeutung als wirtschaftliches Objekt vornehmlich für die Altersversorgung und als Spareinlage ist bis heute ohne Ersatz. „1999 gab es in Deutschland insgesamt 33,4 Millionen Bauspareinlagen von über 189 Milliarden Mark“ (Harlander 2001, S. 11). Angesichts erodierender sozialer Sicherungssysteme wird diese Bedeutung eher noch wachsen. Eine weitere Steigerung der Eigentumsquote, die in Deutschland im internationalen Vergleich eher gering ist, ist heute kaum mehr umstrittenes wohnungspolitisches Ziel. Trotz der zunehmenden Bedeutung der Bestandsumwandlung könnte diese Entwicklung zu einem erheblichen neuen Schub der Suburbanisierung führen.

Insgesamt haben sich nach einer Phase relativer Stagnation in den späten achtziger Jahren die Suburbanisierungstendenzen

in der baukonjunkturellen Boomphase der neunziger Jahre wieder kräftig verstärkt, verbunden mit immer stärkeren sozialen und ökologischen Schief lagen. Schon 1991 wurde in der Raumordnungsprognose des Bundesamts für Landesplanung und Raumordnung ein durchschnittlicher Flächenzuwachs in den deutschen Stadtregionen von 25% bis zum Jahr 2010 prognostiziert (vgl. Aring 1996, S. 211), differenzierte Berechnungen zu verschiedenen Stadtregionen gehen noch 1997 von einem bis 2010 zu erwartendem Wachstum von 15-34% aus (vgl. Empirica 1997). Noch immer realisieren sich steigende Einkommen zu einem erheblichen Teil in einer steigenden Wohnflächennachfrage, mit der Folge eines nach wie vor nur wenig gebremsten Baulandbedarfs für Wohnungsbau.

Vor dem Hintergrund nach wie vor bestehender gesellschaftlicher Rahmenbedingungen und staatlicher Förderungspraktiken ist diese Entwicklung Folge individuell völlig logischer und rationaler Erwägungen: „Solange Grundeigentum gegenüber anderen Vermögensanlagen steuerlich privilegiert wird, wird der Wohlstandsbedarf bei entsprechend positiver Entwicklung der Einkommen immer wieder in diesen Bereich drängen, obwohl unter dem Gesichtspunkt der Befriedigung angemessener Wohnbedürfnisse hierfür gar kein Anlass bestünde“ (Hauser, zit. in: Wüstenrot Stiftung 1992, S. 59). Robert Kaltenbrunner konstatiert in diesem Zusammenhang eine systemimmanente Rationalitätslücke: „Während Individuen und Unternehmen weiter agieren können wie bisher, wird das Ergebnis des aggregierten Handelns - die zusätzliche Flächeninanspruchnahme - allgemein beklagt“ (Kaltenbrunner 1998, S. 486).

Wie nachhaltig die seit Jahren diskutierte Kürzung und 2005 beschlossene Abschaffung der Eigenheimzulage hier Veränderungen bewirkt, lässt sich momentan noch nicht abschätzen.

## 1.3. Fraktale – Netzstadt - Zwischenstadt: Neue Lesarten und Begriffe

### 1.3.1. Zur Diskussion um Suburbia in Deutschland

Für die Raumstruktur der Stadt haben die oben beschriebenen Tendenzen einschneidende Folgen. Um bei der eingangs bemühten Ei-Metapher zu bleiben: In Folge der seit 50 Jahren ungebrochenen Suburbanisierungstendenzen hat sich die Stadt vom noch klar lesbaren Bild des „Spiegeleis“ der Industriestadt zunehmend „hin zum Rührei bewegt“ (Venturi 2003, S. 29), mit einem Nebeneinander meist nicht aufeinander bezogener Monostrukturen um die alten Zentren, nach den Prinzipien raum-funktionaler Arbeitsteilung an einem komplexen Infrastrukturnetz angeordnet. Angesichts ungebrochener, vom Fachdiskurs raumbezogener Disziplinen damals allerdings noch weitgehend unbeachteter Wachstumstendenzen im Bereich suburbanen Siedlungsbaus, erster struktureller Probleme, vor allem aber als Reaktion auf die ästhetische Erscheinung dieser neuen Räume machte Ulrich Pfeiffer schon 1982 auf eine neue Dimension in der Entwicklung suburbaner Räume aufmerksam. In einem Artikel in der Stadtbauwelt fordert Pfeiffer einen neuen Planungskonsens für einen Städtebau am Stadtrand: „Heute geht es nicht mehr nur darum, gegen die Unwirtlichkeit in den Kernstädten, sondern auch gegen die Unwirtlichkeit des Stadtländes anzugehen: „Rettet das Umland jetzt“ müsste ein Städtetag 1982 - 10 Jahre nach der großen Warnung aus dem Jahre 1972 - fordern.“ (Pfeiffer 1982, S. 1507)

**Diskussion der achtziger Jahre: Innenorientierung** | Dieser Appell, sich der städtebaulichen Entwicklung des Umlandes anzunehmen, fällt vor dem Hintergrund einer auf Innenentwicklung und „kritische Rekonstruktion“ konzentrierten Diskussion besonders in Architektur und Städtebau in den achtziger Jahren noch auf wenig fruchtbaren Boden. Nachdem in den dynamischen Nachkriegsjahrzehnten Städtebau quasi gleichbedeutend

war mit immer neuen Stadterweiterungen, oft in Form großflächiger Siedlungsprojekte, verschwindet das Wachstum der Städte auf der „Grünen Wiese“ seit Ende der siebziger Jahre als Thema aus den Fachzeitschriften und Fachdebatten. Angesichts erster massiver Wirtschafts- und Umweltkrisen, der scharfen Kritik an den Ergebnissen des Nachkriegsstädtebaus und stagnierender Wachstumsraten ist die Wachstumseuphorie der Nachkriegsjahrzehnte nachhaltig verfliegen. Gleichzeitig werden im Zuge der Postmoderne-Diskussion die Innenstädte wieder entdeckt, deren von den Modernisierungswellen der Nachkriegszeit geschundener Zustand ein neues, zentrales Aufgabenfeld für Architekten und Stadtplaner vorgibt. Die Gründerzeitviertel als erster Ring um die alten Zentren, bis in die siebziger Jahre bedroht von Verfall bzw. „Flächensanierungen“ (also großflächigem Abriss), erfahren gerade aus der Kritik der „68er Generation“ an der Nachkriegsgesellschaft eine neue Wertschätzung und werden in Folge des „Häuserkampfes“ in den späten siebziger und frühen achtziger Jahren Gegenstand immer neuer Sanierungs- und Gentrifizierungswellen.

Die Zeit der großen Neuplanungen auf der grünen Wiese scheint für lange Zeit vorbei. Stadterweiterung ist vor dem Hintergrund des scharf kritisierten Großsiedlungsbaus der sechziger und siebziger Jahre insgesamt negativ konnotiert. Nach von Um- und Aufbruch gezeichneten Jahrzehnten richtet man sich ein im wohlstandsgesättigten Status Quo. Dieter Hoffmann-Axthelm fasst Anfang der neunziger Jahre die Situation in den achtziger Jahren sehr gut zusammen: „Die Parole der achtziger Jahre, die Bauaufgaben der Zukunft lägen in der Bearbeitung des Baubestandes, der schon vorhanden ist, blieb in den kurzfristigen Bedingungen - Wohnungsleerstand und Großsiedlungen - und den materiellen Umständen - Altbau usw. - befangen. Man begnügte sich mit den neuen Tatsachen, statt den Bruch

zu einem Konzept zukünftiger Bautätigkeit voranzutreiben.“ (Hoffmann-Axthelm 1991, S. 105)

Dies bedeutet freilich nicht, dass die Ausdehnung der Städte in ihr Umland in den achtziger Jahren zu einem Stillstand gekommen wäre. Die achtziger Jahre verzeichnen vor allem im Bereich des Einfamilienhausbaus beträchtliche Wachstumsraten, zudem setzt in Deutschland erst jetzt die Suburbanisierung von Gewerbe, zunehmend auch des Dienstleistungsbereichs und des großflächigen Einzelhandels, flächendeckend ein. Gleichwohl nehmen die Fachzeitschriften, Fachkongresse und Universitäten immer weniger Notiz von dieser Entwicklung. Zumindest in Deutschland verschwindet der suburbane Siedlungsbau als Thema weitgehend aus dem urbanistischen Fachdiskurs, der sich auf die Wiederherstellung der Qualitäten der alten Zentren konzentriert.

**Diskussion der neunziger Jahre: Amerikanisierung versus Europäischer Stadt** | Seit Beginn der neunziger Jahre ist in diesem Zusammenhang ein erneuter deutlicher Wandel zu verzeichnen. Eine Vielzahl von Veröffentlichungen und Kongressen zu Stadtwachstum, Stadtregion und Suburbanisierung in den letzten Jahren beweisen, dass das Wachstum der Städte in ihr Umland nach fast zwei Jahrzehnten der „Innenorientierung“ auch im Diskurs raumbezogener Disziplinen wieder angekommen ist. Die erneute Peripheriediskussion ist Indiz für ein abruptes Erwachen aus der gemächlichen Stadtdiskussion der achtziger Jahre, die sich primär auf die Entwicklung des Bestands der Zentren und Gründerzeitviertel zurückgezogen hatte. Mit dem massiven politischen Umbruch in Europa in Folge des Falls des „Eisernen Vorhangs“ tritt ein umfassender Strukturbruch zu Tage, der unter der Sammelüberschrift „Globalisierung“ die Gewissheiten besonders der saturierten

Wohlstandsgesellschaft in Frage stellt. Gleichzeitig erfahren die westdeutschen Städte durch unerwartete Wanderungsströme aus den neuen Bundesländern und Osteuropa erneut erhebliche Wachstumsraten.

Die Städte, aber auch die Planer werden von dieser Entwicklung völlig unvorbereitet getroffen. In Westdeutschland knüpfen die Städte mangels entwickelter Alternativen an das überkommene, postmodern verkleidete Konzept der Großsiedlung an, um die neue Nachfrage decken zu können. Dagegen entstehen in Ostdeutschland in kürzester Frist große suburbane Areale, ohne dass nachhaltige Konzepte oder stabile Strukturen für eine entsprechend rasante Stadterweiterung vorlägen. Das nach der Wende in Ostdeutschland bestehende Rechts- und Erfahrungsvakuum führt in Erwartung völlig unrealistischer Wachstumsraten zur Ausweisung und Erschließung von Gewerbe-, Wohn- und Einzelhandelsflächen im Umland fast aller Städte oft weit jenseits des Bedarfs. Es sind gerade diese ostdeutschen Entwicklungen mit den entsprechenden Bildern, die die Aufmerksamkeit des Fachdiskurses auf das Thema Peripherie lenken. Im Angesicht riesiger Fachmärkte und Hochregallager in Feldlagen mit Autobahnanschluss wird erstmals eine „Amerikanisierung“ der Stadtlandschaft beklagt, der umso entschiedener das Bild der Europäischen Stadt entgegengestellt wird.

Einen ersten wichtigen Meilenstein in der neuen Diskussion über die Entwicklung des suburbanen Raums setzt im Dezember 1991 die Zeitschrift Arch+: Unter der Überschrift „Der Sprawl. Die Auflösung der Stadt in die Region“ widmet sich erstmals seit Jahren eine deutsche Fachzeitschrift in einem Heft ausschließlich den räumlichen Erscheinungsformen des massiven suburbanen Wachstums der Städte (Arch+ 109/110, 1991). Die Brisanz dieses seit Jahren vernachlässigten Themas wird hier durch

einen Blick auf die amerikanische Stadtlandschaft verdeutlicht, die für die Herausgeber „so ganz und gar nicht den großen Stadtutopien vom Anfang des Jahrhunderts“ entspricht (Arch+ 109/110, S. 30). Schon die Einleitung verdeutlicht den zentralen Bezugspunkt, den die Arch+ erstmals in dieser pointierten Form in die deutsche Diskussion einbringt: „Die Großstadt ist nicht mehr modern. Diese prophetische Aussage Frank Lloyd Wrights 1923 bewahrheitet sich. Die zentrale Metropole löst sich auf ... Dezentralisierung überwindet endlich die Antithese von Stadt und Land, Maschine und Natur verschmelzen zu einer Einheit.“ (Arch+ 109/110, S. 30)

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung wird ein neuer Blick auf eine neue urbane Realität eingefordert, die mit den überkommenen Methoden der Stadtplanung weder beschreib- noch gestaltbar sei. Besonders rezipiert wird in der deutschen Fachöffentlichkeit der zentrale Artikel von Robert Fishman, der in seinem Beitrag „Die befreite Megalopolis“ die dezentralisierte, an Verkehrsnetzen orientierte Stadtlandschaft als „Amerikas neue Stadt“ beschreibt (Fishman 1991, S. 73): „Von einer Küste zur anderen wird diese neue Stadt nicht durch die von Wolkenkratzern dominierte Skyline der Metropolen der zwanziger Jahre symbolisiert, sondern durch das Netz der Superhighways, wie es sich aus der Luft betrachtet darstellt: überfüllt in allen Richtungen, verbindet es eine ganze Region zu einer einzigen riesigen Superstadt.“ (Fishman 1991, S. 74) Im Zuge jahrzehntelanger Suburbanisierung zunächst des Wohnens, später aber auch von Gewerbe, Handel, Forschung und Bildung habe die Peripherie das Zentrum als „Kern unserer Zivilisation“ abgelöst, werde das Zentrum angesichts einer Vielzahl von Unterzentren („Edge-Cities“, Garreau 1991) zum „Primus inter pares“ degradiert und damit die überkommene Trennung zwischen Zentrum und Peripherie hinfällig (Fishman 1991, S. 74). Fishman fordert

einen unverstellten Blick auf diese „Neue Stadt“ mit ihren völlig neuen Entwicklungsbedingungen ein, die ein „Ergebnis von Millionen unkoordinierter Einzelentscheidungen“, aber auch der je individuellen Hoffnung auf ein besseres Leben sei. Gleichzeitig weist er auf die große Gefahr hin, die Realisierung der je individuellen Hoffnung auf ein besseres Leben in Suburbia könnte „... genau das vernichten, was der Grundgedanke der neuen Stadt war...“ (Fishman 1991, S. 75). Im Kern seiner Ausführungen steht damit die Überzeugung, dass die als gegeben zu akzeptierende „Neue Stadt“ Gegenstand intensiver Qualifizierungsbemühungen werden müsse. Die Grundlage dazu biete ein tieferes Verständnis der „Neuen Stadt“: „Aber bevor wir die neue urbane Welt, die wir bauen, wirklich verbessern können, müssen wir sie besser verstehen lernen.“ (Fishman 1991, S. 75)

Fishman versucht, dieses Verständnis durch eine Darstellung der engen Verwebung von Suburbanisierung mit gesellschaftlichen Leitbildern und entsprechenden politischen und wirtschaftlichen Programmen in den USA zu fundamentieren, verweist auf Frank Lloyd Wrights „Broadacre City“ (vgl. Wright 1934) gleichsam als Idealbild dieser politisch massiv geförderten gesellschaftlichen Leitvorstellungen: „Das wahre Zentrum ... in der Demokratie Usonias, ist das einzelne usonische Haus.“ (Frank Lloyd Wright, zitiert in Fishman 1991, S. 79) Fishmans Beitrag versucht, die spezifische Urbanität dieser auf das einzelne Haus zentrierten neuen Stadt zu beschreiben, die „... sich jede Familie ... aus in zumutbarer Autofahrzeit erreichbaren Zielen konstruiert ...“ (Fishman 1991, S. 79).

Mit Peter Calthorpe kommt in der Arch+ ein maßgeblicher Vertreter des späteren „New Urbanism“ zu Wort und lenkt den Blick auf eine in den USA bereits stark an Bedeutung gewinnende „Anti-Sprawl“ Bewegung, die nach Lösungen für eine

Eindämmung des unkontrollierten Stadtwachstums bzw. für eine Qualifizierung des suburbanen Raums sucht (vgl. Calthorpe 1991, S. 56-59).

Insgesamt zeichnen sich viele Beiträge des Hefts durch den Versuch aus, das suburbane Wachstum entgegen der rein negativen Beschreibung bzw. der weitgehenden Ignoranz der achtziger Jahre als gegeben und damit unvoreingenommen zu betrachten. In anderen Artikeln schwingt gar eine gewisse Faszination für die Formen dieses scheinbar chaotischen Wachstums mit, etwa wenn Pierre Frankhauser das Stadtwachstum, ähnlich wie später Klaus Humpert (vgl. Humpert/Brenner/Becker 1996 und 2002) mit den Gesetzmäßigkeiten der fraktalen Geometrie zu erklären sucht (Frankhauser 1991, S. 84 ff.).

Dieser vermeintlich unvoreingenommene Blick, vor allem aber der offene Bezug zur dispersen amerikanischen Stadtlandschaft rufen gleichwohl Kritiker auf den Plan, die den Vertretern eines „neuen Blicks“ den Spiegel gerade dieser amerikanischen Stadtlandschaft als Schreckensbild vorhalten

**Zentrum versus Peripherie, Europäische Stadt versus Amerikanisierung** | Die Versuche eines neuen Blicks, der die dezentralisierte Stadtlandschaft als gegeben akzeptiert und zum Gegenstand zu unternehmender Beschreibungs- und Qualifizierungsbemühungen erklärt, werden in Deutschland schon zu Beginn der neunziger Jahre Zielscheibe einer massiven Kritik, die in dieser Haltung einen Frontalangriff auf die Werte der „Europäischen Stadt“ sieht. Gleichsam als Reaktion auf den Beitrag von Robert Fishman eröffnet Dieter Hoffmann-Axthelm ebenfalls in der Arch+ die seitdem ebenso prägende wie lähmende Debatte über die vermeintlichen Alternativen „Sprawl City“ nach amerikanischer Prägung oder „Rückkehr in die Stadt“

(Hoffmann-Axthelm 1991, S. 105). Seine Entscheidung dabei ist klar: Dem Appell von Robert Fishman und anderer Autoren, die gegebene suburbanisierte Stadtform als „Neue Stadt“ zu akzeptieren und weiterzuentwickeln, erteilt er eine klare Absage: „Ob new city oder città dispersa, es handelt sich um den Versuch, das vorhandene ungeplante städtebauliche Desaster zum gewollten Modell zu erheben und es als Stadt von heute anzuerkennen.“ (Hoffmann-Axthelm 1991, S. 107) Für Hoffmann-Axthelm ist suburbane „...Teppich-Urbanisierung ... nichts weiter als die Nachricht, dass diese Konstruktion nicht mehr funktioniert, die mobileren Interessen sich selbständig machen und ihre Partikularinteressen in den Mittelpunkt ihrer räumlichen und zeitlichen Organisation stellen, die Stadt als struktureller Interessenausgleich also zerfällt.“ (Hoffmann-Axthelm 1991, S. 107) „Sprawl city ...“ sei damit, „...als Bastion des Status quo, auf politisches, soziales, ökologisches Versagen hin programmiert.“ (Hoffmann-Axthelm 1991, S. 107)

Besonders in der ersten Hälfte der neunziger Jahre wird die Diskussion um das Wachstum der Städte in Deutschland von dieser vermeintlichen Gegensätzlichkeit geprägt: Auf der einen Seite werden alle Versuche, die raumfunktional getrennte und verkehrsorientierte Stadt als Gegenstand anzuerkennen und weiterzuentwickeln, generell als Angriff auf die „Europäische Stadt“ denunziert. Der kompakten, gemischten Stadt „europäischer Prägung“ allein wird die Lösung der anstehenden sozialen, ökonomischen und ökologischen Probleme zugetraut. Für Hoffmann-Axthelm „...muss nachgewiesen werden, dass die traditionellen städtischen Strukturen – Dichte und Mischung von Wohnen und Arbeiten auf der Parzelle – unabhängig von aller Bildlichkeit Organisationsfaktoren sind, die die Bewältigung von kritischen Belastungen erlauben, wie sie auf uns zukommen.“ (Hoffmann-Axthelm 1991, S. 107)



Auf der anderen Seite wird die in der deutschen Diskussion dominante Position der „Europäischen Stadt“ zunehmend als reaktionär, mitunter gar als faschismusverdächtig attackiert. Ihre besondere Brisanz erhält die Debatte vor dem Hintergrund der massiven, dem unerwarteten Zusammenbruch des „Eisernen Vorhangs“ geschuldeten Strukturbrüche, verbunden mit gewaltigen Bauaufträgen in Ostdeutschland und einem erneuten zuzugsbedingten erheblichen Wachstum der westdeutschen Städte. Besonders am Gegenstand Berlins entzündet sich eine teilweise verbittert geführte Kontroverse um die Frage, wie sich die neue alte Hauptstadt darstellen solle. Das Leitbild der „Europäischen Stadt“ erfährt dabei gleichsam eine doppelte Überhöhung, einerseits als Bastion gegen eine „Amerikanisierung“ der Landschaft, die im Zuge einer das baurechtliche Vakuum ausnutzenden weitgehend ungeplanten rasanten Entwicklung jenseits der Stadtzentren Ostdeutschlands allgemein beklagt wird, andererseits auch als stilistische Vorgabe, die an die guten „urbanen“ Zeiten des Berlins vor 1933 anknüpft.

Die Faszination des Gegenstands Berlin und die spektakulären Bauaufgaben verleihen dem Thema Stadtentwicklung und Architektur, gefördert durch eine Vielzahl öffentlicher Diskurse wie dem „Stadtforum“, eine nie gekannte öffentliche Publizität, tragen aber auch zu mitunter populistischen Überzeichnungen des Themas bei. In Berlin entbrennt ein regelrechter Fassadenstreit um das richtige Gesicht der neuen Hauptstadt, dessen Brisanz noch dadurch erhöht wird, dass sich führende Vertreter der Stadt eindeutig zu einem an historischen Vorlagen orientierten Baugeschehen bekennen. So vertritt etwa der Senatsbaudirektor die Ansicht, dass die Architektur „...besonders in einer krisenhaften Zeit schließlich auch die Rolle einer kritischen Instanz gegenüber gesellschaftlichen Phänomenen wie Hast, Energieverschwendung, Kommunikationschaos, modischem Ma-

terialeinsatz, Wegwerfmentalität und ähnlichem einzunehmen“ habe (Stimmann 1993, Vorwort). Angesichts solcher deutlich gegen sie gerichteter Positionen und strenger Gestaltungssatzungen fühlen sich viele einer experimentellen, „leichten“ Moderne verpflichtete Architekten regelrecht ausgegrenzt aus dem Wiederaufbau zentraler Innenstadtbereiche (vgl. die Diskussion um den Neubau der Akademie der Künste von Behnisch am Pariser Platz) und reagieren ihrerseits mit heftigen Anfeindungen gegen ein neues „steinernes Berlin“, bis hin zum Vorwurf, hier entstünde eine Architektur mit deutlichen Anklängen an die Zeit des Nationalsozialismus (vgl. Dröge/Müller 1994, S. 72).

Die von Robert Fishman geforderte Auseinandersetzung mit der „Neuen Stadt“ wird so im Gegensatz zu anderen Ländern in Deutschland von einer ausgeprägten Stildebatte überlagert, die im Umfeld des anstehenden Wiederaufbaus ostdeutscher Städte die öffentliche Architekturdebatte prägt. Die Vertreter des Bildes der Europäischen Stadt gewinnen deutlich die Oberhand in dieser Diskussion, in der sich manch überzeugter Verfechter der gesellschaftlichen Werte europäischer Urbanität wie Hoffmann-Axthelm im Kampf auch um Bauaufträge instrumentalisiert wieder findet. Die Heftigkeit der damaligen Debatte erklärt sich unter anderem auch daraus, dass es hier nicht nur um Glaubens- und Geschmacksfragen, sondern handfest ums Geschäft ging.

In den Fachzeitschriften dominiert die Darstellung des Wiederaufbaus in den Zentren, besonders die Architekturkritik geht in der Stildebatte auf. Der Stadtrand als eigenständiger Baustein der Stadtlandschaft, der eigenständiger Antworten bedarf, ist nicht Gegenstand dieser Diskussion. Eine sachliche Auseinandersetzung um die Fragen des Stadtwachstums wird auf diese Weise für Jahre verhindert.

### **Aus der Perspektive des Zentrums: Dominierend negative Bewertungen der Entwicklungen am Stadtrand |**

Die deutsche Diskussion der neunziger Jahre wird vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Entwicklung klar von einem Blickwinkel dominiert, der die Entwicklung „am Rand der Stadt“ aus der Perspektive der Zentren beschreibt und bewertet. Das Wachsen der Strukturen zwischen den alten Kernen wird aus diesem Blickwinkel nach wie vor als „Suburbanisierung“ bzw. „Peripherisierung“ beschrieben. Dem liegt die Vorstellung eines klaren Hierarchieverhältnisses zwischen Stadt und Umland zugrunde. Aus dieser zentrenbezogenen Sicht wird die Wertung der „Peripherie“ von einem Gefühl des Verlusts geprägt und fällt zumeist negativ aus. Beklagt wird vor allem das Fehlen von Urbanität, von öffentlichem Raum im klassischen Sinne als gefasstem Platz- und Straßenraum.

Damit verbunden ist in der Regel eine deutliche Kritik an der ästhetischen Erscheinung der Strukturen „auf der grünen Wiese“. Entstanden sind hier z.B. für Dieter Hoffmann-Axthelm „lauter Einzelwelten zwischen Brutalität und Idylle, weder Stadt noch Land, hässlich und kulturlos, aber so, wie es gebraucht - die Vereinbarung des Unvereinbaren dank Fläche“ (Hoffmann-Axthelm 1996, S. 36). Noch 1999 konstatiert Jürgen Aring, dass nach wie vor ein „sehr polarisiertes schwarz – weiß Bild“ vorherrsche zwischen „schlechter Peripherie - die als Zersiedlung, Sprawl, Siedlungsbrei etc. beschrieben wird - und dem ‚guten‘ Zentrum“ (Aring 1999, S. 16).

In vielen Foren der Auseinandersetzung wird der „Auflösung der Stadt in die Region“ (vgl. Bose 1997) als klare Alternative das Konzept der Innenentwicklung gegenübergestellt. Der Verweis auf eine vermeintliche Amerikanisierung der Stadtlandschaft wird als Beleg für die Überlegenheit des Modells der kompakten

und dichten „Europäischen Stadt“ herangezogen. Viele Stadtentwicklungen der neunziger Jahre stehen darüber hinaus für den Versuch, das Modell der „Europäischen Stadt“ auf die grüne Wiese zu übertragen. Prominentes Beispiel hierfür ist „Kirchsteigfeld“ bei Potsdam, geplant nach dem traditionellen Bildern folgenden städtebaulichen Masterplan von Rob Krier.

**Position der Regionalplanung |** Die zentrenbezogene Werthaltung dominiert in besonderem Maße die Raum- und Regionalplanung, deren Raumbeschreibungen bis heute an von Walter Christaller abgeleiteten Modellen „Zentraler Orte“ orientiert sind. Aus dieser zentrenhierarchischen Perspektive erscheint gerade die jüngere Suburbanisierung von Gewerbe-, vor allem aber von Konsum- und Freizeiteinrichtungen als Systemfehler, der „zentralörtliche“ Versorgungshierarchien auf den Kopf stellt. Über Jahrzehnte ist die Regionalplanung damit in eine rein defensive Position geraten, hat sich zurückgezogen auf die Position einer Instanz, die vermeintlich unkoordinierte Entwicklungen des suburbanen Raums zu verhindern sucht, ohne allerdings selbst über geeignete Instrumente für eine positive Gestaltung des ungebremsten Suburbanisierungsprozesses zu verfügen.

Der Fachdiskurs der Regional- und Raumplanung der neunziger Jahre und die Diskussion auf den entsprechenden Veranstaltungen verdeutlichen die Ratlosigkeit, mit der die „klassische Planung“ dem Phänomen „postmoderner Suburbanisierung“ gegenübersteht. Michael Bose bringt das gewisse realitätsferne Eigenleben der Raumplanung lapidar auf den Punkt, in dem er in dem von ihm herausgegebenen Band „Die unaufhaltsame Auflösung der Stadt in die Region?“ (Bose 1997) resümiert: „Außerhalb der Raumplanung existieren eine große Anzahl gesellschaftlicher Normierungen, Rechtsvorschriften, finanzieller Anreize und Abschreckungsinstrumente mit erheblichen Auswir-

kungen auf das räumliche Verhalten von Haushalten und Betrieben: ... Diese Rahmenbedingungen wirken teilweise kontra-produktiv zu regionalplanerischen Zielen“ (Bose 1997, S. 174).

### 1.3.2. Vergleich zur Diskussion in anderen Ländern

Die Besonderheit besonders der Diskussion zur Peripherie in Deutschland wird deutlich, wenn man den Diskurs in anderen Ländern betrachtet. Mit einer erheblichen ideologischen Aufladung konzentriert sich die deutsche Diskussion auf eine vermeintliche Polarität von Zentrum und Peripherie, Europäischer Stadt und Sprawl. Auf den Gegenstand Peripherie wird zwar Bezug genommen, allerdings primär als Bedrohung für die Integrität der „Europäischen Stadt“. Eine Betrachtung der „Peripherie“ als integralen Bestandteil der Stadtlandschaft, die nur im Kontext der Stadtlandschaft entwickelt werden kann, findet bis Mitte der neunziger Jahre praktisch kaum statt.

Im Unterschied dazu widmet sich z.B. die Sonderausgabe „The Periphery“ der englischen Fachzeitschrift *Architectural Design* 1994 ausschließlich städtebaulich architektonischen Fragen im Umgang mit Suburbia und verdeutlicht das eklatante Vakuum auf diesem Gebiet in Deutschland (*Architectural Design* 1994). Im Mittelpunkt steht dabei neben der Beschreibung verschiedener stark suburbanisierter Stadtlandschaften in Nordamerika und Europa die Frage nach planerisch-architektonischen Konzepten des Umgangs mit und damit der Qualifizierung der „Peripherie“. Obwohl das Heft „The Periphery“ heißt, spiegeln die Beiträge des Hefts den Versuch wieder, Wesen und Potenziale des suburbanisierten Raums weitgehend ohne Bezug zu den alten Zentren zu beschreiben und zu analysieren. In der Einleitung weisen Woodroffe, Papa und McBurnie auf eine historisch völlig verschiedene Wahrnehmung und Wertschätzung von Zen-

trum und Peripherie in Westeuropa und den USA hin: In Westeuropa dominiere eine orthodoxe, monozentrische Vorstellung von Stadt: „The conventional city, as opposed to the periphery, represented the most coveted territory...“ (Woodroffe, Papa, McBurnie 1994, S. 6). Während so Peripherie in Europa als das „Marginale“, Ungeplante und damit eher Schlechte angesehen würde, sei die Wahrnehmung in den USA traditionell genau umgekehrt: „the city, as a space of devil incarnate, the periphery, principally the ‚suburbs‘, as ‚Paradise Regained‘.“ Durch den Strukturwandel und die Entwicklung der letzten Jahrzehnte sei diese Unterscheidung allerdings hier wie dort hinfällig, verschwimmen die Kategorien zur Charakterisierung von Stadt und Umland immer mehr: „Was zentral war, wird peripher, was peripher war, wird zentral“ (Woodroffe, Papa, McBurnie 1994, S. 6).

Angesichts der „dispersed city“ der Gegenwart erachtet es Alex Wall in seinem Beitrag im gleichen Heft als „not useful to debate about the differences between centre and periphery. ... Thus the contemporary city is a city at the scale of a region and in the form of a field“ (Wall 1994, S. 8). Robert Fishman spricht gar von einem „Abschied vom Zentrum“ als Sinnbild der Entwicklung der Stadtlandschaft in den USA. Tatsächlich sei einzig Frank Lloyd Wrights „Broadacre City“ in der Lage gewesen, die Grundzüge der amerikanischen Stadtentwicklung zu imaginieren: „Decentralisation meant the return of the United States to a society of universal landowners whose economic independence would result in cultural individualism and whose direct contact with the land would mean a resurgence of democratic culture“ (Fishman 1994, S. 46). Die heutige Stadt entspricht für Fishman weitgehend diesem Leitbild: Deren einzig wahres Zentrum sei „the individual family home“ (Fishman 1994, S. 46), von dem aus jeder seine eigene Stadt zusammensetzen müsse. Von diesem Ausgangspunkt aus betrachtet Fishman ebenso wie

Peter Calthorpe in seinem Artikeln den notwendigen Wandel der Peripherie: Für beide Autoren ist die amerikanische Stadtlandschaft ein Ausdruck des „Amerikanischen Traums“ und muss als solche gelesen, verstanden und akzeptiert werden. Gleichwohl deuteten die massiven Probleme dieser Siedlungsform zunehmend auf die Notwendigkeit eines umfassenden Wandels hin: „The need for change is blatant, with sprawl reaching its limits, communities fracturing into enclaves and families seeking more inclusive identities“ (Calthorpe 1994, S. 19).

Vor dem Hintergrund dieser doppelten Prämisse, einerseits der Anerkennung der dispersen Stadtform der Gegenwart als Ausdruck individueller Selbstverwirklichung, andererseits der Notwendigkeit der Intervention angesichts verschärfter urbaner Krisen, werden in dem Heft Strategien für den Umgang mit Suburbia vorgestellt, die je aus deren eigenen Potenzialen schöpfen. Willem Jan Neutelings etwa stellt seine Erkundungen der niederländischen und belgischen Peripherie als „Explorations into wonderland“ vor (Neutelings 1994, S. 59). Neutelings Ausführungen zu seinen etwa am Antwerpener Autobahnring unternommenen Feldstudien lassen durchweg eine gewisse Faszination für das Vorgefundene durchscheinen: „The Antwerp ring zone is an empty strip 19 kilometres long and 40 metres wide that winds like a green river in between the 19th-century perimeter-block town and the 20th-century urban sprawl of the suburbs“ (Neutelings 1994, S. 59). Dieser Raum ist für Neutelings einer der wenigen Orte in der Stadtregion, wo noch größere Freiräume vorgefunden werden könnten: „This reserve of Arcadian idylls is, for the inhabitant of the metropolis, a means of letting out steam by temporarily escaping into a self exposed primitivism“ (Neutelings 1994, S. 59).

Unter anderem durch die ideologische Überblendung, aber auch

durch baustrukturelle Traditionen ist die städtebauliche Auseinandersetzung um Konzepte für den Umgang mit der Peripherie in Deutschland bis Mitte der neunziger Jahre weit weniger ausgeprägt als in den USA oder europäischen Nachbarländern. Entsprechend undeutlich ist die Formulierung von städtebaulichen Rahmenbedingungen und Zielvorgaben. Tilman Harlander sieht noch 2001 die Vorstellungen von städtischen Wohnen in Deutschland von „verschiedenen Typen und Ausformungen des Geschosswohnungsbaus geprägt“ (Harlander 2001, S. 7), mit einer entsprechenden Dominanz des Geschosswohnungsbaus in der theoretischen Diskussion. Die Auseinandersetzung mit dem Einfamilienhaus als der dominanten Wohnform der Peripherie bleibt in Deutschland fast ausschließlich auf die Architektur des Hauses beschränkt, ganz entgegen der Praxis etwa in den Niederlanden oder Großbritannien, was sich dort nicht nur positiv auf die gestalterische Qualität vieler Wohnviertel, sondern „... auch positiv auf die Wirtschaftlichkeit der Erschließung dieser Gebiete auswirkte sowie auf eine bis heute gegebene Flexibilität ihrer Nutzung“ (Harlander 2001, S. 8).

Auch wissenschaftlich bleibt der suburbane Städtebau bis Ende der neunziger Jahre in Deutschland ein weitgehend unbeschriebenes Blatt. „Standardwerke“ zu diesem Thema, die ab Mitte der neunziger Jahre auch hierzulande verstärkt rezipiert werden, sind in aller Regel US-amerikanischen Ursprungs: Neben verschiedenen Büchern und Aufsätzen von Robert Fishman (vgl. etwa Fishman, Robert: *Bourgeois Utopia. The rise and fall of Suburbia*) Titel wie „Crabgrass Frontier. The suburbanization of the United States“ von Kenneth T. Jackson (Jackson 1985), „A Better Place to Live. Reshaping the American Suburb“ von Philip Langdon (Langdon 1994) oder der Titel „Edge Cities. Life on a new frontier“, mit dem Joel Garreau einen wichtigen Begriff der Peripheriedebatte auch in Deutschland prägt (Garreau 1991).

### 1.3.3. Neue Lesarten der Peripherie auch in Deutschland

Vor diesem Hintergrund verwundert es nicht, dass sich die architektonische und städtebauliche Diskussion in Deutschland zunächst eher vom kulturwissenschaftlichen Rand der Peripherie annähert. 1993 widmet sich die Zeitschrift „Daidalos“ mit ihrem Heft „An der Peripherie“ dieser „neuen städtischen Struktur, ... die sich über die suburbanen Räume hinweg ausdehnt und die Merkmale der traditionellen Stadt vermissen lässt“ (Confurius 1993, S. 23). Das Heft beschäftigt sich vor allem mit Ansätzen aus Literatur, der bildenden Kunst und des Films, die sich schon seit längerem der Peripherie als eigenständigem Lebensraum mit einem dem Gegenstand angemessenen Blick zu nähern suchen. Erwähnung finden etwa die Fotografien der Schweizer Künstler Fischli und Weiss und die Filme Wim Wenders, die den Blick frei machten „auf die Qualitäten und Schönheiten der Peripherie“ (Steiner 1993, S. 86). Volker Kapp beschreibt „den umgekehrten Blick“ Pasolinis auf Zentrum und Peripherie am Beispiel italienischer Ballungsräume. Pasolini befasst sich schon in den fünfziger Jahren intensiv mit der Lebenswelt der Bewohner der Peripherie Roms, denen die „bürgerliche Ordnung des Zentrums“ kein Vorbild sei, „denn die wahre Identität ...“, so Pasolini, „...erhält diese Gesellschaftsgruppe in den Borgate, dem sie prägenden Lebensraum an der Peripherie von Rom“ (Kapp 1993, S. 63). Filme und Texte Pasolinis rücken „das andere Rom der Peripherie in den Mittelpunkt des Interesses.“ Das historische Zentrum der Stadt erscheint als bloße „Dekoration für Vorgänge, die nichts mit ihm zu tun haben. ... Die Peripherie besitzt ihre eigene, regressiv-archaische Zivilisation, die für Pasolini etwas höchst Lebendiges ist und mit deren Darstellung er nicht nur eine bisher unbekannte Seite von Rom, sondern ein typisches Phänomen heutiger Großstädte in den Blick gerückt hat“ (Kapp 1993, S. 63).

Michael Glasmeier empfiehlt Architekten und Stadtplanern, „die mit ihrem Bauen und Planen die Mitte ins Zentrum stellen“, gar die Lektüre des „alkoholisierten Monologes“ „Die Reise nach Petuschki“ des Russen Wenedikt Jerofejew, „einer einzigen, geschlossenen Form der Absage an das Zentrum“ (Glasmeier 1993, S. 90): „Denn das Zentrum wächst sich immer mehr zu einer Fiktion aus, und der Begriff Metropole ist hybrides Wunschdenken. Man könnte die Stadtmitte mit ihren Kirchen, Museen, historischen Gebäuden für Administration und selbstreferentielles Beamtentum als den leeren Ort schlechthin begreifen, der im Tages- und Nachtrhythmus künstlich aufgeblasen und entleert wird“ (Glasmeier 1993, S. 90).

Einen entsprechend eigenständigen Blick auf die Peripherie fordert Dietmar Steiner in seinem Beitrag auch für Architektur und Städtebau ein. Ansätze für eine verstärkte „Beachtung der Alltagskultur“ und ein entsprechendes „Aufbrechen der historischen Schale“ erkennt er in den siebziger Jahren vor allem in der „konsumistischen Alltagsreflexion der „grey school“ und Robert Venturis“ (Steiner 1993, S. 82). Steiner konstatiert, dass das, „was als Peripherie bezeichnet wird, längst schon die alltäglich Lebenswirklichkeit der Mehrzahl der Europäer“ sei (Steiner 1993, S. 83). Vor diesem Hintergrund könne jede Rückkehr zur alten Urbanität, wie sie die dominanten Leitbilder forderten, nur eine „formale und auch soziale Repression der Festschreibung eines unaustauschbaren Ortes sein.“ Dem stellt Steiner die Peripherie als Möglichkeitsort gegenüber: „... Peripher sind deshalb alle Orte der Alltäglichkeit, alle Orte, die nicht einer urbanen Aufmerksamkeit und Verschönerung unterliegen. Peripher ist immer der Zustand dazwischen, zwischen den alten ‚Zentren‘ und den neuen ‚Inseln‘. Peripher ist der Raum, der Nicht-Ort ist, der in Bewegung bleibt, frei und widersprüchlich und wild – ganz einfach ‚schön‘“ (Steiner 1993, S. 86).

Dieser Überzeugung einer Ubiquität des Peripheren folgt Walter Prigge, indem er 1998 mit einem von ihm herausgegebenen Sammelband behauptet: „Peripherie ist überall“ (Prigge 1998). Eine Unterscheidung zwischen Zentrum und Peripherie wird damit, ähnlich der in der angelsächsischen Diskussion seit Jahren vertretenen These, angesichts der Realität der Stadtlandschaft für obsolet erklärt.

**Neue Bewertungen: Zunehmendes Akzeptieren der Situation auch in Deutschland** | „Peripherie ist überall“ steht sinnbildlich für einen zunehmenden Gesinnungswandel in der architektonischen und städtebaulichen Diskussion bezüglich der Peripherie. In der zweiten Hälfte der neunziger Jahre gewinnen auch in der deutschsprachigen Diskussion Positionen an Bedeutung, die von einer wachsenden Eigenständigkeit der „zwischen den Kernen“ entstandenen Strukturen ausgehen. Dabei setzt sich die Erkenntnis durch, dass die Bewertung dieser neuen Strukturen aus dem Blickwinkel der alten, europäischen Stadt zu keinen befriedigenden Ergebnissen geführt hat. Man muss erkennen, dass die jahrzehntelange strikte Opposition bzw. Ignoranz der meinungsprägenden Diskussionen in Architektur und Städtebau gegen die Entwicklungen „auf der grünen Wiese“ eben diese Entwicklungen weder zu beeinflussen noch gar zu verhindern vermocht hat.

Im Rückblick erscheint sich aus diesem Blickwinkel die deutsche Architekturdiskussion der frühen neunziger Jahre auf einen reinen Fassadenstreit zu reduzieren, der die eigentlichen urbanen Herausforderungen eines massiven Strukturwandels im Zeichen von Globalisierung, neuen Medien und entsprechenden neuen Lebens- und Arbeitsmodellen weitgehend ausgeblendet hat. Mit dem Einbruch der Baukonjunktur in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre treten diese Probleme schmerzlicher denn

je zu Tage: Im Schatten der hitzigen Diskussion um die Rekonstruktion der Innenstädte sind in rasanter Geschwindigkeit in der Peripherie gerade der ostdeutschen Städte ausgedehnte, monofunktionale und meist gesichtslose Wohn-, Gewerbe- und Konsumgebiete entstanden, eine Entwicklung, die immer häufiger als „Amerikanisierung“ der Stadtlandschaft beklagt wird.

Aber auch im Westen haben die Wortgefechte für die „Europäische Stadt“ eine erneute massive Suburbanisierungswelle nicht verhindern können. Eine beschleunigte gesellschaftliche Fragmentierung und Individualisierung hat zu einer Verschärfung von sozialer Segregation und Polarisierung geführt, in der urbanen Realität ablesbar durch Problemballungen in den Kernstädten und zunehmenden Sicherheits- und Abgrenzungsbedürfnissen in den meist am Rand gelegenen Arealen der Besserverdienenden.

Immer häufiger wird die Kritik formuliert, dass der auf die Zentren gerichtete Blick raumbezogener Disziplinen in Deutschland zu einem Abwenden von dem, was „draußen“ geschieht, geführt habe. Diese Haltung habe mit dazu beigetragen, dass sich die „Peripherie“ gleichsam unbeachtet in der bekannten Form habe entwickeln können: „Man konzentriert sich auf die alte Stadt, die folglich oft mit Funktionen überladen und dazu gebracht wird, kontraproduktiven Zielen zu dienen. ... man ... konzentriert sich ... auf die vorhandenen urbanen Strukturen – das heißt auf die alten Innenstadtviertel – mit dem Ergebnis, dass „das Städtische“ in jeglicher Hinsicht völlig untergraben wird“ (Venturi 2003, S. 13). Kritisiert wird zudem, dass die propagierte Innenentwicklung die Entwicklungen auf der grünen Wiese allein quantitativ nicht ersetzen könnte (vgl. z.B. Aring 1999, S. 70). Häußermann und Siebel bezeichnen es schon 1987 als Erfolg, dass „... trotz der jahrzehntlangen Prämisse



der Innenentwicklung ... die Städte bis Mitte der 80er Jahre nur etwa 10% an Einwohnern verloren haben" (Häußermann / Siebel 1993, S. 27).

Aus der Erkenntnis der weitgehenden Wirkungslosigkeit von Stadt- und Regionalplanung und deren Konzepten im Umgang mit der Peripherie muss es nach dieser neuen Sichtweise zunächst darum gehen, die im Zuge jahrzehntelanger Entwicklung zwischen den alten Kernen entstandenen Strukturen als gegeben anzuerkennen. Aufgrund der oben beschriebenen ungebremsten Suburbanisierungsprozesse machen diese Strukturen quantitativ mittlerweile ca. 70% der bebauten Fläche der Stadtregionen aus. Sie stellen den Ort höchster Dynamik und das zentrale Lebensfeld der Mehrzahl der Bewohner der Stadtregion dar. Allein aus dieser Macht des Faktischen erscheint ein Festhalten am Status Quo innenorientierter städtebaulicher Leitbilder nicht länger haltbar. Marco Venturi bringt mit einer abermaligen „Ei-Metapher“ diese Überzeugung auf den Punkt. Für ihn kann es kein Zurück zur traditionellen Europäischen Stadt mehr geben: „Sobald Sie erst einmal ein Rührei in der Pfanne haben, können Sie kein Spiegelei mehr daraus machen" (Venturi 2003, S. 30).

Von diesem neuen „Aggregatzustand“ der suburbanisierten Stadtlandschaft gelte es angesichts unumstößlicher Tatsachen zwingendermaßen auszugehen: „Trotz der bekannten Debatten über Urbanität müssen wir in Westeuropa mit der Tatsache leben, dass nach dem Auto das Eigenheim für immer mehr Menschen erreichbar wird. Es ist sinnlos, das nicht als positive Errungenschaft zu betrachten. Vielmehr müsste man sich auf eine Kulturlandschaft vorbereiten, in der das Verhältnis von bebauter zu unbebauter Fläche neu definiert wird." (Christiaan- se 2000, S. 14).

#### 1.3.4. Die Neue Stadt lesen lernen

Mit der Anerkennung des Status Quo einher geht für viele das Gefühl, sich im Raum der Peripherie gleichsam auf einer „Terra Incognita“ zu bewegen. Die überkommenen, am Gegenstand der alten europäischen Stadt geschulten Instrumente der Beschreibung und Planung erscheinen ungeeignet, den Gegenstand einer suburbanisierten, dispersen Stadtlandschaft zu erfassen. Für Thomas Sieverts entzieht sich die in den letzten Jahrzehnten entstandene neue Siedlungsstruktur gängigen Einordnungen in die Kategorien Stadt und Land (vgl. Sieverts 1997). Diese Strukturen lösen sich von der hierarchischen Dependenz zur Kernstadt, die noch die erste Generation suburbaner Bebauung auswies. Dabei entstehen Ansätze einer selbständigeren Identität, Fragmente von Urbanität, die gleichwohl mit dem am 19. Jahrhundert orientierten Bild „urbaner Räume“ wenig gemein haben. Die Beschreibung dieses neuen Typus von Stadt bedarf eines eigenständigen, neu zu entwickelnden Vokabulars, eigener Kategorien und Maßstäbe, die nicht von der alten Stadt abgeleitet wurden.

Um den Raum der Peripherie begreifen und gestalten zu können, muss man ihn demnach zunächst lesen und in seinen eigenen Qualitäten wahrnehmen lernen. Peter Zlonicky konstatiert: „Die Muster neuer Städte sind bereits da, uns bleibt, sie zu erkennen. Wir müssen die Sprache der neuen Strukturen lernen" (Zlonicky 2003, S. 9). Mario Campi sieht im Vorwort zu einer von ihm geleiteten Studie zum Raum um den Flughafen Kloten bei Zürich den Zeitpunkt gekommen, in dem „... die Existenz einer neuen Art von Stadt nicht mehr zu übersehen ist, in dem der größte Teil der besiedelten Fläche der Schweiz ihre Charakterzüge trägt und in dem das Bewusstsein wächst, dass neue Instrumente für ihre Darlegung notwendig sind, damit ihrem

Wesen und Wert gebührend Rechnung getragen werden kann" (Campi 2001, Vorwort). Für Marco Venturi ist es „... in einer Situation, in der die Stadtlandschaft völlig fragmentiert erscheint ... von Bedeutung, die neue Geometrie zu begreifen, die den äußeren Erscheinungen zu Grunde liegt, und die Mosaiksteinchen entsprechend ihrer richtigen Kategorien oder „Farben“ zusammenzuführen" (Venturi 2003, S. 27). Erst danach könne man versuchen, die Strukturen zu verbessern.

Beklagt wird in diesem Zusammenhang das weitgehende Fehlen positiver Alltagsbegriffe zur Charakterisierung des suburbanen Raums. Die „Stadt zwischen den Städten“ ist für Geissbühler, Koch und Rotzler „eine prägende Realität der Stadt des ausgehenden 20. Jahrhundert.“ Sie betrachten es als „eine der zentralen Aufgaben der Planung des 21. Jahrhunderts, die vielgestaltigen auseinander driftenden Stadt-Fragmente wieder besser zu vernetzen... . Dazu gehört, die vorhandenen, aber oftmals verborgenen räumlichen und ästhetischen Qualitäten in diesen manchmal nur als „Wüsteneien“ wahrgenommenen Gebieten aufzuspüren - und daraus eigenständige Identitäten zu entwickeln" (Geissbühler, Koch, Rotzler 2000, S. 28).

Die hier vorliegende Arbeit schließt sich dieser Überzeugung ausdrücklich an. Auch in ihrem Untersuchungsteil basiert die Arbeit auf der Prämisse, dass jede räumliche Qualifizierung der in den letzten Jahrzehnten jenseits der alten Kerne gewachsenen Strukturen voraussetzt, diese „neue Stadt“ als Gegenstand anzunehmen, sie mit ihren eigenen Qualitäten wahrzunehmen und ihren Eigenschaften entsprechend darzustellen. Nach über 50 Jahren rapiden Wachstums sind diese Strukturen zu normalen Stadtbausteinen geworden, die die Stadtregionen maßgeblich prägen und den wichtigsten Alltagsraum ihrer Bewohner darstellen.

#### 1.3.5. Neue Begriffe und Werthaltungen

Mit dieser neuen Annäherung geht das Bemühen einher, geeignete Begriffe für Struktur und Wesen des vorgefundenen Gegenstands zu definieren. Vor dem Hintergrund der Erkenntnis einer zunehmenden Eigenständigkeit der zwischen den Kernen entstandenen Siedlungsstrukturen erscheinen Begriffe wie „Suburbia“ oder „Peripherie“ nicht mehr geeignet, das eigenständige, in keinem klaren Hierarchiegefälle zur Kernstadt stehende Wesen der neuen Siedlungsräume zu beschreiben. Jürgen Aring stellt sich in „Anbetracht solcher Entwicklungen ... die Frage, ob der Begriff „Umland“, der auf eine funktionale Beziehung zu einer Kernstadt verweist, überhaupt noch angemessen ist" (Aring 1998, S. 20). Mario Campi betrachtet mit Blick auf seine Untersuchungen im Umland von Zürich den Begriff Peripherie als eine irreführende, „mit negativen Bedeutungen belastete“ Bezeichnung, als „ein Synonym für Ausschluss, Verwahrlosung, Marginalisierung und soziale Kämpfe. Ein solcher Begriff ist heute für das Territorium, das sich nördlich von Zürich erstreckt, gänzlich unangemessen“, habe sich dieses doch zu einem urbanen Zentrum und „zu einem Anziehungspol für die gesamte Schweiz“ entwickelt. (Campi 2001, S. 8-9) Für Robert Kaltenbrunner sind die Unterschiede zwischen Stadt und Land durch das Auto aufgehoben: Was entsteht, entzieht sich demnach den klassischen Definitionen der Stadtplaner und Historiker (Kaltenbrunner 1998, S. 485).

Da, wie beschrieben, Begriffe wie Peripherie und Umland nicht mehr treffend erscheinen, folgt zunächst eine Begriffsverwirrung, die bei Mario Campi deutlich zu Tage tritt. Campi versucht sich u.a. damit zu helfen, dass er die um den Zürcher Flughafen entstandene komplexe urbane Struktur als „reife Peripherie“ bzw. als „annähernd perfekte Peripherie“ bezeichnet, „deren

Entwicklung nahezu abgeschlossen ist“ (Campi 2001, S. 9). Wenig später erscheint es ihm angesichts der zersiedelten, scheinbar beziehungslosen Zusammensetzung des Raumes aus städtischen Fragmenten und urbanen Inseln als angemessen, die neue Realität als „urbanes Konglomerat“ zu bezeichnen, mit eigenen Formen und neuen Dichten (Campi 2001, S. 12).

Diese vermeintlich zusammenhanglose Struktur der neuen Stadtlandschaften wird als „linguistisches Problem“ wahrgenommen, verstärkt durch einen je zweckgerichteten Blick des Einzelnen auf die von ihm benutzten Funktionsinseln, der das Lesen des Raums enorm erschwert. Um dies zu überwinden ist es für Christian Holl nötig, den zwischen den alten Kernen gewachsenen Raum nicht nur wie bisher partiell, je nach dem individuell abgeforderten Nutzen, sondern als ganzes wahrzunehmen. Die wäre „... der erste Schritt, die Chancen ...“ dieses Raumes „... zu erkennen und zu nutzen“ (Holl 2000, S. 30). Campi meint dagegen, dass nur „die Sensibilität für das ‚pictoresque‘“ und damit der Blick gerade auf die Kontraste anstatt auf das Gesamte es uns erlaube, „mit einem frischen Auge auf dieses Territorium zu blicken und so dessen Differenziertheit in den Gegensätzen, Mischungen und Abtönungen zu erfassen und zu schätzen“ (Campi 2001, S. 13). Aus der Erkenntnis ihrer Heterogenität leitet Campi weitere Begriffsvorschläge für die neuen Stadtstrukturen ab: „Dies ist nicht mehr nur ein Territorium; schließlich und endlich ist es zu einer neuen Landschaft, einer Hybridlandschaft, einer neo-natürlichen Landschaft geworden“ (Campi 2001, S. 14).

Explizit widmet sich Stefano Boeri der vermeintlichen „Schwäche unseres architektonischen Vokabulars angesichts der gegenwärtigen Komplexität der urbanen Räume“. Für Boeri benutzen wir „immer noch allgemeine, vage Begriffe, um räum-

liche Sachverhalte zu benennen, Wörter, die auf den Dingen „ausrutschen“, ungeeignet, die tatsächliche Bedeutung der neuen Räume und Orte, von denen wir umgeben sind, zu erfassen“ (Boeri 1998, S. 102). Mit diesem linguistischen Problem sei auch eine neue visuelle Kultur nötig, da die hergebrachten Darstellungs- und Sehweisen in den neuen Räumen der Stadtlandschaften viele Dinge übersähen: „Als wir ein hoffnungsloses Durcheinander von Bauten entstehen sahen, zerstreut in das, was früher eine Landschaft gewesen war, und entlang von Verbindungsstraßen unharmonisch zusammengepresst, als wir auf die von der riesigen Stadtlandschaft verschlungenen äußeren Stadtzentren, auf den offenen, von einem unregelmäßigen Netz von Zeilenbauten durchkreuzten Raum herunterschauten, wussten wir sofort, dass die Bilder, die wir zur Darstellung der Geographie unseres Gebiets verwendeten, sinnlos geworden waren, ebenso wie die dialektische Differenzierung (Zentrum, Außenbezirk, Stadt, Land, innen usw.), auf die wir zurückgriffen, um sie zu beschreiben“ (Boeri 1998, S. 103). Boeri sieht auch die Vielzahl der Versuche, neue Beschreibungen zu finden, „in einem altmodischen“ Diskurs, durch ein „zenitales Paradigma“, das an einen „kritischen Abstand zwischen Betrachter und Raum glaubt“, gefangen. Aus dieser Sicht dominiere das Gefühl einer Wahrnehmung von Chaos, mit entsprechenden Begriffen wie „Megalopolis“, „Stadtkonstellation“ oder zersiedelte Stadt (Boeri 1998, S. 104). Durch diesen „zenitalen Blick“, in wie viele nach feinsten thematischen Schichten getrennten Karten auch immer aufgeteilt, kann es nach Boeri nie gelingen, ... die multidimensionale, dynamische Natur des Phänomens Stadt zu vermitteln.“ (Boeri 1998, S. 104)

Ein zentrales Anliegen der neuen Diskussion um die ehemalige Peripherie ist es also, einen diesem Raum angemessenen neuen Blickwinkel zu gewinnen, eigene Kategorien zu seiner Beschrei-

bung zu entwickeln. Von verschiedener Seite wird seither versucht, neue Namen für das Wesen einer neuen Siedlungsform zu finden, „die bis dahin „namenlos“ war, sei es aufgrund von Raumordnungskonzepten, die sich am alten Stadtparadigma festklammern, sei es aus politischen Gründen, um die Vormacht der alten Zentren in der hierarchischen Siedlungsordnung zu retten“ (Oswald/Baccini 2003, S. 22).

**Postsuburbia / Postsuburbanisierung / Edge Cities** | Aus der Angelsächsischen Diskussion entlehnt ist dabei die Vorstellung, dass man sich nach der Phase der Suburbanisierung heute in der Phase der „Postsuburbanisierung“ befinde. Der Begriff leitet sich von der Vorstellung ab, dass die aktuelle Entwicklung der Peripherie unter anderen Vorzeichen als denen der ersten, von den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen einer fordistischen Moderne bestimmten massiven Suburbanisierungsphase stattfindet.

Der Übergang zur postfordistischen Gesellschaft definiert sich nach gängiger Auffassung primär durch die Auflösung statischer Lebenswelten der klassischen Arbeitsgesellschaft zugunsten von „Lebensstilorientierung“ und Individualisierung. Ulrich Beck definiert Individualisierung als „Auflösung und ... Ablösung industriegesellschaftlicher Lebensformen durch andere, in denen die einzelnen ihre Biographien selbst herstellen, inszenieren, zusammenschustern müssen“ (Beck 1993, S. 150). Parallel zu einem mehr an Einkommen, Bildung, Wissenschaft und Konsum werden dabei „subkulturelle Klassenidentitäten und –bindungen ausgedünnt und aufgelöst. Gleichzeitig wird ein Prozess der Individualisierung und Diversifizierung von Lebenslagen und Lebensstilen in Gang gesetzt, der das Hierarchiemodell sozialer Klassen und Schichten unterläuft und in seinem Wirklichkeitsgehalt in Frage stellt“ (Beck 1986, S. 122). Darüber hinaus

vollzieht sich ein Übergang von industriell-fordistisch geprägten Produktionsstrukturen hin zu „postfordistischen“ Betrieben, sinnbildlich hierfür Unternehmen des Dienstleistungssektor mit völlig gewandelten Anforderungen an die Arbeitnehmer und die räumliche Organisation.

Für Jürgen Aring bilden sich als Folge dieser gesellschaftlichen Entwicklung „... andere, neuartige, „postsuburbane“ Strukturen heraus“ (Aring 1998, S. 21), in erster Linie gekennzeichnet durch eine Funktionsanreicherung des Umlandes mit Dienstleistungsgewerbe, unterschiedlichen Formen des Einzelhandels, Freizeit- und Konsumeinrichtungen bis hin zu höheren Bildungseinrichtungen. Die fordistische Raumstruktur mit einer raumfunktionalen streng getrennten Suburbanisierung reiner Wohnorte und industriell geprägter Arbeitsstätten löst sich damit zunehmend auf.

Mit Blick auf die amerikanische Entwicklung wird verständlich, warum man hier schon Anfang der neunziger Jahre intensiv mit den raumstrukturellen Folgen dieser vermeintlich „postsuburbanen“ Entwicklung befasst ist. Schon Anfang der neunziger Jahre werden in den USA in den „Außenstädten“ 93% aller Einzelhandelsumsätze getätigt, leben hier 61% der metropolitanen Bevölkerung und finden sich hier 60% der privaten Büroflächen und 50-70% aller Arbeitsplätze (vgl. Holzner 1996, S. 81, 101, 92).

1991 beschreibt der Journalist Joel Garreau die sich in diesem Zusammenhang herausbildenden Siedlungsstrukturen am Beispiel der von ihm so genannten „Edge-Cities“: Nach seiner Definition sind dies seit den sechziger Jahren entstandene Siedlungsverdichtungen an den Kreuzungspunkten von Autobahnen im Außenraum der Stadtregionen, die mehr als 5 Millionen Quadratfuß Bürofläche, 600.000 Quadratfuß Einkaufsfläche und mehr Arbeitsplätze als Betten haben müssen (vgl. Garreau

<sup>1</sup> eine gute Zusammenfassung dieser Ansätze bietet unter anderen das Buch „The City. Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century“ (Scott, Soja 1996), in dem die wichtigsten Vertreter der L.A. School mit zentralen Beiträgen vertreten sind

1991, S. 6f). Für Garreau handelt es sich bei diesem in den USA in großer Anzahl entstandenen neuen Zentren um einen völlig neuen Stadttypus: „These Edge Cities are not „sub-urbs“. They are not sub-anything. The land out past the old downtowns is where the majority of Americans now live, work, shop, pray, socialize, play, and grow old. The area around Nintendo and Microsoft has all the functions that a city has ever had, for the 8.000 years we have been building cities. It is, functionally, a new kind of city, comparable to an old downtown in every way except form“ (Garreau, zitiert in Aring 1999, S. 22).

Explizit geprägt wurde der Begriff „Postsuburbia“ von Rob Kling, Spencer Olin und Mark Poster mit ihrem Buch „The Emergence of Postsuburbia“ (Kling/Olin/Poster 1991), in dem sie die räumliche Entwicklung von Orange County südlich von Los Angeles seit dem zweiten Weltkrieg untersuchen. Sie beschreiben diese Entwicklung, in der sich zwischen 1950 und 1987 die Einwohnerschaft des Raumes von 200.000 auf über 2 Millionen verzehnfachte, als Übergang von einer suburbanen Entwicklung Los Angeles in den fünfziger und sechziger Jahren hin zu einer postsuburbanen Entwicklung seit Ende der siebziger Jahre, in der sich Orange County zunehmend von der Kernstadt abkoppelt. Kriterien für diese „postsuburbane Entwicklung“ sind für die Autoren das Herausbilden neuer Zentren, das Aufkommen einer „informationsbasierten“ Wirtschaft und eines differenzierteren Handels sowie ein Wandel vom „provincialism to cosmopolitanism“ in der Bevölkerung mit entsprechenden Kultur- und Bildungsangeboten (Kling/Olin/Poster 1991). „The fundamentally decentralized spatial arrangement of postsuburban regions – in which a variety of commercial, recreational, shopping, arts, residential, and religious activities are conducted in different places and are linked primarily by private automobile transportation – makes them complex, seemingly incoherent and diso-

rienting, and yet dynamic and lively. Precisely because they are a new kind of settlement space, such regions cannot easily be understood in terms of traditional conceptual categories, such as ‘rural’, ‘urban’, and ‘suburban’“ (Kling/Olin/Poster 1995).

Edward Soja untersucht diese Entwicklung als Folge eines postmodernen „Restrukturierungsprozesses“, mit umfassenden Auswirkungen auf die Raumstruktur der Stadt. Untersuchungsgegenstand ist für Soja und seine Gesinnungsgenossen einer selbsternannten „L.A. School“ (Scott, Soja 1996, Klappentext)<sup>1</sup> ebenfalls immer wieder die Stadt Los Angeles, die für Soja aufgrund der „Lebendigkeit und Deutlichkeit“, die der Restrukturierungsprozess hier angenommen hat, den „Inbegriff einer postmodernen Stadt“ darstellt (Soja 1995, S. 148).

**Neue Urbanität – Neue Stadt |** Dem eigenständigen Charakter der unter den Bedingungen einer postmodernen Gesellschaft entstandenen Siedlungsstrukturen entsprechend sind „Neue Stadt“ und „Neue Urbanität“ häufig verwendete Begriffe für die Beschreibung einer urbanen Realität, die sich in der Stadtlandschaft aus verschiedenen, in neuen Anhängigkeitsverhältnissen zueinander befindlichen Teilen zusammensetzt.

Prägend für diese neue Urbanität ist damit ein neues Verhältnis zwischen ehemaligem Zentrum und ehemaliger Peripherie. Unter „Neuer Urbanität“ subsumieren etwa Franz Oswald und Peter Baccini eine um die weitgehend unbeschränkte Verfügbarkeit über moderne Infrastrukturen organisierte, in den westlichen Ländern dominierende Lebensform (Oswald/Baccini 2003, S. 20). Räumliche Folge sei ein neues Bild urbaner Baukultur: „Dieses Bild des flächendeckenden, in die Landschaft ausfransenden Siedlungsteppichs oder, umgekehrt formuliert, der in die Siedlung eindringenden, landschaftlichen Tentakeln prägt sich

als Haupteindruck heutiger urbaner Baukultur ins Gedächtnis ein. .. Der Haupteindruck der Formlosigkeit ist ... kaum in Frage gestellt“ (Oswald, Baccini 2003, S. 21). Diese Siedlungsform täusche gleichwohl Regellosigkeit nur vor: Auch unter den Bedingungen einer universellen „Neuen Urbanität“, die man „... an ihren Mustern der großräumigen, über Zehntausende von Quadratkilometern sich erstreckenden Besiedlung erkennen“ könne, fände man „... überall Orte, an denen wir uns heimisch fühlen“ (Oswald, Baccini 2003, S. 22).

Diese Umschreibung „Neuer Urbanität“ entspricht in etwa der bereits erwähnten Definition der „Neuen Stadt“ von Robert Fishman: Hier schaffe sich jedes Individuum seine „eigene Stadt“ aus Zielen, die innerhalb einer zumutbaren Zeit erreichbar seien (vgl. Fishman 1991, 79f).

**Stadt ohne Eigenschaften. Von Rem Koolhaas beeinflusste Positionen |** Einer der meist zitierten und einflussreichsten Autoren in der Architekturdiskussion um den jenseits der alten Stadtkerne gewachsenen Raum ist, wie in vielen anderen Themenbereichen auch, Rem Koolhaas. Aufmerksamkeit erregt hat in diesem Zusammenhang vor allem der Aufsatz „Generic City“, publiziert unter anderem in dem voluminösen Werk „S, M, L, XL“ von Koolhaas und Bruce Mau (Koolhaas, Mau 1995), gleichsam der Prototyp für eine ganze Reihe ähnlicher Publikationen niederländischer Provenienz, die in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre mit einer mehr oder weniger seriösen Mischung aus Werkschau, Skizzenbuch und Aufsatzsammlung in der Fachwelt stark rezipiert werden. 1996 erscheint der Text unter der Überschrift „Die Stadt ohne Eigenschaften“ in deutscher Übersetzung in der Zeitschrift Arch+ und prägt damit einen weiteren wichtigen Begriff in der Diskussion um den ehemals suburbanen Raum (vgl. Koolhaas 1996).

Koolhaas stellt diese vermeintliche „Stadt ohne Eigenschaften“ bewusst der historischen „Europäischen Stadt“ mit ihren „eigenartigen“ Qualitäten gegenüber. Die von Koolhaas gesuchte Provokation liegt darin, dass er „Eigenschaftslosigkeit“ keinesfalls als negativ, sondern als emanzipatorisches Moment beschreibt: Die „Stadt ohne Eigenschaften“ hat sich für Koolhaas aus dem „Würgegriff des Zentrums, der Zwangsjacke der Identität“ befreit (Koolhaas 1996, S. 18). Für Koolhaas steht das Primat der „Eigenschaft“ bzw. der „Identität“, in der städtebaulichen Diskussion der letzten drei Jahrzehnte ganz auf das Bild der Europäischen Stadt verdichtet, für eine konservative, die wahren Gegebenheiten der modernen Stadtlandschaft ignorierende Werthaltung, die nicht unwesentlich für den „vernachlässigten Zustand“ der Peripherie verantwortlich sei: „Die letzten Zuckungen, die vom erschöpften Zentrum ausgehen, verhindern, dass man die Peripherie als kritische Masse begreift. Das Zentrum ist per definitionem nicht nur zu klein, um die ihm zugewiesenen Aufgaben zu erfüllen, es ist auch nicht mehr das wirkliche Zentrum, sondern eine pompöse, kurz vor der Implosion stehende Schimäre; trotzdem verweigert seine trügerische Präsenz der übrigen Stadt die Daseinsberechtigung“ (Koolhaas 1996, S. 18).

Koolhaas preist dagegen die Vorzüge der vermeintlich eigenschaftslosen Stadt, deren „Gelassenheit ... durch die Evakuierung der öffentlichen Sphäre“ erreicht würde: „Die urbane Fläche berücksichtigt nur noch notwendige Bewegung, in erster Linie das Auto; Schnellstraßen sind eine überlegene Version von Boulevards und Plätzen ... Die große Originalität der eigenschaftslosen Stadt besteht darin, dass sie einfach auf alles Funktionslose verzichtet ... um die Asphaltdecke des Idealismus mit den Pressluftschlämmern des Realismus aufzubrechen und alles zu akzeptieren, das dann aus dem Boden sprießt“ (Koolhaas 1996, S. 22-23).

In Zusammenhang mit dieser Sicht steht eine neue Haltung in Teilen von Architektur und Städtebau, die dem suburbanen Raum mit einem „neuen Blick“ zu begegnen sucht: Die in der Peripherie der Städte entstandenen Räume werden dabei in ihrer vermeintlichen Eigenschaftslosigkeit als eben nicht determinierend und damit als Möglichkeitsräume beschrieben und dargestellt. Eine neue Lust am Undefinierten, eine Emphase der Ausdruckslosigkeit beherrscht diese Haltung. Dem als rückwärtsgewandt und realitätsfern gebrandmarkten Streben nach Eigenschaften unter dem Primat des Bildes der Europäischen Stadt wird die Möglichkeit zur individuellen Aneignung der „Stadt ohne Eigenschaften“ als befreiendes Moment gegenübergestellt. Der Skater unter der Autobahnbrücke oder auf unendlichen Asphaltweiten vor Wellblechfassaden steht als leuchtende Ikone für dieses neue Lebensgefühl, hundertfach reproduziert in Raum- und Architekturvisionen häufig niederländischer Provenienz oder davon beeinflussten Entwürfen an den Architekturfakultäten. Das Individuum erfährt demnach seine endgültige Befreiung vor dem Hintergrund neutralen Graus, vor dem es mit seiner Individualität umso strahlender leuchten und sich entfalten kann. Nicht umsonst reproduziert gerade die Werbung seit Jahren dieses Klischee (vgl. etwa Bormann/Koch/Schmeing/Schröder/Wall 2005). Hier erfolgt eine Ästhetisierung des Anästhetischen, eine Umkehrung bislang als allgemeingültig empfundener Sichtweisen.

Prominenten Niederschlag fand diese Haltung u.a. im Deutschen Pavillon auf der Architektur-Biennale 2004 in Venedig: Francesca Ferguson präsentierte hier suburbane „Deutschlandschaften“ in Panoramen imposanter Ausdruckslosigkeit (vgl. Ferguson 2004). Statt neuer Mode diente diese Kulisse gleichwohl der Präsentation feiner Architektur Folies, aus ihren eigentlichen Kontexten in suburbane Gleichförmigkeit gemapt.

Hier wird Identitätslosigkeit gepriesen, dient aber letztlich als Bühne individueller Eigenartigkeit. Insgesamt sieht diese Haltung die neuen Räume als Ausdruck ihrer Zeit, die es zu akzeptieren gelte. Qualifizierung konzentriert sich dabei auf die individuelle Bespielung dieses gegebenen Raums, auf das Nutzen wenig kodierter Frei- und Zwischenräume. Städtebau hat in diesem Zusammenhang praktisch keine Bedeutung, eher die mutige architektonische oder künstlerische Setzung bzw. die temporäre zivilgesellschaftliche Aktion, deren Qualität gerade aus dem Kontrast zur gleichförmigen Umgebung erwächst.

**Zwischenstadt** | Dem steht eine Haltung zur Seite, die zwar ebenfalls den zentrengerichteten, identitätssuchenden Blick auf die alte Stadt als für den Umgang mit den gegebenen Räumen der Peripherie kontraproduktiv kritisiert, gleichwohl aber auch die neuen Räume jenseits der Zentren als im Übergang befindlich begreift. Von entscheidender Bedeutung für dieses neue Verständnis von Stadt in Deutschland sind die Beiträge von Thomas Sieverts, der mit seinem Buch „Zwischenstadt“ (Sieverts 1997) den am breitesten diskutierten Text der Städtebaudiskussion der letzten Jahre vorgelegt hat und einen zentralen Begriff für die Beschreibung der einer „neuen Urbanität“ geschuldeten neuen Räume geprägt hat.

Nach Sieverts entzieht sich die in den letzten Jahrzehnten entstandene neue Siedlungsstruktur gängigen Einordnungen in die Kategorien Stadt und Land. Diese „Zwischenstadt“ löst sich von der hierarchischen Dependenz zur Kernstadt, die noch die erste Generation suburbaner Bebauung auswies. Dabei entstehen für Sieverts Ansätze einer selbständigeren Identität, Fragmente von Urbanität, die gleichwohl mit dem am 19. Jahrhundert orientierten Bild urbaner Räume wenig gemein hätten. Die „Zwischenstadt“ koppelte sich dabei im Gegensatz zu den Entwicklungen in

den USA nicht vollständig von den alten Zentren ab, sie löst sich aber nach der Analyse Sieverts aus ihrer ursprünglichen Abhängigkeit, versorgt sich weitgehend selbst und tritt mit der Ursprungsstadt in ein „Verhältnis von Wechselwirkungen“ (Sieverts 1997, S. 16). „Zwischenstadt“ umschreibt den Übergangskarakter dieser Räume einfach und treffend, versteht Sieverts das „Zwischen“ doch nicht nur räumlich, etwa als „zwischen“ Stadt und Land, sondern auch als Umschreibung einer Entwicklung, deren Status Quo zwischen dem Gestern der „alten“ Stadt und einer neuen Konfiguration liegt, die sich andeutet, aber keinesfalls schon vollendet ist.

Der Begriff der Transformation gewinnt damit eine zentrale Bedeutung. Im Gegensatz zum Bild der „Stadt ohne Eigenschaften“ als Bühne individueller Inszenierungen forscht dieser Ansatz in der „Zwischenstadt“ nach Spuren, Bedeutungen und Eigenarten, die im Jetzt Hinweis geben auf mögliche Raumbilder von morgen. Der Begriff versteht sich zunächst primär als ein Appell zur kreativen Auseinandersetzung mit diesem Raum: „Zwischenstadt“ soll, unter Aufhebung der alten Polarität zwischen guter „alter Stadt“ und vermeintlich schlechter Peripherie, als neues Aufgabenfeld begriffen werden, dem es sich allein angesichts seiner umfassenden Präsenz anzunehmen gilt. Wie Fishman sieht Sieverts die „Zwischenstadt“ als Ergebnis millionenfach gewollter „rationaler Einzelentscheidungen“, die es als Ausgangspunkt anzunehmen gelte. Nur mit einer entsprechend unvoreingenommenen Sichtweise könnten die positiven Potenziale der Zwischenstadt erkannt und entwickelt werden.

Dieser Sichtweise fühlt sich die hier vorliegende Arbeit ausdrücklich verpflichtet. Die Arbeit bedient sich im Folgenden des Begriffs „Zwischenstadt“ für seinen Untersuchungsgegenstand, d.h. den vor allem seit den fünfziger Jahren gewachsenen

Stadtstrukturen jenseits der alten Zentren und gründerzeitlichen Stadterweiterungen, geprägt von einem Nebeneinander funktional relativ homogener Strukturen, die sich nach den Prinzipien raumfunktionaler Arbeitsteilung an einem stadtreionalen Netz technischer Infrastrukturen ansiedeln. Gewählt wird der Begriff auch deswegen, weil er in der deutschen Diskussion und mittlerweile auch darüber hinaus eine relativ große Verbreitung gefunden hat. „Zwischenstadt“ ist als eines der ganz wenigen architektur- und planungsbezogenen deutschen Fachbücher auch in englisch, französisch und mittlerweile sogar japanisch erschienen, wobei je der Begriff „Zwischenstadt“ nicht übersetzt wird, sondern als deutsches Fremdwort eingeführt wird.

Das heißt nicht, dass der Begriff unumstritten oder bislang gar konsensfähig ist. Vor allem unmittelbar nach Erscheinen des Buches wurde Sieverts, der sich in der Vergangenheit ebenfalls als überzeugter Verfechter der Werte der Europäischen Stadt geäußert hatte, gleichsam des Verrats an diesen Werten bezichtigt. Sieverts wurde vorgeworfen, das ungebremste Stadtwachstum schönzureden und damit den Bestrebungen einer alternativen Innenentwicklung „in den Rücken“ zu fallen. Diese Kritik hat auch dadurch an Kraft verloren, dass Sieverts und andere in vielen nachfolgenden Veranstaltungen und Publikationen dieses Entweder/Oder zwischen Europäischer Stadt und „Zwischenstadt“ haben entkräften können: Es geht nicht darum, die Kernstädte zugunsten einer Fokussierung der Entwicklungen auf der grünen Wiese aus den Augen zu verlieren. Zunächst geht es darum, den einseitigen Blick auf die Zentren abzulösen zugunsten eines Blicks auf die ganze Stadtlandschaft, deren größter Teil durch die Entwicklung der letzten 50 Jahre die von Sieverts beschriebenen Strukturen von Zwischenstadt trägt, den Blick nicht weiter zu verschließen vor einem Raum, den man nicht beseitigen kann, wohl aber verbessern muss.

## 1.4. Zwischenstadtmodelle und Beschreibungen

Jürgen Aring fasst diesen Standpunkt gut zusammen, indem er die Notwendigkeit betont, „... die alten Kernstädte in die Zwischenstadtdiskussion mit einzubeziehen. Die Diskussion darf nicht lauten „Europäische Stadt oder Zwischenstadt“, sondern „Zwischenstadt - welche Rolle haben die Teilräume und wie optimiert man deren räumliche Entwicklung?“ (Aring 1999/2, S. 23)

Dieser differenzierten Sicht schließt sich der Autor dieser Arbeit ausdrücklich an. Der Begriff „Zwischenstadt“ wird hier im Wissen um den nach wie vor geführten Streit um diesen Begriff verwendet, aber auch in der Überzeugung, dass er von allen in der deutschen Diskussion verwendeten am sinnfälligsten die zu betrachtenden Entwicklungen zu bezeichnen vermag. Die Anführungsstriche werden deswegen im Folgenden bei der Verwendung des Begriffs Zwischenstadt weggelassen.

### 1.4.1. Fragmente - Fraktale

Beim Versuch der Beschreibung der räumlichen Realität der Zwischenstadt überwiegen zunächst Metaphern wie „Konglomerat“, „Chaos“ oder „Fragment“. Robert Kaltenbrunner etwa sieht insgesamt eine Fragmentierung des Stadtraums, „in dem nicht mehr deutlich wird, was ‚Rand‘ bedeutet.“ (Kaltenbrunner 1998, S. 485). Thomas Sieverts sieht eine „... auf den ersten Blick diffuse, ungeordnete Struktur ganz unterschiedlicher Stadtfelder mit einzelnen Inseln geometrisch-gestalthafter Muster, eine Struktur ohne eindeutige Mitte, dafür aber mit mehr oder weniger stark funktional spezialisierten Bereichen, Netzen und Knoten“ (Sieverts 1997, S. 15). Dieser vermeintlich fraktalen Struktur entsprechend ist eine Reihe von Autoren seit Jahren bemüht, das Wesen der Zwischenstadt mit der Fraktaltheorie zu erklären. Manfredo Tafuri erkennt schon 1990 in einem Beitrag in der Arch+ eine „Krise der Linearität“ für die Beschreibung aktueller Stadtstrukturen, die er eher mit der Chaos- oder Fraktaltheorie für beschreibbar hält (vgl. Tafuri 1990, S. 98). Ähnlich argumentiert Pierre Frankhauser 1991 in einem weiteren Artikel in der Arch+, in dem er wiederum die Fraktaltheorie für die Erklärung städtischer Wachstumsprozesse bemüht (vgl. Frankhauser 1991, S. 84).

**„Fractal Patterns of Urbanisation“** | Im deutschen Sprachraum am meisten rezipiert werden in diesem Zusammenhang verschiedene Aufsätze und Arbeiten von Klaus Humpert, Klaus Brenner und Sibylle Becker. 1996 erscheint im Spektrum der Wissenschaften der Artikel: „Von Nördlingen bis L.A. - Fraktale Gesetzmäßigkeiten der Urbanisation.“ (Humpert/Brenner/Becker 1996). 2002 publizieren Humpert, Brenner und Becker schließlich das Buch „Fundamental Principles of Urban Growth“, in dem sie die Ergebnisse eines jahrelangen Forschungsprozesses

an Humperts Lehrstuhl an der Universität Stuttgart vorstellen. In einer vergleichenden Studie hatten die Stadtforscher die Siedlungsstrukturen von 60 Metropolen auf der ganzen Welt untersucht. Mit einer speziell entwickelten Software wurde durch intensive Strukturanalysen versucht, die das dynamische Wachstum menschlicher Siedlung bestimmenden Gesetze und Muster zu bestimmen. Für die Autoren belegen die Ergebnisse dieser Forschung, dass Stadtstrukturen, unabhängig von ihrem Entstehungsort und in gewisser Weise auch von ihrer Entstehungszeit, immer nach ähnlichen, letztlich rationalen und den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechenden Gesetzmäßigkeiten der fraktalen Geometrie wüchsen.

Wichtigste Erkenntnis aus dem vermeintlich fraktalen Wachstum der Städte seit dem Niederreißen ihrer Fortifikationen ist für die Autoren, dass das Verhältnis von Fläche und Rand unabhängig von Ort und Größe der Städte relativ konstant bleibt. Gesehen wird darin eine von den Autoren positiv interpretierte Materialisierung an sich konträrer Grundbedürfnisse nach Dichte und Zugang einerseits und dem gleichzeitigen Wunsch nach Weite, Natur und Exklusion. Früher hätten nur der Adel oder sehr wohlhabende Schichten einen entsprechenden Lebens- und Wohnstil verwirklichen können: Die heutige fragmentierte Siedlungsstruktur sei dagegen Ausdruck der Ubiquität entsprechender Möglichkeiten.

Humpert, Becker und Brenner stellen die von ihnen analysierte „Fraktalisierung“ der Stadtstrukturen gleichsam als Naturgesetz vor, dem man nicht entgegenwirken kann, das man sich aber nutzbar machen könne: „Even though it is impossible to define and contain agglomerations of the future, we can influence their overall structure by harnessing our knowledge about the processes of self-organisation“ (Humpert/Becker/Brenner 2002,



S. 17). Insgesamt folgt der Stadtkörper für die Autoren logischen Regeln mit akzeptablen Ergebnissen: Weder Kern noch die entstehenden Satelliten wüchsen über eine gewisse Größe hinaus, Phasen dynamischen Wachstums folgten immer Konsolidierungsprozesse, und je weiter die Satelliten vom Kern entfernt lägen, desto größer sei der Freiraum um sie herum: „Obviously, it is thanks to urban edges and zigzagging outlines that many urban communities enjoy the privilege of living on the edge between the urban and the rural. ... It is time for us to accept the present state of the city for what it is and that we learn to understand that these „grown“ urban configurations actually respond to our collective and multiple needs. Our ideal of the old, historic city can no longer be upheld or resurrected in our time. Settlement-structures have assumed entirely new dimensions and have generated new forms and types of human landscape“ (Humpert/Becker/Brenner 2002, S. 17).

Humpert, Becker und Brenner folgen bei ihrem Beschreibungsversuch damit einer relativ positivistischen Grundeinstellung. Sie versuchen, die weltweit ähnlichen Formen städtischen Wachstums als logische Folge der Umsetzung menschlicher Grundbedürfnisse zu belegen, die es als solche zu akzeptieren gelte. Mit dieser unterstellten Naturgesetzmäßigkeit der Vertreter eines „fraktalen Wachstums“ der Stadtregionen erübrigt sich auch die Frage nach einer möglichen Transformation dieser Stadtform. Angesichts der massiven administrativen, ökonomischen und vor allem ökologischen Probleme vieler Stadtregionen bleibt jedoch fraglich, wohin diese Beweisführung führen soll.

**Patchwork Metropolis** | Eine etwas andere, weniger positivistische, dafür eher von einem subjektiven Blick geleitete Umschreibung und Interpretation des Fragmentarischen der Zwischenstadt unternimmt Willem Jan Neutelings, der die mo-

derne Stadtlandschaft insgesamt als „Patchwork Metropolis“ bezeichnet. Angesichts des siedlungsstrukturellen Flickenteppichs vieler Regionen wie der niederländischen „Randstad“ erscheint auch für Neutelings eine Unterscheidung zwischen „guten“ und „schlechten“ Flächen, etwa zwischen offener Landschaft und Überbauung oder zwischen Kern und Rand, nicht länger haltbar: „Each ‚patch‘ has a specific programme and a specific physical structure. In this heterogeneous field the contradiction between city and landscape is abolished. ... From these fragments the inhabitants of the city form their own personal city“ (Neutelings 1994, S. 60).

Diese Stadtform ist für Neutelings Ausdruck der heutigen sozialen Realität, gekennzeichnet durch eine Vielzahl von Lebensstilen und Kulturen anstatt der einen, homogenen Gesellschaft. Für Neutelings müssen Stadtlandschaften wie die Randstad deswegen als Ausdruck einer offenen Gesellschaft akzeptiert und positiv interpretiert werden: „It is a form of chaos, or rather an order of a greater complexity, and one which offers a rich diversity of intense experiences. The Randstad should thus be considered of great quality“ (Neutelings 1994, S. 60).

#### 1.4.2. Netze

Von dominanter Bedeutung beim Versuch der Dekodierung der Strukturen des vermeintlich chaotischen Raumes der Zwischenstadt ist der Netzbegriff. Schon Christopher Alexander weist in seinen morphologischen Studien 1965 darauf hin, dass die Stadt kein Baum, sondern ein Netz sei (vgl. Alexander 1965). 1981 benutzt Kevin Lynch in seiner „Theory of Good City Form“ den Netzbegriff als Metapher für die Beschreibung zeitgemäßer urbaner Strukturen. „Urban Networks“ sind dabei für Lynch von den drei Texturelementen Dichte („density“), Körnung („grain“) und Erreichbarkeit („access“) gekennzeichnet (Lynch 1981).

In der deutschen Peripheriedebatte gewinnt der Netzbegriff durch Robert Fishman breitere Aufmerksamkeit. Fishman geht bei dem Versuch der Beschreibung der „eigenen Urbanität“ der amerikanischen Stadtlandschaft davon aus, dass sich die Bewohner der Stadtregion je eine „eigene Stadt“ zusammensetzten „aus den Zielen, die sie innerhalb einer zumutbaren Zeit erreichen“ könnten. Diese neue, individuell komponierte Stadt besteht dabei für Fishman „aus drei sich überlagernden Netzen, welche die drei elementaren Kategorien von Zielpunkten verkörpern, die für einen Menschen jeweils die Stadt definieren. Das sind im einzelnen: Das Haushaltsnetz, das Konsumnetz und das Produktionsnetz“ (Fishman 1991, S. 79 f).

Fishman nimmt bei dieser Definition unmittelbar Bezug auf Frank Lloyd Wright, der schon in den zwanziger Jahren von dem Netzmodell als strukturgebendem Element der zukünftigen urbanen Realität der „Broadacre City“ ausgegangen war und die herkömmliche Großstadt für „nicht mehr modern“ erklärt hatte (vgl. Wright 1934).

Dieser Definition folgend lässt sich für Aring die „Zentrenstruktur der „Zwischenstadt“ ... eher als diffuses Netzwerk von Zentren beschreiben, welches durch die individuelle räumliche Aneignung der Nutzer entsteht.“ (zitiert in Hartwig 2000, S. 43)

**Netzstadt bei Oswald und Baccini** | Popularisiert wurde der Begriff „Netzstadt“ in der deutschsprachigen Diskussion durch die gleichnamigen Publikationen von Franz Oswald und Peter Baccini. Zuerst 1998, in einem aufwändigen Band dann 2003 präsentieren die Autoren unter dem Titel ihre langjährige Forschungen an der ETH Zürich zum „Transdisziplinären Umbau urbaner Systeme“ (Baccini/Oswald 1998, Oswald/Baccini 2003). Forschungsgegenstand war der Raum „Kreuzung Schweizer

Mittelland“, eine von den Autoren definierte Bezeichnung für den Schnittpunkt der wichtigsten Ost-West und Nord-Süd Auto-bahntransitstrecken durch die Schweiz und den hier in Folge optimaler Erschließung entstandenen typisch zwischenstädtischen Siedlungsstrukturen. Mit ihrem interdisziplinären Ansatz versuchen die Autoren neue Methoden der Beschreibung, Analyse und schließlich der Gestaltung entsprechender Räume aufzuzeigen. Sie gehen dabei davon aus, dass Mechanismen der Raumproduktion unter der Maßgabe herrschender wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und infrastruktureller Bedingungen „komplexe Netzformen zur Folge“ haben: „Die Anordnung von Gebäuden widerspiegelt den kurzfristig wechselnden Bedarf für gesellschaftliche Einrichtungen wie Wohnhäuser, Schulen, Einkaufszentren oder Golfanlagen, sodass das Konzept für den Stadtplan dem Bild von Strandgut ähnlich ist, das zufällig an der Wasserkante zurückbleibt“ (Oswald/Baccini 2003, S. 22).

Vor dem Hintergrund dieser kaum prognostizierbaren Entwicklung ist auch für Oswald und Baccini das „Schema von Zentrum und Peripherie ... ebenso überlebt wie der Gegensatz von Stadt und Land.“ Zentrum und Peripherie seien keine passenden Anordnungskriterien mehr, „um das Zusammenleben in der neuen Urbanität begreifen zu können“ (Oswald/Baccini 2003, S. 22). Während Autoren wie Humpert und Neutelings allerdings aus dieser Erkenntnis eine positive Wertung der bestehenden Stadtlandschaft als Ausdruck aktueller Bedürfnisse ableiten, erscheint Oswald und Baccini die heutige Stadt u.a. wegen ihres Ressourcenbedarfs und ihrer infrastrukturellen Probleme nicht überlebensfähig. Umbau der Stadt sei deswegen das Credo der Zeit: „Wir müssen die Polis neu erfinden.“ (Oswald/Baccini 2003, S. 26) Gerade für diesen notwendigen Umbau sei allerdings ein tieferes Verständnis der bestehenden Stadtstrukturen notwendig.

Das Netzstadtmodell von Oswald und Baccini versteht sich als Versuch, die kaum durchschaubare Komplexität dieser Strukturen in verständliche Metaphern und Bilder zu übersetzen, auf deren Basis eine Intervention überhaupt erst möglich ist. Anstelle der als obsolet erklärten Trennung zwischen Stadt und Land führen sie zunächst „Urbanes System“ als neuen Stadtbe-griff ein, um auf dieser Basis ihr Netzstadtmodell zu präzisieren (Oswald/Baccini 2003, S. 46): „Das urbane System ist ein aus geogenen ... und anthropogenen ... Subsystemen zusammengesetztes Groß-System... . Es ist ein flächendeckendes dreidimensionales Netzwerk von vielfältigen sozialen und physischen Verknüpfungen. In den Knoten dieses Netzwerks bestehen relativ hohe Dichten von Menschen, Gütern und Informationen. Zwischen diesen Knoten ... finden hohe Flüsse von Personen, Gütern und Informationen statt ...“ (Oswald/Baccini 2003, S. 48). „Netzstadt“ ist damit eine metaphorische Übersetzung des für Oswald und Baccini den Gegenstand treffenden, aber wenig bildhaften Begriffs „Urbanes System“.

Aufgebaut ist das Netzstadtmodell aus drei Elementen: „Knoten“ als Orte „hoher Dichte von Personen, Gütern und Informationen“, „Verbindungen“ als „Flüsse von Personen, Gütern und Informationen zwischen den Knoten“ und „Grenzen“ als „räumliche, zeitliche und organisatorische Abgrenzung des Netzes“ (Oswald/Baccini 2003, S. 54). Die Autoren verstehen das Netzstadtmodell ausdrücklich als offenes System, d.h. es erlaubt „einen Austausch von Personen, Gütern und Informationen mit Systemen jenseits seiner Grenzen, also mit seinem Hinterland“ (Oswald/Baccini 2003, S. 54). Außerdem teilen sie das Netzstadtmodell in verschiedene Skalenstufen ein: Wohnung, Quartier, Gemeinde, Region und Land bzw. Nation. Jede dieser Skalen kann dabei prinzipiell als Netz beschrieben werden: „Mit der Wahl von Skalen wird für die darin enthaltenen Knoten eine

scheinbar neue Hierarchie aufgebaut. Diese unterscheidet sich aber grundsätzlich von jener der zentralen Orte nach Christaller. ... Die Differenzierung nach Skalen impliziert nicht notwendigerweise eine Gewichtung nach vorgegebenen ökonomischen oder politischen Hierarchien, sondern soll eine stufengerechte Ansprache von „Organisationseinheiten“ innerhalb eines Perimeters ermöglichen“ (Oswald/Baccini 2003, S. 58).

Zur Analyse und Bewertung der urbanen Qualitäten der Netzstadt definieren Oswald und Baccini „fünf urbane Qualitätskriterien“: „Identifikation“, „Diversität“, „Flexibilität“, „Versorgungsgrad“ und „Ressourceneffizienz“ (Oswald/Baccini 2003, S. 50). Anhand dieser Qualitätskriterien entwickeln die Autoren eine sog. „Netzstadt-methode“, die im konkreten Untersuchungsfall der Identifizierung und Quatifizierung der Systemelemente im Netzstadtmodell dienen soll.

Mit ihrem Netzstadtmodell stellen Oswald und Baccini ein Instrument vor, das neben der metaphorischen Beschreibung des Wesens der „neuen Urbanität“ der Zwischenstadt gleichzeitig Analyse und Qualifizierungsinstrument sein soll. Wirksam wurde der Begriff „Netzstadt“, sicher auch der etwas sperrigen und stark analytisch-naturwissenschaftlich motivierten Darstellung in den beiden „Netzstadt“-Büchern geschuldet, trotzdem weniger als System, sondern eben als passende metaphorische, breite Assoziationen erlaubende Umschreibung der aktuellen Stadtlandschaft. Der Reiz des Modells Netzstadt liegt für Hans Ibelings darin, dass es sich hierbei um eine Abstraktion handle, „die viele Gestalten annehmen kann - und mit der viele leben können“ (Ibelings 2000, S. 196). Dieser metaphorischen Verwendung folgt auf besonders anschauliche Weise Marco Venturi, neben Oswald und Baccini der publizistisch auffälligste Vertreter des Netzstadt-Begriffs.

**Netzstadt bei Marco Venturi** | Auch die Texte von Marco Venturi zeigen keine Trauer über die verlorenen Bilder der „europäischen Stadt“, die für Venturi in einem „Netz von Entwicklungslinien“ neue Bedeutungen erhält. Neben die alten Zentren treten in diesem Netzgefüge demnach gleichberechtigt eine Reihe neuer Zentren, bedingt durch völlig neue Ansiedlungskriterien, die nicht den üblichen Mustern der Konzentration folgten. Der Netzbegriff erscheint Venturi zur Beschreibung dieser neuen Gegebenheiten auch deswegen als ideal, weil sich das Neue in dieser Bewegung zunehmend nicht in den Zentren, sondern entlang der Land- und Fernverkehrsstraßen manifestiere: Für den Autor entsteht hier eine neue Form von Öffentlichkeit und verschaffen sich neue Bedürfnisse ihren Raum. Auch Venturi erachtet es als eine primäre Aufgabe für die Stadtplanung, diese neuen Räume lesen zu lernen: „... innerhalb der netzförmigen Stadt ist uns die Sprache weitgehend unbekannt ... Die meisten Menschen...“ dagegen, so Venturi, „... die in diesen neuen Gebieten aufwachsen, erkennen Grenzen, Gruppen von ihresgleichen, Verbindungen und Identitäten, wo die meisten Stadtplaner lediglich eine formlose Ansammlung von „Dingen“ sehen“ (Venturi 2003, S. 23).

Im Zuge der netzförmigen Entwicklung der Stadtlandschaft hat sich für Venturi das Bild der kompakten und hierarchischen Stadt gewandelt zum „... Bild eines Systems, das erheblich flexibler – und repetitiver – entlang linearer Achsen aufgebaut ist.“ In diesem System würden „unveränderte, stabile Gebiete neben Netzen existieren, die sich im Fluss befinden und von Mobilität geprägt sind.“ (Venturi 2003, S. 25,26)

Auch Venturi verfolgt mit seinem Netzstadtmodell nicht den Versuch, die bestehende Struktur der Zwischenstadt affirmativ zu beschönigen. Wie Oswald und Baccini erachtet Venturi ein tiefe-

res Verständnis der Netzstadt bzw. das Dekodieren ihrer Syntax als wichtige Voraussetzung dafür, sie gestalten und ihren Problemen begegnen zu können. In der Netzstadt dominieren nach Venturi horizontale Beziehungen gegenüber hierarchischen: Der Maßstab der Netzstadt sei nicht auf Zentren konzentriert, sondern regional. Vor diesem Hintergrund müssten „qualitative Maßnahmen“ in der Netzstadt erfolgen, „die Schaffung neuer Verbindungen und neuer Rollen und die Betonung ihrer regionalen Strukturen – keine quantitativen, die im Hinzufügen von Kubikmetern an einen vorherbestimmten Plan bestehen“ (Venturi 2003, S. 33). Für Venturi müssen Grenzen, Zugehörigkeitsgefühle, Verbindungen und Identitäten in der Netzstadt erkannt werden, um so „... den entstehenden Strukturen „Bedeutung zu verleihen“, ihre Bestandteile, ihre evolutionäre Grammatik und kompositorische Syntax zu unterstreichen“ (Venturi 2003, S. 34). Vor dem Hintergrund der Realität der Netzstadt fordert Venturi ein neues Verständnis in der Planung ein, das „alte Denkstrukturen“ überwindet und etwa die heutige Dominanz der „Dialektik von Stadt und Land“ mit dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ zugunsten einer engen Verknüpfung von bebautem Raum und Freiraum aufgibt.

## 1.5. Einsicht in die Notwendigkeit einer Qualifizierung der Zwischenstadt

Trotz einiger affirmativer Beschreibungen wie der von Humpert, Koolhaas oder Neutelings setzt sich in der Diskussion um die Zwischenstadt zunehmend ein Bewusstsein für die Notwendigkeit der Qualifizierung dieser insgesamt ungeplant entstandenen Struktur durch. Für Oswald und Baccini sowie Venturi ist ein tieferes Verständnis der Netzstadt bzw. das Dekodieren ihrer Syntax eine wichtige Voraussetzung dafür, sie gestalten und ihren Problemen begegnen zu können. Insgesamt zeugt die anhaltende „Peripherie-Debatte“ von einem zunehmenden Problembewusstsein für die offensichtlichen funktionalen, ökonomischen und ökologischen sowie sozialen und ästhetischen Missstände der Zwischenstadt.

### 1.5.1. Ökologisch-funktionale Probleme

Diese Probleme sind offensichtlich zunächst ökologischer Art. Das Ausgreifen der Stadt in die Region induziert nach wie vor einen enormen Flächenverbrauch. Noch immer werden in Deutschland täglich durchschnittlich 115 Hektar Boden in Verkehrs- und Siedlungsfläche umgewandelt (Die Welt, 21.12.2005). Über die Notwendigkeit der Reduzierung dieses Landschaftsverbrauchs herrscht parteiübergreifend Konsens, wenn auch bislang mit relativ geringem Erfolg in der Umsetzung<sup>2</sup>. Mit dem fortgesetzten Flächenverbrauch einher geht ein steigender Aufwand für Erschließung, Ver- und Entsorgung und Energiekosten für die immer dispersere Siedlungsstruktur. Die Kritik an der Zersiedlung der Landschaft thematisiert diese Probleme schon seit vielen Jahrzehnten. Dass diese Kritik die Nische der Umweltbewegungen und Bürgerinitiativen verlassen hat und zunehmend „gesellschaftsfähig“ geworden ist verdeutlicht das Ausmaß, das die ökologischen und strukturellen Probleme der Zersiedlung der Stadtlandschaft mittlerweile angenommen haben.

Wahrgenommen werden diese Probleme in besonderem Maße über die Folgen für die Verkehrsinfrastruktur. Das mit dem zunehmenden Ausgreifen der Städte steigende Angewiesensein auf den individuellen Personenverkehr hat Pendlerströme hervorgerufen, die einen ständigen Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen erfordern, ohne dass immer neue Bedarfe langfristig gedeckt werden könnten. Stau, Verkehrslärm und extrem lange Pendlerzeiten betreffen die Bewohner der Stadtregionen unmittelbar und führen die Folgen der ungebremsten Suburbanisierung deutlich vor Augen. Dies zieht freilich nicht unmittelbar rationale Lösungen nach sich: Gleichwohl steht der Forderung nach einem weiteren Ausbau der stadtreionalen Verkehrsinfrastruktur zunehmend der Widerstand der von diesem Ausbau betroffenen Gemeinden und Bewohner der Stadtregion gegenüber.

In den USA hat sich vor diesem Hintergrund eine erstaunlich breit angelegte „Anti-Sprawl-Bewegung“ formiert, die weit über den medienwirksamen „Congress for a New Urbanism (CNU)“ hinaus geht (vgl. hierzu Bodenschatz, Schönig 2004). Mit einflussreichen Sympathisanten dieser Bewegung wie Al Gore reichte die Wirksamkeit des Themas bis in den Präsidentschaftswahlkampf 2000 hinein.

Eine entsprechend übergreifende zivilgesellschaftliche Bewegung jenseits von ortsbezogenen Bürgerinitiativen und den etablierten Umweltschutz-Organisationen, Verbänden und Parteien fehlt in Deutschland noch weitgehend, sicherlich auch deswegen, weil hier über die verschiedenen Schritte von der Regionalplanung bis zum konkreten Projekt den Belangen des Naturschutzes formal großer Raum eingeräumt wird. Neben der Bauleitplanung mit ihren Einspruchsrechten verfolgt die Regionalplanung höchst offiziell das Ziel der Flächeneinsparung durch zentralörtliche Entwicklungen und Freiraumschutz. Gleichwohl

hat die Regionalplanung „... die Verteilung des Wohnungsbaus in der Region bisher nicht maßgeblich beeinflussen können und es allenfalls nur mühsam vermocht, regionale Grünzüge, regional bedeutende Naherholungsgebiete und Naturschutzgebiete von weiterer Zersiedlung freizuhalten“ (Jessen 2001, S. 322).

### 1.5.2. Wirtschaftlich-administrative Problem

Neben diesen drückenden ökologischen Problemen sind es vor allem wirtschaftlich-strukturelle Verwerfungen, die das Thema Stadtwachstum auf die Agenda bringen. Dies betrifft in besonderem Maße das Verhältnis zwischen Kernstadt und Umlandgemeinden. Durch den Verlust von steuerzahlungskräftigen Bevölkerungsschichten und zunehmend auch Gewerbebetrieben an das Umland verlieren die Kernstädte wichtige Einnahmequellen, während ihre Belastungen für Sozialleistungen an verbleibende ärmere Schichten bzw. für die Bereitstellung der kulturellen Infrastruktur weiter steigen. Als weitere volkswirtschaftlich problematische Folge dieser Verschiebungen zwischen Stadt und Umland erscheint die Tatsache, dass neue Infrastrukturen in der Zwischenstadt vorgehalten werden müssen, während diese in den Kernen nicht mehr ausgelastet sind. Der langjährige ehemalige Stadtbaurat von Frankfurt und Hannover Hanns Adrian stellte vor diesem Hintergrund die These auf, die Konflikte zwischen Umland und Stadt seien „böartig“ geworden, weil „die Kernstädte verarmen und der Speckgürtel immer reicher wird“ (in Aring 1999/1, S. 13). Diese Klage fehlt bei keiner lokal- oder regionalpolitischen Debatte.

Aber auch in Umlandgemeinden wächst der Widerstand gegen die Zumutungen weiteren städtischen Wachstums. Lorenz Rautenstrauch konstatiert in diesem Zusammenhang eine zunehmende „Zugbrückenmentalität“ vieler Bewohner der Zwischen-

stadt: Gerade weil sie selber von den Vorteilen ihrer eigenen Randwanderung profitieren (Landschaft, Ruhe, sichere Immobilienwerte) haben sie ein großes Interesse daran, anderen Schichten genau diese zumindest „vor der eigenen Haustür“ zu verwehren (vgl. Lorenz Rautenstrauch, in Jessen 2001, S. 323). In vielen wohlhabenden Gemeinden ist deswegen ein weiteres Wachstum kaum mehr durchsetzbar, was neben Kostengründen den Zwang zur Wanderung in einen dritten und vierten Ring erhöht, mit der Folge noch größerer Verkehrs- und Umweltbelastungen. Für Christian Holl geraten „mit zunehmender Dichte“ die Eigengesetzmäßigkeiten dieser Entwicklung der Stadtregionen in Konflikt: „Die Zwischenstadt ist der Konsequenz ihrer Entstehungsbedingungen nicht gewachsen“ (Holl 2000, S. 30).

Insgesamt erwachsen so massive Konflikte zwischen Kernstädten und Umlandgemeinden, zunehmend aber auch unter den Umlandgemeinden. Zwischen den Städten und Gemeinden herrschen völlig verschiedene Interessenlagen, die sich mitunter gegenseitig ausschließen. Die politische Verfassung der Stadtregionen führt zur scheinbaren Unlösbarkeit dieser Konflikte. Einzelne Gemeinden profitieren massiv von den Problemen anderer. Solange insgesamt Wachstum und die Aussicht auf Gewinn dominieren, scheint hier eine Lösung nahezu ausgeschlossen.

<sup>2</sup> Immerhin ist der Flächenverbrauch zwischen 2001 und 2004 mit durchschnittlich 115 Hektar pro Tag etwas gesunken gegenüber dem durchschnittlichen Wert von 129 Hektar pro Tag zwischen 1997 und 2000 (Die Welt, 21.12.2005).



## 1.6. Zwischenstadt und Region

Angesichts dieser massiven Problemlage herrscht in Fachkreisen weitgehende Einigkeit darüber, dass nur mit einer konsequenten „Regionalisierung“ administrativer Strukturen den Problemen der Zwischenstadt begegnet werden kann. Stadtregionen sind geprägt von engsten ökonomischen, ökologischen, infrastrukturellen und sozialen Interdependenzen, denen ihre politische Verfasstheit oft diametral entgegensteht.

Diese Erkenntnis ist keineswegs neu, vielmehr wird die Geschichte des „modernen“ Städtebaus seit dem Ende des neunzehnten Jahrhunderts begleitet von einem ständigen Ringen um adäquate regionale Strukturen als Antwort auf einen dynamischen, kommunale Grenzen konterkarierenden Stadtentwicklungsprozess.

### 1.6.1. Historische Entwicklung der Regionalisierung

Erste modellhafte Ansätze der Regionalisierung wurden in Deutschland bereits im Zuge des massiven Wachstums der Städte am Ende des 19. Jahrhunderts diskutiert. So stellt zum Beispiel 1870 der Berliner Statistiker Ernst Bruch in einer Stellungnahme zum sog. „Hobrecht Plan“ zur Erweiterung Berlins fest: „Der Bebauungsplan stellt sich das zukünftige Berlin als eine immer größere, immer kompaktere, ... vollständig einheitliche Masse vor, die kein selbständiges Leben dulden kann. Dieser, ihre umkreisenden Planeten fortgesetzt in ihr eigenes unbehilfliches, kolossales Volumen auflösenden „großartigen“ Sonne des Bebauungsplanes stellen wir ein anderes Bild gegenüber, in der die Planeten ihre eigene Existenz bewahren, einen eigenen Gravitationspunkt bilden und sich mit ihren Trabanten dem großen, lockerer und leichter zusammengefügt Ganzen zwanglos einfügen.“ (Bruch, E.: Berlins bauliche Zukunft und der Bebauungsplan. Zitiert in: Albers 1997, S. 18)

Hier scheint erstmals die Idee einer Regionalstadt auf, verbunden mit der Vorstellung von „Trabanten“ als Alternative zum überkommenen Wachstumsmodell der Städte. Ähnliche Ideen entwickelt Armenius (Gräfin Adelheid Dohna-Poninski) in ihrer Abhandlung „Die Großstädte in ihrer Wohnungsnot und die Grundlagen einer durchgreifenden Abhilfe“. Auch hier wird das Bild einer in das Umland ausgreifenden, durch grüne Zäsuren gegliederten Stadt gezeichnet, die eine Verbindung mit den Umlandgemeinden impliziert. Durch die Forderung nach „Grün-gürteln“ als gliedernde, der Erholung und dem klimatischen Ausgleich dienende Zäsuren gewinnen entsprechende Modelle eines „Stadt-Umland-Verbandes“ um die Jahrhundertwende eine hohe Popularität. Tatsächlich realisiert wird diese Idee etwa beim Wiener Wald- und Wiesengürtel und bei einer Reihe von „Greenbelts“ in englischen Städten (vgl. Albers 1997, S. 13).

Der Gedanke der Gründung von Satellitenstädten als Alternative zum rein additiven Stadtwachstum wird vor allem durch die Diagramme und Publikationen von Ebenezer Howard sowie die auf ihn und seine „Garden City Association“ zurückgehende Gründung der englischen Städte Letchworth und Welwyn popularisiert. Die Idee der „Satelliten und Trabanten“ als strukturgebende Elemente der Regionalstadt bleiben über Ernst Mays stilprägenden Wettbewerbsentwurf für Breslau 1922 und britische New Towns der fünfziger und sechziger Jahre prägend bis in die siebziger Jahre.

**Groß-Berlin** | Bis zum Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts handelt es sich bei entsprechenden regionalen Initiativen gleichwohl um Einzelprojekte, abhängig von engagierten Investoren, Bürgern oder Regenten, die, wie im Falle von Wien, aus einer Hand intervenieren können. Die Situation ändert sich mit der Etablierung erster Strukturen der Stadtplanung in

Großbritannien und Deutschland vor dem ersten Weltkrieg. Das erste und bis heute einzigartige Beispiel einer umfassenden Stadt-Umland Zusammenarbeit stellt die Gründung des Zweckverbands Groß-Berlin im Jahr 1912 dar (vgl. Prieb 1997, S. 5), deren Verbandsgemeinden 1920 zur Einheitsgemeinde Groß-Berlin zusammengefasst werden.

Auch zwischen den Kriegen bleibt die regionale Dimension der Planung ein zentrales Thema. Herausragende Modelle dieser Zeit sind unter anderem das 1921 publizierte „Diagramm für Hamburg und sein Umland“ von Fritz Schumacher, vor allem aber die Aktivitäten von Robert Schmidt in der Emscher-Ruhr-Region und die damit zusammenhängende Gründung des „Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk“ im Jahr 1920.

**Quantitative Ausrichtung der Regionalplanung: Regionale Zweckverbände** | Diese Entwicklungen erfolgen vor dem Hintergrund eines allgemeinen Bewusstseins für die Notwendigkeit einer regionalen Planung, die den eifersüchtigen Kleingemeinden nicht zugetraut wurde. In den Diskussionen der Zeit nehmen die Probleme der Gesamtsiedlungsstruktur, der Eingemeindung und der Gemeindezusammenarbeit eine zentrale Stellung ein. Modelldiagramme einer erstrebenswerten Stadtstruktur dieser Zeit (vgl. Heiligenthal 1921, Sierks 1929 oder Hilberseimer 1944) nehmen von kommunalen Grenzen keine Notiz, sind „also im heutigen Sprachgebrauch Stadtregionsmodelle“ (Albers 1997, S. 16). Die in der Praxis etablierten regionalen Planungsverbände sind allerdings von Beginn an bewusst schwach gehalten (vgl. Aring 1998, S. 23). Das Beispiel von „Groß-Berlin“, wo die Zusammenfassung von einer Vielzahl ehemals unabhängiger Städte und Gemeinden zu einer „Regionalstadt“ gelang, blieb in dieser Größe bislang einmalig in Deutschland (vgl. Prieb 1997, S. 5).

**Institutionelle Ansätze in den 50er und 60er Jahren** | In den fünfziger Jahren wird die intensive Diskussion um regionale Planungsmodelle wieder aufgegriffen. In den sechziger und frühen siebziger Jahren erreicht diese Diskussion einen gewissen Höhenpunkt, der sich in der Gründung einer ganzen Reihe neuer Planungsverbände und der Disziplin „Raum- bzw. Regionalplanung“ als offizielle Berufsbezeichnung und Ausbildungsrichtung materialisiert.

Eines der interessantesten Beispiele für die Konjunkturen der Regionalplanung in der Nachkriegszeit stellt die Region Hannover dar. „Der Großraum Hannover war im Jahr 1962 die erste Stadtregion der Nachkriegszeit, in der – ... ohne vorausgegangen Landesplanungsgesetz – ein spezieller, sowohl für die Großstadt als auch ihr Umland zuständiger regionaler Planungsverband gebildet wurde“ (Prieb 1997, S. 6). Früher als anderswo wurde hier die Notwendigkeit regionalen Denkens und Handelns erkannt und thematisiert. Anfang der sechziger Jahre entwickelte der Hannoveraner Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht, unterstützt durch Prof. Wilhelm Wortmann, das siedlungsstrukturelle Leitbild der „Regionalstadt“. 1962 präzisiert Hillebrecht das Regionalstadtmodell in einer „Schemaskizze zur Entwicklung einer neuen städtebaulichen Form der Stadtregion mit etwa 2 Millionen Einwohnern“ (Hillebrecht 1962). Diese neue Form der Stadtregion besteht aus mehreren größeren, untereinander eng verflochtenen Siedlungskernen und dazwischen liegenden Freiräumen. Die Siedlungskerne sind dabei durch Schnellbahnen mit der City zu verbinden.

**Die Stadt-Umlandfrage in den Gebietsreformen der 70er Jahre** | Auch in den siebziger Jahren wird das Regionalstadtmodell noch stark diskutiert, stößt allerdings bei Umlandgemeinden, die um ihre Eigenständigkeit und nicht zuletzt Steu-

ereinnahmen fürchten, zunehmend auf Ablehnung. Alternativ gewinnt das Modell eines „Regionalkreises“ in dieser Zeit an Bedeutung. So hatte zum Beispiel der Frankfurter Oberbürgermeister Möller (SPD) 1971 für die Rhein-Main-Region „... die Bildung einer Regionalstadt vorgeschlagen, was aber im Umland weder bei der SPD noch bei der CDU Zustimmung fand“ (Priebes 1997, S. 7).

Als Kompromisslösung wird nach jahrelanger, in weiten Teilen ineffektiver Diskussion 1975 der Umlandverband Frankfurt (UVF) gegründet. Aufgaben des Umlandverbandes sind neben den klassischen Bereichen regionaler Zweckverbände wie Ver- und Entsorgung vor allem die vorbereitende Bauleitplanung für das gesamte Verbandsgebiet. Flächenmäßig wurde hier der größte Flächennutzungsplan der Bundesrepublik erstellt, zu beschließen von dem neu gegründeten Organ der „Gemeindekammer“, zusammengesetzt aus je einem Vertreter aus den Verwaltungen der Mitgliedsgemeinden.

Einen symbolträchtigen Höhe- und Wendepunkt entsprechender Regionalisierungsbemühungen in den siebziger Jahren stellt sicherlich die Gründung der Stadt „Lahn“ aus den Städten vereinigten Gießen und Wetzlar im Jahr 1977 dar, die schon 1979 aufgrund massiver Proteste und mangelhafter Akzeptanz in der Bevölkerung wieder aufgelöst wird.

**Stadt-Umland-Fragen seit den 80er Jahren |** Insgesamt lassen sich hinsichtlich der Regionalisierung regelrechte Konjunkturen ablesen: Phasen relativer Erfolge bei der Etablierung regionaler Strukturen folgen immer wieder Rückschläge, in denen die Partikularinteressen einzelner Kommunen Regionalisierungsbemühungen entgegenstehen oder bereits erfolgte „Regionalisierungsstrukturen“ wieder aufgelöst werden.

Eine entsprechende Rückschrittsphase stellen die späten siebziger und die achtziger Jahre dar. Parallel zu der bereits beschriebenen „Innenentwicklung“ in Architektur und Städtebau gerät auch die regionale Perspektive der Planung in die Defensive. „Eine wesentliche Erklärung für diese Entwicklung ist darin zu sehen, dass die 80er Jahre in der Rückschau als ein Jahrzehnt relativer planerischer Ruhe gelten müssen – nach der Trendwende ging es nicht mehr um die Verteilung von Bevölkerungszuwachs, sondern vor allem um die Pflege des Bestandes, die Reaktivierung von Brachen und eine verstärkte Innenentwicklung“ (Priebes 1997, S. 12). Nicht nur aufgrund mangelhafter Akzeptanz, siehe das Beispiel der Stadt „Lahn“, werden regionale Strukturen wieder aufgelöst, teilweise werden sie auch von staatlicher Seite als zusätzliche, vermeintlich mächtige Verwaltungsebenen als Bedrohung empfunden. Regionale Verbände wie der „Ruhrbezirk“ oder die Region Hannover erleiden in den achtziger Jahren ihre Reduktion auf reine regionale „Zweckverbände“ ohne weitergehende Gestaltungsmöglichkeiten. Der „Greater London Council“ wird 1986 gar gänzlich aufgelöst: Bis zu seiner Neugründung zur Jahrtausendwende besteht London damit wieder aus einer Vielzahl unabhängiger Einzelkommunen mit je eigener Verwaltung.

#### **Regionalisierung administrativer Strukturen nach 1989**

Nach dieser Phase massiver Rückschläge regionaler Initiativen in den späten siebziger und achtziger Jahren lassen sich seit dem mit der „Wende“ Ende der achtziger Jahre deutlich zutage tretenden umfassenden Strukturbruch in Europa wieder deutliche Bemühungen in Richtung Regionalisierung erkennen. „Mit dem erneut einsetzenden Siedlungsdruck auf die Großstadregionen seit Ende der 80er Jahre stieg die Nachfrage nach interkommunalen Absprachen und Handlungsansätzen rasch erneut an. Hinzu kam der verstärkte Konkurrenzdruck in einem

Europa der offenen Binnengrenzen, unter dem nicht mehr einzelne Standorte, sondern nur noch Regionen bestehen können“ (Priebes 1997, S. 12). Der verschärfte Wettbewerb im Europäischen Binnenmarkt und eine auf Stadtregionen fokussierende Förderpolitik der Europäischen Union verstärken den Druck auf die Städte und Gemeinden zur regionalen Zusammenarbeit (vgl. Kiepe 1997, S. 109). „Stadtregion“ wird insgesamt zu einer zentralen Vokabel in der politischen Diskussion und zum gängigen Leitbild, das bis hin zum ehemaligen Bundesbauminister Töpfer allenthalben eingefordert wird.

In der Tat lassen sich in den neunziger Jahren viele neue Ansätze der „Regionalisierung administrativer Strukturen“ erkennen. Prominentes Beispiel hierfür ist etwa die Bildung der „Region Stuttgart“, festgeschrieben durch das „Gesetz über die Stärkung der Zusammenarbeit in der Region Stuttgart“ aus dem Jahr 1994. Der neu gegründete Verband Region Stuttgart (VRS) übernimmt für eine Fläche von 3654 Quadratkilometern und 179 Kommunen Pflichtaufgaben bis zur Trägerschaft des regionalen Tourismusmanagements. Seine regionalplanerischen Hauptaufgaben liegen in der Koordination der Siedlungsentwicklung, des Regionalverkehrs, der Abfallentsorgung sowie der Wirtschaftsförderung. Er kann demnach regional bedeutsame Wohn- und Gewerbegebiete festlegen und, bei einer 2/3 Mehrheit in der Regionalversammlung, Aufgaben bis zur Trägerschaft von Kultur- und Sportanlagen übernehmen. Eine Besonderheit der Stuttgarter Regionalversammlungen ist hierbei, dass ihre Mitglieder in direkter Wahl von den Bürgern bestimmt werden. Dies „... schafft eine Basis für den regionalen Dialog, fördert ein übergreifendes regionales Bewusstsein, zwingt die Parteien zu regionalpolitischen Programmen und erleichtert die Durchsetzung von regionalpolitisch schwierigen Entscheidungen“ (Kiepe 1997, S. 121).

Noch weitergehend ist das Konzept der im Jahr 2001 gegründeten „Region Hannover“, die sich aus dem bisherigen Landkreis Hannover und der ehemals kreisfreien Stadt Hannover zusammensetzt, welche damit in das solidarische Finanzierungssystem der Region einbezogen wird.

Trotz dieser Fortschritte kommen viele andere Regionen auf dem angesichts der bestehenden Problemlagen an sich unerlässlichen Weg der Regionalisierung nach wie vor nicht recht voran.

## **2. ZUR BEDEUTUNG RÄUMLICHER IDENTITÄT IN ARCHITEKTUR UND STÄDTEBAU**

## 2.1. Zur Verwendung des Begriffs „Räumliche Identität“

### 2.1.1. Mangel „räumlicher Identität“ in der Region: Rückschlüsse administrativer Regionalisierung

Die Entwicklung seit den achtziger Jahren verdeutlicht, dass der klassische, bis heute propagierte und teilweise verfolgte Weg „administrativer Regionalisierung“ (Eingemeindungen, Gebietsreform etc.) an seine Grenzen stößt. Die erheblichen Rückschlüsse, die erfolgreiche Ansätze entsprechend funktional ausgerichteter regionaler „Zweckverbände“ erlitten haben, sind nicht zuletzt Folge eines postmodernen Bedeutungsgewinns „räumlicher Identität“ seit Mitte der siebziger Jahre.

Die komplexe funktionale Vernetzung der Stadtregionen kontrastiert mit einer mentalen und politischen Realität, die nach wie vor von „Kirchturmdenken“ bestimmt ist. „Räumliche Identität“ bezieht sich, unterstützt durch die entsprechenden Leitbilder, auf das hochgradig emotional besetzte Bild der „Alten Stadt“. Die Region bleibt dagegen vor allem dort ein Abstraktum, wo sie nicht auf die lange historische Prägung eines herrschaftlichen Territoriums zurückblicken kann (etwa wie in den monozentralen Stadtregionen um Hannover oder Stuttgart, die als Residenzstädte schon für Jahrhunderte ihr unmittelbares Umland prägen), sondern erst zufällig durch ihre wirtschaftliche Dynamik entstanden ist (wie etwa das Ruhrgebiet oder die Rhein-Main-Region, die sich historisch je aus den verschiedensten Herrschaftszonen zusammensetzen). Gerade in solchen Regionen sind in den letzten Jahrzehnten die Versuche der Regionalplanung weitgehend erfolglos geblieben, die fest verankerten lokalen Identitäten mit einer entsprechenden Kirchturmpolitik zugunsten einer rational gebotenen, zweckorientierten regionalen Zusammenarbeit zu überwinden. Der rein raumfunktional konstruierten Region fehlt der „sinnliche Mehrwert“ als Voraussetzung des Gefühls von Zugehörigkeit und damit regionaler

Integration. Mit den geschilderten Entwicklungen rückt der Aspekt „räumlicher Identität“ in den Mittelpunkt der Überlegungen zur Integration der Stadtregion und der Zwischenstadt.

### 2.1.2. Der Begriff „Räumliche Identität“

Der Autor verwendet in dieser Arbeit den Begriff „räumliche Identität“, weil er heute im Zentrum der Diskussion um die Qualifizierung der Stadtregionen und der Zwischenstadt steht. In dieser Diskussion findet der Identitätsbegriff in verschiedensten Zusammenhängen eine mitunter inflationäre Verwendung, ohne dass ein allgemeiner Konsens über die Inhalte des Begriffs zu verzeichnen wäre. Entsprechend stark ist vor allem von sozialpsychologischer Seite die Kritik an einer oft unreflektierten Verwendung des Identitätsbegriffs in der Diskussion raumbezogener Disziplinen.

Identität findet in dieser Diskussion sowohl personen- als auch sachbezogen Verwendung. Räumliche Identität, die hier zur Debatte steht, wird also einerseits zur Beschreibung der Beziehung verwendet, die Personen zu einem Raum entwickeln (d.h. sie wäre vorhanden, „... wenn sich die Menschen in diesem Raum ihres Raumes bewusst würden“ (Ipsen 1993, S. 23). Auf der anderen Seite wird der Begriff Identität in der Diskussion um den Raum auch sachbezogen verwendet, das heißt man suggeriert, dass Dingen bzw. räumlichen Situationen per se eine Identität zu Eigen sei bzw. Räumen eine solche verliehen werden könnte. Diese Umschreibung findet vor allem im negativen Sinne Verwendung, etwa dann, wenn gewisse Räume als „identitätslos“ bezeichnet werden. Meistens sind es die unpräzisen, vermeintlich eigenschaftslosen monofunktionalen Areale der Zwischenstadt, die in der Diskussion mit dem Verdikt der „Identitätslosigkeit“ belegt werden. So sieht zum Beispiel

Kees Christiaanse die größten Probleme zwischenstädtischer Räume u.a. in einem „Mangel an Orientierung, Identität und historischer Tiefe“ (Christiaanse 2000, S. 14). Klaus Humpert nimmt in den entsprechenden Räumen „...a lack of specific features that might have given it an identity“ (Humpert/Becker/Brenner 2002, S. 8) wahr. Dazu passend fängt für Ivan Reimann eine Qualifizierung dieser Räume „...mit der Suche nach räumlichen, topographischen, programmatischen oder szenischen Qualitäten an, die den jeweiligen Orten ihre Identität verleihen können“ (Reimann 1993, S. 136/137). Geissbühler, Koch und Rotzler wollen „... die vorhandenen, aber oftmals verborgenen räumlichen und ästhetischen Qualitäten in diesen manchmal nur als „Wüsteneien“ wahrgenommenen Gebieten aufzuspüren - um daraus eigenständige Identitäten zu entwickeln“ (Geissbühler/Koch/Rotzler 2000, S. 28).

Diese sachbezogene Verwendung des Identitätsbegriffs widerspricht dabei einer Definition von Identität, wie sie sich im sozialpsychologischen Bereich durchgesetzt hat. Entsprechend kritisiert zum Beispiel Detlev Ipsen, dass es bei der aktuellen „Konjunktur des Begriffs ‚räumliche Identität‘ ... mitunter unklar bleibt, „worum es sich bei der ‚Identität‘ denn handelt.“ Unter Verweis auf die Arbeit von Georg H. Mead ist Identität für Ipsen zunächst ein „personaler Begriff“, „den man nicht für Dinge, Räume oder Systeme verwenden sollte“ (Ipsen 1997, S. 17). Nach Mead bezieht sich Identität auf den Prozess, „durch den sich eine Person ihrer Subjektivität, ihrer Persönlichkeit vergewissert, sie aufbaut oder verliert“ (Mead in Ipsen 1997, S. 18).

Ipsen unterstreicht dagegen die Existenz einer Beziehungen zwischen dem Raum und den Menschen, die „unter bestimmten Umständen ... für die Identität einer Person von Bedeutung sein kann...“. Wir stellen uns daher die Frage, welche Bedeutung der

Raum für die Herausbildung oder Störung der Identität einer Person oder einer Gruppe von Personen hat und wie sich umgekehrt die Identitätsprozesse einer Person oder einer Gruppe von Personen auf die soziale Konstruktion des Raumes auswirken“ (Ipsen 1997, S. 18). Identität ist für Ipsen ein „Sich-selber-Versichern, und dies kann man allein eben nicht“ (Ipsen 1997, S. 18). Entsprechend ist es immer ein Wechselspiel zwischen Selbstsicht und Sicht der anderen auf die eigene Person, die Identität konstituiert. Bei der Entwicklung einer räumlichen Identität geht es für Ipsen darum, „... konventionelles Wissen über Eigenschaften eines Raumes und habituelle Umgangsweisen mit ihm zu entwickeln“ (Ipsen 1997, S. 19), um damit einen über das rein individuelle hinausgehenden Umgang mit dem Raum zu generieren. Um also mehr über eine vermeintliche räumliche Identität herauszufinden täte man gut daran, „sich auf die Kommunikation über den Raum und die Beobachtung kollektiver Umgangsweisen mit dem Raum zu konzentrieren“ (Ipsen 1997, S. 19).

Eine aus der Sozialpsychologie abgeleitete rein personenbezogene Definition des Identitätsbegriffs hat sich gleichwohl in der Diskussion um räumliche Identität in den praxisorientierten räumlichen Disziplinen nicht durchsetzen können. Einer der meistzitierten urbanistischen Texte des letzten Jahrzehnts steht für die nach wie vor doppelkodierte Verwendung des Identitätsbegriffs in weiten Teilen des raumbezogenen Fachdiskurses. Als Folgerung aus seiner zynischen Kritik an der Konzentration der Suche nach räumlicher Identität auf die historischen Kernstädte erklärt Rem Koolhaas in dem Text „Die Stadt ohne Eigenschaften“ den Identitätsbegriff für generell überholt in der urbanistischen Diskussion: „Identität, begriffen als diese Form der Teilhabe an der Vergangenheit, ist eine überlebte, unhaltbare Vorstellung: Es gibt – ein stabiles Modell kontinuierlichen

Bevölkerungswachstums vorausgesetzt – nicht nur proportional immer weniger zu teilen, sondern die Geschichte besitzt oben- drein noch eine äußerst unerfreuliche Halbwertszeit – da sie ständig missbraucht wird, verliert sie zunehmend an Relevanz -, bis zu dem Punkt, wo ihre immer erbärmlicheren Almosen zur Zumutung werden. Diese Verkümmern wird noch verschlim- mert durch das stetige Anschwellen der Touristenströme, einer Lawine, die bei ihrer unaufhörlichen Jagd nach dem „Charakte- ristischen“ erfolgreich jede Identität zu bedeutungslosem Staub zermalmt“ (Koolhaas 1996, S. 18). Da Identität zentralisiert und auf einen Mittelpunkt fokussiert sei, werde beim Wachsen der Städte die Einflussphäre des Zentrums immer größer, „wodurch nicht bloß die Kraft, sondern auch die Autorität des Kerns hoff- nungslos geschwächt wird; die Entfernung zwischen Zentrum und Peripherie vergrößert sich zwangsläufig immer mehr – so lange, bis beides auseinanderzuberechnen droht“ (Koolhaas 1996, S. 18). Die „eigenschaftslose Stadt“ ist deswegen für Koolhaas „die Stadt, die dem Würgegriff des Zentrums, der Zwangsjacke der Identität, entkommen ist“ (Koolhaas 1996, S. 18).

Mit dieser für ihn typischen polemischen Überspitzung belegt Koolhaas gleichwohl die ungebrochene Sehnsucht nach räumli- chen Identifikationsmöglichkeiten gerade in einer globalisierten Gesellschaft. Dass die historischen Zentren allein nicht in der Lage sind, dieses Identifikationsbedürfnis zu befriedigen, kann dabei natürlich kein Gebot für den gänzlichen Verzicht auf ent- sprechende räumliche Identifikationsangebote in einer „Stadt ohne Eigenschaften“ (Koolhaas 1996) sein.

Aus Sicht der hier vorliegenden Arbeit formulieren Oswald und Baccini in ihrem Buch Netzstadt eine geeignete Definition räum- licher Identität bzw. Identifikation: „Identifikation ist in diesem Sinne ein Maß für die Kapazität eines urbanen Systems, den

Menschen (Einwohnern und Gästen) unverwechselbare Bilder (Ikonen) seiner wesentlichen Eigenschaften zu geben, in denen sie sich wiederfinden (und die Heimatgefühl, Geborgenheit, An- ziehungskraft, Wohlbefinden und ein schöpferisches Stimulans erzeugen) und mit denen sie sich von andere unterscheiden. Diese Bilder widerspiegeln das Wesentliche der Lebensgeföh- le. Sie stehen gegen das Chaos und legen den roten Faden im Labyrinth. Solche Bilder können aus einzelnen Bauwerken, Landschaftselementen, Geräuschen, Farben, Lichtern, Men- schengruppen oder kulturellen Institutionen sowie aus deren Kombination bestehen“ (Oswald/Baccini 2003, S. 52).

Aufgrund der hier belegten relativen Freizügigkeit im Umgang mit dem Identitätsbegriff in der raumbezogenen Fachdiskussion hat sich der Autor dazu entschlossen, den Begriff Identität wie von Oswald und Baccini definiert auch sachbezogen zu verwen- den. Auch nach dem „Lexikon zur Soziologie“ ist „Identität ... im allgemeinen und philosophischen Sinne die „Selbigkeit“ oder das Gleichbleibende von etwas (eines Dinges, einer Person, eines Satzes usw.) mit sich selbst oder etwas anderem“ (Fuchs- Heinritz 1994).

Räumliche Identität korrespondiert in diesem Sinne sehr stark mit dem Begriff der Eigenschaft: Eine deutliche Herausbildung von Eigenschaften verleiht Räumen Wahrnehmbarkeit und da- mit eine Identität im oben beschriebenen Sinne der „Selbigkeit“, d.h. sie werden z.B. durch den Vergleich mit anderen Räumen und Situationen erkenn- und beschreibbar. Identität wäre damit Räumen und Gegenständen per se zu Eigen, indem sie, wenn auch oft wenig ausgeprägt, über Eigenschaften verfügen. Da diese Eigenschaften aber oft verdeckt oder nicht wahrnehmbar sind, kann die Identität eines Raumes z.B. dadurch gestärkt werden, dass in besonderem Maße auf diese Eigenschaften hin-

gewiesen wird. In diesem Sinne ginge es also zunächst darum, die Eigenschaften von Räumen und Dingen zu dekodieren und sie über eine deutlich lesbare Beschreibung und Darstellung (etwa durch Pläne, Schilder etc.) wahrnehmbar zu machen. Darüber hinaus kann aber die Identität eines Raumes oder ei- nes Gegenstandes auch gestärkt bzw. völlig geändert werden, in dem man ihm neue Eigenschaften zuweist.

Die hier verwendete Definition des Identitätsbegriffs leitet sich damit rein pragmatisch aus der aktuellen Diskussion um die Zwischenstadt ab: Unterstellt wird diesem Raum ein (im sach- bezogenen Sinne) Mangel an Identität oder, im personalbezoge- nen Sinne Ipsens, ein Mangel an Identifikationsmöglichkeiten, die im zweiten Schritt, vermittelt über entsprechende „Raum- bilder“ (vgl. Ipsen 1997/2), räumliche Identität bei den Bewoh- nern und Benutzern der jeweiligen Räume induzieren könnte. Es geht also, egal unter welchen definitorischen Vorzeichen, um die Frage, wie diese Räume so in ihrer Wahrnehmung gestärkt werden könnten, dass sie identifizierbar und damit in Wert ge- setzt werden.



## 2.2. Bewertung der Bedeutung räumlicher Identität im Spiegel gesellschaftlichen Strukturwandels

In einer chronologischen Betrachtung der städtebaulichen Leitbilder des 20. Jahrhunderts wird deutlich, dass die Bewertung der Bedeutung räumlicher Identität im Diskurs raumbezogener Disziplinen einem starken Wandel unterliegt. Während in den meisten Leitbildern der Moderne, ausgerichtet auf eine Optimierung der Funktion, der Aspekt der Zeit dominiert, lässt sich seit Anfang der sechziger Jahre und verstärkt im Zuge der „Postmoderne-Diskussion“ von einer deutlichen „Renaissance des Raumes“ und einem Bedeutungsgewinn der Bewertung räumlicher Identität in den städtebaulichen Leitbildern und Visionen sprechen. Der Raum, in der Moderne gleichsam zum Tableau raumfunktionaler Arbeitsteilung degradiert, gewinnt dabei eine wichtige Rolle bei der Frage nach der Identität einer hochindustrialisierten Gesellschaft, die nach Vollendung des Wiederaufbaus bzw. der Realisierung relativen allgemeinen Wohlstands nach neuen Orientierungen und Zielsetzungen sucht.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, welchen Beitrag der Raum leisten kann bei der Suche nach neuen Formen der Identifikation jenseits der klassischen Erwerbsgesellschaft. Um diesem möglichen Beitrag auf den Grund zu gehen, blickt der folgende Abschnitt in knapper Form auf die maßgeblichen

Strukturbrüche der modernen Arbeitsgesellschaft zurück: Welchem Wandel unterlag die Bewertung räumlicher Identität parallel zu diesen Umbrüchen, und welche Bedeutung hatten räumliche Identifikationsangebote in den jeweiligen städtebaulichen Leitbildern und Visionen?

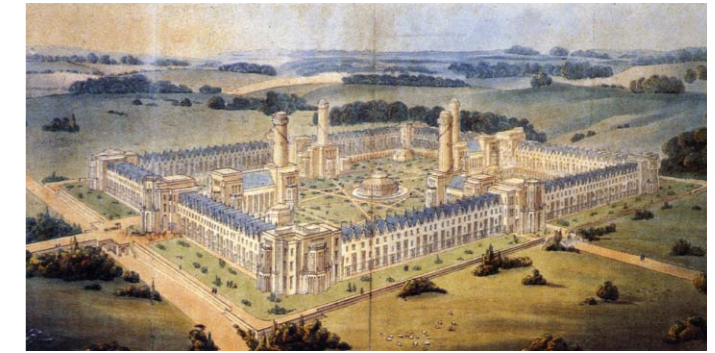
### 2.2.1. Inszenierte Privatheit – Inszenierte Gemeinschaft: Raumvisionen am Beginn der Arbeitsgesellschaft

Im späten neunzehnten und frühen zwanzigsten Jahrhundert spielte der Raum sowohl für die dominierende bürgerliche Schicht als auch für die sich konstituierende Arbeiterbewegung eine bedeutende Rolle in den Überlegungen zur Überwindung der Identitätskrisen einer feudal geprägten Agrargesellschaft im Übergang zur Industriegesellschaft.

Von konservativer Seite entscheidend sind dabei die räumlichen Implikationen der „Erfindung einer Welt des Privaten“ (Reulicke 1997, S. 17): Ein der Sphäre der Frau zugeschriebener Bereich der Geborgenheit, Sittsamkeit und Emotionalität als Gegenwelt zu der unpersönlichen, vermeintlich „entsittlichenden“ Sphäre der Arbeitswelt, die den Einzelnen zum Verkäufer seiner Arbeits-

kraft degradiert. Räumliches Äquivalent dieser Überlegungen ist das private, abgeschlossene (Kl)einfamilienhaus, das von Beginn der Arbeitsgesellschaft an eine enorme sinnliche Aufladung erfährt. Als gesellschaftliches und räumliches Leitbild setzt sich immer stärker die Vorstellung durch, „dass ein „trautes Heim“ die emotionale Lebensmitte der Familie sein sollte – eine Insel vollständiger Privatheit und intimer Geborgenheit.“ (Reulicke 1997, S. 19)

Ein Beispiel für den Erfolg solcherlei auf den Bereich der Privatheit konzentrierten räumlichen Inszenierungen bietet das Modell der Gartenstadt. Von ihren Begründern um Ebenezer Howard in gesellschaftsreformatorischer Absicht konzipiert, wird die Gartenstadt vor allem von Industriellen realisiert, die in ihr auch eine Möglichkeit zur Disziplinierung der Arbeiterklasse erkennen. Die limitierte Möglichkeit für einzelne Arbeiterfamilien, in den Genuss einer Wohnung in den Häusern der Gartenstadt zu gelangen, wurde dabei zunächst als Anreizfaktor für Fleiß und Wohlverhalten instrumentalisiert, dessen Wirksamkeit allein durch den Vergleich zu den miserablen Wohnverhältnissen in den dominierenden Mietkasernen deutlich wird. Das private Haus sollte darüber hinaus zu mehr Verantwortungsbewusstsein



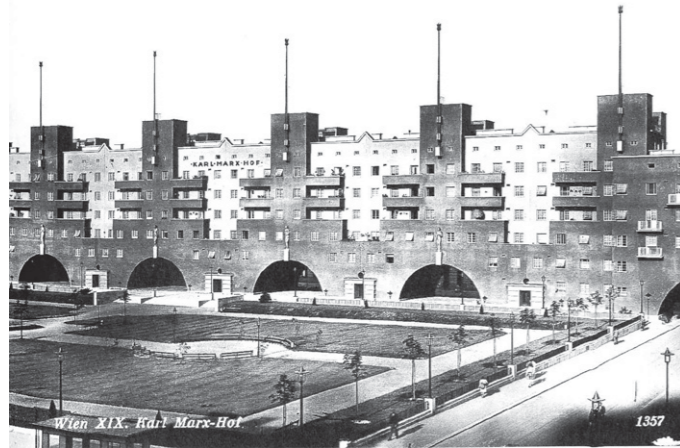
1 Bild gebauter Gemeinschaft: Idealentwurf für die von Robert Owen inspirierte Stadt „New Harmony“ von Thomas Stedman Whitwell

2 Titelblatt der Broschüre „Die Quelle der Gesundheit. Ein Einfamilienhaus für jede Familie eine Stätte des Glücks und des Wohlbefindens“ von Prof. A. Baumgart. „Das Titelbild zeigt eine glückliche Mutter mit einem noch glücklicherem Kind auf dem Arm - fern von allen Gefahren der Großstadt.“ (Bodenschatz 2001, S. 100)

und Vorsorge nicht für das kollektive, sondern für das private Wohl erziehen.

Vor allem in einer nicht ganz zu Unrecht unterstellten impliziten Absicht der Entsolidarisierung liegt die ablehnende Haltung führender Vertreter der Arbeiterbewegung gegenüber der Gartenstadt begründet, die dem Konzept der Privatisierung offensiv das Kollektiv oder die Gemeinschaft gegenüberstellen. Bis weit in das zwanzigste Jahrhundert hinein wird das Eigenheim von den dominierenden Kreisen der Linke als vermeintlich bourgeoise Wohnform abgelehnt, wird die arbeitende Masse faktisch mit dem Miet-Geschosswohnungsbau gleichgesetzt (vgl. Aring 1999/1, S. 78).

Gerade weil die Realität von Wohnungsnot und katastrophalen sanitären und sozialen Zuständen geprägt ist, ist gleichwohl sowohl für die Arbeiterbewegung als auch für die in Wohnungsfragen engagierten bürgerlichen Kreise die „Kraft des Bildes“ als Vision einer besseren Zukunft von großer Bedeutung: Hier das Bild eines gebauten privaten Glücks, dort die Vision gebauter guter Gemeinschaft, wie z.B. in den Phalanstères von Fourier oder in einigen genossenschaftlichen Wohnanlagen (vgl. Bollerey 1991).



1 Gebauter Ausdruck solidarischer Gemeinschaft: Karl-Marx-Hof in Wien

2 Sinnbild des Glücks in den fünfziger Jahren: Junge Familie mit Isetta

3 Werbebrospekt der Deutschen Bausparkasse Berlin aus dem Jahr 1932

4 Raumvision der Broadacre City von Frank Lloyd Wright aus den dreißiger Jahren: Eine maximal suburbanisierte Stadt, erschlossen durch private Fahr- und Flugobjekte



2



3



4

Sinnbildlich für dieses auch bürgerliche Vertrauen in die Kraft des Bildes des gebauten Raumes ist die Raumlehre Camillo Sittes, der die Klassengesellschaft durch die erzieherische Wirkung aus der Vergangenheit entlehnter schöner Bilder zu befrieden hoffte (vgl. Rodenstein 1992, S.48). Durch die Erzeugung von Heimatgefühl und Identifikation mit dem gebauten Raum meinte Sitte, auch die Arbeiterklasse mit der Gesellschaft versöhnen zu können. Eine entsprechende Tendenz zu einer Art „Heimatstil“ bleibt sowohl in den privatisierenden als auch in den auf Gemeinschaft zielenden Visionen dominierend, deren Auseinandersetzung lange unentschieden bleibt. Noch in den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts stellt zum Beispiel das „Rote Wien“ die großen Wohnhöfe als gebauten Ausdruck einer solidarischen Gemeinschaft der Arbeiterklasse den von Industriellen und konservativen Stadtregierungen bevorzugten gartenstädtischen Kleinwohnanlagen entgegen.

### 2.2.2. Fordismus und Raum

Die Durchsetzung des bis heute dominierenden Modells der Polarität zwischen öffentlicher Arbeitswelt und privater Wohnwelt gelingt erst mit dem ersten großen Strukturbruch der Arbeitsgesellschaft: Dem Übergang zur auf Massenproduktion und Massenkonsum basierenden „fordistischen“ Industriegesellschaft. Räumliches Äquivalent dieser Entwicklung scheinen auf den ersten Blick die Visionen und Raumbilder einer vom technischen Fortschritt begeisterten funktionalistischen Moderne zu sein. Völlig fasziniert von dem in der Autoindustrie begonnenen und auf strikter Arbeitstrennung basierenden Quantensprung in der Industrieproduktion malten sich die Pioniere des modernen Städtebaus eine Übertragung des „fordistischen Prinzips“ auf alle Lebensbereiche aus, um so durch strikte, rationelle Organisation den Weg aus den chaotischen Städten des neunzehnten Jahrhunderts mit ihren zum Teil katastrophalen sanitären Verhältnissen zu weisen.

Bei genauerer Betrachtung erscheint diese Interpretation allerdings fraglich: Die großen europäischen städtebaulichen Visionen der Moderne entstehen in den zwanziger Jahren aus

der Hoffnung auf eine fordistische Gesellschaft, die in Europa flächendeckend erst nach dem zweiten Weltkrieg realisiert werden kann. Im Stammland des Fordismus bleibt der Einfluss der architektonischen Moderne dagegen gering. Einer in Folge von Fließbandarbeit und tayloristischer Arbeitsteilung noch weitergehenden „Entsinnlichung“ der Arbeitswelt steht hier dank der Möglichkeit von Lohnsteigerungen früher als in Europa ein Konsumversprechen im privaten Bereich gegenüber. Im sinnlichen Zentrum dieses Versprechens steht einerseits das Auto, dessen enorme Bedeutung als Wunschbild und „Identifikationsfaktor“ der fordistischen Gesellschaft kaum überbewertet werden kann. Hinzu gesellt sich auf der anderen Seite ein von Politik und Werbung massiv geförderter Wunsch nach dem eigenen Haus im Grünen, das nunmehr, ausgestattet mit den Segnungen des Massenkonsums, endgültig zur perfekten Gegenwelt der abstrakten Arbeitswelt stilisiert wird. Es gelingt damit die fruchtbare Verquickung wirtschaftlicher Interessen und der Befriedigung der Krisen der frühen Arbeitsgesellschaft. Das Einfamilienhaus und die damit zusammenhängende Bodenspekulation werden zum Motor der Prosperität in Amerika und des Wirtschaftswunders im Nachkriegseuropa. Für Robert Kaltenbrunner schuf der „... (Massen-)Konsum fordistischer Provenienz ... nicht nur die

Angleichung von Lebensbedingungen breiter Bevölkerungsschichten - und zerrüttete damit zugleich traditionelle sozio-kulturelle Milieus -, verhalf nicht nur dem gesellschaftlichen Ideal der Kleinfamilie mit einer entsprechenden Wohnform zum Durchbruch - und sicherte gigantische Absatzzahlen bei Haushaltsgeräten, Autos usw. -, sondern führte letztlich auch zu einer Standardisierung von Räumen, in die die neuzeitlichen, (vor-)städtischen Lebensmodelle eingeschrieben waren.“ (Kaltenbrunner 1998, S. 484)

Zumindest in der Verankerung als „Wunschbild“ der Industriegesellschaft sind damit Auto und Einfamilienhaus bis heute die wirksamsten räumlichen Leitbilder der Moderne, symbolisiert eher durch die „Broadacre City“ von Frank Lloyd Wright als den „Plan Voisin“ von Le Corbusier. Jürgen Aring sieht noch in dem Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ ein „explizites Plädoyer für eine Stadtentwicklung mit Kleinhäusern und mittlerer Dichte“ (Aring 1999/1, S. 95), eng verbunden mit einem konservativen Anliegen der führenden politischen Schichten in der frühen Bundesrepublik, den „Arbeiter an die Scholle“ zu binden, um ihn so „als Eigentümer gegen den Kommunismus immunisieren“ zu können (vgl. Aring 1999/1, S. 79).



### 2.2.3. Die „Renaissance des Raumes“: Raum- und Lebensvisionen der sechziger Jahre

**Gesellschaftskritik und Raumkritik** | Waren so die dominierenden räumlichen Leitbilder der Moderne im starken Maße auf die einzelne Zelle des Hauses ausgerichtet, lässt sich seit Anfang der sechziger Jahre und verstärkt im Zusammenhang mit der Postmoderne-Diskussion von einer „Renaissance des Raumes“ sprechen. Im Zuge einer allgemeinen gesellschaftlichen Suche nach neuen Orientierungen und Zielsetzungen, ausgelöst durch die Vollendung des Wiederaufbaus und einen weitgehend realisierten allgemeinen Wohlstand in den westlichen Gesellschaften Europas, gewinnt auch der Raum eine neue Bedeutung. Mit den rein quantitativen Leitbildern der Nachkriegsmoderne werden, verstärkt durch erste wirtschaftliche Krisen auch am Arbeitsmarkt, entsprechende Gewissheiten der klassischen Arbeitsgesellschaft brüchig.

Die „Krise des Regimes der Ersten Moderne“ (Beck 1994, S. 33) zeichnet sich bereits Ende der fünfziger Jahre ab. Mit dem weitgehend abgeschlossenen Wiederaufbau in Europa deutet sich ein Übergang vom quantitativen zum qualitativen Wachstum an. Erste Krisen in der Schwerindustrie zeugen von einem bevorstehenden Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft, die durch die Aussicht auf eine Befreiung von der Last der Arbeit als „Die große Hoffnung des Zwanzigsten Jahrhunderts“ (Fourastié 1954) begeistert begrüßt wird.

Autoren wie Hannah Arendt sehen dagegen in dem sich abzeichnenden vermeintlichen Ende der Arbeitsgesellschaft bereits einen massiven gesellschaftlichen Identitätsverlust heraufziehen. In ihrem Buch „Vita Activa“ von 1958 formuliert Arendt: „Was uns bevorsteht, ist die Aussicht auf eine Arbeitsgesell-

schaft, der die Arbeit ausgegangen ist, also die einzige Tätigkeit, auf die sie sich noch versteht. Was könnte verhängnisvoller sein?“ (Arendt 1989, S. 11-12).

Gleichzeitig wird mit dem Heranwachsen der ersten Nachkriegsgeneration massive Kritik an der von Verdrängung geprägten Wiederaufbauzeit laut. Von Beginn an hat der Protest der Bürgerrechts- und Studentenbewegung eine starke räumliche Komponente: Eine ganze Reihe von Schriften beklagt seit Beginn der sechziger Jahre in Kritik an Form und Inhalt der „modernen Stadt“ einen Verlust an Raumqualität, sinnlicher Wahrnehmbarkeit und Erlebnisdichte.

Heute oft auf den Protest gegen den Massenwohnungsbau der Nachkriegszeit reduziert, steht vor allem bei Alexander Mitscherlich, der 1965 mit „Die Unwirtlichkeit unserer Städte“ den zentralen Text der deutschen „Raumkritik“ vorlegt, ein sich im Einfamilienhaus am Stadtrand manifestierender „Wohnfetischismus“ im Zentrum der Polemik (Mitscherlich 1996, S. 11). Mitscherlich beklagt nicht nur die Monotonie des Wiederaufbaus in den verdichteten Vierteln, sondern vor allem diejenige in den durch den Drang in die Peripherie entstandenen „Villenvororten“, die er als Manifestation einer „Inszenierung von Privatheit“ erachtet (Mitscherlich 96, S. 12). Die Ästhetik dieser Vororte umschreibt er als „Komfortgreuel“, als „Demonstration von pekuniärer Potenz und dem Geschmacksniveau von Devotionalienhändlern“ (Mitscherlich 96, S. 11). Durch den Auszug in die Vorstädte hätten die „vermögenden Leute ... jeden Halt, jeden Rest von städtischer Würde und stadtbürgerlicher Obligation verloren“: „Das Vorort-Einfamilienhaus ... ist der Begriff städtischer Verantwortungslosigkeit: Dem Bauherrn ist gestattet, seine Wunschträume mit seiner Identität zu verwechseln“ (Mitscherlich 66, S. 13).

Die bestehende Raumstruktur wird bei Mitscherlich insgesamt als Ausdruck einer gegen Emanzipation und das Durchbrechen faschistischer Tradition gerichteten Politik interpretiert. Als Reaktion auf diese Entwicklung plädiert Mitscherlich für die Einschränkung des privaten Eigentumsrechts an Boden als Voraussetzung für die Planung einer neuen Urbanität. Mitscherlich fordert eine „neue Verpflichtung der Stadt gegenüber“ als „das eigentlich utopische Element einer „erfolgreichen“ Stadtplanung“ ein (Mitscherlich 96, S. 37). Dafür sei eine neue Rückbesinnung auf Formen der klassischen Stadtgestaltung nötig, in der „... ein Teil der eigenen Identität immer aus der Gruppe stammt“ (Mitscherlich 96, S. 36):

„Es ist eben keineswegs so, dass das Individuum, wie es sich nachauflärerisch idealisiert, eine Art Naturphänomen wäre; es ist ein spätes Kulturprodukt, bedroht von pompösen Missverständnissen. Dieses Individuum mit dem oft mehr irrationalen als rationalen Wunsch nach einem „Eigenheim“ (als Identitätsstütze) ist dann gleichwohl nahezu sprachlos; es ist auch nicht mehr ahnungsweise in der Lage, seine Bedürfnisse in Worte zu kleiden: Es kann sich ohne Halt an Gruppenidealen und –beschränkungen selbst mit gutem Willen nicht „klar“ werden. Dazu ist die Kluft zwischen phantastischer Selbstbeweihräucherung, dem Glauben, dass in unserer hochindustrialisierten Welt jeder sein eigener Herr sei einerseits und der tatsächlichen Subsumption der Subjekte unter die Gesetze der Ökonomie andererseits zu breit; die emotionale Absicherung gegen die Einsicht in diese Kluft ist viel zu stark, als dass eine Ausdrucksform entstehen könnte, die – weil sie rational vermittelt ist – Subjektivität in anderer Form als dieser im Grunde asozialen zur Sprache brächte.“ (Mitscherlich 96, S. 46)

**Räumliches Erleben und Erfahren** | Eher noch als in Europa manifestiert sich diese von Mitscherlich pointierte Kritik an der Stadt der Moderne in den USA. Das 1958 erschienene Buch „Tod und Leben großer amerikanischer Städte“ von Jane Jacobs (Jacobs 1963) steht am Beginn einer ganzen Reihe von Schriften, die in Kritik an Form und Inhalt der „modernen Großstadt“ einen Verlust an Aufenthalts-, Erlebnis- und Kommunikationsqualität beklagen. Ende der fünfziger Jahre verweist Kevin Lynch in seinem Buch „Das Bild der Stadt“ (Lynch 1989) eindringlich auf die Bedeutung räumlichen Erlebens für die Orientierung in und die Identifikation mit der Stadt. Mit seinen Raumerlebnisstudien prägt Lynch bis heute wichtige Begriffe wie „Mental-Map“ und „Merkzeichen“.

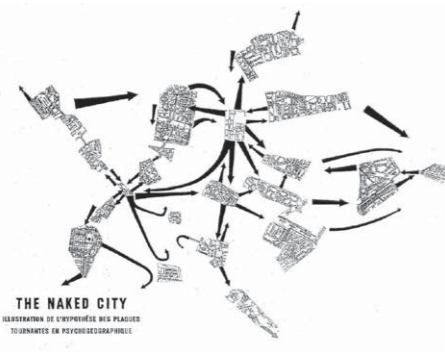
Der Bedeutungsgewinn des Raumes in der gesellschaftlichen Diskussion seit Mitte der sechziger Jahre steht so in direktem Zusammenhang mit einem gesellschaftlichen Strukturwandel, dessen Kern in der zunehmenden Auflösung der seit Mitte des neunzehnten Jahrhunderts zentralen Paradigmen der Arbeitsgesellschaft liegt. Vor diesem Hintergrund entsteht in den sechziger und frühen siebziger Jahren eine ganze Reihe von Raumvisionen, die aus dem vermeintlich bevorstehenden Ende der Erwerbsarbeitsgesellschaft neue Freiheitsgrade und eine emanzipatorische Kraft erwachsen sehen. In den Raumvisionen der sechziger Jahre dominiert dabei noch eine zukunfts-gewandte Fortschrittsbegeisterung, die Sehnsucht nach einem Aufbruch zu auch räumlich neuen Ufern, die gerade die junge „achtund-sechziger“ Generation in allen Lebensbereichen sucht.

**Situationisten, Archigram und Raumstadt** | Der Glaube an die emanzipatorische Kraft räumlichen Erlebens wird besonders in der von 1957 bis 1972 bestehenden Bewegung der „Situationistischen Internationale“ deutlich. Die real existierende

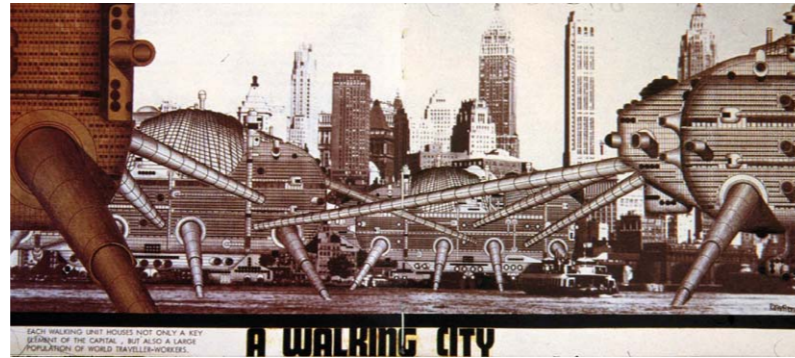




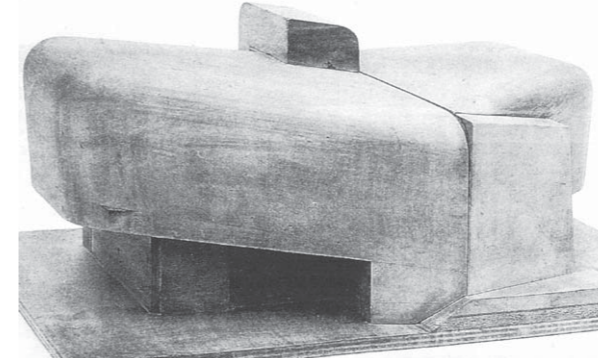
1



2



3



4

1 Ausdruck der Begeisterung für den Aufbruch in neue Sphären in den sechziger Jahren: Fernsehserie "Raumschiff Orion"

2 Die „Naked City“ von Guy Debord besteht aus Fragmenten des Plans von Paris und beschreibt nach Debord „eine ‚erneuerte Kartographie‘, die die gewohnten Direktiven der Stadtplanung mit Hilfe des ‚dérive‘ und des ‚détournement‘ unterläuft“. (Levin 1997/1998, S. 72)

3 Archigram: Walking City, 1964

4 Modell der Kirche Sainte Bernadette du Banlay von Paul Virilio und Claude Parent, 1964

„statische“ Raumstruktur wird von den Situationisten als Gefängnis interpretiert, die wahre Emanzipation verhindere: „Unter dem Pflaster liegt der Strand“ wird zu einem später von der Studentenbewegung aufgegriffenen Leitspruch der Situationisten. Durch die „holistische Konstruktion“ von aufregenden „Situationen“ (Levin 1997/1998, S. 70) erhofften die Situationisten, einen Bewusstseinsbildungs- und Emanzipationsprozess und damit den Wandel von Gewohnheiten erreichen zu können. Grundlage der Überlegungen ist die Vorstellung von der Befreiung des Menschen von der Notwendigkeit der (Erwerbs)arbeit durch technischen Fortschritt: Der niederländische Künstler Constant plädiert für eine neue „... Architektur, die auf die neuen, durch die zunehmende Befreiung des Menschen von der Arbeit durch die moderne Technologie erreichten Lebensbedingungen reagiert: der neue Homo ludens wird nicht mehr an eine Arbeitsstätte angebunden sein, sondern frei umherschweifen und seine Umgebung in einem unablässig gelebten künstlerischen Spiel hervorbringen und umgestalten dürfen.“ (Constant 1964)

Die Suche nach neuen Erlebnissphären wird insgesamt zu einem wichtigen Medium für die Befreiungsversuche aus der Arbeitsgesellschaft der Nachkriegszeit: Sinnbildlich ist die Begei-

sterung für fremde Kulturen und Religionen, für den Aufbruch in die „Unendlichen Weiten“ des Weltraums, noch verstärkt durch Sputnik und Mondlandung, und für „bewusstseinsweiternde“ Drogen. Die POP-Kultur stellt der sich im Aufbau privater Lebensglücke biedermeierlich bescheidenden Gesellschaft Spaß und ständigen Aufbruch entgegen. Entsprechend steht das Spielerische und Imaginäre und die Inszenierung von Mobilität, Flexibilität und Metamorphose mittels neuer Techniken im Mittelpunkt vieler Raumvisionen der sechziger Jahre: Wie das „Raumschiff Enterprise“ bewegt sich die „Walking City“ von Archigram von Spektakel zu Spektakel. „New Babylon“ von Constant, die „Raumstadt“ von Yona Friedman bzw. Eckhard Schultze-Fielitz oder der „Tokyo Bay Plan“ des Metabolisten Kenzo Tange imaginieren „Megastrukturen“, flexibel zu füllen mit sich ständig ändernden Funktionen, Nutzern und Ereignissen.

**Das Monument** | In Kritik an einer sich auch im Raum ausdrückenden statischen Gesellschaft wird hier die Inszenierung ständiger Veränderung als Mittel der Emanzipation und neuer Identifikation vorgestellt. Im Gegensatz dazu setzt die Raumkritik anderer Autoren gerade an einer unterstellten „zivilisatorischen Bedrohung durch Entortung und Entmaterialisierung der

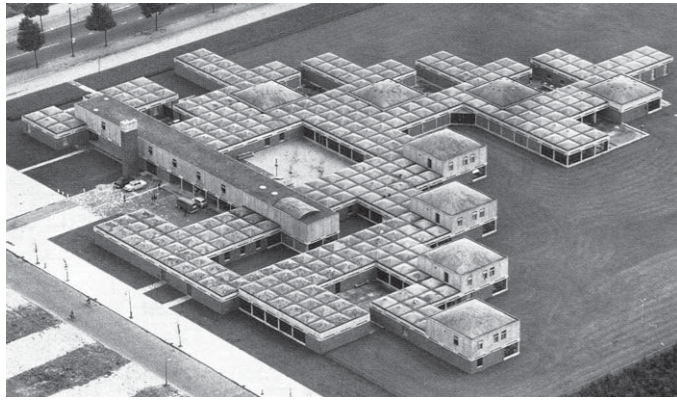
Lebensvollzüge“ an (Hilpert 1997/1998, S. 53). In Erwiderung der Mobilitätsphantasien der sechziger Jahre propagieren etwa die Architekten Claude Parent und Paul Virilio die „Rückkehr zum Körper“: „Es ist notwendig, dass man in der Welt eine „Figur“ wiedererkennt, dass das Prinzip des dauernden Wechsels, die tragende Philosophie der Industrie, zurückgewiesen wird...“. (Parent, in Hilpert 1997/1998, S. 53) Mit seiner „Ästhetik des Verschwindens“ (Virilio 1986) liefert Paul Virilio so etwas „...wie die Formel für eine zivilisatorische Bedrohung durch Entortung und Entmaterialisierung der Lebensvollzüge durch Verlust von Raum und Zeit...“ (Hilpert 1997/1998, S. 53).

Angesichts zunehmend abstrakter Lebensumstände zeugen in diesem Ansatz Monumentalität und eine Betonung des Mythischen in der Architektur von der Suche nach Orientierung über den Raum. Als gebautes architektonisches Manifest dieser Überzeugung gilt etwa die 1964-1966 von Virilio und Parent geplante Kirche Sainte Bernadette in Nevers, deren „kryptische Architektur“ mit offensichtlichen Zitaten zur Bunkerarchitektur für Hilpert „als Extrem eines anderen psychischen Raumbedürfnisses gegen die beherrschende Tendenz der Moderne zum Leichten, zu Enträumlichung und Entmaterialisierung“ setzte

(Hilpert 1997/1998, S. 53). Für Parent ist es „... notwendig, dass man in der Welt eine „Figur“ wiedererkennt, dass das Prinzip des dauernden Wechsels, die tragende Philosophie der Industrie, zurückgewiesen wird...“ (Parent, in: Hilpert 1997/1998, S. 54) Auch der „Brutalismus“ und das Spätwerk von Le Corbusier können in diesem Sinne einer neuen Monumentalität interpretiert werden.

**Gesellschaft durch Dichte: Der Urbanitätsdiskurs** | Geradezu paradigmatisch für die Suche nach „räumlicher Identität“ ist die seit den sechziger Jahren geführte „Urbanitätsdebatte“. Die Stadt, in der Moderne perfektioniert und raumfunktional separiert in Funktionsbereiche, wird vor dem Hintergrund eines umfassenden gesellschaftlichen Strukturwandels und gesellschaftlicher Krisen Projektionsfläche von Sehnsüchten und Orientierungssuche und offenbart schmerzlich ihre sinnliche Entleerung. Der Fokus dieser Sehnsüchte konzentriert sich in der raumbezogenen Fachdiskussion auf den Begriff „Urbanität“: Beklagt wird vor allem ein Mangel an Dichte in der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ der Nachkriegszeit. „Urbanität durch Dichte“ wird folgerichtig ab Mitte der sechziger Jahre zum städtebaulichen Leitbild der Zeit, ohne dass der Begriff „Urba-





1



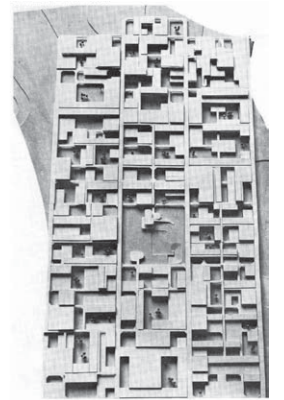
2



3



4



5

- 1 Aldo van Eyck: Waisenhaus Amsterdam, 1957-1960
- 2 Piet Blom: Siedlung "Kasbah" in Hengelo, 1967-1970
- 3 Atelier 5: Siedlung Halen bei Bern, 1955-1961
- 4 Roland Rainer: Puchenau bei Linz, ab 1962
- 5 Candilis, Josic, Woods: Entwurf für die Freie Universität Berlin

nität" zunächst räumlich feste Bilder determiniert. Das Streben nach Urbanität und Dichte motiviert in den sechziger und frühen siebziger Jahren vielmehr eine ganze Reihe von theoretischen und gebauten Ansätzen in Architektur und Städtebau.

#### *Team X und holländischer Strukturalismus*

Aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang die theoretische Diskussion des „Team X“ und die zum Teil aus dieser Gruppe hervorgegangenen Projekte der holländischen Strukturalisten. Der Bruch des „Team X“, gegründet aus der Vorbereitungsgruppe zum zehnten (deswegen der Name) Kongress des CIAM 1956, „mit dem Kanon der Charta von Athen war durch die Einsicht bestimmt, dass das Prinzip der Funktionstrennung und der Gliederung der Stadt in Solitäre innerhalb offener Räume zur Auflösung der Städte in eine verstädterte Landschaft führte.“ Diesen Auflösungstendenzen versuchten die Strukturalisten entgegenzuwirken, „in dem sie die räumliche Konzentration städtebaulicher Strukturen als Grundlage gemeinschaftlichen Lebens wiederherstellen wollten. Die Vernetzung kleiner Einheiten zu Clustern sollte Individuierung und sozialen Kontakt gleichermaßen gewährleisten“ (Sewing 1996, S. 72). Aus einer kritischen Analyse von gesellschaftlichem Strukturwandel und Raumstruk-

turen entwickeln Architekten wie Aldo van Eyck, Piet Blom und Hermann Hertzberger Vorschläge für den Siedlungsbau, die vor allem in ihrer Auseinandersetzung mit dem Sozialraum und dem Verhältnis vom Einzelhaus zur Siedlung wichtige Ansätze für die Diskussion um räumliche Identität liefern. Hertzberger stellt dem seriellen Reihenhausbau des Wiederaufbaus „das Bild der Kasbah, als Vision einer individualisierten und zugleich verdichteten Wohnform“ (Kaltenbrunner 1998, S. 490) entgegen. Aldo van Eycks Amsterdamer Waisenhaus, Piet Bloms Wohnsiedlung „Kasbah“, Frank van Klingerens Quartierzentrum in Eindhoven, aber auch die Wohnsiedlungen von Roland Rainer oder von Atelier 5 können als Versuche interpretiert werden, Individuierung und Gesellschaftlichkeit gleichermaßen bildhaft und ortsbildend Raum zu geben.

#### *Heimat. Deine Häuser*

Wie schon an dem Buch „Die Unwirtlichkeit unserer Städte“ von Mitscherlich verdeutlicht, steht trotz seiner damals noch vergleichsweise geringen Ausdehnung der suburbane Wohnungsbau im Mittelpunkt der Kritik und vieler neuer Überlegungen der sechziger Jahre. Die unter anderem von Max Bächer initiierte kleine Ausstellung „Heimat - Deine Häuser“ (heimat, deine

Häuser. db-Sonderheft 1963) nennt dabei schon 1962 u.a. von Atelier 5, Roland Rainer, Friedrich Spenglin oder Peter Fallers entwickelte Ansätze des verdichteten und außenräumlich differenzierten Siedlungsbaus als Alternative zum deutschen Einfamilienhausbau, mit dem schonungslos abgerechnet wird.

#### *Gesellschaft durch Dichte*

Während der städtebaulichen Tagung „Gesellschaft durch Dichte“ 1963 in Gelsenkirchen, durch die Veröffentlichung von Gerhard Boeddinghaus (Boeddinghaus 1995) erst vor wenigen Jahren wiederentdeckt, werden vor allem Ansätze in den „New Towns“ in England oder neue Wohnsiedlungen in Skandinavien als „urbane“ Alternativen zur Raumstruktur der Nachkriegszeit diskutiert. In erstaunlicher Aktualität schneidet der Kongress dabei die Frage nach den neuen Aufgaben des Raums vor dem Hintergrund einer im Umbruch befindlichen Gesellschaft an. Vor allem an den skandinavischen Beispielen wird hier die neue Bedeutung von Gemeinschaft und Partizipation unterstrichen, die sich in der Zeit auch in Holland und Deutschland in Projekten gemeinschaftlichen Wohnens und ersten kooperativen Planungsprozessen manifestiert. Dabei liefert der Niederländer Nikolaus J. Habraken (vgl. Habraken 1998) weit rezipierte Ar-

beiten zu einer Systematik kooperativer und gemeinschaftlicher Planung, die auch „die Entfremdung des Architekten von der normalen Gesellschaft überwinden wollten“ (Kaltenbrunner 1998, S. 490).

Mit dem „Centraal Wonen“ Programm unterstützt der holländische Staat seit den sechziger Jahren neue Ansätze für gemeinschaftliches Wohnen, während in Deutschland bereits Anfang der siebziger Jahre ein ähnliches staatliches Programm („Urbanes Wohnen“) wieder beendet wird. Die Planungen von Candilis, Josic und Woods in Hamburg-Steilshoop stehen damit für einen in Deutschland zunächst nicht weiterverfolgten Versuch, auch im suburbanen (Groß-)Siedlungsbau eine neue Definition des Verhältnisses von öffentlichen und privaten Bereichen zu finden (vgl. Weber 1999, S. 31).



Beispiele für die Inszenierung des Bildes der Alten Stadt:  
Rekonstruierte Ostzeile des Römerbergs in Frankfurt am Main,  
Stadtviertel "Schnoor" in Bremen

#### 2.2.4. Die „Inszenierung der Alltagswelt“: Leitbild „Europäische Stadt“

In den sechziger und siebziger Jahren entsteht also eine ganze Reihe heute zum Teil in Vergessenheit geratener Ansätze, die auf unterschiedliche Weise die gesellschaftlichen Folgen des Strukturwandels der Arbeitsgesellschaft unmittelbar auf den Raum zu übertragen suchen. Die Begriffe „Urbanität“ und „Dichte“ werden dabei primär sozial definiert: Im Mittelpunkt der räumlichen Bemühungen steht die Absicht, soziale Kontakte und gemeinschaftliches Handeln zu befördern bzw. durch innovative Planungsprozesse Kooperation und Engagement anzuregen. Gleichwohl gewinnt auch das „Bild“ des gebauten Raumes, wenn auch nicht explizit, vor allem in den Planungen der holländischen Strukturalisten, aber auch etwa in den Projekten von Atelier 5 oder in einer Reihe von englischen Beispiele (vgl. etwa die New Town Harlow bei London) eine wichtige Bedeutung als Identifikationsfaktor.

Besonders in Deutschland findet diese Entwicklung Mitte der siebziger Jahre ihr Ende: Die Fortschritts- und Wachstumsgläubigkeit, die den Zeitgeist und die Projekte der sechziger Jahre noch bestimmt, bricht in Folge der Ölkrise und verstärkter Krisensymptome der Industriegesellschaft weitgehend zusammen. Ebenfalls unter dem Motto „Urbanität durch Dichte“ realisierte Projekte wie das Märkische Viertel in Berlin verstärken noch die Kritik an einer als unmenschlich und rein profitorientiert gebrandmarkten Baupolitik. Ein massiver Einbruch in der Woh-

nungsbauindustrie trägt parallel dazu bei, dass sich der Fokus des urbanistischen Diskurses und der Baupolitik nach Innen richtet: Vor dem Hintergrund enttäuschter Visionen und im Angesicht einer besorgniserregenden Gegenwart und ungewissen Zukunft gewinnt dabei das „Bild der Vergangenheit“ als „Identitätskonstruktion“ die dominante Bedeutung, die heute gemeinhin mit der architektonischen Postmoderne assoziiert wird. Folge ist eine von Werner Durth treffend beschriebene „Inszenierung der Alltagswelt“: Auf der Suche nach „Erlebnis, Orientierung, Urbanität und Identität“ werden vor allem die Innenstädte als „Gute Stube“ zu Identitätsträgern der ganzen Stadt inszeniert (Durth 1988, S. 22). Räumliches Erleben, in den sechziger Jahren noch gesamtheitlich als Moment der Emanzipation bzw. neuer Vergesellschaftung begriffen, wird allgemein als Identifikationsmöglichkeit erkannt, allerdings nun auf die Innenstädte verdichtet und weitgehend im Sinne des Konsums gedacht, welcher noch verstärkt die entscheidende Rolle bei der Integration und Identitätsfindung des in der Arbeitswelt integrierten Subjekts zu spielen hat.

Angesichts der seit Beginn der neunziger Jahre massierten Krisen auf dem Arbeitsmarkt und eines beschleunigten gesellschaftlichen Strukturwandels hat sich dieser Trend der Innenorientierung eher noch verstärkt. Die teilweise verbittert geführten Diskussionen um die Rekonstruktion besonders ostdeutscher Städte stehen für eine noch größere Inanspruchnahme des Bilds der alten Stadt als Identitätsträger einer von Identitätsverlust gezeichneten Gesellschaft.

### 2.3. Beschleunigte Peripherisierung trotz Leitbild „Europäische Stadt“

Diese Fixierung der städtebaulichen Diskussion auf die alte „Europäische Stadt“ wird in der aktuellen Debatte zur Zwischenstadt mitverantwortlich gemacht für „... den vernachlässigten Zustand der Peripherie“ (Koolhaas 1996, S. 20): Trotz, oder gerade wegen der Dominanz des Leitbilds der „Europäischen Stadt“ konnte die Entwicklung „vor den Toren“ weder verlangsamt noch gar gestoppt werden. Die größte Dynamik monofunktionalen suburbanen Wachstums vollzieht sich parallel zur Blüte der innenstadtorientierten, identitätssuchenden Leitbilddiskussion der architektonischen Postmoderne, die die anstehenden Aufgaben primär in der Rekonstruktion der Innenstädte sieht. Während ab Mitte der siebziger Jahre in Westdeutschland praktisch keine Großsiedlungen mehr gebaut werden, sind gerade die späten siebziger und die achtziger Jahre von einer enormen Dynamik im Bereich des suburbanen Einfamilienhausbaus gekennzeichnet (vgl. Aring 1999, S. 97/98). Parallel werden in den sechziger Jahren als Alternativen zu dieser Entwicklung diskutierte Ansätze wie Gemeinschaftssiedlungen zunehmend in den Bereich der Esoterik verdrängt.

Dieses ungebremsste Wachstum der Städte an ihren Rändern findet in der Diskussion der raumbezogenen Disziplinen wenn überhaupt noch im ablehnenden negativen Sinne Erwähnung. Im ersten Kapitel wurde verdeutlicht, dass eine ernstzunehmende Diskussion über mögliche alternative Konzepte suburbanen Wohnens, wie sie etwa in den Niederlanden oder in Skandinavien geführt wird, in Deutschland bis weit in die neunziger Jahre praktisch nicht statt findet.

Die Regionalplanung versucht dagegen weiterhin in zunehmend erfolgloser „moderner Manier“, mit ihren raumfunktionalen Leitbildern dem Wachstum zwischen den Städten zu begegnen.

Der Kern der u.a. von Sieverts geäußerten Kritik am dominanten Leitbild „Europäische Stadt“ und an der Regionalplanung richtet sich also dagegen, dass hier wie dort die Bedeutung „räumlicher Identität“ als Schlüssel zur Qualifizierung und Integration der Stadtregion vernachlässigt wird. Verbunden damit ist die Forderung, die Zwischenstadt als Gestaltungsfeld anzunehmen: Ein Gestaltungsfeld, das anderer Antworten, Darstellungen und Entwurfsansätze bedarf als die an der klassischen Europäischen Stadt trainierten.

### **3. DAS BILD DER ZWISCHENSTADT | ANNÄHERUNGEN**



### 3.1. Der Neue Blick: Zwischenstadt lesen

Die vorangegangenen Kapitel haben verdeutlicht: Als Ergebnis jahrzehntelanger Suburbanisierung zunächst des Wohnens, nachfolgend aber auch von Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitfunktionen haben sich die Hierarchieverhältnisse zwischen Siedlungskernen und ehemaligen Randzonen zunehmend verschoben. Die Kernstädte werden dadurch nicht unbedeutend, sie stellen aber nicht mehr unbedingt den Ort höchster funktionaler Dichte oder gar wirtschaftlicher Aktivität dar.

Trotz dieser Randverschiebung der Gewichte: Die Wahrnehmung von Stadt und damit das Bild, das sich die allermeisten Bewohner der fragmentierten Stadtregionen von Stadt machen, ist noch immer in starkem Maße kernstadtbezogen. Räumliche Identität bezieht sich, unterstützt durch entsprechende Leitbilder, auf das hochgradig emotional besetzte Bild der „Alten Stadt“. Entgegen der eigentlichen urbanen Realität der Stadtregionen wird Stadt in aller Regel mit u.a. in den Stichen Merians aus dem 17. Jahrhundert fixierten Bildern kompakter, von zentralen Kirchenbauten dominierter Siedlungskörper assoziiert. Thomas Sieverts konstatiert in seinem Buch *Zwischenstadt*: „Es gelingt uns nicht, eine uns bekannte Stadt, nicht einmal die eigene Heimatstadt, ohne historischen Kern vorzustellen, obwohl die besiedelte Fläche außerhalb des Kerns mindestens zehnfach so groß ist“ (Sieverts 1997, S. 30).

Region und Zwischenstadt bleiben dagegen ein Abstraktum. Für den Raum, der die eigentliche Lebens- und Erfahrungswelt der meisten Bewohner der Stadtregion maßgeblich prägt, existieren praktisch keine Bilder.

Die zentrenorientierte Sicht auf die Stadt trägt mit dazu bei, dass sich diese Räume gleichsam abseits der öffentlichen Aufmerksamkeit haben entwickeln können. Heute herrscht bei

vielen Vertretern der aktuellen „Peripheriedebatte“, in ersten Kapitel wurde dies verdeutlicht, Einigkeit darüber, dass eine Voraussetzung für die Qualifizierung der Stadtregion und der Zwischenstadt darin besteht, diese Räume zunächst in ihren eigenen Qualitäten lesen und wahrnehmen zu lernen. Es gilt, durch Dekodierung der räumlichen Identität dieser Räume auf die Spur zu kommen und neue Methoden und Instrumentarien zur Beschreibung der urbanen Realität der Zwischenstadt zu entwickeln.

Das klassische, an der Realität der dichten Europäischen Stadt entwickelte Instrumentarium der Stadt- und Regionalplanung ist nur bedingt geeignet, die andersartige urbane Realität der zwischen den alten Kernen entstandenen Räume zu umschreiben. Auch die Darstellung von Stadt ist bis heute geprägt von einer Zentrierung auf die alten Kerne. Aus dieser Perspektive verbleiben die in den letzten Jahrzehnten gewachsenen Siedlungsgebiete „am Rand“ der Beschreibung und Darstellung, obwohl sie heute in vielerlei Hinsicht im Zentrum der dynamischen Entwicklung der Stadtregionen stehen. Unterstellt man, dass diese typische, auf die alten Kerne zentrierte Kartierung von Stadt angesichts vernetzter, polyzentrischer Räume nur eine mögliche Abstraktion urbaner Realität darstellt, ergibt sich die Freiheit, die Sicht zu verschieben und Stadt aus anderen Blickwinkeln neu zu lesen.

Es geht dabei nicht darum, die Zwischenstadt, gerade noch als strukturlos, hässlich und ökologisch problematisch kritisiert, zur optimalen Lebenswelt umzudeuten. Jede räumliche Qualifizierung der Zwischenstadt setzt allerdings voraus, diese „neue Stadt“ als Gegenstand anzunehmen, sie mit ihren eigenen Qualitäten wahrzunehmen und ihren Eigenschaften entsprechend darzustellen. Emanzipation der Zwischenstadt heißt damit auch,

sie als normalen Baustein der Stadtregion zu akzeptieren, der nach über 50 Jahren rapiden Wachstums die Stadtregionen maßgeblich prägt und den wichtigsten Alltagsraum ihrer Bewohner darstellt.

Trotz der umfangreichen Untersuchungen seitens der Regionalwissenschaften und der Geografie ist die Stadtregion als urbane Realität kaum in den Köpfen ihrer Bewohner verankert. Eine Vielzahl empirischer Untersuchungen belegt eindrucksvoll die unauflösliche Interdependenz der Siedlungsteile der Stadtregionen, mit engsten wirtschaftlichen, infrastrukturellen und lebensweltlichen Vernetzungen, die der administrativen Verfasstheit vieler Stadtregionen und dem mentalen „Bild von Stadt“ ihrer Bewohner diametral entgegenstehen. Die meisten Versuche einer administrativen Integration der Stadtregion blieben so wenig erfolgreich. Die Wahrnehmung von Stadtregion und Zwischenstadt ist nur bedingt ein statistisches Problem. Trotzdem das Konstrukt Stadtregion und Zwischenstadt faktisch und statistisch klar vor Augen liegt, fehlt es an greifbaren Bildern, die diese Räume nachhaltig in der Lebenswirklichkeit ihrer Bewohner verankern könnten.

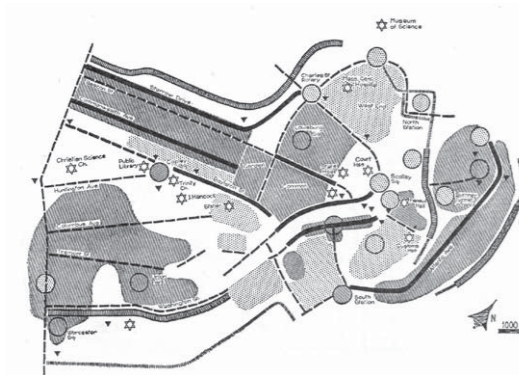
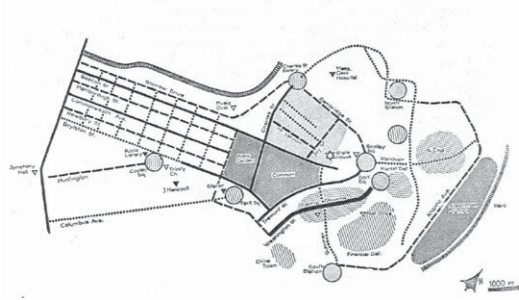
Neben der Vielzahl geografischer und statistischer Annäherungen an den Raum der Stadtregion und der Zwischenstadt bedarf es deswegen vor allem bildhafter Beschreibungen, die das eigene Wesen dieser Räume greifbar machen könnten. Die Beschreibung der Stadtregion wird damit zu einer Aufgabe gerade auch für Architekten, Städtebauer oder Künstler. Eine gewisse Tragik liegt darin, auch dies wurde in den ersten beiden Kapiteln verdeutlicht, dass zumindest in Deutschland gerade den Disziplinen Städtebau und Architektur, mit ihrem postmodernen Rückzug auf die Themen Innenstadt und kritische Rekonstruktion, die Stadtregion und das Phänomen suburbanen Wachs-

tums weitgehend aus dem Blick geraten waren. Parallel vollzog sich hier seit den sechziger Jahren endgültig eine weitgehende Abtrennung der Bereiche Stadt- und Regionalplanung bzw. Raumplanung von den ursprünglich umfassenden Disziplinen Architektur und Städtebau: Während sich diese am Gegenstand der Innenstädte auf eine stadträumlich-bildhafte Sicht zurückbesonnen, mutierten die neuen Planungsdisziplinen zu weitgehend auf rein empirischen Methoden basierenden „Wissenschaften“, deren Domäne nunmehr die Auseinandersetzung mit allen großräumlicheren Fragen wurde.

Die stadträumliche Wahrnehmung und das „Bild der Stadt“ werden auch in Deutschland seit Ende der sechziger Jahre, Kapitel zwei hat dies verdeutlicht, zentrale Themen der architektonischen und städtebaulichen Auseinandersetzung, allerdings ganz fokussiert auf den Bereich der Innenstädte, deren „funktionalistische“ Verwahrlosung zur wichtigsten Problem- und Aufgabenstellung wird. Umfassende Aufmerksamkeit erfährt nunmehr auch in Deutschland eine Reihe von Publikationen aus dem angelsächsischen Bereich, die seit Anfang der sechziger Jahre zu diesem Themenkomplex erschienen waren und wichtige Anregungen für die bildhafte Auseinandersetzung mit räumlichem Erleben bieten.



## 3.2. Referenzprojekte für die Auseinandersetzung mit dem Bild der Zwischenstadt

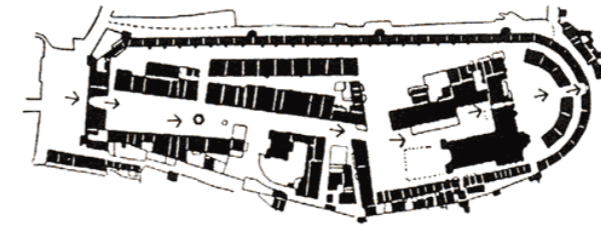
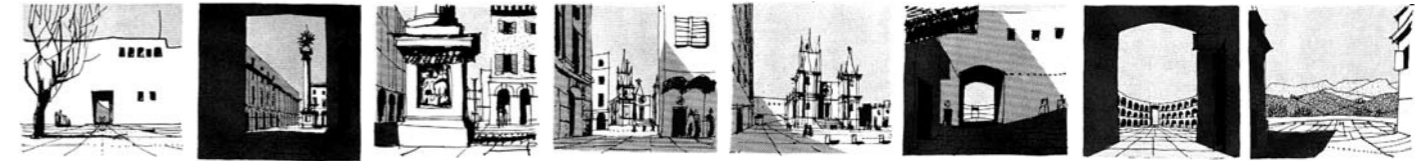


Darstellung von Mental Maps am Beispiel der Stadt Boston aus dem Buch „Das Bild der Stadt“ von Kevin Lynch

### 3.2.1. The Image of the City - Townscape

**Kevin Lynch: The Image of the City** | Von herausragender Bedeutung ist in diesem Zusammenhang das Buch „The Image of the City“ von Kevin Lynch aus dem Jahr 1960, 1965 erstmals in Deutschland erschienen unter dem Namen „Das Bild der Stadt“ in der Reihe „Bauwelt Fundamente“ (Lynch 1989). Lynch, Architekt und Stadtplaner, begann Mitte der fünfziger Jahre am Massachusetts Institute of Technology (MIT) das räumliche Wahrnehmungsverhalten von Stadtbewohnern zu untersuchen. Wie orientieren wir uns in einer Stadt? Was haftet im Gedächtnis? Woher rühren unsere ganz fest umrissenen visuellen Vorstellungen? Was bedeutet die sichtbare Gestalt der Stadt den Bewohnern? Von so grundsätzlichen Fragestellungen her erfasste Lynch ein bisher unbehandeltes Thema und versuchte Ansatzpunkte herauszuarbeiten, wie man das Bild der Stadt einprägsamer und „ablesbarer“ machen könnte.

Besondere Aufmerksamkeit und nachhaltige Wirkung erzielten vor allem die von Lynch verwendeten Methoden und die Begriffe, die mit „The Image of the City“ geprägt wurden. Lynch interessierte sich für das geistige Abbild („mental map“), das jeder Mensch von seiner Umwelt anfertigt und das die Grundlage darstellt für die Orientierung im Raum. Um diese „mental maps“ zu erfassen, ließ Lynch seine Probanden aus der Erinnerung Gedächtnisprotokolle und Kartenskizzen über die räumlichen Gestalt von drei verschiedenen US-amerikanischen Städten (Boston, Jersey City, Los Angeles) anfertigen. Anhand so erfasster „mental maps“ unterscheidet Lynch fünf die Wahrnehmung maßgeblich prägende Strukturelemente der räumlichen Gestalt von Stadt: Wege (z.B. Straßen, Schienen), Grenzlinien (z.B. Küsten, Flüsse, Mauern), Bereiche (sich in der Wahrnehmung unterscheidende Abschnitte einer Stadt), Brennpunkte



„Wenn man durch einen geschlossenen Ort von einem Ende des Stadtplans zum anderen wandert, wird man mit einer Reihe von Bildausschnitten bedacht, wie sie hier in der Serie von Zeichnungen festgehalten ist - zu lesen von links nach rechts. Jeder Pfeil auf dem Plan unten steht für eine Zeichnung. Der gleichmäßige Prozess des Gehens wird illuminiert durch eine Serie plötzlicher Kontraste, und so wird das Auge in einer Weise immer wieder wachgerüttelt, die den Plan zu Leben erweckt. (Sie sind wie der Rippenstoß für einen Mann, der in der Kirche einschläft.) Meine Zeichnungen sind erfunden, sie haben keinerlei Beziehungen zu dem Ort selbst; ich wählte ihn aus, weil er einen anregenden Stadtgrundriss hatte. Beachten Sie, dass die kleinste Abweichung in der Bauflucht und ein ganz geringes Vorspringen oder Zurückweichen im Plan sich in der 3. Dimension unproportional heftig auswirken.“ (Cullen 1991, S. 17)

<sup>1</sup> Cullens Ansatz repräsentiert damit eine allgemeine neue Wertschätzung der ‚vernacular architecture‘ seit den sechziger Jahren

(strategische Punkte, Kreuzungen, Plätze) und Merkzeichen („landmarks“, z.B. auffällige Gebäude, Schilder, Kirchen) (vgl. Lynch 1989, S. 66ff.). Diese Grundelemente fungieren für Lynch als das Rohmaterial, aus dem sich in der Vorstellungswelt des Beobachters das Bild einer Stadt zusammensetzt. Erst aus der Kombination der Merkmale und ihrer Beziehung untereinander ergibt sich eine räumliche Wirkung, die sich in Form einer „mental map“ darstellen lässt.

Die Gesamtheit aller in einer „mental map“ darstellbaren und dargestellten Grundelemente war bei den meisten Probanden von Lynchs Untersuchungen verzerrt, wies aber eine starke topologische Übereinstimmung mit der Realität auf. Die entstehenden Planskizzen hatten in der Regel den Charakter von Stadtplänen, wenn auch im Detail je nach Intensität der individuellen Wahrnehmung stark gedehnt oder gestaucht. Aus diesem Versuch, die Wirksamkeit der verschiedenen Grundelemente bzw. räumlichen Erscheinungsformen auf die Wahrnehmung von Individuen zu ergründen, meinte Lynch Möglichkeiten für die Verbesserung der räumlichen Qualität von Städten ableiten zu können.

### Gordon Cullen: Townscape – Das Vokabular der Stadt

Ein in diesem Zusammenhang weiteres wichtiges Werk, das noch deutlicher als bei Lynch die räumliche Wahrnehmung in der Bewegung in den Mittelpunkt seiner Betrachtung stellt, ist das 1961 in London erschienene Buch „Townscape“ des britischen Architekten Gordon Cullen. Townscape betont die Bedeutung des bewussten Sehens für den räumlichen Wahrnehmungs- und Entwurfsprozess, das Erlebnis von Stadt in durch die Bewegung wechselnden Bildausschnitten und damit die Bedeutung der Dinge am Wegesrand.<sup>1</sup>

Anders als Lynch bedient sich Cullen nicht der Methode der „mental maps“, die aus der Erinnerung gezeichnet werden, sondern serieller Bildfolgen aus Fotografien und eigenen Zeichnungen, die die Eindrücke bestimmter Wege durch die Stadt zu repräsentieren suchen. Anhand dieser Serien formuliert Cullen räumliche Erfahrungen wie Schwelle, Einfriedung und Brennpunkt als für die Wahrnehmung entscheidende städtebauliche Kategorien. In England ist das Buch in sieben Auflagen erschienen, ins Deutsche wurde es allerdings erst Anfang der neunziger Jahre übersetzt (vgl. Cullen 1991).

<sup>2</sup> U.a. befinden sich im Raum von Los Angeles und San Francisco Schwerpunkte der amerikanischen Rüstungsindustrie, der wiederum zum Nukleus der High-Tech-Industrien in Kalifornien werden. Z.B. Edward Soja und Allen Scott beschreiben in vielen ihrer Arbeiten eindrucksvoll die verschiedenen Wachstumswellen in Kalifornien (vgl. Soja/Scott 1996 (2))

Mit ihren Ansätzen stellen Lynch und Cullen anschauliche, gleichsam semiotische Methoden zur Erfassung der individuellen Wahrnehmung von Stadträumen vor, um daraus Rückschlüsse auf die „sensorische“ Qualität dieser Räume zu ziehen. Im Gegensatz zu einem Primat von Effizienz und Funktionalität, welches bis dahin die städtebauliche Diskussion der Moderne prägte, stellen bei Lynch und Cullen Kategorien wie „Orientierung“, „Identifizierbarkeit“, „Einprägsamkeit“, „Lesbarkeit“ oder „Vorstellbarkeit“ die wichtigsten Bewertungskriterien für die Qualität von Stadt dar. Vor allem Lynch dient mit seiner Methode und den von ihm definierten Kategorien und Bewertungsmaßstäben bis heute als wichtige Referenz für eine Vielzahl von stadträumlichen Untersuchungen. Die Methode der „mental maps“ fand wegen ihrer Anschaulichkeit rasch weiteren Einsatz in vielen raumbezogenen Disziplinen. Wenn auch Lynch in „The Image of the City“ innerstädtische Bereiche der drei von ihm gewählten amerikanischen Beispielstädte untersucht, spielen die von ihm maßgeblich geprägte Begriffe wie „Grenze“, „Bereich“, „Merkzeichen“ bzw. „Landmarken“ oder auch „Knoten“ in der Praxis der Stadtbildanalyse und auch in den in der Folge hier vorgestellten Untersuchungen zur Zwischenstadt eine zentrale Rolle.

### 3.2.2. Erweiterung der Perspektive: Der Blick über die Innenstädte hinaus

Interessant ist, dass zu dem Zeitpunkt, an dem sich eine kontinentaleuropäische Fachöffentlichkeit intensiv mit diesen frühen Werken zu beschäftigen beginnt, sich in den USA der Fokus erweitert und sich Autoren wie Lynch mit ihrem „semiotischen Blick“ gerade den Räumen zuzuwenden beginnen, die in Europa aus den Blick geraten. In den sechziger und frühen siebziger Jahren entsteht in den USA eine ganze Reihe von Untersuchungen, die sich den hier mit besonderer Dynamik seit

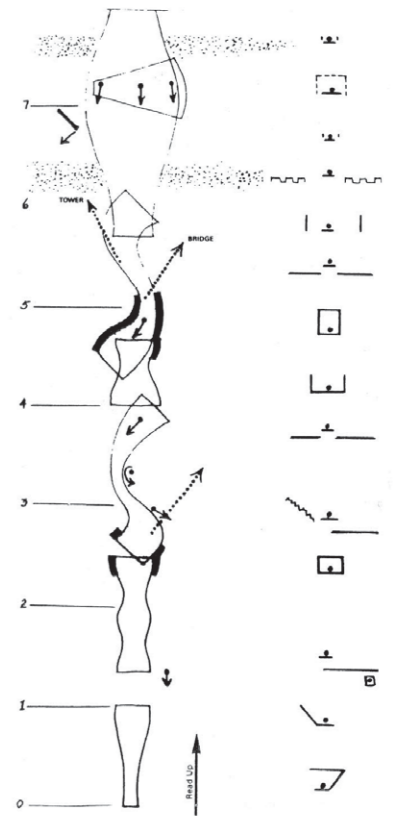
den dreißiger Jahren entwickelnden Siedlungsräumen jenseits der alten Downtowns widmen. Besonderes Interesse weckt in diesem Zusammenhang der amerikanische Westen, der sich im Zuge einer ungebremsen Ost-West-Wanderung in den Vereinigten Staaten und verstärkt durch kriegsbedingte Faktoren <sup>2</sup> zu dem dynamischen Siedlungsraum in den USA entwickelt. Dabei entstehen Siedlungsformen, die in ihrer Flächenhaftigkeit und völligen Automobilorientierung tatsächlich einen neuen Typus darzustellen scheinen und durch die Stadtregionen bislang unbekannter Dimension entstehen. Eine Zentrenorientierung wie in Kontinentaleuropa ist angesichts dieser Dimensionen und der weitgehend unhierarchischen, zentrenlosen Struktur dieser Räume schlichtweg unmöglich.

Vor diesem räumlichen Hintergrund erscheint vielen das überlieferte Vokabular klassisch europäischer Urbanität, aber auch die von der klassischen Moderne propagierten Methoden moderner Stadt- und Raumplanung als überholt. Städte wie Los Angeles oder Las Vegas werden als Typen einer völlig neuen Art von Urbanität erkannt, die anderer Arten der Wahrnehmung und Beschreibung bedarf. Bei einigen Autoren schwingt bei der Bewertung dieser neuen Räume eine gewisse staunende Begeisterung für die scheinbar nicht zu zügelnde raumbildende Kraft der Kombination optimistischer und individualistischer „Go-West-Mentalität“ und allumfassender (Auto-) Mobilität mit. Sinnbildlich ist in diesem Zusammenhang der berühmte Architekturführer des britischen Architekturtheoretikers Reyner Banham „Los Angeles. The Architecture of Four Ecologies“ (Banham 1971) geworden, in dem Banham 1971 mit einiger Begeisterung feststellt: „The city will never be fully understood by those who cannot move fluently through its diffuse urban texture... . So, like earlier generations of English intellectuals who taught themselves Italian to read Dante in the original, I learned to

drive in order to read Los Angeles in the original“ (Banham 1971, S. 23). Banham beschreibt in seinem Buch den Freeway als das eigentlich konstitutive Element für die Erfüllung des in Los Angeles materialisierten Lebenswunschs der Westküste. Die Verheißung Los Angeles sei immer verbunden gewesen mit der Idee einer unbegrenzten Freiheit der Bewegung.

Banham preist den „Sprawl“ als ein neues, egalitäres Prinzip der Verbindung: „The point about this huge city,“ schreibt er, „is that all its parts are equal and equally accessible from all other parts at once“ (Banham 1971, S. 43). Anders als viele spätere Autoren, die vor allem die negativen Seiten einer „Sprawl-City“ vom Format Los Angeles beschreiben, fordert Banham hier einen neuen Blick auf die Stadt ein, die nur aus der dynamischen Perspektive des Autofahrers zu verstehen sei. Aus dieser Perspektive meint Banham neue urbane Qualitäten zu erkennen. In der „Assemblage“ dieser so konstruierten Stadtlandschaft vermutet der Autor gleichsam den Prototyp einer posturbanen Zukunft, die sich vom Balast sowohl der Moderne als auch des Kanons der Stadtbaugeschichte befreit hat.

**Appleyard, Lynch, Myer: A view from the road** | In Erweiterung der dynamischen Perspektive des Fußgängers, die noch den frühen Wahrnehmungsstudien Kevin Lynchs und Gordon Cullens zu Grunde liegt, gewinnt in der stadträumlichen Realität der neuen Stadtlandschaften des amerikanischen Westens der Blick aus dem fahrenden Auto die entscheidende Bedeutung für die räumliche Wahrnehmung. Nur vier Jahre nach „The Image of the City“ erscheint mit „The View from the Road“ 1964 ein weiteres maßgebliches Buch, in dem Lynch zusammen mit Donald Appleyard und John R. Myer genau diese Blickverschiebung vorstellt. In Weiterentwicklung des in „The Image of the City“ erprobten Instrumentariums stellen Appleyard, Lynch



Appleyard, Lynch und Myers Notation: „A diagramm of the sense of space and motion along the North-east Expressway in Boston.“ (Appleyard/Lynch/Myer 1964, S. 30/31)

und Myer in „The View from the Road“ eine Methode und grafische Sprache zur Aufnahme, Beschreibung und Bewertung der Wahrnehmung des Straßenumfelds aus der Perspektive des Autofahrers vor. Sie glaubten, dass die Qualität des Straßenbaus durch detaillierte Studien über die räumliche Wahrnehmung des Autofahrers und daraus entwickelten neuen Entwurfsansätzen wesentlich verbessert werden könnte. Die Studie geht dabei von verschiedenen Perspektiven je unterschiedlicher Straßenbenutzer aus: Der Perspektive des Touristen im Gegensatz zur Perspektive des Pendlers bzw. der Perspektive des Fahrers im Gegensatz zu der des Beifahrers (Appleyard/Lynch/Myer 1964, S. 4).

Das Buch unterstreicht die Bedeutung der dynamischen Wahrnehmung für den Entwurfsprozess: „The sensation of driving a car is primarily one of motion and space. Vision, rather than sound or smell, is the principal sense. Touch is a secondary contributor to the experience via the response of the car to hands and feet.“ Aus dieser Erkenntnis folgern die Autoren, dass „the driving experience can now be described as being a sequence played to the eyes of a captive ... audience, whose vision is filtered and directed forward“ (Appleyard/Lynch/Myer 1964, S. 6). Der szenografische Ansatz etwa eines Gordon Cullen wird damit weitergeführt: Appleyard, Lynch und Myer stellen in „The View from the Road“ existierende und von ihnen vorgeschlagene „Events“ entlang einer Straße mit einer speziell entwickelten Notation dar (vgl. Abbildung auf vorhergehender Seite). Die räumliche Wahrnehmung des Fahrens sollte demnach gut komponierten Filmsequenzen ähneln, in denen eine Szene mehr oder weniger sanft in die nächste überführt wird, ein Blickpunkt verschwindet, bevor der nächste im Blickfeld erscheint, in denen neue „Szenen“ Verbindung herstellen zum bereits passierten oder noch bevorstehenden, in denen aber auch plötzliche

Bildwechsel für Spannung sorgen. Eine entsprechende Bildregie macht für Appleyard, Lynch und Myer „meat and drink of highway design“ aus (Appleyard, Lynch, Myer 1964, S. 18).

Zumindest in den USA findet auch „The View from the Road“ eine breite Aufmerksamkeit und beeinflusst eine Reihe weiterer „dynamischer“ Untersuchungen über die Stadtformen jenseits der alten Kerne. „The View from the Road“ bedient sich vieler in „The Image of the City“ entwickelter Ansätze und Kategorien, überträgt diese allerdings auf den größeren Maßstab der Stadtlandschaft und die beschleunigte Bewegung im Auto. Vor allem versucht „The View from the Road“ nunmehr ganz direkt, aus seinen Wahrnehmungsstudien Anregungen für das zukünftige Design von Straßen abzuleiten. „The View from the Road“ geht davon aus, dass „the essential experience of the highway consists in the perception of roadside detail, the sense of motion and space, the feeling of basic orientation, and the apparent meaning of the landscape“ (Appleyard, Lynch, Myer 1964, S. 21).

Wie „The Image of the City“ basiert „The View from the Road“ auf der Annahme, dass die Orientierung im Raum abhängig sei von der Identifizierung von festen visuellen Kategorien wie „Merkmale“, „Grenzen“ oder „Bereichen“ bzw. aus einer bewussten Komposition derselben.

### 3.2.3. Managing the Sense of the Region

1976, sechzehn Jahre nach seinem bekanntesten Werk „The Image of the City“, legt Kevin Lynch mit „Managing the Sense of a Region“ (Lynch 1976) eine dritte für die Auseinandersetzung mit dem „Bild der Zwischenstadt“ bedeutsame Studie vor. Während „The Image of the City“ den Stadtraum noch aus der Fußgängerperspektive und am Beispiel innerstädtischer Situationen beleuchtet und „The View from the Road“ die dynamische Wahrnehmung während der Autofahrt und damit lineare Ausschnitte der Stadtlandschaft fokussiert, wendet sich Lynch mit „Managing the Sense of the Region“ erstmals der Stadtregion als integraler räumlicher Gesamtheit zu.

Hintergrund der Untersuchung ist die von Lynch gewonnene Erkenntnis, dass mit dem rapiden suburbanen Siedlungswachstum nicht nur eine neue räumliche Gestalt, sondern mit der Region letztlich eine neue Instanz in der Organisation menschlichen Zusammenlebens entstanden sei. Ging es ihm im Buch „The Image of the City“ vor dem Hintergrund der Krisen vor allem der amerikanischen Innenstädte noch darum, ein Instrumentarium für die Beschreibung der Wahrnehmung in den Städten zu entwickeln, erweitert Lynch mit „Managing the Sense of a Region“ seine über Jahrzehnte am MIT (wo Lynch bis zu seinem Tod 1984 als Professor tätig ist) entwickelten Methoden auf die Region. Angesichts ihres rapiden, unkoordinierten Wachstums möchte Lynch die Räume der amerikanischen Vorstädte über eine wahrnehmungsbezogene Analyse zunächst beschreibbar machen, um sich auf dieser Basis schließlich einem Leitfaden und Maßnahmenkatalog zur Zählung des aus seiner Sicht urbanen Wildwuchses des suburbanen Raums anzunähern. Erklärtes Ziel ist dabei die Entwicklung eines Handbuchs zum Umgang mit den sich rapide entwickelnden Stadtregionen, das die sinnli-

che Qualität der Stadtregion in den Mittelpunkt stellt.

Ausgangspunkt von „Managing the Sense of a Region“ ist der rapide Wandel, der sich, in den Vereinigten Staaten wesentlich früher als in Europa, in den die großen Städte umgebenden ehemals ländlichen Räumen vollzieht. Als Beispielraum seiner Untersuchung stellt Kevin Lynch das „Mission Valley“ im Umland des südkalifornischen San Diego vor, das sich nach Lynchs Darstellung seit den fünfziger Jahren in nur zwanzig Jahren von einer grünen, offenen Landschaft zu einem „breath-taking giant shopping strip, with its freeway, parking lots, offices, stadium, two major shopping centers, and a yard for old car bodies“ entwickelt hatte (Lynch 1976, S. 3).

Verbunden mit dieser Metamorphose konstatiert Lynch einen völligen Wandel und eine neue Art der Wahrnehmung dieses Raums: Während Planer über diesen Raum in der Regel mit abstrakten technischen Kategorien etwa der Verkehrsplanung, der Landspekulation oder der Steuergesetzgebung diskutierten, würde die Lebensqualität, die sich mit der Genese dieser Räume für ihre Bewohner und Benutzer ergibt, kaum diskutiert: „It is surprising, then, that in a technical discussion of Mission Valley very little time will be devoted to analyzing how the new environment affects the everyday lives of the people who use it – how it affects them in an immediate sense, through their eyes, ears, nose, and skin“ (Lynch 1976, S. 3). In dieser rein technischen Sicht auf das Phänomen liegt für Lynch das entscheidende Problem der neu entstehenden Stadtlandschaften, dem er eine intensive Auseinandersetzung mit der Lebens- und Wahrnehmungsqualität der neuen Räume gegenüberstellen möchte: „But the human experience of the landscape is as fundamental as any other factors and should be considered from the first“ (Lynch 1976, S. 4). Weil die Menschen ihr Leben re-



gional organisierten, müsse die Auseinandersetzung mit dieser Lebens- und Wahrnehmungsqualität der Stadtlandschaft auf regionaler Ebene stattfinden: „Managing the sensory quality of a large region“ ist also die zentrale Aufgabe, die sich für Lynch schon Mitte der siebziger Jahre in der suburbanisierten Stadtlandschaft stellt: „...the look, sound, smell, and feel of a place ...“ (Lynch 1976, S. 4).

Das Buch „Managing the Sense of a Region“ versucht, Methoden für ein entsprechendes „Wahrnehmungsmanagement der Stadtregion“ vorzustellen. Interessant ist diese Auseinandersetzung unter anderem deswegen, weil sie, wie die aktuelle Diskussion um die Zwischenstadt in Deutschland, auf einer massiven Kritik an einer rein technischen Ausrichtung der mit der Region befassten Planung und an einer scharfen Trennung der Disziplinen und Zuständigkeiten etwa zwischen Stadt- und Landschaftsplanung basiert. Angesichts der urbanen Realität der suburbanisierten Stadtlandschaft sei diese Trennung nicht länger aufrechtzuerhalten: Für Lynch sind Stadt und Land „... part of the continuous spectrum of human habitats and are now becoming progressively more difficult to distinguish. This is the scale at which we live our lives today, and the scale at which certain important sensory qualities are perceived and can most easily be influenced“ (Lynch 1976, S. 10).

Entsprechend plädiert Lynch schon Mitte der siebziger Jahre für eine gegenseitige Durchdringung der Disziplinen der Stadt- und Landschaftsplanung, die auch in der aktuellen Diskussion um die Zwischenstadt wieder eingefordert wird: „These two traditions should be fused and so gain the competence to deal with a more inclusive range of issues. The unifying theme should be the way that the sense of a region affects the lives of its people“ (Lynch 1976, S. 6).

**The Sensory Quality of Regions** | Im Zentrum von „Managing the Sense of the Region“ steht also die Frage nach der Wahrnehmung der gegebenen, suburbanisierten Stadtlandschaft und nach Möglichkeiten, diese Wahrnehmung im Sinne einer höheren Lebensqualität zu beeinflussen. Lynch stellt sich damit die beiden Fragen, die auch im Zentrum der hier vorliegenden Arbeit stehen. Vor dem Hintergrund einer ausgeprägten Fragmentierung von Zuständigkeiten und der Vielzahl der die Raumstruktur prägenden Faktoren ist es für Lynch nicht überraschend, dass das Ergebnis der Raumentwicklung oft „erratic and ... inhumane“ sei (Lynch 1976, S. 12). Lynch plädiert deswegen für einen „regionwide tasks of sensory management“ (Lynch 1976, S. 12), der über Einzelzuständigkeit hinausgeht, und damit letztlich für eine neue, übergeordnete regionale Administration: „Care for regional sensory quality should be the concern of regional government“ (Lynch 1976, S. 13).

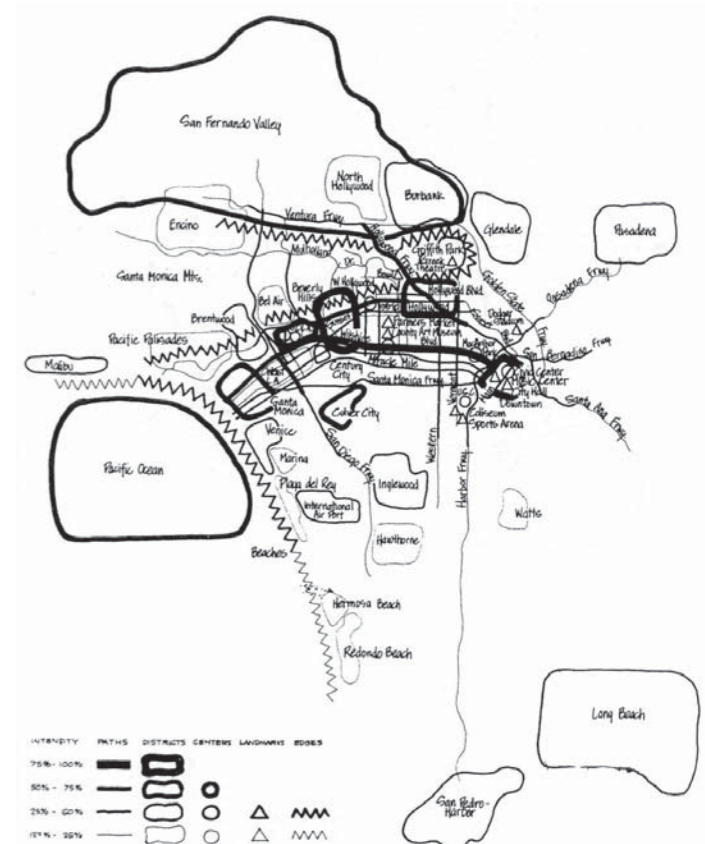
Lynch geht es darum, bewusste, qualitätsvolle Primärwahrnehmungen wie Riechen, Sehen, Fühlen oder Hören auch in der Stadtregion zu ermöglichen: „To bring the world within sensory reach, to increase the depth and the fineness of our sensations, and to confer that immediate pleasure and well-being that come from vivid perception are more positive aims – not only to clear the air but to fill it with intricate things to watch, marvellous sounds to hear“ (Lynch 1976, S. 15). Um eine entsprechend gesamtheitliche Art der Wahrnehmung gewährleisten könnten, schlägt Lynch in „Managing the Sense of a Region“ einen ganzen Katalog von Kategorien und Maßnahmen vor.

**The Image of Place and Time** | Zentrale Begriffe für die Beurteilung der „sensory quality of regions“ sind für Lynch „access“ als Maß für die Zugänglichkeit gewisser Räume und die schon in „The Image of the City“ entwickelte Kategorie „territo-

ry“ (Bereich) als die Ablesbarkeit der Abgrenzung verschiedener Territorien. „Access and territory are aspects of the mental image of space, considered as potential movement and action“ (Lynch 1976, S. 23). Zur Gewährleistung von Orientierung und individuellem Wohlbefinden und einer gewissen Identifikation mit dem Raum bedürfte es zudem unterscheidbarer, erkennbarer „Orte“ (places): „Indeed, a strong sense of place supports our sense of personal identity“ (Lynch 1976, S. 25).

Das subjektive Empfinden dieser Kategorien kann für Lynch wieder durch „mental maps“, also durch aus der Erinnerung wiedergegebene individuelle „Landkarten“ überprüft werden. Lynch sieht sehr wohl die Schwierigkeit der Übertragung kleinräumlich entwickelter Kategorien räumlicher Identifikation auf die ganze Stadtregion, gleichwohl hält er eine Auseinandersetzung mit dem Bild der Stadtregion für unerlässlich: „Place identity and image structure at the regional scale are looked upon as esoteric matters. Yet for many people the region, or a large sector of it, is their true life space“ (Lynch 1976, S. 25). Entsprechend müssten wichtige, von einem möglichst breiten Durchschnitt als solche wahrgenommene Identifikationsorte auf regionaler Ebene identifiziert, deutlich ablesbar herausgearbeitet und verbunden werden: „the main centers, routes, districts, and landmarks that structure the full extent of the area“ (Lynch 1976, S. 25). Als Grundlage für entsprechende Annäherungen wurden Probanden aus verschiedenen Orten der ganzen Stadtregion Los Angeles aufgefordert, für sie persönlich wichtige Elemente (unterteilt in die Kategorien Paths, Districts, Centers, Landmarks, Edges) in abstrahierte Karten ihrer Region einzuzichnen.

Mit dieser weiterentwickelten Methode der „mental maps“ meinte Lynch, Raumbilder verschiedener Bewohnergruppen der



Mental maps im Maßstab der Region: Übertragung der Erinnerungsbilder verschiedener Probanden in abstrahierte Karten der Stadtregion Los Angeles

Stadtregion dekodieren und analysieren zu können. Diese Bilder als Basis regionalen Zusammenhalts könnten für Lynch durch eine regionale Politik gestärkt werden, „whether by physical change, activity regulation, institutional reform, or education“ (Lynch 1976, S. 28).

Zur Umsetzung einer entsprechenden regionalen Politik schlägt Lynch die Einrichtung einer regionalen Agentur vor, die für die Gesamtheit des Managements der Raumqualität der Stadtregion zuständig sein sollte. Die Agentur sollte für Lynch etwa die „availability of orientation information, and the access to explanatory panoramas“ (Lynch 1976, S. 28) organisieren, „the clarity of movement, connection, and approach that should be achieved along the major routes“ (Lynch 1976, S. 28) gewährleisten, „the limits on height and bulk of structures that have neither a high degree of public meaning nor a high degree of public accessibility“ sowie „the degree to which most people should be able to describe the spatial form of the region (just as we set norms for reading ability today“ (Lynch 1976, S. 29) festlegen. Darüber hinaus sollte die Agentur für Lynch „design guidelines“ erarbeiten, zielend etwa auf die Schaffung eines „sense of place“ in neuen Entwicklungsgebieten oder auf eine szenografische Gestaltung der wichtigsten regionalen Straßen (vgl. Lynch 1976, S. 29).

Über diese Aufsichtsfunktion hinaus wäre die Agentur ganz konkret für die Schaffung eines regionalen Rad- und Fußwegesystems, für die Herstellung des Zugangs zu wichtigen regionalen Naturräumen und sogar für regionale Trainings-, Bildungs- und Kulturprogramme zuständig, etwa „... to train people in locating and using regional resources; ... encourage public celebrations of the seasons or special holidays“ oder gar „develop information centers where current changes and future possibilities are displayed“ (Lynch 1976, S. 30).

Lynchs Anspruch an die Agentur ist allumfassend. Sogar „norms or guidelines for communication“ (Lynch 1976, S. 32) sollte die Agentur erarbeiten, beeinflusse doch die sinnliche Wahrnehmung der Stadtlandschaft die persönliche Kommunikation. Deswegen müssten in der Region „various communication facilities that are to be accessible to the public“ geschaffen werden (Lynch 1976, S. 34). Über diese für jeden erreichbaren Informations- und Kommunikationscenter hinaus sollte nach Lynchs Meinung ein einheitliches Kommunikations- und Schilderdesign für die Region entwickelt werden.

Zur Umsetzung der Ziele und Werte der Regionalen Agentur schlägt Lynch ein umfassendes Regularium einer entsprechenden „regional policy“ vor, die die Agentur zur Wahrung der „sensory quality“ auflegen könnte. „Specifications for the preservation of environmental character are well known. Specifying a character to be created is more unusual and difficult. In fact, it is a new way of designing“ (Lynch 1976, S. 48).

**Design reviews** | Hinter allen Normen und Maßnahmen der regionalen Agentur müsse immer die Frage stehen, „how the well-being of persons and small groups arises as they directly interact with their settings, and not primarily from their role as passive observers“ (Lynch 1976, S. 37). Nicht übergeordnete, abstrakte Rahmenpläne gelte es deswegen anzufertigen, vielmehr müssten konkrete, kalkulierbare und bewertbare Projekte im Zentrum der regionalen Strategie stehen: „... details such as pavings, fountains, fences, lights, or signs; features such as cycle paths, information centers, public corridors, light display, or shelters; events and processes such as festivals, decorations, or even ways of piling snow; large elements such as prototype streets, transit stations, or pocket parks“ (Lynch 1976, S. 49).

Dem umfassenden Anspruch an eine regionale Agentur liegt bei Lynch die Überzeugung zugrunde, dass deren auf die Entwicklung eines „Sense of the Region“ zielende Maßnahmen auf einer umfassenden Analyse der gegebenen Stadtlandschaft, ihrer Bewohner und die Region bislang konstituierenden administrativen Gegebenheiten beruhen müsse: „Any analysis ... therefore begins with an understanding of the given landscape, its settlement, its history, its inhabitants, their culture, and their political economy“ (Lynch 1976, S. 39). Gerade das Streben nach „sensory quality“ sei bislang keine Kategorie stadtreionaler Politik: „Sensory control is still a parasite on other concerns and often relies on persuasion, incentive, and indirect effect. These limitations will be lifted only as sensory criteria become more explicit, more directly connected to clear public purposes, and more open to values that do not spring solely from the upper class or the professions“ (Lynch 1976, S. 41). Deswegen müsse sich die Agentur bei ihrer Bestandsaufnahme gerade an der sinnlichen Wahrnehmung durchschnittlicher bzw. prototypischer Bewohnergruppen der Stadtregion orientieren. Entscheidende Fragen der Grundlagenanalyse seien etwa: „What is the basic spatial framework of the region: its typical areas, its principal centers, its mayor routes? What are the most striking sensory characteristics of these elements? ... Who are the principal client groups with a stake in sensory quality at this scale? ... What are the most obvious sensory problems and possibilities of the region?“ (Lynch 1976, S. 59) Entscheidendes Instrument dieser Grundlagenanalyse ist für Lynch eine weiterentwickelte Form seiner „mental maps“, hier „image survey“ genannt: „... that is, a study of how some general sample of the region's people use, conceive, and value their perceived surroundings. ... The image survey is the correlate of the field survey and connects the internal landscape of the mind to the external landscape of the senses“ (Lynch 1976, S. 61).

Erst auf Basis dieser umfassenden Analyse, die in einen „report on the sense of the region“ münden würde, könne die Agentur dann erste Visionen für die weitere regionale Entwicklung entwerfen.

Lynch entwickelt in „Managing the Sense of the Region“ ein umfassendes Instrumentarium regionalen Managements, in dessen Zentrum die sinnliche Qualität der Region steht. Lynch geht davon aus, dass nur über diesen Aspekt, der bislang (bis 1976) in Politik und Planung praktisch keine Rolle gespielt habe, eine regionale Integration und die Lösung der umfassenden Probleme der Stadtregion zu bewältigen seien. Lynch kritisiert massiv die rein quantitative Ausrichtung einer ohnehin schwachen Regionalplanung und die scharfe Trennung der Disziplinen, denen er die Vision einer integrativen „regionalen Agentur“ gegenüberstellt, die aus seiner Sicht in Verbindung und enger Zusammenarbeit aller wichtigen Instanzen zukünftig für die regionale Entwicklung verantwortlich zeichnen sollte. Lynchs Problemdefinition ist damit, entwickelt vor 30 Jahren, nahezu deckungsgleich mit der maßgeblicher Vertreter der aktuellen Diskussion um die Zwischenstadt und der hier vorliegenden Arbeit: Der Region und den Zonen des suburbanen Wachstums der letzten 50 Jahre fehlt demnach der sinnliche Mehrwert, um sie, ähnlich wie seit den sechziger Jahren die alten Zentren, zu einem Ort der Identifikation für breitere Bevölkerungsschichten werden zu lassen. Unterstützt wird dieses Dilemma durch eine Zersplitterung politischer und disziplinärer Zuständigkeiten auf regionaler Ebene. Nur in einer Integration des Aspekts „sensed quality“ in alle Planungsebenen sieht Lynch die Chance, diese Fragmentierung zu überwinden: „We hold no brief for the separation of sensed quality from other issues. Sensory issues must be forcefully represented in every planning effort and must be considered on balance with the political, social, and economic



<sup>3</sup> Venturi, Scott Brown und Izenour stellen in ihrem Buch ‚Sprawl‘ als neuen Begriff vor und suggerieren, dass es sich bei diesem Begriff um ihre Erfindung handele. Dies soll hier nicht näher überprüft werden, klar wird aber, wie wenig der ‚Sprawl‘ bis Ende der siebziger Jahre im Fokus der städtebaulich/architektonischen Auseinandersetzung stand.

implementations of any public action. Planning for a sensed form does not stand outside society“ (Lynch 1976, S. 68).

Angesichts der gegenwärtigen allgemeinen Schwäche der Planung erscheint der von Lynch formulierte Anspruch an eine regionale Agentur dem heutigen Leser als völlig unrealistisch. Lynchs Problembewusstsein korrespondiert so weitgehend mit den aktuellen Fragestellungen, sein Bild über die Rolle des Planers bzw. die Macht öffentlicher Institutionen fußt dagegen noch auf einer selbstbewussten, „modernen“ Haltung, die fest an die umfassende Gestaltbarkeit von Räumen und Prozessen glaubt. Gleichwohl entwickelt Lynch mit „Managing the Sense of the Region“ von Methoden zur Bestandsaufnahme regionaler Qualitäten über Fragen regionalen Managements bis zu konkreten Projektvorschlägen einen umfassenden Katalog des Managements der sinnlichen Qualität der Region, auf den sich viele in der Diskussion der letzten Jahre entwickelte Argumente und regionale Projekte wie die IBA Emscher Park direkt zu beziehen scheinen. Die von Kevin Lynch über Jahrzehnte entwickelten Methoden der Dekodierung sind bis heute ein wichtiger Anregungs- und Bezugspunkt. Auch die hier vorliegende Arbeit bedient sich in ihrem Untersuchungsteil Kategorien wie Landmark bzw. Merkzeichen.

Im Gegensatz zu Lynchs äußerst einflussreichem Buch „The Image of the City“, das bis heute auch in Deutschland verlegt und umfassend rezipiert wird, findet „Managing the Sense of the Region“ in Europa keinen Verleger und nur wenig Beachtung. Während Lynch hier ein gesamtheitliches Instrumentarium regionalen Managements vorschlägt, in dessen Mittelpunkt das Streben nach einer möglichst breit wahrgenommenen räumlichen Identität der Stadtregion steht (und damit die von Lynch über die Jahrzehnte entwickelten Kategorien wie „Lesbarkeit“,

„Orientierung“, „Identifikation“), wird zumal in Deutschland die Region als rein administrative Herausforderung behandelt, verbunden mit einer Regionalplanung, die sich weitgehend von ihren gestaltbezogenen Wurzeln befreit. Erst mit dem thematischen Rückzug gestaltender Planung auf die Innenstädte vollzieht sich jetzt in Deutschland endgültig die Trennung der Disziplinen, die Lynch in seinem Buch schon Mitte der siebziger Jahre heftig kritisiert. Für ihren innenstadtorientierten Blick entdeckt die Architekturdiskussion das „Bild der Stadt“ und damit den Lynch der fünfziger Jahre wieder, „Managing the Sense of the Region“ oder auch „The View from the Road“ finden dagegen erst in der aktuellen Diskussion um die Stadtregion und die Zwischenstadt auch in Deutschland breitere Beachtung.

### 3.2.4. Learning from Las Vegas

Ganz anders ergeht es einem Werk, das in unmittelbarer Folge von „Managing the Sense of the Region“ einen weiteren Zugang US-amerikanischer Provenienz zu den „neuen Räumen“ der Stadtregion sucht. 1977 erscheint mit „Learning from Las Vegas“ von Robert Venturi, Denise Scott Brown und Steven Izenour eines der meistverkauften Architekturfachbücher der letzten Jahrzehnte, das in viele Sprachen übersetzt und bis heute in Deutschland verlegt wird.

Gegenstand von „Learning from Las Vegas“ ist der Highway, hier „Strip“ genannt, an dem sich in Las Vegas seit den fünfziger Jahren die wichtigen Casinos und Hotels aufreihen und mit dem für die Autoren eine neue Art von Stadt eigener Symbolik und Form entstanden ist. Venturi, Scott Brown und Izenour wollen sich der „Ikonographie und Architektursymbolik der Geschäftsstadt“ annähern. Sie forschen nach „Techniken des

Umgangs mit den neu entstandenen Formen ...“ und „besseren graphischen Mitteln zur Darstellung der Stadtgestalt des Streutypus und des Geschäftsstrips“ (Venturi/Scott Brown/Izenour 1997, S. 8f).

Motiviert ist die Suche bei Venturi, Scott Brown und Izenour durch eine massive Kritik an der Architektur der Moderne und ihrer vermeintlichen „im Alltag pervertierten Eindimensionalität“ (Venturi/Scott Brown/Izenour 1997, S. 10). Sie kritisieren einen „Tabula-Rasa-Blick der Moderne“, der jeglichen Kontext außer Acht lasse. Während diese Kritik in Europa zu einer Rückbesinnung auf den Kontext der gewachsenen „Europäischen Stadt“ und ihren komplexen Räumen führt, zu deren Lasten ein auf Gliederung und Funktionalität fixierter Nachkriegsstädtebau seine Zeichen hinterlässt, kritisieren Venturi, Scott Brown und Izenour die Moderne vor dem Hintergrund des von Las Vegas symbolisierten, überall in den USA entstandenen neuen urbanen Typus der „Geschäftsstadt“: Eine autoorientierte, entsprechend lineare Ansammlung von kommerziell genutzten Bauten, also der amerikanische „Strip“, dessen Gesicht nicht von der Architektur der einzelnen Gebäude mit einer selbsterklärenden Form (wie es der reinen Lehre der Moderne entspräche), sondern von den funktionalen Volumen der Geschäftsbauten applizierten Zeichen und Symbolen geprägt wird. Zur Umschreibung dieses Architekturtypus prägen Venturi, Scott Brown und Izenour den Begriff des „dekorierten Schuppens“. Angesichts der Dominanz dieses Typus im Bild der amerikanischen Stadt und einer darin dokumentierten Wirkungslosigkeit der Theorien der Moderne gelte es zunächst von dem zu lernen, „was uns umgibt“, und sich eines „Urteils über das Geschehene zu enthalten“ (Venturi/Scott Brown/Izenour 1997, S. 12), um es differenzierter bewerten zu können. Die Autoren kritisieren in diesem Zusammenhang vor allem die „Entledigung der modernen Architektur

von ihrer ikonographischen Tradition, nach der jedes Zeichen als „Anhängsel“ interpretiert wird“ (Venturi/Scott Brown/Izenour 1997, S. 17). Besonders zynische Behandlung erfährt Mies van der Rohe, der neben einer Reihe anderer europäischer Immigranten in den USA der bedeutendste Vertreter und Verfechter der architektonischen Moderne war.

Venturi, Scott Brown und Izenour setzen mit ihrer Argumentation damit ähnlich an wie viele Vertreter der aktuellen Diskussion um die Zwischenstadt: Angesichts der Wirkungslosigkeit über Jahre vertretener dominanter Doktrinen (hier der „form-follows-function-Funktionalismus“ der Moderne, dort das Leitbild der Europäischen Stadt) plädieren sowohl Venturi, Scott Brown und Izenour als auch maßgebende Vertreter der Debatte um die Zwischenstadt heute für eine Auseinandersetzung mit dem Faktischen, das es allein ob seiner absoluten Dominanz zunächst anzuerkennen gelte, für das es allerdings neuer Methoden der Wahrnehmung und Beschreibung bedürfe. Für Venturi, Scott Brown und Izenour entzieht sich der „Strip“ dem klassischen Verständnis von Stadtform und Stadtraum: Öffentlicher Raum zeige sich hier „weder umschlossen noch klassisch ausgewogen noch durch herrische Attitüden rhythmisiert“, es handele sich dabei aber auch nicht um den von vielen propagierten „fließenden Raum der Moderne“. (Venturi/Scott Brown/Izenour 1997, S. 91). Für die Autoren zeichnet sich vielmehr im „Strip“ eine nach den Merkmalen des Autoverkehrs organisierte neue räumliche Ordnung ab. Diese bestehe „aus den räumlichen Manifestationen einer begrenzten Zahl von Aktivitäten, die ... von den technologischen Gegebenheiten der Fortbewegung, der Kommunikation von Nachrichten und dem ökonomischen Wert der Grundstücke mitbestimmt worden sind“ (Venturi/Scott Brown/Izenour 1997, S. 93). Ergebnis dieser Entwicklung sei der „Sprawl“<sup>3</sup>, der außerhalb der alten Stadtgrenzen wachse,



S. 86). Sie meinen damit ein „Primat des Symbolischen vor der reinen Form“ zu erkennen: Die am Beispiel von Las Vegas exemplifizierte amerikanische Stadtlandschaft wirkt demnach für Venturi, Scott Brown und Izenour als räumliches Kommunikationssystem. In direktem Bezug zu „The View from the Road“ von Appleyard, Lynch und Myer bewerten sie die sinnliche Erfahrung während der Autofahrt als „eine Folge von Bildern vor den Augen eines eingeschlossenen, etwas ängstlichen und teilweise unaufmerksamen Publikums, dessen Sicht selektiv und auf einen engen Ausschnitt der Bewegung begrenzt ist ...“. Dieser Wahrnehmung entspräche „eine Architektur beziehungsreicher Anspielungen“, die zu klare und konkrete Definitionen gerade vermeiden wolle, um vielschichtige Konnotationen zuzulassen“ (Venturi 1997, S. 101).

Mit „Learning from Las Vegas“ stellen Venturi, Scott Brown und Izenour den gerade vor dem Hintergrund der damaligen europäischen Diskussion bemerkenswerten Versuch vor, die aus der Dynamik des Autoverkehrs entstandene und entsprechend organisierte Stadtlandschaft des Strips und des Sprawls zu verstehen und mit neuen Darstellungsmethoden zu beschreiben. Ihr zentraler Verdienst liegt damit in erster Linie darin, diese Räume ins Zentrum des Bewusstseins und der Auseinandersetzung zu rücken. Allein der Titel ihres Buches ist angesichts der damaligen, aber auch weiter Teile der heutigen Architekturdiskussion, eine Provokation: Während diese die hier besprochenen Räume entweder ignoriert oder sie als von Trivialarchitektur geprägten „Sprawl“ heftig kritisiert, wollen Venturi, Scott Brown und Izenour von diesen Räumen lernen. Entsprechend steht vor allem die Suche nach adäquaten Darstellungsmethoden im Mittelpunkt der Untersuchung. Entwickelt werden u.a. von den Wahrnehmungsstudien Lynchs beeinflusste „dynamische Karten“, die das Zeichensystem und damit die Bildhierarchien dieses Raumes

zu dekodieren suchen. Das Buch öffnet damit ein Feld der Auseinandersetzung mit dem Sprawl, mahnt neue Wege für diesen Raum an, auf den die klassischen Analyse- und Darstellungsmethoden der Stadt- und Regionalplanung nicht mehr adäquat reagieren könnten. In diesem Anliegen ist „Learnig from Las Vegas“ wegweisend für die auch mit der hier vorliegenden Arbeit unternommene Annäherung an den Gegenstand Zwischenstadt.

Der Rezeption des Buches in diesem produktiven Sinne steht sicher seine teilweise polemische Überlagerung mit einer massiven Kritik an einer Moderne im Wege, die in der Nachkriegszeit mit Leitfiguren wie Mies van der Rohe und Gropius zumindest die wichtigen Architekturschulen in den USA bestimmte. Venturis, Scott Browns und Izenours witzige, aus heutiger Sicht aber abwegige Beschreibungs- und Klassifizierungsversuche „klassisch moderner“ Architektur, deren Symbolgehalt die Autoren u.a. am Beispiel des IIT von Mies ad absurdum führen wollen, überlagern in weiten Teilen den Text. „Learning from Las Vegas“ wird deswegen heute eher im Kontext dieser polemischen Modernekritik (und damit im Zusammenhang mit weiteren Polemiken wie etwa Tom Wolfes „From Bauhaus to Our Haus“ (Wolfe 1981)) rezipiert denn als ernstzunehmender neuer Analyseansatz für die Beschreibung einer neuen städtischen Realität. Eine mit „Learnig from Las Vegas“ angeregte breitere Auseinandersetzung mit dem zersiedelten Raum des amerikanischen Sprawls auch von Architekten und Künstlern fand jedenfalls zunächst nicht statt.

Sicherlich hat dies auch damit zu tun, dass sich viele der von Venturi, Scott Brown und Izenour gezogenen Schlüsse als nicht zutreffend erwiesen haben. Die von der Werbung inspirierte „Ikonographie und Architektursymbolik der Geschäftsstadt“, geprägt vom „dekorierten Schuppen“ und damit von applizier-

ten Zeichen, Schildern und Billboards, hat sich ihrerseits nur als eine wichtige Erscheinung bzw. Phase in der Genese der amerikanischen Stadtlandschaft erwiesen. Gerade Las Vegas hat sich in den letzten 20 Jahren einer weiteren massiven Metamorphose unterzogen. Erneut stellvertretend für einen breiten Trend in der Entwicklung der „Architektur der Geschäftsstadt“ wurde die Bedeutung des applizierten Zeichens und damit des dekorierten Schuppens zurückgedrängt wurde durch eine symbolische Architektur, die in ihrer gesamten Erscheinung als Werbeträger und Zeichen auftritt, allerdings nicht im Sinne der „klassischen“ Moderne, in der die Form für Inhalt steht, sondern im Sinne freier Assoziation beliebiger, vermeintlich Aufsehen erregender Bilder. Die großen neuen Themenhotels am Strip wie das „Venetian“, das „Paris Paris“ oder das „Bellagio“ erscheinen damit als gebaute Bildwelten, die gänzlich für sich sprechen und kaum weiterer applizierter Zeichen bedürfen, ein Trend, den große Hotels, Shoppingmalls und zunehmend auch Büro- und Wohnkomplexe weltweit nachvollziehen.

### 3.2.5. Abgebrochene Fortschreibungen

Festzuhalten bleibt, dass Venturi, Scott Brown und Izenour mit „Learning from Las Vegas“ ähnlich wie Lynch mit seinem Buch „Managing the Sense of the Region“ wichtige Anregungen für einen neuen Umgang mit der amerikanischen Stadtlandschaft vorgelegt haben. Wie viele andere Autoren dieser Zeit gehen die beiden Arbeiten davon aus, dass die mit dem massiven Wachstum zwischen den alten Kernstädten entstandene neue amerikanische Stadtlandschaft neuer Strategien bedarf. Voraussetzung hierfür ist es sowohl für Lynch als auch für Venturi, Scott Brown und Izenour, zunächst ein tieferes Verständnis und entsprechende Beschreibungs- und Darstellungsmethoden für

diese Räume zu entwickeln. Lynch und Venturi, Scott Brown und Izenour liefern wichtige Stichworte und Ansätze für eine entsprechende Annäherung, Lynch schlägt zudem ein umfassendes Instrumentarium für die Implementierung eines neuen regionalen Managements in den Stadtreregionen vor.

Erstaunlich ist, dass diesen Anregungen für eine neue Auseinandersetzung mit der suburbanisierten Stadtreregion zunächst wenig nachfolgt. „Learning from Las Vegas“ avanciert zu einem urbanistischen Bestseller, ob seiner bissigen Kritik an der Moderne aber eher als Schlüsselwerk der architektonischen Postmoderne, die in seiner Zeit up-to-date ist. „Managing the Sense of a Region“ wird dagegen zumal in Europa kaum rezipiert, interessanterweise ganz im Gegensatz zu dem zwanzig Jahre älteren Standardwerk von Kevin Lynch „Das Bild der Stadt“, welches in Deutschland besonders in den achtziger Jahren neue Aufmerksamkeit erfährt, hier allerdings ganz im Sinne der Wiederentdeckung der Erfahrungsqualität der Stadträume der Innenstädte sowie der gründerzeitlichen Stadt. Von Architekten betriebene Raumforschung im Sinne der in den sechziger und siebziger Jahren angeregten Versuche gerät dagegen wieder in Vergessenheit.

**Raumforschung und EDV |** Eine sich schon in den sechziger Jahren abzeichnende umfassende „Krise der Moderne“ hatte gleichwohl zunächst noch eher zu einer Steigerung der Bedeutung von Wissenschaftlichkeit in Architektur und Raumplanung geführt, glaubte man doch, mit den neuen Methoden der Computertechnologie die offensichtlich hoch komplexe Problemlage bei der räumlichen Planung bewältigen zu können. Vornehmlich in den sechziger und frühen siebziger Jahren entsteht eine ganze Reihe experimenteller Versuche, den Computer in urbanen und regionalen Entwicklungsprozessen einzusetzen, jeweils



gekennzeichnet durch die Hoffnung, der Komplexität mit dem Einsatz rechenstarker Computer Herr zu werden und mit entsprechenden Computermodellen ein Rahmenwerk für Entscheidungsprozesse schaffen zu können. Trotzdem diese Versuche durch die Krisen der Moderne, die sich abzeichnenden Energie-, Wirtschafts- und Umweltprobleme motiviert sind, stehen sie noch ganz für einen ungebrochenen Glauben an die umfassende Kraft von Wissenschaft und Technik. So wollen Buckminster Fuller und John McHale 1965 mit ihren „World Games“ ein extrem ehrgeiziges Weltprojekt initiieren, das mittels computergestützter Integration auf globaler Ebene die Folgen z.B. von politischen Entscheidungen visualisieren soll. Bereits seit Ende der fünfziger Jahre versucht der griechische Architekt und Stadtplaner Constantinos Doxiadis, computergesteuerte Modelle im Planungsprozess einzusetzen, gezeichnet ebenfalls von der Hoffnung, die komplexen Probleme in der Raumplanung durch mathematische Methoden zu begreifen. Serge Chermayeff und Christopher Alexander plädieren 1963 in ihrem Buch „Community and Privacy. Towards a New Architecture of Humanism“ in Kritik an einer auf vorgefassten „Wahrheiten“ basierenden Architekturpraxis für einen analytischen und systematischen Planungsansatz, „der auch die Verknüpfungen, Interaktionen und Muster berücksichtigt“ (nach Maas/de Rivero 2002, S. 96). In mehreren Forschungsprojekten sucht Alexander nach einer „systematischen, computerbasierten Prozedur, mit der man initiale Strukturierungsschritte der Problemstellung“ durchführen könnte (vgl. Alexander 1965, S. 58ff). 1969 stellt Charles Jencks sein Konzept der „Verbraucherdemokratie“ vor, „ein System, innerhalb dessen eine zentrale Institution alle relevanten Informationen für allgemeine Lebensgestaltung zur Verfügung stellt“ (Maas/de Rivero 2002, S. 96). Nicolas Negroponte steht mit seinen Forschungen sicherlich für die am weitestgehenden Versuche, Computertechnologie und Planung zusammenzuführen:

ren: Am renommierten MIT versuchte er, das Kontrollmanagement der Umwelt durch von Menschenhand programmierte Computer abzubilden, um so eine fundamentale Basis für den architektonischen Entwurf zu schaffen. Negroponte entwickelt darüber hinaus mit der „URBAN5-Software“ eines der ersten CAD-Programme.

Ähnlich wie die Ansätze von Lynch oder Venturi, finden auch diese Versuche einer „forschenden“ Annäherung an die neuen urbanisierten Räume mit ihren komplexen Problemstellungen zunächst keine Fortschreibung. Angesichts eines umfassenden gesellschaftlichen Paradigmenwechsels im Zeichen von Ölkrise, sich abzeichnenden „Grenzen des Wachstums“ (Meadows/Meadows/Zahn/Miling 1973) und der anbrechenden Phase der architektonischen Postmoderne sowie der baulichen Ergebnisse einer technik- und wissenschaftsgläubigen Moderne geraten Forschung und Wissenschaftlichkeit als Methoden der Architektur seit Mitte der siebziger Jahre insgesamt in Misskredit. In die späten sechziger und frühen siebziger Jahre fällt auch in Deutschland im Zuge dieser Entwicklung die von Lynch beklagte Trennung der Disziplinen in eine wissenschaftliche, von statistischen Methoden dominierte Stadt- und Regional- bzw. Raumplanung einerseits und in eine sich in der Folge auf sich selbst zurückziehende Architektur, die sich weitgehend von der Raumforschung verabschiedet.

### 3.2.6. Anknüpfungsversuche seit den neunziger Jahren

Erst im Zusammenhang mit der aktuellen Diskussion um die jenseits der alten Kerne neu entstandenen Räume, aber auch mit Blick auf die etwa in Asien entstehenden neuen „Megacities“ erfahren die bis in die siebziger Jahre entstandenen räumlichen

Forschungen zur Stadtregion neue Aufmerksamkeit. Im Zuge dieser erneuten Diskussion ist seit Mitte der neunziger Jahre eine ganze Reihe von Ansätzen entstanden, die sich im von Lynch und Venturi, Scott Brown und Izenour angeregten Sinne auf eine neue Art der Stadtlandschaft anzunähern suchen. Wie in den siebziger Jahren entspringen diese Versuche der Überzeugung, dass die neu entstandenen Strukturen neuer Ansätze der Analyse und Darstellung bedürften, um auf dieser Basis adäquate Ansätze für eine Qualifizierung entwickeln zu können. Eine eigenständige, von Architekten betriebene Raumforschung erlebt dabei, parallel zu den immer offensichtlicher werdenden Krisen der Stadtregion, eine gewisse Renaissance.

### 3.2.7. Raumforschung um Rem Koolhaas

Eine markante Vorreiterrolle spielt in diesem Zusammenhang der niederländische Architekt Rem Koolhaas. Koolhaas wurde 1978 durch sein Buch „Delirious New York“ (Koolhaas 1999) bekannt, in dem „die Geschichte eines „theoretischen Manhattan“ erzählt und gleichzeitig ein Verfahren zur Erforschung von Architektur und Städtebau vorgelegt wird ...“ (Lucan 1990, S. 7). Schon mit „Delirious New York“ verweist Koolhaas, obwohl er sich hier mit Manhattan als Inbegriff einer verdichteten Kernstadt auseinandersetzt, auf eine im Zuge eines massiven gesellschaftlichen Strukturwandels gewordene „Neue Stadt“, deren urbane Qualitäten völlig anderer Beschreibungsmuster bedürfen als die an der klassischen europäischen Stadt erprobten. In der Folgezeit avancierte Koolhaas mit seinem „Office for Metropolitan Architecture“ (OMA) zu einem der einflussreichsten und meistbeachteten Architekten und Architekturtheoretiker der Gegenwart. Koolhaas wendet dabei spätestens seit seiner intensiven Auseinandersetzung mit „desurbanistischen“ Entwürfen des russischen Konstruktivismus, allen voran den Arbeiten von

Iwan Leonidow, seine Aufmerksamkeit auf nicht im klassischen Sinne städtische Gegenden. Koolhaas stellt mit seiner Arbeit den klassischen Stadtbegriff immer wieder in Frage. Bei Leonidow richtet sich Koolhaas Aufmerksamkeit vor allem „auf die Muster der Raumaufteilung, die Leonidow anlässlich der polemischen Auseinandersetzung von 1930 über die „Desurbanisierung“ ausgearbeitet hat, vor allem im Entwurf des linearen Projektes für die neue Stadt Magnitogorsk“ (Cohen 1991, S. 10). Die Broadacre City von Frank Lloyd Wright, „ein anderer großer, mit den Entwürfen Leonidows praktisch zeitgleich entstandener „desurbanistischer Entwurf““ (Cohen 1991, S. 11), wird von Koolhaas mit Vorliebe als einziges benutzbares Modell der amerikanischen Stadtkultur unseres Jahrhunderts zitiert. Für Koolhaas hat Lloyd Wright „besonders stark das unvermeidliche Chaos gespürt ..., mit dem wir leben müssen“ (Koolhaas, in Cohen 1991, S. 11).

Entsprechend verschiebt sich auch der Fokus der Auseinandersetzung von Koolhaas bzw. von OMA auf die Zonen, die sich einer klassischen urbanistischen Beschreibung entziehen. An der „Stadt von heute“ (unter diesem Titel betreibt Koolhaas mit deutlichem Bezug zu Le Corbusier seine urbanistischen Studien) fasziniert Koolhaas das Spannungsverhältnis zwischen vertikaler Verdichtung, an der er u.a. am Beispiel New Yorks, später aber auch der rasant wachsenden asiatischen Metropolen arbeitet (Koolhaas benutzt in diesem Zusammenhang den Begriff „Metropolis“), und einem vorstädtischen Gemeinwesen, dem „Flatland“, der „Stadt der zweidimensionalen Formen ...“, in der sich eine andere Form von Verdichtung, diesmal horizontal, offenbart, nicht mehr vom Aufzug bestimmt, sondern von der Autobahn ...“ (Cohen 1991, S. 17). In diesen Räumen sieht Koolhaas neue städtebauliche Gestaltungsprinzipien am Werke, aus denen er vor dem Hintergrund der Krise und relativen Wirkungs-

losigkeit der Disziplinen Städtebau und Urban Design neue Perspektiven für die Gestaltung dieser Lebenswelten zu entwickeln sucht. Seine Arbeit versucht dabei in das Vakuum zu stoßen, dass seit den architektonischen Analysen von Kevin Lynch und Robert Venturi in der Auseinandersetzung mit von der Autobahn erschlossenen und kommerziell genutzten Räumen jenseits der klassischen Innenstädte entstanden war.

Wie vielen Vertretern der aktuellen Diskussion um die Zwischenstadt erscheinen Koolhaas diese städtischen Randzonen „nicht durch das – bloß scheinbare – Fehlen von städtebaulichen Regeln charakterisiert, sondern vielmehr durch die Sättigung mit Regeln, durch das Aufeinandertreffen von ebensoviel verschiedenen wie inkompatiblen Systemen“ (Cohen 1991, S.17). Koolhaas sieht hier neue, bleibende Mittelpunkte und eine kommerzielle, bislang vernachlässigte Baukultur entstehen, die gleichwohl die Stadtlandschaft prägen und der er ein neues Interesse entgegenbringt.

### **Forschendes Entwerfen, Entwerfende Forschung |**

Für Bart Lootsma kann die Arbeit von Koolhaas und OMA von Beginn an „als entwerfende Forschung oder als forschendes Entwerfen angesehen werden“ (Lootsma 1998, S. 16). Nach einer ersten, eher von publizistischen Beiträgen und spektakulären Wettbewerbsbeiträgen geprägten Phase, einer darauf folgenden intensiven Bautätigkeit von Koolhaas und OMA (herausragend dabei das „Euralille-Projekt, seinerseits ein wichtiger Beitrag in der Auseinandersetzung mit der Gestaltung jener jenseits der alten Zentren meist an Infrastrukturknoten entstehenden neuen Zentren, deren Erscheinung sich Koolhaas zuvor intensiv gewidmet hatte), folgt spätestens mit seiner Berufung zum Professor an der Harvard-University eine neuerliche Phase „entwerfender Forschung“ an der „Stadt von heute“. Koolhaas

„Harvard-Projekt über die Stadt“ (vgl. Harvard Project on the City 1997/1) widmet sich dabei zunächst den rapide wachsenden südostasiatischen Ballungsräumen.

Erste Ergebnisse dieser Auseinandersetzung sind 1997 in der „Pearl River Delta“ Ausstellung auf der Documenta X in Kassel zu sehen. Präsentiert wird eine „impressionistische Collage aus zahllosen Fotos der neuen Städte im Pearlriver-Delta, Statistiken und Texten“ (Lootsma 1998, S. 17), mit der die neue Urbanität in einer rasant wachsenden Stadtregion beschrieben werden soll: „Diese Studien beschreiben neue städtische Bedingungen, eine neue Form urbaner Koexistenz, der wir die Bezeichnung CITY OF EXACERBATED DIFFERENCE ... oder COED gegeben haben.“ Das Projekt „führt eine Reihe neuer ... Konzepte ein, die unseres Erachtens den Beginn eines neuen Vokabulars und eines neuen Rahmens zur Beschreibung und Interpretation der heutigen Stadt markieren. ... Die herkömmliche Stadt strebt nach Gleichgewicht, Harmonie und einem gewissen Grad an Homogenität. Die COED dagegen basiert auf dem größtmöglichen Unterschied zwischen ihren – komplementären oder konkurrierenden – Teilen. In einem Klima permanenter strategischer Panik kommt es für die COED nicht darauf an, ein methodologisches Ideal zu schaffen, sondern glückliche und unglückliche Zufälle und Unvollkommenheiten opportunistisch auszunutzen“ (Koolhaas 1998, S. 126).

Koolhaas umreißt mit dieser Umschreibung den Kern einer ganzen Reihe sich anschließender Studien und Projekte, in deren Mittelpunkt immer das Streben nach der Dekodierung dieser sich andeutenden, aber noch nicht greifbaren „neuen Urbanität“ der „Stadt von heute“ steht. Das unerschlossene „Vokabular“ dieser Stadt bedarf eigenständiger neuer Formen der Beschreibung, für die u.a. das „Harvard-Projekt über die

Stadt“ Vorschläge entwickelt. Die präsentierte, collagenartige Bilderflut steht dabei zunächst für den von Koolhaas beschriebenen Zustand der Unvollkommenheit und der „Strategischen Panik“, in der sich die „COED“ aus Koolhaas Sicht befindet, gleichwohl gerade aus diesem Zustand heraus aber in ständiger Anpassungsbemühung ein faszinierendes, wenn auch fragiles Gleichgewicht entwickelt.

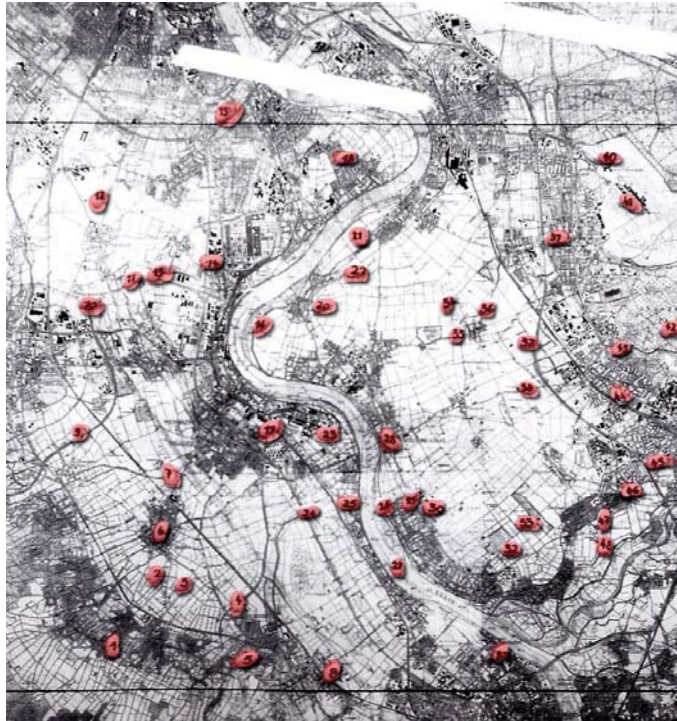
Diesem Ansatz folgend zielt auch die ebenfalls im Rahmen des „Harvard-Projekts“ unternommene Auseinandersetzung mit der aktuellen „Shopping-Kultur“ darauf, die neuen, prägenden urbanen Realitäten der „Stadt von heute“ mit einer je „eigenen Logik, Sprache und Geschwindigkeit“ abbilden zu können (vgl. Harvard Project on the City 1997/2).

Im weitesten Sinne begründet Koolhaas mit seiner Tätigkeit und seinem Büro damit eine Art neue Schule der Auseinandersetzung mit Stadt und Architektur, die besonders von ehemaligen Mitarbeitern Koolhaas bzw. seines „Office for Metropolitan Architecture“ getragen wird. Bis zu einem Wechsel an der Spitze im Jahr 2003 prägte diese „Schule“ maßgeblich das Berlage-Institut in Amsterdam, eine im europäischen Raum einzigartige Institution für architektonische Forschung, an dem in der Folge der Arbeiten von Koolhaas eine ganze Reihe weiterer Forschungsarbeiten und Studien in der Auseinandersetzung vor allem mit der Darstellung der „neuen Urbanität“ einer neuen Stadt entstanden sind. Unter anderem mit Winy Maas, Raoul Bunschoten und Stefano Boeri finden sich hier immer wieder mehr oder weniger stark von Koolhaas geprägte Lehrende zusammen, die sich in ihren Projekten mit Studenten am Berlage-Institut, aber auch mit eigenen Projekten in verschiedenen Partnerschaften den „neuen Räumen“ jenseits der alten „Europäischen Stadt“ widmen.



Gegenstand der Auseinandersetzung "Forschendes Entwerfens" an der "Stadt von heute" bei Rem Koolhaas: Pearl River Delta in China





**Raoul Bunschoten: Urban Flotsam** | Eine wichtige Gestalt in diesem Zusammenhang ist Raoul Bunschoten, der über viele Jahre mit Studenten am Berlage Institut verschiedene Studien zu den vor dem Hintergrund von Suburbanisierung oder Globalisierung entstandenen „neuen“ Räumen durchgeführt hat. Gegenstände der Untersuchungen sind u.a. Tokyo, aber auch das Ruhrgebiet, denen sich die Arbeiten auf ganz eigenständige Art und Weise anzunähren suchen. Die Ergebnisse dieser Versuche wurden in dem voluminösen Band „Urban Flotsam“ zusammengefasst, den Bunschoten zusammen mit Takuro Hoshino und Hélène Binet im Jahr 2001 unter dem Gruppennamen „Chora“ herausgegeben hat (Chora/Bunschoten 2001). Die präsentierten Ansätze der Auseinandersetzung gleichen dabei tatsächlich Treibgut (engl. „Flotsam“), in seiner Heterogenität und Buntheit eine chaotisch anmutende Collage, die gleichwohl für Bunschoten die urbane Realität der gegebenen Räume ausschnittsweise widerzuspiegeln in der Lage ist.

Eine gewisse Popularität hat die von Bunschoten entwickelte und u.a. von Studenten des Berlage-Instituts am Beispiel verschiedener Räume angewandte Methode des „Bohnenwurfs“ als Methode des Lesens fragmentierter Stadtlandschaften erlangt: Auf eine am Boden ausgebreitete Karte des zu untersuchenden Raumes wird dabei eine Hand voll weißer Bohnen geworfen. Das Wurfresultat markiert zufällig eine Anzahl von Orten, die zum Gegenstand kleinräumiger Feldstudien werden. Ergebnis ist wiederum eine Collage von in verschiedensten Medien transportierten Situationsbeschreibungen, Raumgeschichten und Impressionen, die ein Bild der gewählten Stadtlandschaft vermitteln sollen.

In Entwurfsstudien überträgt Bunschoten diese Methode etwa auf den zwischenstädtischen Raum zwischen Köln und Bonn.

Die Landeplätze der Bohnen werden hier Orte kleiner Inszenierungen, die wiederum in ihrer Gesamtheit und zufälligen Verteilung die Vielschichtigkeit des Raumes widerspiegeln, gleichzeitig aber auch ein mehr oder weniger identifizierbares Netz in der Stadtlandschaft aufspannen sollen.

Bunschoten selbst beschreibt sich in seiner intuitiven Methodik als stark von John Heyduk und Daniel Libeskind inspiriert: „Libeskind taught the ability to develop powerful poetic processes for the imagination and visualization of alternative realities. Both Heyduk and Libeskind have created a strong culture of intensively intuitive but highly exact modes of invention and reflection“ (Chora/Bunschoten 2001, S. 28). Nach eigenen Angaben strebt Bunschoten nach einer neuen Art von Raumforschung, die empirische und intuitive Herangehensweisen eng verbindet: „... a research with a systematic and where necessary scientific precision, and a creative, impulsive and intuitive invention allowing for leaps of the imagination and the vivid portrayal of alternative realities in a narrative or symbolic form“ (Chora/Bunschoten 2001, S. 28).

### 3.2.8. Eklektische Atlanten

Der Italiener Stefano Boeri, seit den neunziger Jahren ebenfalls wiederholt als Lehrer am Berlage-Institut tätig und damit im engen Kontakt und oft in Zusammenarbeit mit seinen niederländischen Kollegen, verfolgt einen etwas systematischeren Ansatz bei seiner ebenfalls subjektiv gefärbten Annäherung an den Raum. Boeri geht in seinen Arbeiten von einem „linguistischen Problem“ aus, das sich seiner Meinung nach der Architektur „... angesichts der gegenwärtigen Komplexität der urbanen Räume“ der globalisierten Gesellschaft stellt: „Wir benutzen immer noch

allgemeine, vage Begriffe, um räumliche Sachverhalte zu benennen, Wörter, die auf den Dingen „ausrutschen“, ungeeignet, die tatsächliche Bedeutung der neuen Räume und Orte, von denen wir umgeben sind, zu erfassen.“ (Boeri 1998, S. 102).

Die herkömmlichen Darstellungs- und Sehweisen übersehen für Boeri viele wesentliche Dinge dieser neuen urbanen Realität. Dem entsprechend bedürfe es nicht nur eines neuen architektonischen Vokabulars, sondern einer gänzlich neuen visuellen Kultur: „Was wir brauchen, ist ein ganz neues Paradigma für das Begreifen des Urbanen“ (Boeri 1998, S. 102). Neue Techniken wie Satellitenaufnahmen offenbarten im Gegensatz zu überkommenen Darstellungsweisen der herkömmlichen Kartografie endlich das wahre Bild der großen europäischen Metropolen: „Und plötzlich waren diese Städte nicht mehr wiederzuerkennen. Viele große Stadträume ... erschienen nun wie seltsame amorphe Gestalten, ohne klare Trennung vom Umland, ohne erkennbares Zentrum oder sich deutlich voneinander unterscheidender Teile. Die in unserer Phantasie lebenden großen, geschlossenen, dicht bebauten Städte waren nicht mehr zu sehen, statt dessen in die Landschaft gestreute Gebilde ohne Anfang und Ende“ (Boeri 1998, S. 103).

Dieses Bild hat für Boeri die Notwendigkeit einer anderen Auseinandersetzung mit der neuen Stadtlandschaft deutlich vor Augen geführt: „Als wir ein hoffnungsloses Durcheinander von Bauten entstehen sahen, zerstreut in das, was früher eine Landschaft gewesen war, und entlang von Verbindungsstraßen unharmonisch zusammengedrückt, als wir auf die von der riesigen Stadtlandschaft verschlungenen äußeren Stadtzentren, auf den offenen, von einem unregelmäßigen Netz von Zeilenbauten durchkreuzten Raum heruntersahen, wussten wir sofort, dass die Bilder, die wir zur Darstellung der Geographie unseres

Gebiets verwendeten, sinnlos geworden waren, ebenso wie die dialektische Differenzierung (Zentrum, Außenbezirk, Stadt, Land, innen usw.), auf die wir zurückgriffen, um sie zu beschreiben“ (Boeri 1998, S. 103).

Viele Versuche der deskriptiven Beschreibung dieser neuen Räume bleiben für Boeri in einem „altmodischen Diskurs“ gefangen, aus dessen Sicht die neuen Räume als Chaos empfunden würden, verbunden mit einem Gefühl der Machtlosigkeit gegenüber den überwältigenden Entwicklungen dieser „suburbanen Wucherungen“. Boeris Kritik an herkömmlichen Darstellungsmethoden richtet sich vor allem gegen eine Dominanz „der Draufsicht“, gegen ein „zenitales Paradigma“, dass an einen „kritischen Abstand zwischen Betrachter und Raum“ glaube und den Betrachter „jeglicher Verantwortung“ enthebe (Boeri 1998, S. 104). Durch diesen zenitalen Blick, in wie viele nach feinsten thematischen Schichten getrennten Karten auch immer aufgeteilt, kann es für Boeri nie gelingen, ... die multidimensionale, dynamische Natur des Phänomens Stadt zu vermitteln“ (Boeri 1998, S. 104).

Ähnlich wie bei anderen führenden Vertretern der Diskussion um die Zwischenstadt, die eine unbefangene Auseinandersetzung mit der neu entstandenen Stadtlandschaft durch das dominante Leitbild der „Europäischen Stadt“ behindert sehen, gilt es für Stefano Boeri also das übermächtige „zenitale Paradigma“ zu überwinden, um Ansätze einer neuen Raumvorstellung und Repräsentation erkennen zu können. Boeri plädiert für eine neue Haltung in der Betrachtung der Wechselwirkung von Raum und Gesellschaft und für eine eher subjektive Annäherung an den Raum. Ein „visueller Ansatz“ müsse nach logischen Entsprechungen suchen zwischen den räumlichen Dingen, den Begriffen, mit welchen wir sie bezeichnen, und den geistigen

Bildern, die die räumlichen Dinge individuell evozieren. Der herkömmlichen Kartografie stellt er deswegen sein Konzept „Eklektischer Atlanten“ gegenüber, das das vom „zenitalen Paradigma“ nahegelegte Bild des vermeintlichen Chaos durch „mehrdimensionale, provisorische und inkonsequente, ...simultan unter verschiedenen Blickwinkeln“ gleichzeitig den „physischen und den psychischen Raum“ berücksichtigende Betrachtungen zu relativieren sucht, um so die „individuellen und lokalen Codes auszumachen, die jeweils eine Verbindung zwischen Betrachter und beobachteter Erscheinung: der physischen Stadt und deren Einwohnern und der „inneren Stadt“ des Betrachters“ herzustellen. (Boeri 1998, S. 105)

Die individuelle Identität des Betrachters und Benutzers des Raums erzeugt für Boeri automatisch einen „eklektischen“ Blick auf einen „eklektischen“ Raum, entsprechend könnten und müssten die „Eklektischen Atlanten“ dieser Wahrnehmung über Fotos und Zeichnungen bis zu Reportagen und Essays unterschiedliche Formen annehmen, die jedoch alle dem gleichen visuellen Ansatz folgten. Zur Erläuterung seines Ansatzes stellt Boeri vier mögliche „Blicke“ für eine neue Annäherung an den Raum im Sinne „Eklektischer Atlanten“ vor.

**Der Blick eines Detektivs** | Mit seinen „Eklektischen Atlanten“ verbindet Boeri die Aufforderung, den Raum zu betreten und sich auf ihn einzulassen, „um die von den neuen Lebensstilen hinterlassenen Spuren auszumachen ...“ (Boeri 1998, S. 105). So verbergen sich für Boeri gerade hinter dem vermeintlich immer gleichen Bild der Peripherie „... viele Anzeichen von Lebensgewohnheiten, die sich noch immer fest an die lokale Identität klammern ...“, Spuren, die „nur ein sensibler, „rhizomatischer“ Blick, der Blick eines Detektivs“ entdecken könne (Boeri 1998, S. 106). Als Beispiel wird eine Gruppe ver-

meintlich chaotisch verstreuter Einfamilienhäuser in einem südeuropäischen Land benannt, die gleichwohl bei entsprechend detektivischer Betrachtung einer eigenen Logik folgten (z.B. der angestrebten Nähe der Großfamilie zum Lebensraum der Großeltern). Durch den „detektivischen Blick“ relativiert sich für Boeri die Wahrnehmung vermeintlicher Vereinheitlichung und Homogenität: Durch „regionale Modulationen“ der an sich ähnlichen Bautypen „entsteht das Bild einer nach wie vor überaus variationsfähigen Stadtlandschaft. ... Es ergibt sich das Bild einer Gesellschaft, die durchaus in der Lage ist, ein „reduziertes“ Vokabular zu verwenden, um ihre Verankerung an einem bestimmten Platz mitten in vielen Mikrokosmen, aus denen sie entsteht, in erstaunlich farbenprächtiger Form auszudrücken“ (Boeri 1998, S. 106).

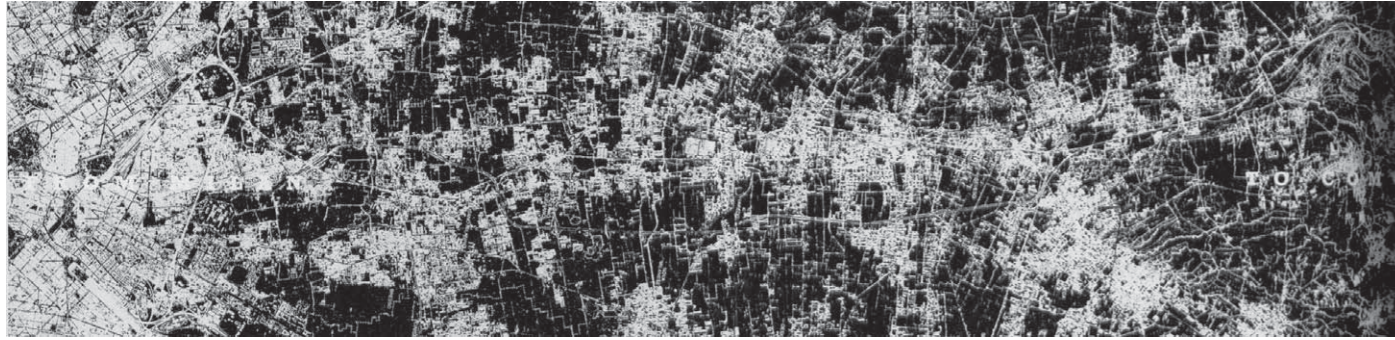
**Ein schräger Blick** | Boeri wirbt anstelle der dominierenden „zenitalen Perspektive“ für einen „schrägen Blick“, der der Sicht von oben eine persönliche Note verleihe und den „Fluss des physischen Territoriums“, den „Raum bei seiner Veränderung“ erkennen lasse (Boeri 1998, S. 106). Der „schräge Blick“ könne eine neue Perspektive für das Lesen des Raums eröffnen: Während die Draufsicht des dominanten „zenitalen Paradigmas“ unter der Annahme homogener Gruppen nach den räumlichen Entsprechungen großer gesellschaftlicher Entwicklungen suche, das „anthropologische Vorgehen“ im Sinne des „detektivischen Blicks“ dagegen „die Vielfalt undeutlicher und individueller Erschütterungen“ hinter räumlichen Erscheinungen dekodieren könne, verrate der Raum unter dem „schrägen Blick“ sein Alter und seine Aufteilung und damit die Entwicklungsprinzipien des räumlichen Wandels.

In einer dem „schrägen Blick“ verpflichteten Untersuchung des sich seit den siebziger Jahren massiv suburbanisierenden

Mailänder Großraums (Boeri/Lanzani/Marini 1993) meint Boeri, sechs entsprechende, durch menschliche Verhaltensweisen und Entscheidungsprozesse bestimmte Entwicklungsprinzipien bzw. Prototypen räumlicher Veränderung zu erkennen, die er je mit Metaphern beschreibt:

1. „Lineare Attraktoren“, d.h. wichtige Straßen und Wasserwege, zeigen sich als Anziehungsbereich für Konsum- und Gewerbeeinrichtungen. Durch sie entstehen lineare Entwicklungssequenzen.
2. „Pins“ und „Inseln“ entstehen entlang der großen, die Po-Ebene um Mailand durchziehenden Landstraßen: „Riesige einzelstehende Container“ wie Einkaufs- und Freizeitcenter, in ihrer Lage oft allein bestimmt durch Zufahrts- und Parkmöglichkeiten („pins“) bzw. implantierte, homogene Gewerbe- oder Wohnanlagen (Inseln), gekennzeichnet je durch eine Wiederholung der Bauelemente, „die Autonomie dieser Räume; die Gleichartigkeit der Bewohner und ihrer Verhaltensweisen sowie die Tatsache, dass sie das Produkt eines einzelnen Projektes sind.“ (Boeri 1998, S. 108)
3. „Klonbereiche“ verändern nach Boeri den Raum als „spontane Wiederholung gleicher urbaner Elemente“ bzw. „Häufung von getrennten Bebauungsprojekten mit gleichen Eigenschaften“. Umschrieben werden damit etwa suburbane Wohnprojekte, die immergleiche Wünsche mit immergleichen Bildwelten, mal als „Bauernhausimitation“, mal als „Villen auf den Hügeln“ bedienen (Boeri 1998, S. 109).
4. „Einschübe“ bewirken in ihrer Summe ebenfalls eine Metamorphose des Raumes, z.B. indem einzelnen Elemente urbaner Strukturen durch „scheunenartige Fabriken“ und „überdimensionierte Bürogebäude“ ersetzt werden, die durch ihre vereinzelt Baumasse den Raum prägen.





Stefano Boeri, Gabriele Basilico: Italy. Cross Sections of a Country.  
links: Von Mailand nach Como  
rechts: Installation auf der Biennale in Venedig 1996



5. „Graduelle Metamorphose“ steht schließlich nach der Definition Boeris für verstreute und beinahe unmerkliche Veränderungen (z.B. in der Nutzung von Gebäuden), die gleichwohl in ihrer Summe einen umfassenden Wandel der Raumstruktur- und Raumnutzung induzieren.

Der „schräge Blick“ verdeutlicht für Boeri, dass sich die unzähligen und chaotisch erscheinenden Einflüsse auf den heutigen Stadtraum in einer begrenzten Anzahl räumlicher Prototypen der Veränderung manifestieren, wenn auch mit je „... unterschiedlichem Rhythmus, unterschiedlicher Dauer und Intensität ...: Hinter dem ästhetischen Chaos, das durch das scheinbar beziehungslose Nebeneinanderstellen von Monaden erzeugt wird, die nur auf ihre eigene Bahn bedacht sind, werden wir eines ganz anderen Phänomens gewahr: der übertriebenen Macht einiger weniger Ordnungsprinzipien“ (Boeri 1998, S. 110).

**Ein Stichproben-Blick |** Eine weitere neue Sichtweise auf die gegenwärtige Stadtlandschaft stellt Boeri mit dem „Stichproben-Blick“ vor. Angesichts der neuen städtischen Phänomene jenseits der alten Zentren könne die wirkliche Größe der Stadt geometrisch nicht mehr abgebildet werden, werde eine

Grenzziehung zwischen Stadt und Land verunmöglicht: „... die Diffusion der Stadt ins Umland hat den genetischen Code der Stadt aus der Stadt heraus in Gebiete mit geringerer Dichte verlagert: Urbanität ist zu einer potentiellen Eigenschaft aller Orte geworden ...“ (Boeri 1998, S. 110). Topografische Karten (die auf klaren Grenzen und Umfängen basieren) sind für Boeri ungeeignet, diese „Umkehrung der Relation von Zentrum und Peripherie“ darstellen zu können.

Der „Stichproben-Blick“ schlägt stattdessen vor, die verschiedenen Ausformungen der Urbanität eines bestimmten Gebiets dadurch festzustellen, dass „... man es mit einem durch die Parameter eines Gesichtsfeldes bestimmten, präzisen Blick“ absucht (Boeri 1998, S. 110).

Ein Beispiel einer so gearteten Raumuntersuchung ist die Installation von Stefano Boeri und Gabriele Basilico im italienischen Pavillon auf der Biennale in Venedig im Jahr 1998: Präsentiert werden längliche Schnitte von 50 km Länge und 12 km Breite durch verschiedene Ballungsgebiete Italiens (Mailand, Venedig, Florenz, Rimini/Riccione, Neapel, Gioia Tauro), dargestellt durch je 150 aneinandergereihte Fotografien von Basilico (vgl. Boeri/

Basilico 1998). Die Bilder zeigen mit „ähnlichen, jedoch solitären Fabrikwaren“ angefüllte Gebiete, die je städtische Räume mit ganz neuen Formen konstituieren (Boeri 1998, S. 111). Boeri nennt dieses Vorgehen „Scanner-Methode“, durch die z.B. die alte Darstellung von Mailand als hierarchische, monozentrische Stadt destruiert wird: „Wir fanden seltsame Staubwolkenstädte über das Terrain ausgedehnt, unsichtbar für topographische Karten, regiert von Tausenden von Ordnungsprinzipien und eines dominanten Zentrums entbehrend, wobei eine begrenzte Anzahl von Gebäudeformen, moduliert auf bestimmte wiederkehrende Weisen, jede nur denkbare Kombination ausprobiert“ (Boeri 1998, S. 111).

**Ein mobiler Blick |** Als vierte neue Sichtweise im Sinne „Eklektischer Atlanten“ schlägt Boeri einen „mobilen Blick“ vor: Dieser trägt der Tatsache Rechnung, dass der mobile Bürger zur Stadt eine „Beziehung auf Distanz“ pflege. In den neuen urbanen Räumen sei Nähe in der Regel weniger wichtig als Erreichbarkeit, durch einen entsprechend mobilen Lebensstil werde damit der ehemals geografisch als ganzes fassbare Raum undefiniert (wodurch z.B. historische Zentren wie Diskotheken, d.h. als temporärer Event benutzt würden). „Unsere Identität ist

stets stärker bestimmt von der Montage der Orte, aus der sich unsere rätselhafte Alltagserfahrung des Territoriums zusammensetzt, als durch die geografische Situierung unserer Wohnung“ (Boeri 1998, S. 113). Eklektische Atlanten im Sinne des „mobilen Blicks“ sollen eine Raumwahrnehmung der Bewegung, je vor dem Hintergrund individueller (oft auch je nach Nutzungsart bei einer Person wechselnder) Identitäten, darstellen: „Heutzutage lassen sich viele Plätze nur dann entziffern, wenn man die Abfolge der Stadtlandschaften betrachtet, entlang welcher sie sich hintereinander ... entfalten.“ (Boeri 1998, S. 112). Die bildhafte Entsprechung des „mobilen Blicks“ sind entsprechend vor allem Wahrnehmungstreifen, wie sie in den letzten Jahren in Anknüpfung an die Studien u.a. von Kevin Lynch in einer ganzen Reihe von Versuchen zur Dekodierung der neuen Stadtlandschaft Anwendung gefunden haben.

Die vier Blicke der eklektischen Atlanten sollen einen im Wandel befindlichen Raum sichtbar und beschreibbar machen. Diese Annäherungen müssen für Boeri programmatisch unvollständig, eben „eklektisch“ bleiben, „weil sie bestrebt sind, eine mehrdimensionale Interpretation der heutigen europäischen Stadt unterzubringen ...“ (Boeri 1998, S. 113). Zwei Phänomene in

der räumlichen Entwicklung treten allerdings für Boeri mit Hilfe der Methode „Eklektische Atlanten“ deutlich zu Tage: Zum einen setze sich die „Grammatik der neuen Stadt“ nicht mehr aus Gesamtbildern mit deutlich unterscheidbaren Teilen, sondern eher aus einer Kombination von „Elementarsätzen“ (etwa Einfamilienhaus mit Garten, Einkaufszentrum mit Parkplatz etc.) zusammen (Boeri 1998, S. 113). Zum anderen dominiere das Prinzip der Wiederholung gleichartiger Ensembles, die sich aus diesen „solitären Fragmenten“ zusammensetzten: „Kurz gesagt, die „Syntax“ dieser neuen Städte besteht aus wenigen Organisationsregeln und einer Fülle von Sätzen; sie ist nichts als eine verarmte Sprache, die nur einen kleinen Teil ihres reichen Wortschatzes stets wiederholt“ (Boeri 1998, S. 113).

Mit seiner massiven Kritik an einem „zenitalen Paradigma“ pointiert Boeri die in der Diskussion um die Zwischenstadt weit verbreitete und vom Autor dieser Arbeit geteilte Ansicht, dass die in den letzten 50 Jahren mit der Entwicklung jenseits der alten Kerne entstandenen neuen Stadtlandschaften neuer Formen der Beschreibung und Darstellung bedürfen. Überkommene, der „Draufsicht“ verpflichtete Darstellungsweisen behindern für Boeri eine entsprechende Annäherung: Während „von oben betrachtet“ nur zweidimensionale Bilder eines vermeintlichen „ästhetischen Chaos“ erkennbar seien, böten die „Eklektischen Atlanten“ viel reichere Informationen: „So ist das Kaleidoskop die beste Metapher für die Darstellung eines Raums, der von einer aus introvertierten, unkommunikativen Mikrokosmen bestehenden Gesellschaft geformt wird.“ Für Boeri scheint „... die heutige Stadt von uns zu verlangen, dass wir lernen, sie neu zu sehen – und dass wir damit beginnen, uns selbst in ihr zu sehen, als Einzelne wie als Gruppen“ (Boeri 1998, S. 113).

Verbunden mit der Kritik an den vermeintlich objektivierenden

Bildern der „zenitalen Logik“ ist damit gleichzeitig ein weitgehender Abschied vom kollektiven Bild, das aus der Sicht Boeris gar nicht anders kann als die Stadtlandschaft als chaotisch, unordentlich und damit letztlich qualitätslos darzustellen. Der von ihm favorisierte individuelle Blick, ein Sich Einlassen auf den Raum aus der Perspektive der unterschiedlichsten Interessen, die auf ihn gerichtet sind, zeigt die Stadtlandschaft dagegen als überaus buntes Nebeneinander verschiedenster Raumgeschichten, die je für sich durchaus einer inneren Logik folgen. Boeri umreist mit seinen Eklektischen Atlanten einen Katalog der Möglichkeiten für eine entsprechend neue Sicht auf die Stadtlandschaft. Seine „vier Blicke“ versuchen, verschiedene, nicht nur eigene Versuche neuer Beschreibungs- und Darstellungsmethoden in Modellen zusammenfassen. Boeris Verdienst liegt damit vor allem in dem Versuch, eine Methodik einer neuen visuellen Kultur im Umgang mit der Stadtlandschaft vorzuschlagen, deren verschiedenste Medien sich immer wieder auf einen der vorgeschlagenen Prototypen zurückführen lassen.

Die in diesem Kapitel folgende Betrachtung einer ganzen Reihe weiterer Ansätze für eine neue Beschreibung der Stadtlandschaft verdeutlicht, dass Boeris Modelle durchaus greifen: Immer wieder sind es im übertragenen Sinne der „Blick des Detektivs“ oder der „Stichproben-Blick“, mit denen sich verschiedene Autoren dem Verständnis der neuen Räume zu nähern versuchen (vgl. u.a. die Studien „LA-Now“, „After-Sprawl“ und „Glattalstadt“), ist es der schräge Blick, vor allem aber der „mobile Blick“, der im Sinne von Befahrungstudien zur Darstellung der Wahrnehmung eines „dynamischen“ Raums Anwendung findet (vgl. u.a. „Glattalstadt“, „Holland Avenue“, ...). Auch die hier vorliegende Arbeit bedient sich in ihrer Studie zum Raum der „Regionaltangente West“ einiger der von Boeri beschriebenen Modelle.

Die von Boeri geschilderten Beispiele verdeutlichen gleichzeitig das Problem des hier propagierten „eklektischen“ Blickwinkels: Aus den je individuellen, feinsinnigen Blickwinkeln offenbart sich hier ein „Raum der Fülle“ (vgl. Hahn/Steinbusch 2006). Obwohl Boeri in seinen Studien durchaus auch kritische Bewertungen der neuen Stadtlandschaft unternimmt, besteht vor diesem Hintergrund die Versuchung einer Umkehr bislang vornehmlich negativer Deutungsmuster der Peripherie, die diese Räume als eigenschaftslos, monoton und hässlich beschreiben. Im individuellen, detektivisch erspürten Raumkonstrukt wird plötzlich eine eigene Logik, Kohärenz, ja sogar Schönheit erkannt. Indem dieses Raumkonstrukt aber eben individuell ist und per Credo der kollektive „zenitale Blick“ abgelehnt wird, erübrigt sich die Frage nach einer übergreifenden Gestaltung dieses Raumes.

Die Ergebnisse entsprechender Studien hinterlassen denn auch ein gewisses Gefühl der Ratlosigkeit. Die Raumanalysen von Chora und Bunschoten, aber auch die von Boeri angeführten Annäherungen an den Raum werfen zum Teil faszinierende Schlaglichter, die je für sich ästhetisch sind. Bei aller individuellen Annäherung an den Raum bleibt das Problem eines in Kapitel eins dargelegten deutlichen Transformationsbedarfs der Zwischenstadt, der eben nicht aus rein individueller Perspektive zu bewältigen ist.

Eine entsprechend rein subjektive Annäherung an den Raum der Zwischenstadt bleibt deswegen eher die Ausnahme. Eine Reihe weiterer Versuche, entstanden ebenfalls im Umfeld einer deutlich von Koolhaas beeinflussten Schule, richtet dagegen bei der Suche nach geeigneten Darstellungen der neuen Stadtlandschaften seinen Blick in verstärktem Maße auf die Möglichkeiten, die sich durch die neuen Medien bieten.

### 3.2.9. Raumforschung von MVRDV

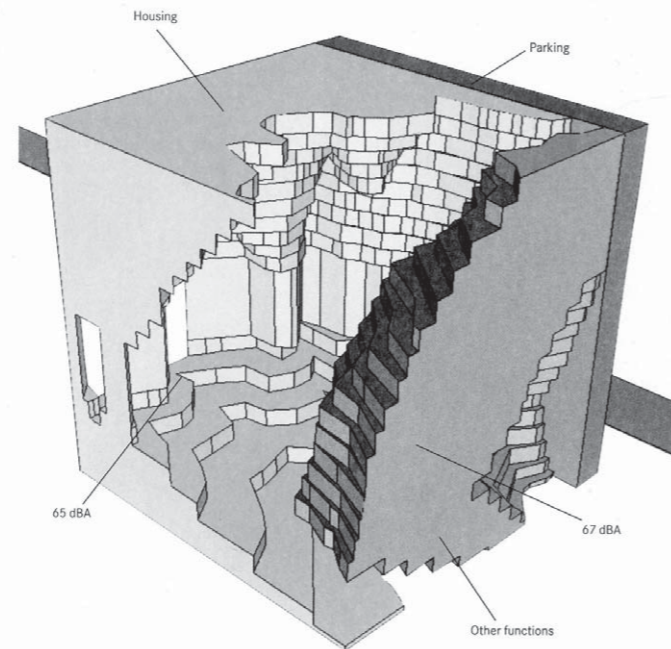
Besondere Beachtung hat in diesem Zusammenhang eine Reihe von Studien und Projekten des niederländischen Architekturbüros MVRDV gefunden, von dessen drei in den Firmenbuchstaben repräsentierten Gründern mit Winy Maas und Jacob van Rijs zwei ehemalige Mitarbeiter des OMA von Rem Koolhaas sind.

MVRDV dokumentiert, wie eine beachtliche Anzahl weiterer niederländischer Architekturbüros, den neuen Stellenwert „architektonischer Forschung“ durch die Gründung einer eigenen Forschungsabteilung, maßgeblich unterstützt durch einen von der niederländischen Regierung aufgelegten Fonds, der explizit architektonische Forschungsarbeiten unterstützt. Dieser Fonds ermöglicht nicht nur die Durchführung entsprechender Projekte, darüber hinaus wird auch die Publikation der Ergebnisse dieser „entwerfenden Forschung“ (Lootsma 1998) intensiv finanziell unterstützt. Dem Förderprogramm ist eine Vielzahl von aufwändig gestalteten Publikationen zu verdanken, die seit Mitte der neunziger Jahre zu den verschiedensten mehr oder weniger relevanten architektonischen Forschungsarbeiten von niederländischen Büros erschienen sind, international besonders an den Architekturschulen stark rezipiert wurden und erheblich zur Popularität der entsprechenden Büros beigetragen haben.

MVRDV hat in der Bedienung dieses Markts eine besondere Professionalität entwickelt. In regelmäßiger Folge hat das Büro entsprechende Publikationen vorgelegt, meist Ergebnis von Ausstellungsprojekten und mit Hilfe von Studenten durchgeführten Forschungsarbeiten. Besondere Beachtung verdienen in diesem Zusammenhang drei Publikationen, die in ihrer Auseinandersetzung mit einem neuen Bild der modernen Stadtlandschaft hier



Beispiel für Datascares von MVRDV: Dreidimensionale Darstellung von auf einen Ort einwirkenden Lärmpegeln



vorgestellt werden: Mit „Farmax“ präsentiert MVRDV 1998 die Ergebnisse der Beschäftigung mit der suburbanisierten Stadtlandschaft, der in der Studie die Möglichkeit maximaler Verdichtung gegenübergestellt wird. Ebenfalls 1998 sind van Ries und Maas als Gastdozenten an der Architekturschule ESARQ in Barcelona tätig. Gegenstand des von ihnen geleiteten Workshops ist die Annäherung an eine „neue“ Stadt, die als Folge massiver Wachstumsraten des Tourismus in den letzten Jahrzehnten rund um die iberische Halbinsel entstanden ist. Die Ergebnisse werden in dem im Jahr 2000 erschienenen Buch „Costa Iberica“ vorgestellt. Mit „The Regionmaker. RheinRuhrCity“ legt MVRDV schließlich eine Auseinandersetzung mit einem von Rhein und Ruhr definierten Raum vor, der im Zuge einer über hundertjährigen Geschichte der Industrialisierung und Suburbanisierung völlig neue Raumformen entwickelt hat.

**Datascares** | Im Zentrum der Bemühungen von MVRDV um neue Darstellungsmethoden einer neuen Urbanität steht der Begriff der „Datascares“. In Anlehnung an den von Koolhaas vorgezeichneten analytischen Entwurfsansatz versteht MVRDV Datascares als „visuelle Darstellung aller quantifizierbaren Kräfte, die einen Einfluss haben können auf die Arbeit des Ar-

chitekten oder die sie sogar bestimmen und steuern können“ (Lootsma 1998, S. 20). Zur Darstellung gebracht werden sollen so einerseits geografische Gegebenheiten wie natürliche Verhältnisse, Topografie und Demografie, aber auch Planungs- und Bauvorschriften, technische Zwänge bis hin zu gesellschaftlich-politischen Konstellationen mit ihren Auswirkungen auf den Raum. Datascares intendieren damit eine Objektivierung der auf den Entwurfsprozess einwirkenden Kräfte: „Jede Datascape behandelt jeweils nur einen oder zwei dieser Einflüsse und enthüllt deren Einfluss auf den Entwurfsprozess, indem sie dessen extremste Effekte aufzeigt.“ (Lootsma 1998, S. 20). Während Autoren wie Boeri die Möglichkeit der Quantifizierung angesichts der Heterogenität von Lebensstilen und auf den Raum einwirkenden Kräften generell in Frage stellen, entspringen Datascares damit einem neuen Glauben an die Integrationskraft der Informationstechnologie und durch sie ermöglichter neuer Darstellungsmethoden: Unter teilweise direkter Bezugnahme auf die verschiedenen Versuche vornehmlich in den sechziger Jahren wird in den neuen Medien die Möglichkeit einer objektivierbaren Systematisierung der heterogenen Einflussfaktoren auf die räumliche Gestalt erwartet. Eine entsprechende Visualisierung generiert dabei zwar nicht automatisch den Entwurf,

gleichwohl sollen durch Datascares Schemata erzeugt werden, „die einem Bauprojekt sehr nahe kommen“ und als solche für Lootsma einen eigenen ästhetischen Reiz besitzen: „Durch das Übereinanderlegen der verschiedenen für diesen Ort relevanten Datascares, die nicht selten vollkommen gegensätzliche Konsequenzen haben, entsteht ein komplexes räumliches Gebilde, das nicht nur die Begrenzungen, sondern auch die Möglichkeiten und die äußersten Grenzen des Entwurfs aufzeigt“ (Lootsma 1998, S. 21). Die Methode der Datascares folgt damit zunächst der Überzeugung, durch eine computergestützte Visualisierung der auf den Entwurf einwirkenden komplexen Einflussfaktoren eine Basis für die Kommunikation der am Bauprozess beteiligten Akteure bewerkstelligen zu können. Dem Architekten wächst demnach die Rolle eines Moderators oder Managers zu, für Bart Lootsma der „letzte Generalist in einer Gesellschaft von Experten...“ (Lootsma 1998, S. 21).

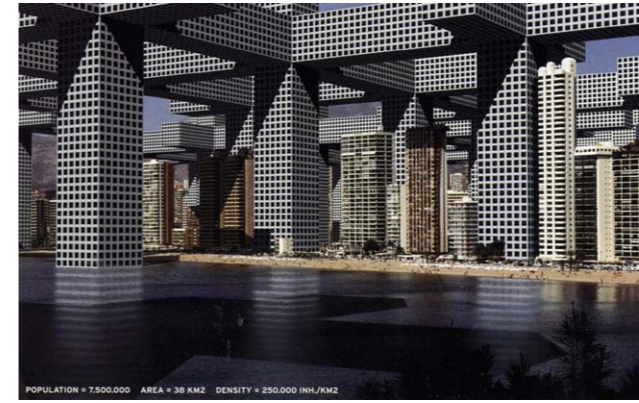
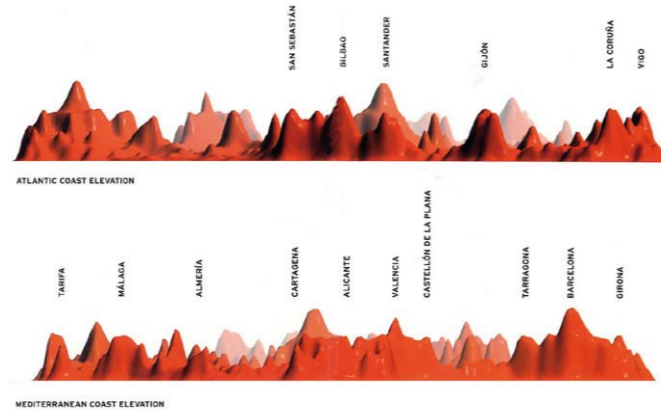
**FARMAX** | Eine erste Kostprobe einer entsprechenden Annäherung an den Raum präsentiert MVRDV 1998 mit dem Buch „FARMAX. Excursion on Density“ (MVRDV 1998). Die Autoren gehen dabei von ihrem Missfallen an einer suburbanen Entwicklung aus, in deren Verlauf sich Länder wie die Niederlande in ein mediokres Meer aus billigen Einfamilienhäusern, Bürogebäuden und Supermärkten extrem niedriger Dichte verwandelten. Dieser Entwicklung stellt MVRDV eine Untersuchung über die Möglichkeiten maximaler Verdichtung gegenüber. FARMAX steht für maximale „Floor Area Ratio, das Verhältnis zwischen der gesamten Fläche in einem bebauten Gebiet und den Abmessungen des Baugrundstücks, und FARMAX meint eine Reihe von Untersuchungen über das Bauen mit einer maximalen Dichte, d.h. über die maximale Anzahl Personen auf einer begrenzten Fläche“ (Lootsma 1998, S. 21). Der zunehmenden Langeweile, die aus der homogenen Zersiedelung der Stadtregionen resul-

tiert, will MVRDV mit dem Konzept einer abwechslungsreichen Kombination von vertikal und horizontal verdichteten Ballungszentren und künstlichen Naturflächen begegnen. Durch diese punktuellen Verdichtungen soll besonders mit Blick auf die dicht besiedelten Niederlande der Bevölkerung insgesamt mehr Raum und eine abwechslungsreichere, nachhaltigere Baustruktur geschaffen werden.

FARMAX präsentiert sich dabei als chaotisch anmutende Collage aus im Sinne der oben beschriebenen Datascares aufgearbeiteten Studien und Tabellen sowie von Fotos, Computergrafiken und Entwürfen von MVRDV und von Studierenden. Das Buch zeigt sich deutlich von Koolhaas und dessen Buch S,M,L,XL (Koolhaas, Mau 1995) beeinflusst, das gleichsam den Prototyp eines neuen, von einer auch in internationalen Trendmagazinen gepflegten Pop-Ästhetik gekennzeichneten Typus Architekturbuch darstellte.

**Costa Iberica** | Das Buch „Costa Iberica“, Ergebnis eines mehrwöchigen u.a. von Maas und van Rijs geleiteten Studentenworkshops am ESARQ in Barcelona im Jahr 1998, untersucht die Entwicklung des Iberischen Küstenstreifens, der sich in den letzten 50 Jahren durch eine explosionsartige Entwicklung der Tourismusindustrie zu einer der dichtesten Agglomerationen in Europa entwickelt hat. Als Folge überzeugender Standortvorteile mit einem Mix aus Sonnenscheingarantie, schönen Stränden und erschwinglichen Preisen in erreichbarer Entfernung ist hier eine neue Art von „Stadt“ entstanden, die die Autoren als „Leisure City“ bezeichnen. Die allgemeine Wahrnehmung dieser „Leisure City“ ist, ähnlich wie die der Zwischenstadt, zunächst primär negativ: „But unlike these huge advantages ..., it is condemned for its monocultural behaviour, for its lack of history, taste and culture, its overwhelming hegemony over its natural





MVRDV: Costa Iberica. Von links nach rechts:

Typischer Küstenstreifen an der Costa Iberica, erfasst mit Schrägluftbildern: Deutliche wird eine neue Urbanität einer aus autistischen Einzelbausteinen aufgereihten linear aufgereihten Stadt

Darstellung der Bevölkerungsdichte an der Costa Iberica mithilfe von Datascape

Typische Szenarien bei MVRDV: Darstellung der Verdichtung sämtlicher Touristenströme in Spanien auf die Stadt Benidorm

sources, its total ignorance of ecological responsibility." (MVRDV 2000, Klappentext). Damit stellt sich die Frage nach der Art des Umgangs mit dieser besonderen Form von Urbanität, in der MVRDV ein Anzeichen für die Stadt jenseits der Arbeitsgesellschaft sieht: „Can't this city then be seen as the prototype for the upcoming postindustrial town, that will enter the domain of hedonism more than of labour only?" (MVRDV 2000, Klappentext)

In einer von Koolhaas inspirierten und schon in „FARMAX“ praktizierten überspitzten, bildreichen und collageartigen Form stellt die Studie „Costa Iberica“ eine visuelle Annäherung an die spezifische Urbanität dieser „Leisure City“ vor. Die Arbeit beschränkt sich primär auf drei Darstellungsmedien: Schrägluftbilder der Küstenstreifen vermitteln zunächst, ganz im Sinn des von Boeri beschriebenen „schrägen Blicks“ (vgl. Boeri 1998, S. 106), einen nachhaltigen Eindruck der Strukturen und Entwicklungsprinzipien einer parallel zu Küste und Küstenstraße entstehenden neuen Bandstadt. Dem gegenübergestellt ist eine große Anzahl individueller, relativ wahllos ausgewählter fotografischer „Schnappschüsse“, die bewusst fragmentarische Schlaglichter auf die unterschiedlichsten räumlichen Situationen der Küsten-

orte werfen. Diese Gegenüberstellung offenbart eindrucksvoll die Eigenartigkeit der an der iberischen Küste entstandenen „Stadt“. Wie an einer Perlenkette aneinandergereiht finden sich hier zunehmend autistische, meist aus einer Hand entwickelte Siedlungsgebilde, die mit ihrer je individuellen Gestaltung auf keinerlei übergeordnete Mitte mehr fokussieren, ausgefüllt von einem urbanen Leben, das nach dem Rhythmus des Pauschal-tourismus funktioniert.

Visualisierte Statistiken im Sinne der oben beschriebenen Datascape veranschaulichen schließlich demografische und ökonomische Fakten der Entwicklung der Tourismusindustrie und deren unmittelbaren Einfluss auf die „Costa Iberica“. Eindrucksvoll ist dabei vor allem die Visualisierung von Dichten (z.B. Bevölkerungs- bzw. Belegungszahlen) durch auf die Karte projizierte Topografien (MVRDV 2000, S. 78-87). Die Autoren messen dem Freizeitbereich generell einen großen Einfluss auf die Entwicklung der Städte zu, mit umfassenden Folgen für die zukünftige Struktur urbaner Räume: „Together with technologically induced possibilities for working at home and the sprawl of working-facilities due to expanded mobility, it is now possible to live further away from the city. It allows one to live in more

leisure-like environments: near lakes, near natural reserves, in villages. This migration has drastically altered the concept of landscapes surrounding the 'city'. The traditional image of the city fringed by an agricultural landscape has transformed into an urban tapestry with a finely distributed system of patches designated for living, working, food production and leisure“ (MVRDV 2000, S. 54-56).

Ergänzt wird diese Annäherung an das Wesen der „Leisure City“ durch eine Auseinandersetzung mit dem Ort Benidorm, „the most effective mass-tourism machine in Spain“ (MVRDV 2000, S. 125). Mit fast 60.000 Betten und einer Dichte höher als der von Mexico City bedient Benidorm allein über sechs Prozent der spanischen Touristenströme. Zu einer bildhaften Darstellung Benidorms mit Hilfe der drei o.g. Medien (Schrägluftbilder, Schnappschüsse, Datascape) gesellt sich hier eine Reihe von Essays und Prosastücken, die spezifische Aspekte der „Leisure City“ beleuchten.

MVRDVs Wertung der unternommenen Annäherung an die „Costa Iberica“ fällt zunächst eher negativ aus: „The heap of hotels, restaurants and leisure facilities have turned the total

edges of the Iberian Peninsula into a long and stretched „city“, based almost purely on tourism“ (MVRDV 2000, S. 72). Aus der doppelten Monofunktionalität dieser Bandstadt sowohl hinsichtlich der Nutzerschaft als auch des Raumangebots erwächst für die Autoren ein gravierendes Problem: Indem andere, weniger monokulturelle bzw. verbaute Destinationen für den Massentourismus erschwinglich würden, bliebe vielen Küstenorten der Costa Iberica nur der Billigtourismus, der mit immer billigeren Angeboten angelockt werden müsse, gleichzeitig würden mit dem fortgesetzten Wachstum die Grundlagen des Erfolg, vor allem die Schönheit der Umgebung, zunehmend zerstört. Die vermeintliche Banalität der „Leisure City“ birgt aber für MVRDV, ähnlich wie es viele Autoren der Zwischenstadt attestieren, gleichermaßen Chancen: „What to do with this paradoxical phenomenon that balances between disgust and charm, between attraction and distance? ... Could the found situation, with its lack of authenticity perhaps use its relative 'liberty' to enlarge more unexpected possibilities than any museal situation within Europe?“ (MVRDV 2000, S. 75-77)

Hier wird also schon positiv Bezug genommen auf die Freiheitsgrade, die dieser Raum bietet, typisch für die pragmatische Hal-

tion, die alle Arbeiten MVRDVs kennzeichnet. Im zweiten Teil von „Costa Iberica“ werden dem entsprechend verschiedene Studentenprojekte präsentiert, die im Rahmen des Workshops an der ESARQ in Barcelona entstanden sind und die gleichsam Extremszenarien für die Entwicklung der „Leisure-City“ vorstellen. So wird etwa die Konzentration sämtlicher auf die iberische Halbinsel gerichteter Touristenströme auf die Stadt Benidorm imaginiert, wodurch Benidorm mit 34 Millionen Einwohnern zur größten Stadt der Welt würde. Diese Arbeit mit der Visualisierung von Extremszenarien entspricht einer Methode, die auch in Folgeprojekten bei MVRDV Anwendung findet (vgl. „What could Switzerland become“, MVRDV 2003 oder „The Regionmaker, NRW-Forum Kultur und Wirtschaft 2002“). Präsentiert werden hier grafisch perfekt bearbeitete eindrucksvolle Bilder, die durch Überzeichnung auf die Erregung von maximaler Aufmerksamkeit abzielen, entsprechend oft publiziert werden und damit natürlich eine Diskussion anregen. Gleichwohl bleiben diese Bilder in ihrer extremen Vereinfachung und Reduzierung auf wenige Einflussfaktoren bewusst eindimensional und geben wenig Aufschluss über tatsächliche Entwicklungsoptionen von komplexen Einflussfaktoren geprägter Räume.

**Regionmaker |** Noch intensiver findet diese Methode überspitzter Szenarien Eingang in das Buch „RheinRuhrCity. The Regionmaker“ (NRW-Forum Kultur und Wirtschaft 2002), das im Jahr 2002 als Ergebnis einer gleichnamigen Ausstellung des nordrhein-westfälischen „NRW-Forums Kultur und Wirtschaft“ erschienen ist. Als Ziel der Ausstellung formuliert der damalige nordrhein-westfälische Minister für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport Michael Vesper die Suche nach „neuen Strukturen und Symbolen einer postindustriellen Urbanität, die über die Diskussion um die „Zwischenstadt“ hinausgehen ...“ (NRW-Forum Kultur und Wirtschaft 2002, Vorwort Vesper). Vesper

sieht in der im Zentrum der Ausstellung stehenden Region Rhein-Ruhr „einen signifikanten Mangel an plastischen Entwicklungsbildern, die Menschen und Meinungen zusammenführen.“ Dem Flickenteppich suburbaner Welten müssten deswegen „eindringliche neue Bilder entgegengesetzt werden“. MVRDV wurde im Rahmen der Ausstellung damit beauftragt, entsprechende „faszinierende und provokante Bilder für die Zukunft des Ballungsraums Rhein-Ruhr“ zu entwerfen. (NRW-Forum Kultur und Wirtschaft 2002, Vorwort Vesper). Winy Maas sieht den an sein Büro ergangenen Auftrag wie die Studie zur „Costa Iberica“ im Kontext einer ganzen Reihe großflächig angelegter regionaler Projekte, mit denen seit Ende der neunziger Jahre unter anderem auch Architekten wieder betraut wurden. „Bei den Projekten sollen Wirtschaftswissenschaftler, Geografen und Stadtplaner an der Neuausrichtung regionaler Identitäten und Funktionen mitwirken, um diese dann zu visualisieren.“ (Maas 2002/1, S. 10)

Die Studie „RheinRuhrCity. The Regionmaker“ greift das von Koolhaas angestoßene und von MVRDV weiterentwickelte Konzept „forschenden Entwerfens“ auf: Der Entwurf möglicher Zukünfte soll demnach auf einer genauen Analyse und Darstellung der Strukturen der Gegenwart basieren. Mit Mittelpunkt dieses Ansatzes steht bei MVRDV wie oben dargestellt die Methode der „Datascapes“, mit denen verschiedenste, auf den Entwurf einwirkende zunächst abstrakte Gegebenheiten anschaulich visualisiert werden sollen. Während in vorangegangenen Studien und Entwürfen von MVRDV diese Methode nur selektiv Anwendung fand, formuliert die Ausstellung „RheinRuhrCity. The Regionmaker“ ein wesentlich weitergehendes Ziel: Angesichts einer globalisierungsbedingten Unüberschaubarkeit der Richtung regionaler Entwicklung und der Vielzahl auf die Region einwirkender Faktoren soll mit dem Computerprogramm „Regionmaker“ ein

Werkzeug entwickelt werden, das gleichermaßen dazu in der Lage sein soll, die vielschichtige urbane Realität der Stadtregionen als auch „künftige Konzepte und Visionen der jeweiligen Region zu visualisieren“ (Maas 2002/1, S. 12).

#### *Neue Hoffnung in die Technik*

Mit diesem umfassenden Anspruch an die computergestützte Möglichkeit der Visualisierung und Instrumentalisierung komplexer räumlicher Zusammenhänge knüpft die Studie explizit an entsprechende Versuche der technik- und wissenschaftsgläubigen sechziger und frühen siebziger Jahre an. Winy Maas und Manuel de Rivero erwähnen als Verweis unter anderem die Raumforschungen von Buckminster Fuller und John McHale oder des griechischen Architekten Constantinos Doxiadis, die je Instrumente für die Integration und Visualisierung von möglichen Entscheidungen im Entwurfs- bzw. Politikprozessen entwickeln wollten, sowie die langjährigen Versuche Nicolas Negropontes am MIT, Computertechnologie und Planung zusammenzuführen (Maas/de Rivero 2002, S. 92 ff).

Die technischen Restriktionen, neben dem umfassenden Paradigmenwechsel der „postmodernen Gesellschaft“ ein Hauptgrund für das weitgehende Abbrechen umfassender, computerbasierter Planungsmodelle in den siebziger Jahren, sehen Maas und de Rivero als überwunden an: Angesichts einer gestiegenen Komplexität der auf die Regionalplanung einwirkenden Kräfte gewinnt mit den enormen Fortschritten in der Computerelektronik und Datenerfassung für die Autoren „die Vision von der Entwicklung einer interaktiven „Planungsmaschinerie“ mehr und mehr an Attraktivität. ... Wir brauchen ein technisches System, ... in dem Wissen aus der ganzen Welt zusammengetragen wird. Dieses System könnte dann zu einem globalen Planungssystem entwickelt werden, das Daten selektiert und

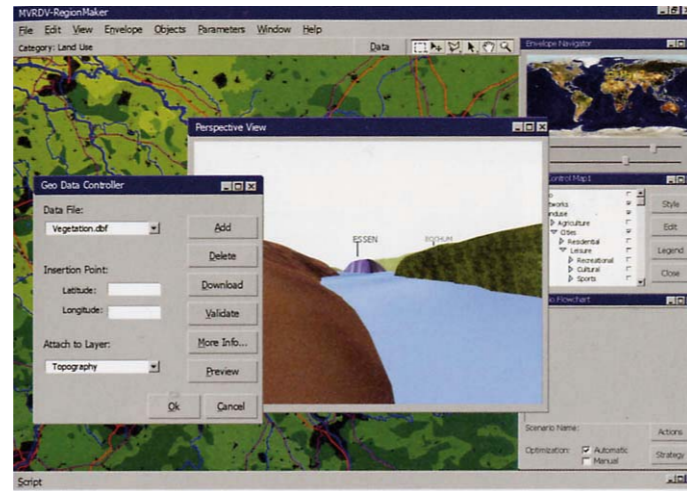
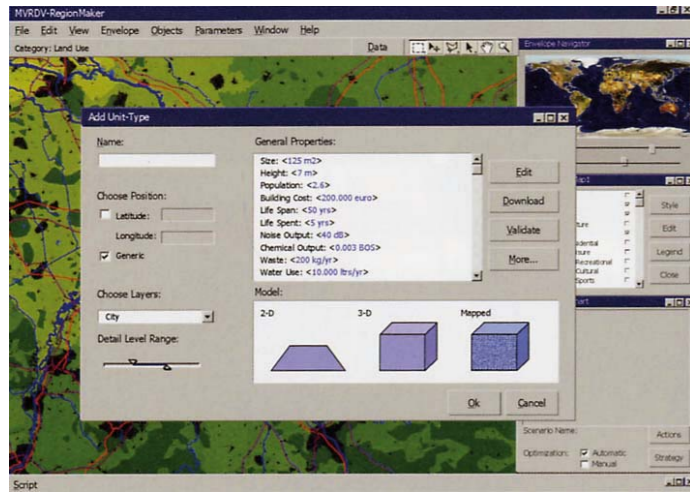
kombiniert, aber auch Prozesse veranschaulicht“ (Maas/de Rivero 2002, S. 100-102). Der „Regionmaker“, von Studenten im Rahmen der Lehrtätigkeit Winy Maas am Amsterdamer Berlage-Institut entwickelt, versteht sich als ein Schritt auf dem Weg zu diesem umfassenden technischen Planungssystem. Mit ihm soll es möglich sein, „die Komplexität der Welt, in der wir leben, zu erfassen“ (Wall, R. 2002/1, S. 110).

#### *Funktionsweise des Regionmakers*

An den „Regionmaker“ wird der umfassende Anspruch gestellt, nicht nur einzelne Parameter von auf die Region einwirkenden Faktoren im Sinne von Datascares zu visualisieren, sondern das Wesen der ganzen Region als „Datenlandschaft“ abbilden zu können (vgl. Wall, R. 2002/2, S. 120). Das Programm basiert auf sog. „Einheitstypen“, Grundbausteinen wie Haus, Straße oder Feld, aus denen sich der Raum zusammensetzt. Die Beziehungen dieser „Einheitstypen“ untereinander wird durch „Parameter“ beschrieben. „Bewertungskriterien“ wie Nachhaltigkeit oder Innovation definieren wiederum die Qualität dieser Beziehungsverhältnisse bzw. Parameter. Der Benutzer des Programms kann mithilfe des sog. „Sliders“ selbst einstellen, welchem Bewertungskriterium er welche Wichtigkeit einräumt. Auf dieser Basis sollen mit dem Regionmaker Szenarien durchgespielt werden können, mit denen der Nutzer die Konsequenzen verschiedener Entscheidungen auf den jeweils betrachteten Raumausschnitt simulieren kann.

Nach Auswahl des gewünschten Perimeters können die im System verfügbaren Daten räumlich visualisiert werden. Dabei kann die Ansicht bis auf die Grundbausteine des Regionmakers, die „Einheitstypen“, vergrößert werden. Informationen verschiedener Ebenen können miteinander verknüpft werden, auch zwischen den Maßstabebenen, Veränderungen damit je nach





MVRDV: Regionmaker.

linke Seite: Grafische Oberfläche des Regionmakers

rechte Seite: Typische Extremszenarien von MVRDV. Vernetzung der Region Rhein-Ruhr mit aufgeständerten Infrastrukturen

Einstellung in den „Slidern“ in anderen Ebenen bzw. Maßstäben visualisiert werden. Auf diese Weise soll die Region als interdependentes Beziehungsgeflecht abgebildet werden. Im Endausbau des Programms sollen alle nur erdenklichen Informationen verknüpft und vom Helikopterflug bis zur Satellitenaufnahme in Echtzeit alle möglichen Visualisierungen aktiviert werden können (vgl. NRW-Forum Kultur und Wirtschaft 2002).

Im Katalog zur Düsseldorfer Ausstellung stellen die Autoren den „Regionmaker“ als Baustelle vor. Die im Programm integrierten Daten beschränken sich auf wenige Kategorien wie Bevölkerungszahlen und Flächennutzung, die auf verschiedenste Weise mit topografischen Daten verknüpfbar sind. Entsprechend eingeschränkt sind in dem präsentierten Zustand die Nutzungsmöglichkeiten des „Regionmakers“. Gleichwohl geben sich die Autoren überzeugt, dass es nur des Muts zu weiteren Investitionen und Forschungsschritten bedürfte, um schließlich den umfassenden Anspruch des „Regionmakers“ erfüllen zu können. Für die Autoren soll der „Regionmaker“ nicht nur dazu in der Lage sein, die Region als prägende räumliche Organisationsform zu visualisieren, „... den aktuellen Wissensstand über Regionen und regionale Raumplanung zu integrieren und einzuordnen“,

sondern schließlich sogar die Frage lösen können, „... welche klar erkennbaren Identitäten sich für Regionen entwickeln lassen“ (Wall, R. 2002/2, S. 130).

Angesichts der in der Ausstellung und im hier diskutierten Buch vorgestellten Ergebnisse der Arbeit mit dem „Regionmaker“ bleibt dieser Anspruch jedoch mehr als fraglich. Gerade durch den Versuch, vom Analyseinstrument über ein Visualisierungstool und eine automatisierte Bewertungssoftware räumlicher Phänomene bis hin zur Entwurfsmaschine alles in einem sein zu wollen, bleiben die präsentierten Ergebnisse sehr abstrakt und wenig anschaulich. Bildhaftigkeit entsteht gerade nicht durch die hier angestrebte unendliche Vielschichtigkeit und durch die Möglichkeit, zur gleichen Zeit alles erfassen zu können, sondern durch bewusste Reduktion und Ausschnitthaftigkeit: Es bleibt unklar, wer mit dem entwickelten Instrument tatsächlich aus seiner Kirchturmperspektive herausgerissen werden kann. Der Anspruch erscheint zu komplex, die „Datascapes“, die in den anderen Projekten wie FARMAX oder Costa Iberica als bewusst inszenierte Information und durch ihre Überspitzung durchaus Eindruck hinterlassen, gehen hier unter in einem Meer der Information. Zudem stellt sich die Frage, ob nicht in Raumplanung

und Geografie mit enorm komplexen modernen Geo-Informationssystemen (GIS) schon längst die Instrumente angewendet werden, die der „Regionmaker“ entwickeln soll. Die Modelle, mit denen hier gearbeitet wird, werden z.B. im Bereich der Umweltwissenschaften im Sinne von Szenariotechniken bereits seit vielen Jahren eingesetzt, allerdings unter Maßgabe weitgehender Reduktion der Parameter bzw. Variablen auf wenige Faktoren. Die vorgestellten Ergebnisse können in keiner Weise belegen, ob man dem formulierten Anspruch entsprechend tatsächlich auch kulturelle Faktoren wie Mentalitäten, Vorlieben und politische Kulturen in mathematische Größen für die Prognose gewisser Ergebnisse umrechnen kann. In für MVRDV durchaus typischer Weise präsentiert das Buch eine Collage. Die Strategie des Regionmakers wird eingerahmt von Skizzen, Interviews, Bildern zur Region, in ihrer Gesamtheit bunt und vielfältig, jedoch ohne nachhaltigen Zusammenhalt. Reduziert auf die Strategie des „Regionmakers“ bleiben die meisten Fragen offen, bleibt der Verweis, dass sich die Strategie erst am Anfang ihrer Umsetzung befände.

Wie bei den anderen hier diskutierten Studien von MVRDV werden zum Schluss des Buches verschiedene räumliche Szenarien

präsentiert: Überzeichnete, gleichsam auf die Spitze getriebene Extreme möglicher Entwicklungstendenzen, die entweder die weitgehende Verwaltung, inselhafte Entwicklungen oder auch die bei MVRDV beliebten Vernetzungen durch aufgeständerte, überdimensionale Infrastrukturen zeigen. Es bleibt zu fragen, ob der Raum der Region respektive der Zwischenstadt noch immer diese abstrakte Behandlung erfordert bzw. verdient.

Insgesamt liegt der besondere Wert der verschiedenen, grafisch hochwertig aufgearbeiteten Studien von MVRDV darin, dass hier die faktische, aber in der öffentlichen Wahrnehmung wenig präzise Realität der gegebenen modernen Stadtlandschaft mit eindringlichen Schlaglichtern zur Anschauung gebracht wird. Die Grenze zum ästhetischen Selbstzweck bzw. zur Effekthascherei wird dabei mitunter überschritten. Geht man gleichwohl wie u.a. Thomas Sieverts oder auch die hier vorliegende Arbeit davon aus, dass unser „Bild von Stadt“ erst aus seiner Zentrenorientierung gelöst werden müsse, bevor tatsächlich eine intensive Auseinandersetzung mit neuen urbanen Räumen wie der Zwischenstadt und ihren speziellen Problemlagen zu erwarten sei, leisteten die Beiträge von MVRDV Pionierarbeit. Pragmatisch und unvoreingenommen, mitunter ironisch wird

<sup>1</sup> vgl. auch die Studie „What could Switzerland become?“ (MVRDV 2003), in der MVRDV gänzlich auf den analytischen Vorlauf mit Datascares verzichteten, im Ergebnis aber ähnlich überzeichnete Visionen für die Entwicklung der Schweiz vorstellen.

eine neue Urbanität vorgestellt, die sich in der Tat weit von den klassischen Bildern von Stadt entfernt hat. Ebenso unsentimental wie Vorzüge und Probleme dieser neuen Stadt benannt werden, schlagen MVRDV radikal anmutende Transformationen vor. In der Gesamtheit der betrachteten Studien von MVRDV sind es gerade diese Entwurfsvisionen, die in ihrer Zuspitzung und Übertreibung Anlass zu Kritik bieten. MVRDV suggerieren mit ihren Studien den Eindruck einer „entwerfenden Forschung“ die versucht, die Randbedingungen und Einflussfaktoren auf den Entwurf anschaulich zu visualisieren. Die Methode der „Datascares“ kann in der Tat dazu beitragen, die neue Urbanität der uns in der Masse umgebenden Räume anschaulicher zu machen. Entsprechende Visualisierungen können gerade im Diskurs und in der Abstimmung mit den vielen am Planungsprozess beteiligten besser als herkömmliche „geografische“ Statistiken und Grafiken ein Bild der Komplexität des Gegenstandes, aber auch der unter den vielen Bedingungsfaktoren gegebenen Möglichkeiten vermitteln. „Datascares“ sind in diesem Sinne Szenarien, die Extreme aufzeigen und dadurch Aufmerksamkeit erzeugen können. Indem MVRDV in ihren Architekturvisionen diese Zuspitzungen in architektonische Bilder übersetzen, wird der vorhergehende Eindruck forschenden Entwerfens allerdings wieder etwas gebrochen. Als „Stars“ der Szene scheinen sie ähnlich wie Rem Koolhaas hin- und hergerissen zwischen durchaus seriösem Anspruch und einer Publikumserwartung nach architektonischen Paukenschlägen.

Die Wahrnehmung der Arbeit von MVRDV ist damit eher geprägt von ihren immer ähnlichen, extrem überzogenen Szenarien<sup>1</sup> als von ihrem analytischen Ansatz, der in seiner Mischung aus grafisch hochwertigen Visualisierungen und subjektiven „Schnappschüssen“ sehr gut dazu in der Lage ist, angemessene Bilder aktueller Raumformen zu generieren.

### 3.2.10. Stadtforschungen um Klaus Humpert

Eine ganz andere Annäherung, das Wesen der heutigen Stadtregion lesbar und begreifbar zu machen, bieten die Stadtforschungen des Freiburger Architekten und Stadtplaners Klaus Humpert. Im Rahmen langjähriger Forschungsreihen an der Universität Stuttgart versuchte ein Forscherteam um Humpert, durch intensive Strukturanalysen mit einer speziell entwickelten Software die das dynamische Wachstum menschlicher Siedlung bestimmenden Gesetze und Muster zu bestimmen. Untersuchungsgegenstand waren sechzig Metropolen auf der ganzen Welt, deren Stadtstrukturen verglichen wurden. Als Zusammenfassung dieser Untersuchung legten Klaus Humpert, Sibylle Becker und Klaus Brenner das Buch „Fundamental Principles of Urban Growth“ vor (Humpert/Becker/Brenner 2002).

Die Autoren gehen davon aus, dass gerade angesichts der schwindenden Integrationskraft von Nationalstaaten nur die Städte einen Sinn von Identität vermitteln könnten. Deswegen müsse das Wissen über die Stadt erweitert werden und die kulturell tief verwurzelte Abneigung oder gar Feindschaft, die noch immer gegen den komplexen Organismus der Metropolen bestehe, überwunden werden (Humpert/Becker/Brenner 2002, Preface). Die heutige negative Wahrnehmung der Stadt sehen sie als Ergebnis des Dekonzentrationsprozesses der Städte nach Auflösung der Fortifikationen: „It is seen as a seemingly endless and amorphous suburbia, which in turn is often likened to a carcinoma eating its way into the landscape. There is no sense of unity and a lack of specific features that might have given it an identity“ (Humpert/Becker/Brenner 2002, S. 8). Diesem negativ konnotierten Bild werde dann ein idealisiertes Bild der alten Stadt gegenübergestellt, das in der Form nie existiert habe. Schon in früheren Forschungen versuchte Humpert zu

belegen, dass das festsitzende Bild der „natürlich gewachsenen“ mittelalterlichen Stadt nicht stimme, sondern auch die Struktur der alten Stadt bestimmten Gesetzen der Geometrie und Regelmäßigkeit folge (vgl. Humpert/Schenk 2001). Gleichwohl demonstriert die Dominanz des Bildes der „Alten Stadt“ für die Autoren „... how important recognisable forms are in the shaping of identities“ (Humpert/Becker/Brenner 2002, S. 10). Die in „Fundamental Principles of Urban Growth“ vorgelegten Untersuchungen folgen damit u.a. dem Anliegen, die amorphen Strukturen der Stadtlandschaften lesbar, begreifbar und damit letztlich identifizierbar zu machen.

**Forschungsdesign** | Grundlage der Forschung waren digitalisierte Schwarzpläne der weltweit untersuchten Metropolen im Maßstab 1:300.000. Diese Pläne erinnern zunächst an Tintenflecke auf Papier. In ihren „fraktalen“ Strukturen sind sie zum Sinnbild der Zersiedlung der Landschaft geworden. Auffällig ist die Ähnlichkeit, die die präsentierten Siedlungsbilder untereinander unabhängig vom Kontinent aufweisen. Hier deuten sich für Humpert, Becker und Brenner spezifische Wachstums- und Entwicklungscharaktere an, die alle Metropolen zu teilen scheinen.

Um mehr Kenntnis über diese Charakteristika zu erlangen, wurden im Rahmen der Forschung an der Universität Stuttgart drei Faktoren untersucht:

1. Das Verhältnis von bebauter Fläche zum Gesamtumfang des Siedlungskörpers inklusive der Länge der Ränder von Inklusionen,
2. die maximale Distanz aus der bebauten Fläche zum Rand und
3. die Größe der verschiedenen Siedlungsfragmente (Sieblinie).

Die Untersuchung des Verhältnisses von bebauter Fläche zum Gesamtumfang der Siedlungsfragmente brachte ein für die Autoren erstaunliches Ergebnis: Als Durchschnitt dieses Quotienten ergab sich der Wert 2,4, der auch schon für die in Humperts vorangegangenen Forschungsarbeiten untersuchte mittelalterliche Stadt ermittelt wurde. Würden Städte nach dem Prinzipien „Euclidischer Geometrie“ wachsen, müsste diese Zahl immer kleiner werden (da die Fläche quadriert wird), tatsächlich wachsen Fläche und Umfang aber fast immer und unabhängig von der Größe der Agglomeration proportional zueinander. Nach Humpert, Becker und Brenner entspricht dieses Phänomen den Regeln und Formen der Fraktalen Geometrie. „The implication is that settlements constantly produce more ‘urban edge’“ (Humpert/Becker/Brenner 2002, S. 11). Auch die maximale Distanz der bebauten Fläche zum nächstgelegenen Siedlungsrand hat sich im Gegensatz zu den Erwartungen der Autoren in Folge des Wachstums von Städten kaum verändert. Als Maximalwert wurden hier sechs Kilometer ermittelt. Würde man z.B. die Siedlungsfläche von Los Angeles als Kreis imaginieren, wäre die Distanz vom Mittelpunkt zum Rand 22,5 km. Tatsächlich beträgt die maximale Distanz in Los Angeles aber nur 5,5 km (Humpert/Becker/Brenner 2002, S. 13). Als letzte Kategorie wurde die Größe der Siedlungsfragmente untersucht, d.h. die separaten Siedlungsfragmente wurden zunächst nach Größe (0,5 bis 500 km<sup>2</sup>) mit Hilfe von Sieblinien kategorisiert. In Europa bildet diese Sieblinie die Form einer Pyramide ab.

Insgesamt zeigen sich die Werte als unmittelbar abhängig vom jeweiligen gesellschaftlichen Wohlstand der untersuchten Metropolen und dem jeweiligen Zugang zu individuellen Verkehrsmitteln. Je größer die Agglomerationsfläche, desto mehr sind die Ränder der Partikel zerfrant.



Rechenbeispielen angeführt werden, sind durchaus frappierend. Gleichwohl gerät die von Humpert geleitete Forschung damit in die Nähe zuletzt Anfang der neunziger Jahre populärer Theorien über vermeintlich biomorphe Wachstumsprozesse von Städten. Indem das Wachstum der Städte hier gleichsam naturgesetzlich erklärt wird, relativiert sich die Frage nach dessen Gestaltung. Die Forschung wird damit tendenziell zum Selbstzweck, ästhetisch, aber wenig ertragreich für den Umgang mit den vermeintlich fraktalen Siedlungsgebilden. Gleichwohl bleibt der Wert der Bilder, die die heutige Stadtlandschaft in ihrer fragmentierten Form und die Unmöglichkeit einer einfachen Rückkehr zum kompakten Bild der „Europäischen Stadt“ mehr als deutlich vor Augen führen.

### 3.2.11. After-Sprawl. Research for the contemporary city

Einen noch wertvolleren Beitrag im Sinne dieser Aufklärungsarbeit über das faktische Wesen suburbanisierter Stadtregionen leistet das belgische Büro Xaveer de Geyter Architects mit seinem im Jahr 2002 vorgelegten Buch „After-Sprawl. Research for the contemporary city“ (Xaveer De Geyter Architects 2002). Der Verdienst von „After Sprawl“ liegt dabei in erster Linie darin, deutliche und einfache Bilder und Darstellungsformen der Siedlungsstrukturen dieser Räume zu entwickeln. Auch Xaveer die Geyter ist durch seine Zusammenarbeit mit Rem Koolhaas und seine Tätigkeit am Berlage-Institut in Amsterdam wie Stefano Boeri und MVRDV eingebunden in ein Netzwerk, das sich in den letzten Jahren, unterstützt durch die in den Niederlanden bestehenden Förder- und Publikationsmöglichkeiten, um eine neue Annäherung an die Urbanität einer postindustriellen Gesellschaft verdient gemacht hat.

Gegenstand der in „After Sprawl. Research for the contemporary city“ präsentierten Forschung ist eine vergleichende Untersuchung von sechs stark suburbanisierten Stadtregionen in Europa: Dem Großraum London, der holländischen „Randstad“, dem „Flemish Diamond“, der sich zwischen den flämischen Metropolen Antwerpen, Leuven, Brüssel und Gent aufspannt, dem Ruhrgebiet, dem Schweizer Städtedreieck Basel, Zürich und Bern sowie dem italienischen Veneto.

Für Xaveer De Geyter Architects nimmt der „Sprawl“, seitdem Peter Blake diesen Begriff 1964 eingeführt hat, einen wichtigen Platz in der Stadtplanung und dem architektonischen Denken ein, allerdings primär aus einem generalisierenden und negativen Blickwinkel: „From that perspective sprawl stands for chaos, a lack of structure or demonstrable catalysts.“ (De Boeck 2002, S 21). Aus dieser Perspektive verlieren die Städte tatsächlich Funktionen und ihre Form, und die verbliebene Landschaft erscheint als etwas, das es zu beschützen gilt. Die Trennung zwischen Stadt und Landschaft werde damit mitunter sogar zum „ultimate goal“ (De Boeck 2002, S 21) der Stadtplanung.

Xaveer De Geyter Architects stimmen mit der in der Diskussion um die Zwischenstadt dominierenden These überein, dass nach Jahrzehnten massiven suburbanen Wachstums diese Perspektive der tatsächlichen Eigenart des heutigen Sprawls nicht mehr gerecht wird. Gebe man die überkommene Trennung zwischen Stadt und Land dagegen auf, würden die dicht besiedelten Regionen des Sprawls zu einem inspirierenden Experimentierfeld, „because they are directly shaped by the political, economic and demographic developments themselves, and not by an unreal, distorting planning apparatus“ (De Boeck 2002, S 21). Sprawl sei in den Ballungsregionen Europas zu einer „autonomous entity“ geworden: „The strict division of city and countryside has

been replaced by a simultaneous presence of both. It has, as it were, become an intermediate category on the same level as the other two, and also increasingly functions like an independent structure“ (De Boeck 2002, S. 22). Auf diese Grundgegebenheit urbaner Realität müsse die Planung reagieren: „It must examine how a new spatial quality can be introduced for the near future, for the after-sprawl condition, starting from the existing sprawl condition“ (De Boeck 2002, S. 23).

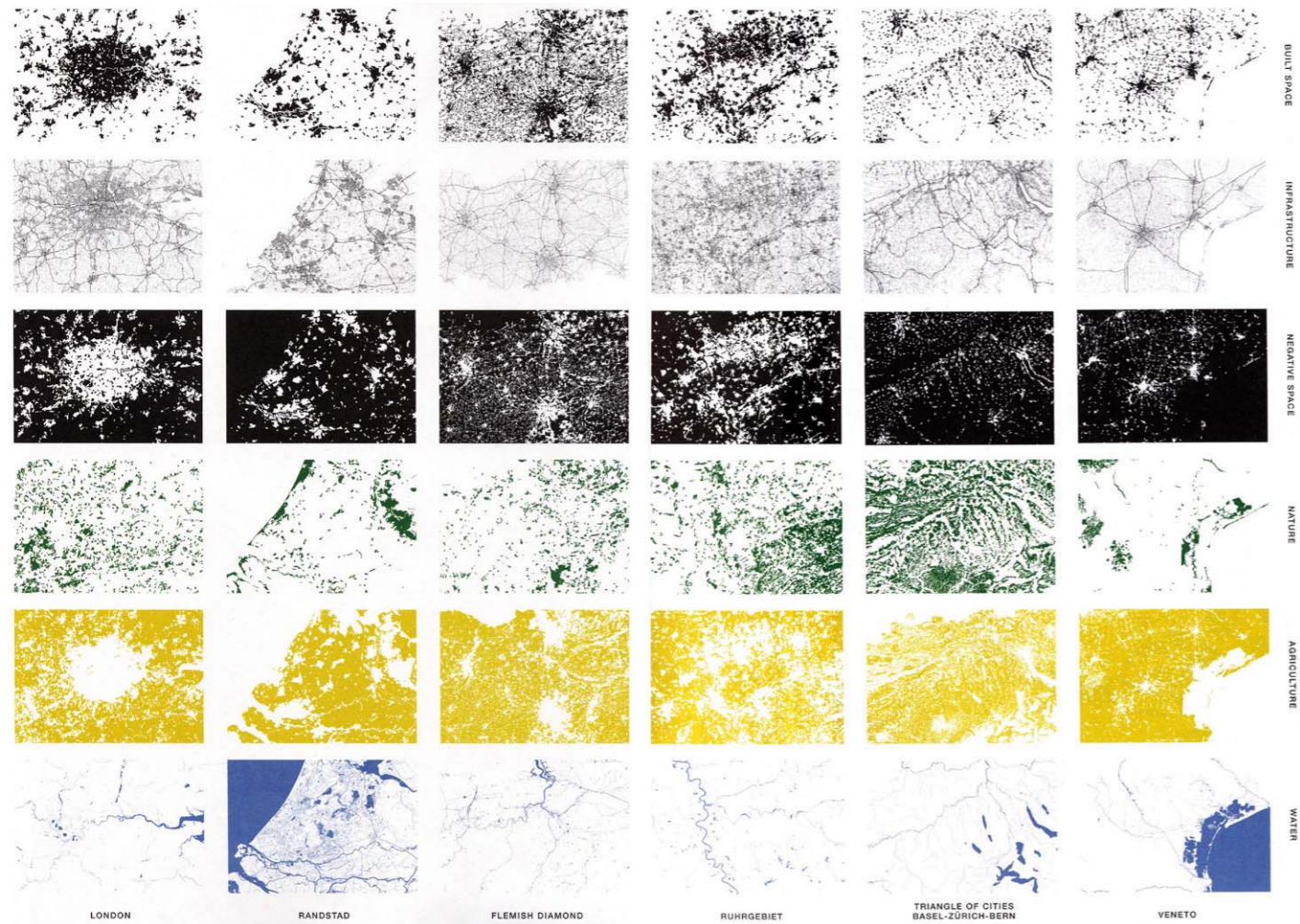
**Aufbau der Arbeit** | Das Buch „After Sprawl. Research for the contemporary city“ stellt sich die Aufgabe, das Wesen der suburbanisierten Stadt der Gegenwart darzustellen und Vorschläge für den Umgang mit dieser neuen urbanen Realität zu entwickeln. Der erste Teil der Arbeit hat die Form eines Atlas, der sich zwei verschiedener Medien bedient: Auf der einen Seite steht ein „objektiver“ Vergleich verschiedener topografischer Merkmale der sechs untersuchten Regionen, je generiert auf der Basis von Satellitenfotos und umgesetzt in Schwarzpläne gleichen Maßstabs und gleicher Darstellung. Dem gegenübergestellt werden „subjektive“ Fotoserien der verschiedenen Beispielregionen, die die tägliche Wahrnehmung des Sprawls aus der Sicht seiner Benutzer wiedergeben sollen.

Die Autoren betonen die Bedeutung des Freiraums in den untersuchten Regionen, der noch immer mindestens 60% der Territorien ausmacht. Die Wahrnehmung dieser Räume sei entsprechend trotz ihrer hohen Siedlungsdichte von einer gewissen Natürlichkeit geprägt. Die gängige Planung dagegen konzentrierte sich fast ausschließlich auf den gebauten Raum und die Infrastruktur, während der Freiraum als Restraum behandelt werde. Xaveer De Geyter Architects bezeichnen den Freiraum deswegen in ihrer Untersuchung als „negative space“, „the space that is not normally consciously designed or planned.“

(De Boeck 2002, S. 25). Die mit Hilfe der Satellitenbildanalyse untersuchten Raumstrukturen werden dementsprechend je in drei Layern betrachtet: „Built Space“, „Infrastructure“ und „Negative Space“ (De Boeck 2002, S. 25), wobei „Negative Space“ als Freiraum nochmals in die drei Kategorien „agricultural areas“, „natural areas“ und „water“ aufgeteilt wird.

Die Darstellung dieser verschiedenen Layer gleichen Maßstabs vermittelt einen nachhaltigen Eindruck der in den letzten Jahrzehnten in Europa entstandenen Stadtlandschaften. Deutlich werden hier Strukturen, die eine Unterscheidung zwischen Kern und Umland zunehmend unmöglich machen. Die Gegenüberstellung von Siedlungsraum (Built Space) und Freiraum (Negative Space) verdeutlicht, dass sich im Zuge jahrzehntelanger Suburbanisierung das Verhältnis zwischen Figur und Grund verschoben hat: Zunehmend sind es die amorphen Siedlungsfragmente, die die verbliebenen Freiräume umschließen. Die Infrastruktur-Layer belegen die Entstehung von Netzstrukturen, deren Schwerpunkt sich von den alten Kernen zu den Knotenpunkten der Schnellstraßen und Autobahnen verlagert hat. Die verschiedenen Layer des „Negativ Space“ haben in ihrer zerfaserten Struktur wenig mit dem Bild gemein, das noch immer unsere Vorstellungen von Kulturlandschaften prägt.

Gleichzeitig werden deutliche Unterschiede der Siedlungs- bzw. Sprawl-Strukturen zwischen den untersuchten Regionen deutlich. Diese sind einerseits topografisch bedingt: Vor allem die Region Basel-Zürich-Bern zeigt sich deutlich geprägt von den Bergen und Seen des Schweizer Mittellandes. Vor allem aber spiegeln die Strukturen verschiedene politische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen und entsprechende Planungskulturen in den betrachteten Regionen wider. Nur die Region London fokussiert nach wie vor deutlich auf eine zentrale Mitte



Gegenüberstellung der Stadtregionen London, Randstad, Flemish Diamond, Ruhrgebiet Basel-Zürich-Bern und Veneto in "After-Sprawl", je dargestellt in aus Satellitenbildern generierten Plänen gleichen Maßstabs. Dargestellt werden die Kategorien (von oben nach unten): Built Space, Infrastructure, Negative Space, Nature, Agriculture, Water

und bildet damit letztlich die zentralistische Struktur Großbritanniens ab. Die holländische Randstad dagegen erscheint deutlich polyzentrisch, die einzelnen Siedlungskörper sind allerdings noch relativ klar voneinander getrennt und ablesbar. Dieses Bild spiegelt die wichtige Bedeutung wider, die eine zentralisierte Landesplanung in den Niederlanden allein deswegen spielt, weil das ganze Land als dem Wasser abgerungene „gebaute Landschaft“ (vgl. Ibelings 2000) ständiger Planung und Kontrolle bedarf. Der „Flemish Diamond“ im unmittelbar benachbarten, aber höhergelegenen Belgien wird dagegen von völlig anderen Strukturen geprägt. Angesichts einer weitgehenden Absenz räumlicher Planung zeigt sich ein komplett suburbanisierter Raum, dessen Strukturen entlang der Landstraßen flächendeckend zusammengewachsen sind, eine Entwicklung, die sich in ähnlicher Form auch im italienischen Veneto abzeichnet. Das Ruhrgebiet schließlich präsentiert sich am deutlichsten als flächendeckende, weitgehend unhierarchische Netzstadt, eine Entwicklung, die schon in der historischen Genese des um verstreute Zechen- und Industrieansiedlungen gewachsenen Ruhrgebiets angelegt ist.

Mit ihren eindrucksvollen Plänen haben Xaveer De Geyter Architects ein Kompendium vorgelegt, das kommentarlos das Verständnis über das Wesen suburbanisierter Stadtregionen erweitert. Während in der Forschung von Humpert der vergleichende Blick auf die Stadtregionen gleichsam per Weitwinkel erfolgt, die Strukturen hier also eher als „Tintenleck“ (Humpert/Becker/Brenner 2002, S. 10) erscheinen, nähern sich Xaveer De Geyter Architects den Regionen soweit an, dass sie die entscheidenden Raumstrukturen als Layer getrennt darstellen können. Gerade die Layer des „Negativ Space“ verdeutlichen dabei mehr als die des Gebauten Raumes und der Infrastruktur die Unterschiedlichkeit der Entwicklung der verschiedenen Re-

gionen: „The range of sprawl conditions ... can thus be characterized by their negative space“ (Lieven De Boeck, Xaveer De Geyter Architects 2002, S. 29).

Die „subjektiven Annäherungen“ an die verschiedenen Regionen mit Hilfe von fotografischen Schnappschüssen verstärken für Xaveer De Geyter Architects diesen Eindruck. Die Wahrnehmung des Raumes, zumal aus der mobilen Perspektive des Autofahrers, wird trotz der Dichte durch die verbliebenen Freiräume geprägt, die die verschiedensten Siedlungsfragmente einrahmen. Die Planung der gebauten Umwelt hat damit für die Autoren vergleichsweise wenig Einfluss auf den Gesamteindruck des Raumes. Xaveer De Geyter Architects folgern daraus, dass das wichtigste Potenzial für einen neuen Umgang mit den Stadtregionen in ihren Freiräumen läge.

### 3.2.12. L.A. Now

Während die Entwicklung der Stadtregionen bzw. der Zwischenstadt in Europa in den letzten Jahren Gegenstand einer eher fachspezifischen Debatte geworden ist, steht in den USA der Sprawl im Mittelpunkt einer breiten bürgerschaftlichen Diskussion. Die amerikanische „Anti-Sprawl“ Bewegung erlangt ihre Öffentlichkeitswirkung vor allem durch die Vielschichtigkeit und Interdisziplinarität ihrer Ansätze und Akteure und reichte mit Al Gore bis in den amerikanischen Präsidentschaftswahlkampf des Jahres 2000 hinein. Ein Effekt dieser Debatte ist auch in den USA die Auseinandersetzung mit der Stadtregion, die vor dem Hintergrund einer weitgehenden Absenz von Regionalplanung als verfasste Einheit nicht existent ist. Dies trifft in besonderem Maße auf den Großraum Los Angeles zu, der sich heute als Flickenteppich einer Vielzahl selbstständiger, konkurrierender



Kommunen darstellt. Angesichts der vielschichtigen Probleme dieser in der Fläche größten Stadt der Welt ist auch in Los Angeles eine breit geführte Diskussion um die gemeinsame Zukunft der Stadtregion entbrannt.

Die Ausstellung und der dazugehörige Katalog „L.A. Now“ (Art Center College of Design 2001) stellen ein Ergebnis dieser Diskussion dar. „L.A. Now“ wurde in den Jahren 2000 und 2001 als interdisziplinäres Projekt vom „Art Center College of Design“ in Pasadena organisiert und vom Architekturbüro Morphosis unter der Leitung von Thom Mayne koordiniert. **Beteiligt waren Studenten des „Graphic Design Program“ des „California Institute of Arts“ in Valencia/California, Studenten des „Department of Architecture and Urban Planning“ der „University of California (UCLA), Los Angeles“ und Studenten des „Photography, Film and Environmental Design Department“ des „Art Center College of Design“ in Pasadena.**

Wie die Studie „After Sprawl“ oder die Arbeiten von MVRDV setzt sich „L.A. Now“ aus einer bildhaften Annäherung an die suburbanisierte Stadtregion im ersten Teil und mehr oder weniger auf dieser Analyse basierenden Vorschlägen für den Umgang mit der Stadtlandschaft im zweiten Teil zusammen. Die vornehmlich an der Architekturabteilung der UCLA erarbeiteten Entwürfe fokussieren dabei auf die „Downtown“ von Los Angeles, die hier allerdings, besonders durch die grafischen Analysen im ersten Teil, in den Kontext der ganzen Stadtregion Los Angeles eingebunden wird.

Mit „L.A. Now“ soll ein „grafischer Schnappschuss“ (Koshalek/Hutt/Rising 2001, S. 8) auf die Stadt am Beginn des einundzwanzigsten Jahrhundert geworfen werden. Durch eine ästhetisch hochwertig aufgearbeitete Darstellung verschiedenster

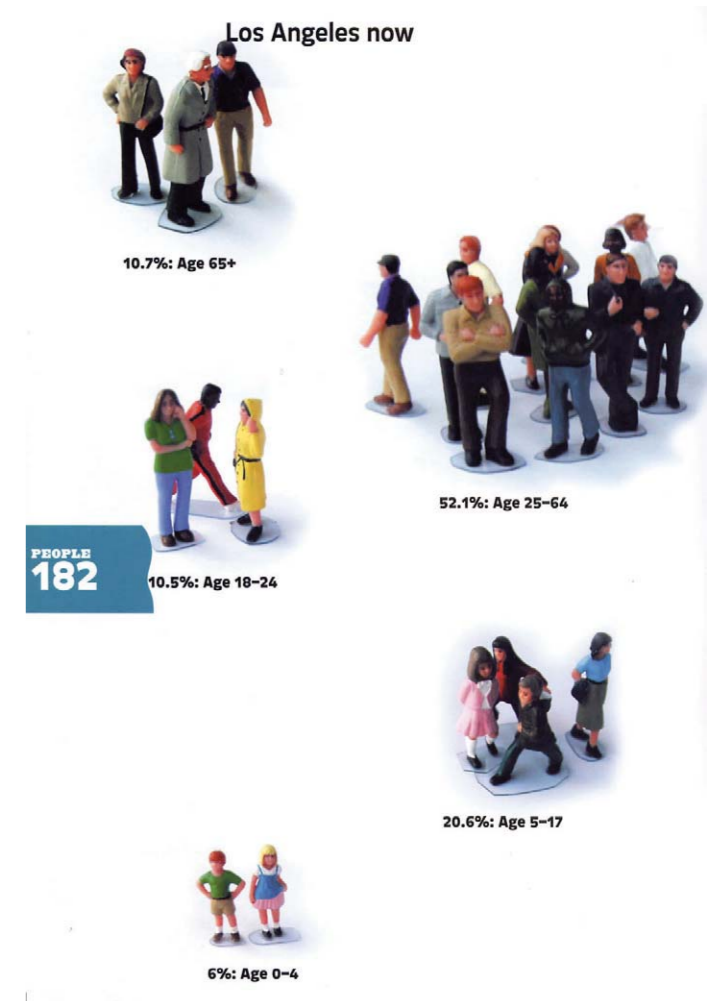
Eindrücke, Daten und Information zum Großraum Los Angeles wollen die Autoren eine Basis liefern für die öffentliche Diskussion über die zukünftige Entwicklung und für ein neues Denken über Los Angeles. Thom Mayne stellt in seiner Einleitung Los Angeles als Stadtlandschaft konstanten Wechsels, unfassbaren Maßstabs und scheinbar chaotischer Komplexität dar, in der klassische Planungsansätze und Werte nicht greifen könnten. Trotzdem sei es möglich und nötig, mit diesen Dynamiken umzugehen oder sogar von ihnen zu profitieren. „LA Now“ gründet auf dieser positiven Sicht auf eine Stadtregion, die mit 13,1 Millionen Einwohnern doppelt so groß wie die Schweiz ist. „LA Now“ tritt als Versuch an, Los Angeles in seiner Komplexität und seinem konstanten Wandel begreifbar zu machen und ein Bild dieser maßstabslos erscheinenden Stadtlandschaft zu zeichnen: „Making the complicated more accessible, equating large concepts with known quantities, a sense of scale emerges. The unfathomable begins to become knowable“ (Mayne 2001, S. 10). Für Mayne geht es dabei weniger darum, einen kleinsten gemeinsamen Nenner zu finden, vielmehr will er „the specific and ideosyncratic aspects of Los Angeles“ (Mayne 2001, S. 11) lokalisieren.

Entsprechend selektiv und schlaglichtartig ist die in diesem Buch präsentierte Sicht auf Los Angeles, die das Grenzenlose, Wechselhafte und Rasante der Stadt als Ausgangspunkt akzeptiert. „LA Now“ will mit bildhaften Erzählsträngen die Stadt Los Angeles in ihrer eigenen Kohärenz lesbar machen: „It allows residents a larger picture of the fabric in which they are part, and makes public information intelligible. ... We are concerned with the lack of ingenuity in grappling with the city as an idea, and in developing to wrestle with its scope and complexity. L.A. Now is a provocation for further analysis and the advancement of interpretive techniques“ (Mayne 2001, S. 11).

**Aufbau der Untersuchung** | Im Mittelpunkt des ersten Teils von „LA Now“ steht entsprechend dieses formulierten Anspruchs der Versuch, verschiedenste Eindrücke, Informationen und statistische Daten zur Stadtregion Los Angeles zu verräumlichen und damit lesbar zu machen. Aufgeteilt ist diese Annäherung in fünf Kapitel bzw. Erzählstränge: „Los Angeles“ als grobe sinnliche und statistische Annäherung an den Raum, „Natural Habitat“ als Auseinandersetzung mit Flora und Fauna sowie topografischen und meteorologischen Gegebenheiten, „Man-Made Habitat“ als Schlaglicht auf den gebauten Raum bzw. „People“ als Schlaglicht auf die Menschen der Stadtregion und „Money“ als bildhafte Annäherung an die Wirtschaftskraft der Stadt. Die Studie beschränkt sich dabei auf eine Kombination fotografischer „Schnappschüsse“ und grafisch hochwertig aufgearbeiteter Statistiken bzw. Karten, kombiniert mit kurzen Ausschnitten aus Essays und Zeitungsartikeln verschiedener Autoren zu verschiedenen Aspekten der Stadt.

Das Kapitel „Los Angeles“ präsentiert Eindrücke eines 135 km langen „Querschnitts“ durch Los Angeles, der mit in regelmäßigen Abständen aufgenommenen Fotos aus dem Auto dokumentiert wurde. Darin eingeflochten finden sich für das Verständnis der Stadtregion wichtige Grunddaten und Karten, etwa zur Chronologie der Stadtentwicklung, zur Demografie, zur Flächenentwicklung bzw. zur Zersiedlung, je in Beziehung gesetzt zu in gleicher Grafik bearbeiteten Vergleichswerten aus den USA bzw. weltweit. Vermittelt wird hier zunächst ein Eindruck der schieren Größe der Agglomeration, die alle bekannten Maßstäbe von Stadt sprengt.

Der Abschnitt „Natural Habitat“ zeigt Impressionen von verschiedenen Landschaftsräumen in Los Angeles, die in ihrer oft hybriden Erscheinung quer zu klassischen Vorstellungen von



Typische Darstellung in LA Now. Mit bildhaften Übersetzungen etwa von statistischen Daten (hier z.B. der Altersverteilung in der Stadtregion LA) wird der Versuch unternommen, abstrakte Informationen anschaulicher zu gestalten

**RHEIN - RUHR**

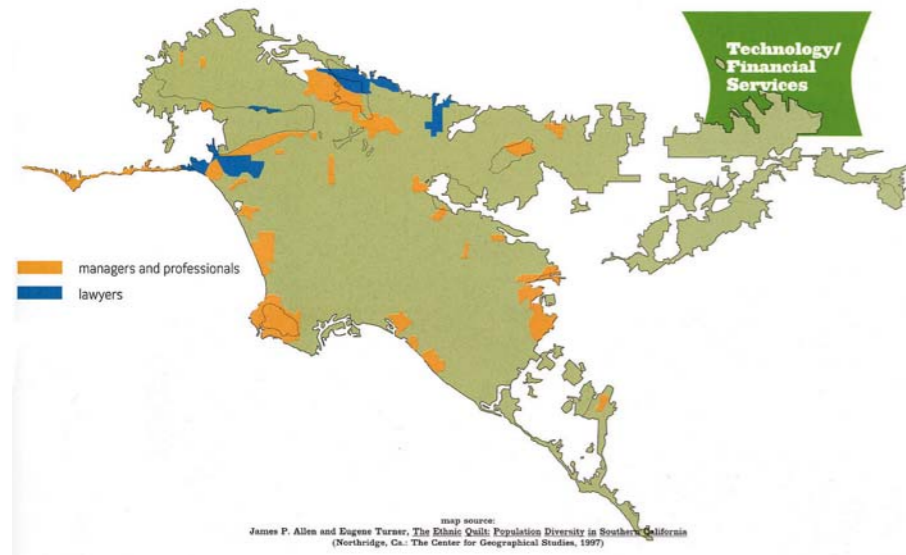
resolution (dpi)	200,00000
scale	1 : 500000
units	km
number of data records	476

edge length	2000	146,88	275,33	358,49	460,79	580,78	729,78	908,78	1.117,77	1.356,77	1.625,77	1.914,77	2.223,77	2.552,77	2.901,77	3.270,77	3.659,77	4.068,77	4.497,77	4.946,77	5.415,77	5.904,77	6.413,77	6.942,77	7.491,77	8.060,77	8.649,77	9.258,77	9.887,77	10.536,77	11.205,77	11.894,77	12.603,77	13.332,77	14.081,77	14.850,77	15.639,77	16.448,77	17.277,77	18.126,77	19.005,77	19.914,77	20.843,77	21.792,77	22.761,77	23.750,77	24.759,77	25.788,77	26.837,77	27.906,77	28.995,77	30.104,77	31.233,77	32.382,77	33.551,77	34.740,77	35.949,77	37.178,77	38.427,77	39.696,77	40.985,77	42.294,77	43.623,77	44.972,77	46.341,77	47.730,77	49.139,77	50.568,77	52.017,77	53.486,77	54.975,77	56.484,77	58.013,77	59.562,77	61.131,77	62.720,77	64.329,77	65.958,77	67.607,77	69.276,77	70.965,77	72.674,77	74.403,77	76.152,77	77.921,77	79.710,77	81.519,77	83.348,77	85.197,77	87.066,77	88.955,77	90.864,77	92.793,77	94.742,77	96.711,77	98.700,77	100.709,77	102.738,77	104.787,77	106.856,77	108.945,77	111.054,77	113.183,77	115.332,77	117.501,77	119.690,77	121.899,77	124.128,77	126.377,77	128.646,77	130.935,77	133.244,77	135.573,77	137.922,77	140.291,77	142.680,77	145.089,77	147.518,77	149.967,77	152.436,77	154.925,77	157.434,77	159.963,77	162.512,77	165.081,77	167.670,77	170.279,77	172.908,77	175.557,77	178.226,77	180.915,77	183.624,77	186.353,77	189.102,77	191.871,77	194.660,77	197.469,77	200.298,77	203.147,77	206.016,77	208.905,77	211.814,77	214.743,77	217.692,77	220.661,77	223.650,77	226.659,77	229.688,77	232.737,77	235.806,77	238.895,77	241.904,77	244.933,77	247.982,77	251.051,77	254.140,77	257.249,77	260.378,77	263.527,77	266.696,77	269.885,77	273.094,77	276.323,77	279.572,77	282.841,77	286.130,77	289.439,77	292.768,77	296.117,77	299.486,77	302.875,77	306.284,77	309.713,77	313.162,77	316.631,77	320.120,77	323.629,77	327.158,77	330.707,77	334.276,77	337.865,77	341.474,77	345.103,77	348.752,77	352.421,77	356.110,77	359.819,77	363.548,77	367.297,77	371.066,77	374.855,77	378.664,77	382.493,77	386.342,77	390.211,77	394.100,77	398.009,77	401.938,77	405.887,77	409.856,77	413.845,77	417.854,77	421.883,77	425.932,77	429.991,77	434.060,77	438.149,77	442.258,77	446.387,77	450.536,77	454.705,77	458.894,77	463.103,77	467.332,77	471.581,77	475.850,77	480.139,77	484.448,77	488.777,77	493.126,77	497.495,77	501.884,77	506.293,77	510.722,77	515.171,77	519.640,77	524.129,77	528.638,77	533.167,77	537.716,77	542.285,77	546.874,77	551.483,77	556.112,77	560.761,77	565.430,77	570.119,77	574.828,77	579.557,77	584.306,77	589.075,77	593.864,77	598.673,77	603.502,77	608.351,77	613.220,77	618.109,77	623.018,77	627.947,77	632.896,77	637.865,77	642.854,77	647.863,77	652.892,77	657.941,77	663.010,77	668.099,77	673.208,77	678.337,77	683.486,77	688.655,77	693.844,77	699.053,77	704.282,77	709.531,77	714.800,77	720.089,77	725.398,77	730.727,77	736.076,77	741.445,77	746.834,77	752.243,77	757.672,77	763.121,77	768.590,77	774.079,77	779.588,77	785.117,77	790.666,77	796.235,77	801.824,77	807.433,77	813.062,77	818.711,77	824.380,77	830.069,77	835.778,77	841.507,77	847.256,77	853.025,77	858.814,77	864.623,77	870.452,77	876.301,77	882.170,77	888.059,77	893.968,77	899.897,77	905.846,77	911.815,77	917.804,77	923.813,77	929.842,77	935.891,77	941.960,77	948.049,77	954.158,77	960.287,77	966.436,77	972.605,77	978.794,77	985.003,77	991.232,77	997.481,77	1003.750,77	1010.039,77	1016.348,77	1022.677,77	1029.026,77	1035.395,77	1041.784,77	1048.193,77	1054.622,77	1061.071,77	1067.540,77	1074.029,77	1080.538,77	1087.067,77	1093.616,77	1100.185,77	1106.774,77	1113.383,77	1120.012,77	1126.661,77	1133.330,77	1140.019,77	1146.728,77	1153.457,77	1160.206,77	1166.975,77	1173.764,77	1180.573,77	1187.402,77	1194.251,77	1201.120,77	1208.009,77	1214.918,77	1221.847,77	1228.796,77	1235.765,77	1242.754,77	1249.763,77	1256.792,77	1263.841,77	1270.910,77	1277.999,77	1285.108,77	1292.237,77	1299.386,77	1306.555,77	1313.744,77	1320.953,77	1328.182,77	1335.431,77	1342.700,77	1350.009,77	1357.348,77	1364.717,77	1372.116,77	1379.545,77	1387.004,77	1394.493,77	1402.012,77	1409.561,77	1417.130,77	1424.729,77	1432.358,77	1440.017,77	1447.706,77	1455.425,77	1463.174,77	1470.953,77	1478.762,77	1486.601,77	1494.470,77	1502.369,77	1510.298,77	1518.247,77	1526.216,77	1534.205,77	1542.214,77	1550.243,77	1558.292,77	1566.361,77	1574.450,77	1582.569,77	1590.708,77	1598.867,77	1607.046,77	1615.245,77	1623.464,77	1631.703,77	1639.962,77	1648.241,77	1656.540,77	1664.859,77	1673.198,77	1681.567,77	1689.956,77	1698.365,77	1706.794,77	1715.243,77	1723.712,77	1732.201,77	1740.710,77	1749.239,77	1757.788,77	1766.357,77	1774.946,77	1783.555,77	1792.184,77	1800.833,77	1809.502,77	1818.191,77	1826.900,77	1835.629,77	1844.378,77	1853.147,77	1861.936,77	1870.745,77	1879.574,77	1888.423,77	1897.292,77	1906.181,77	1915.090,77	1924.019,77	1932.968,77	1941.937,77	1950.926,77	1959.935,77	1968.964,77	1978.013,77	1987.082,77	1996.171,77	2005.280,77	2014.409,77	2023.558,77	2032.727,77	2041.916,77	2051.125,77	2060.354,77	2069.603,77	2078.872,77	2088.161,77	2097.470,77	2106.799,77	2116.148,77	2125.517,77	2134.906,77	2144.315,77	2153.744,77	2163.193,77	2172.662,77	2182.151,77	2191.660,77	2201.189,77	2210.738,77	2220.307,77	2229.896,77	2239.505,77	2249.134,77	2258.783,77	2268.452,77	2278.141,77	2287.850,77	2297.579,77	2307.328,77	2317.097,77	2326.886,77	2336.695,77	2346.524,77	2356.373,77	2366.242,77	2376.131,77	2386.040,77	2395.969,77	2405.918,77	2415.887,77	2425.876,77	2435.885,77	2445.914,77	2455.963,77	2466.032,77	2476.121,77	2486.230,77	2496.359,77	2506.508,77	2516.677,77	2526.866,77	2537.075,77	2547.304,77	2557.553,77	2567.822,77	2578.111,77	2588.420,77	2598.749,77	2609.098,77	2619.467,77	2629.856,77	2640.265,77	2650.694,77	2661.143,77	2671.612,77	2682.101,77	2692.610,77	2703.139,77	2713.688,77	2724.257,77	2734.846,77	2745.455,77	2756.084,77	2766.733,77	2777.402,77	2788.091,77	2798.800,77	2809.529,77	2820.278,77	2831.047,77	2841.836,77	2852.645,77	2863.474,77	2874.323,77	2885.192,77	2896.081,77	2906.990,77	2917.919,77	2928.868,77	2939.837,77	2950.826,77	2961.835,77	2972.864,77	2983.913,77	2994.982,77	3006.071,77	3017.180,77	3028.309,77	3039.458,77	3050.627,77	3061.816,77	3073.025,77	3084.254,77	3095.503,77	3106.772,77	3118.061,77	3129.370,77	3140.709,77	3152.078,77	3163.467,77	3174.876,77	3186.305,77	3197.754,77	3209.223,77	3220.712,77	3232.221,77	3243.750,77	3255.299,77	3266.868,77	3278.457,77	3290.066,77	3301.695,77	3313.344,77	3325.013,77	3336.702,77	3348.411,77	3360.140,77	3371.889,77	3383.668,77	3395.467,77	3407.286,77	3419.125,77	3430.984,77	3442.863,77	3454.762,77	3466.681,77	3478.620,77	3490.579,77	3502.558,77	3514.557,77	3526.576,77	3538.615,77	3550.674,77	3562.753,77	3574.852,77	3586.971,77	3599.110,77	3611.269,77	3623.448,77	3635.647,77	3647.866,77	3660.105,77	3672.364,77	3684.643,77	3696.942,77	3709.261,77	3721.600,77	3733.959,77	3746.338,77	3758.737,77	3771.156,77	3783.595,77	3796.054,77	3808.533,77	3821.032,77	3833.551,77	3846.090,77	3858.649,77	3871.228,77	3883.827,77	3896.446,77	3909.085,77	3921.744,77	3934.423,77	3947.122,77	3959.841,77	3972.580,77	3985.339,77	3998.118,77	4010.917,77	4023.736,77	4036.575,77	4049.434,77	4062.313,77	4075.212,77	4088.131,77	4101.070,77	4114.029,77	4127.008,77	4140.007,77	4153.026,77	4166.065,77	4179.124,77	4192.203,77	4205.302,77	4218.421,77	4231.560,77	4244.719,77	4257.898,77	4271.097,77	4284.316,77	4297.555,77	4310.814,77	4324.093,77	4337.392,77	4350.711,77	4364.050,77	4377.409,77	4390.788,77	4404.187,77	4417.606,77	4431.045,77	4444.504,77	4457.983,77	4471.482,77	4485.001,77	4498.540,77	4512.099,77	4525.678,77	4539.277,77	4552.896,77	4566.535,77	4580.194,77	4593.873,77	4607.572,77	4621.291,77	4635.030,77	4648.789,77	4662.568,77	4676.367,77	4690.186,77	4704.025,77	4717.884,77	4731.763,77	4745.662,77	4759.581,77	4773.520,77	4787.479,77	4801.458,77	4815.457,77	4829.476,77	4843.515,77	4857.574,77	4871.653,77	4885.752,77	4899.871,77	4914.010,77	4928.169,77	4942.348,77	4956.547,77	4970.766,77	4985.005,77	4999.264,77	5013.543,77	5027.842,77	5042.161,77	5056.500,77	5070.859,77	5085.238,77	5099.637,77	5114.056,77	5128.495,77	5142.954,77	5157.433,77	5171.932,77	5186.451,77	5200.990,77	5215.549,77	5230.128,77	5244.727,77	5259.346,77	5273.985,77	5288.644,77	5303.323,77	5318.022,77	5332.741,77	5347.480,77	5362.239,77	5377.018,77	5391.817,77	5406.636,77	5421.475,77	5436.334,77	5451.213,77	5466.112,77	5481.031,77	5495.970,77	5510.929,77	5525.908,77	5540.907,77
-------------	------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------



## Concentration of managers, professionals, and lawyers

(percentage of employed persons, 1990)



Typische kartografische Darstellung in der Studie "LA Now"

Landschaft stehen. Mit einer Art Collage unterschiedlichster Eindrücke versuchen die in „LA Now“ gezeigten Bilder dabei letztlich immer, ein anregendes Bild höchster Vielfältigkeit zu vermitteln. Unterlegt werden die Bilder in diesem Teil mit grafisch aufgearbeiteten Informationen zu Umweltfaktoren wie den „Ecological Footprints“ Los Angeles, topografischen Daten, Angaben zu Flora, Fauna und Wetterbedingungen sowie zu Umweltkatastrophen wie Erdbeben und Waldbränden. Deutlich wird in diesem Abschnitt das Grundanliegen von „LA Now“: Es geht weniger darum, umfassende räumliche Informationen im Sinne eines Atlas zu vermitteln, vielmehr steht immer das Bemühen im Mittelpunkt, Informationen so mit Bildern, Tabellen oder Karten zu unterlegen, dass sie beim Betrachter einen starken atmosphärischen Eindruck der Stadtregion Los Angeles hinterlassen. Verstärkt wird dieser Eindruck durch eine entsprechende Auswahl passender atmosphärischer Kurztexte, im Abschnitt „Natural Habitat“ etwa Beschreibungen der Stadtlandschaft von Mike Davis aus seinem Buch „Ecology of Fear“ (Davis 1999).

Die folgenden Abschnitte folgen den gleichen Prinzipien. Immer ist es die Kombination fotografischer Schnappschüsse, atmosphärischer Texte und grafisch aufgearbeiteter Daten, die

ein Bild der komplexen Stadtlandschaft vermitteln sollen. „Man-Made Habitat“ vermittelt Informationen zu Flächennutzung, Ressourcenverbrauch, Konsum und Abfall und zur Mobilität. „People“ präsentiert die in Los Angeles lebenden Nationalitäten, Ethnien und Glaubensrichtungen, vermittelt ein Bild von Migrationsströmen, Altersstruktur und Bildungssystem und versucht sich der Frage einer „Civic Identity“ der Bewohner der Stadtregion zu nähern. Besonders der Abschnitt „People“ zeugt von dem Versuch, je passende, künstlerische Visualisierungen für die verschiedenen Daten zu erfinden. So folgen die Graphen für die Alterstruktur den Lebenslinien auf Händen oder wird ein Balkendiagramm mit Angaben zu Obdachlosenzahlen in einen Pappkarton (der in Los Angeles gängigen „Notunterkunft“) eingestanz. „Money“ schließlich präsentiert Los Angeles als eine der zwanzig größten Volkswirtschaften der Welt, mit Angaben unter anderem zu Firmenstandorten und -größen, Spartenmix, Handelsströmen und Einkommensverteilung.

„LA Now“ tritt mit dem Anspruch an, ein Bild der komplexen urbanen Realität Los Angeles zu vermitteln. Mit ihren aufgearbeiteten Daten und Information wollen die Autoren eine Basis schaffen für eine aus ihrer Sicht dringend erforderliche

Diskussion um eine gemeinsame Zukunft der Stadtregion. „We hope that through the material provided, civic and government leaders, developers, planners, architects, students, and citizens can explore the city’s unique attributes and contemplate where we are heading in the next twenty years. By establishing the broader context of Los Angeles, a context that is not limited to formal or architectural conditions but includes socio-political and infrastructural ones as well, we hope to identify problems and opportunities within the city“ (Koshalek/Hutt/Rising 2001, S. 8).

„LA Now“ biete hierfür ein grafisch hochwertiges Produkt, das vielschichtige Schlaglichter auf die verschiedensten Aspekte einer Megastadt wirft. Die Auswahl der jeweiligen Informationen ist sehr selektiv und erscheint mitunter willkürlich, insgesamt bleiben die vermittelten Informationen oberflächlich und wenig zielgerichtet. Es wird deutlich, dass die Ästhetik der Vermittlung im Vordergrund der Bemühungen stand, nicht umsonst ist es ja ein Design-College (Art Center College of Design, Pasadena), das das Projekt „LA Now“ organisiert und maßgeblich begleitet hat. Die vermittelten Informationen sind nicht neu, neu ist die Art der Zusammenstellung und der Präsentation der Daten. Immer steht das Bemühen im Mittelpunkt, Informationen so mit Bildern, Tabellen oder Karten zu unterlegen, dass sie beim Betrachter einen starken atmosphärischen Eindruck der Stadtregion Los Angeles hinterlassen. Stärker noch in Europa leidet die Region in den USA unter einem Vermittlungsproblem, entsprechend wird sie in „LA Now“ mit eher der Werbegrafik entlehnten Methoden behandelt.

Ähnlich wie eine Reihe von Arbeiten aus den Niederlanden, von denen sich „LA Now“ deutlich inspiriert zeigt, leidet die Arbeit unter einer Überfrachtung mit Bildern und Eindrücken. Die Ästhetik der Darstellungen und Grafiken wird mitunter zum

Selbstzweck, dem Lesbarkeit und Klarheit geopfert werden. Mit seiner Bilder- und Informationsflut vermittelt „LA Now“ einen stimmigen Eindruck einer Metropolregion, die sich ebenso vielschichtig und widersprüchlich präsentiert. Diese Komplexität mit einem unbeschwerten, „zugeneigten Blick“ darzustellen gelingt „LA Now“ auf ästhetisch hochwertige Weise. Wie bei einigen Werken aus den Niederlanden bleibt dagegen fraglich, ob „LA Now“ mit einer ästhetischen Vermittlung des gemeinhin als „anästhetisch“ Wahrgenommenen allein tatsächlich einen Beitrag leistet zu der Identitätssuche der Stadt, die am Ausgangspunkt der Untersuchung stand: „What will this new Los Angeles story be? What will it take to bring the citizens of this city once more into the public square as both a physical and symbolic place?“ (Kevin Starr, zitiert in Art Center College of Design 2001, S. 189) Die Antwort auf diese Fragen bleibt auch „LA Now“ weitgehend schuldig.

### 3.2.13. Ansätze aus der Schweiz

Neben den Niederlanden nimmt die Schweiz eine weitere führende Rolle bei der Entwicklung neuer Ansätze zur Beschreibung und Bewertung des Raumes der Stadtregionen bzw. der Zwischenstadt ein. Bedingt durch ihre geografische Lage, vor allem aber durch ihre besondere Historie basiert die „Eidgenossenschaft“ Schweiz auf einem streng föderalen, basisdemokratischen politischen System mit einer entsprechend dezentralen, unhierarchischen Raumstruktur. Entstanden ist dadurch in der Schweiz ein Verbund relativ gleich großer und gleichberechtigter Städte. Durch die extreme Topografie des Landes beschränken sich die Entwicklungsmöglichkeiten auf wenige zentrale Korridore, die darüber hinaus allesamt wichtige transeuropäische Verbindungen darstellen. Entlang dieser Korridore mit ihrer über-

ragenden Verkehrsbedeutung hat sich schon früh die Tendenz eines netzförmigen Zusammenwachsens der Städte und Gemeinden erkennen lassen, bei einer gleichzeitigen Massierung von Verkehrs- und Umweltproblemen. Entsprechend stark hat sich in der Schweiz die Erkenntnis durchgesetzt, nur als Städtensystem den Herausforderungen dieser besonderen Situation gewachsen zu sein. Darüber hinaus sieht sich die Schweiz mit ihren relativ kleinen Städten nur im Verbund in der Lage, gegen die großen Metropolen in Europa konkurrieren zu können.

Die Frage der Organisation und der Identität des Stadtlandes Schweiz (vgl. Eisinger/Schneider 2003) steht damit im Zentrum der urbanistischen Diskussion in der Schweiz. Entwickelt wurde hier in den letzten Jahren eine große Anzahl von Forschungsarbeiten, Studien und Entwürfen, die sich unmittelbar mit der räumlichen Organisation der Schweiz als Stadt bzw. dem Bild des Stadtlandes Schweiz auseinandergesetzt haben. Konsens all dieser Arbeiten ist es, dass durch die besonderen Bedingungen in der Schweiz eine neue Art von Stadt im Entstehen befindlich ist, der mit anderen Konzepten und anderen Formen der Darstellung zu begegnen sei.

Im Rahmen der Auseinandersetzung mit dem „Bild der Zwischenstadt“ wurden für die hier vorliegende Arbeit zwei Ansätze ausgewählt: Franz Oswald und Peter Baccini haben wesentlich den Begriff der „Netzstadt“ in der Diskussion um die neuen Raumformen der in die Region aufgehenden Städte geprägt. Mit ihren beiden gleichnamigen Büchern (Baccini/Oswald 1998; Oswald/Baccini 2003) schlagen sie neue Ansätze für eine gesamtheitliche, interdisziplinäre Analyse und Beschreibung dieser Räume vor. Darüber hinaus haben sie mit der sog. Netzstadt-Methode eine eigenständige Systematik für den entwerferischen Umgang mit diesen Räumen entwickelt.

Während die Netzstadt-Methode sich als universell anwendbares Instrument versteht, fokussieren die räumlichen Analysen sowohl von Oswald und Baccini als auch von anderen wichtigen Arbeiten aus der Schweiz auf konkrete stadregionale, zwischenstädtisch geprägte Räume, für die sie neue Formen des Umgangs vorschlagen. Von besonderer Bedeutung sind dabei die zentralen suburbanen Verkehrsräume der Schweiz.

Oswald und Baccini untersuchen den um den Schnittpunkt der wichtigen Transitautobahnen im Zentrum der Schweiz entstandenen Siedlungsraum, den sie als Knoten „Schweizer Mittelland“ bezeichnen. Gleichsam als Weiterführung der Forschungen von Franz Oswald am ehemaligen Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung (ORL) der ETH Zürich untersucht ein interdisziplinäres Forschungsprojekt des „Netzwerks Stadt und Landschaft“ (NSL), das nach dem Ausscheiden von Oswald und einer umfassenden Umstrukturierung der Strukturen an der ETH aus dem ORL hervorgegangen war, den Bereich des „Glattals“, der sich im nördlichen Umland von Zürich um den Flughafen Kloten in den letzten Jahrzehnten durch seine Lagegunst als typisch zwischenstädtischer Siedlungsraum rasant entwickelt hat.

Das „Glattal“ ist auch der Fokus der zweiten hier vorgestellten Studie. Unter dem Titel „Glattalstadt. Annähernd perfekte Peripherie“ haben Mario Campi, Franz Bucher und Mirko Zardini im Jahr 2001 die Ergebnisse einer Forschungsarbeit mit Studierenden an der ETH Zürich in einem Buch vorgestellt, in dem sie diesen Raum als „zeitgenössische Stadt der Schweiz“ in Form eines Reiseführers vorstellen (Campi 2001, Vorwort).

### 3.2.14. „Netzstadt“ von Oswald und Baccini

Auch Franz Oswald und Peter Baccini starten ihre Auseinandersetzung mit dem Versuch, geeignete Definitionen für die neuen räumlichen Bedingungen in der gegebenen Stadtlandschaft zu finden. Für die Autoren unterscheidet sich die Lebensform in einer auf moderne Infrastruktur gründenden Raumform massiv von den in der Vorstellungswelt der meisten Menschen noch dominanten Bildern von Urbanität: Oswald und Baccini sprechen folglich von einer „Neuen Urbanität“, mit völlig neuen Bildern urbaner Baukultur. Nur auf den ersten Blick seien diese Bilder „... des flächendeckenden, in die Landschaft ausfransenden Siedlungsteppichs oder, umgekehrt formuliert, der in die Siedlung eindringenden, landschaftlichen Tentakeln“ (Oswald/Baccini 2003, S. 21) vom Eindruck der Formlosigkeit geprägt. Erkennbar seien die neuen topologischen Muster der „Neuen Urbanität“ allerdings nur durch einen Maßstabssprung in den Kontext „... der großräumigen, über Zehntausende von Quadratkilometern sich erstreckenden Besiedlung“, die durch „komplexe Netzformen“ geprägt sei (Oswald/Baccini 2003, S. 22). Die Zugänglichkeit eines Ortes werde dabei weniger räumlich durch die Strecke als zeitlich durch die Dauer wahrgenommen, in der man ihn erreichen kann.

Wie für viele andere Autoren in der aktuellen Diskussion um die Zwischenstadt hat sich damit für Oswald und Baccini die Unterscheidung zwischen Zentrum und Peripherie sowie zwischen Stadt und Land überlebt: Zentrum und Peripherie seien keine passenden Anordnungskriterien mehr, „um das Zusammenleben in der neuen Urbanität begreifen zu können“ (Oswald/Baccini 2003, S. 22). Anstelle dieses alten bipolaren Bildes stellen Oswald und Baccini das Bild der „Netzstadt“, für die Autoren ein vielfach verwobenes „urbanes System“ von vielfältigen sozialen und physischen Verknüpfungen.

**Das Netzstadtmodell** | Wie in Kapitel 1 dargestellt geht es Oswald und Baccini mit den von ihnen entwickelten Darstellungs- und Analysemethoden der Netzstadt nicht wie z.B. Klaus Humpert nur darum, die neuen Raumformen einer „Neuen Urbanität“ begreifbar zu machen. Oswald und Baccini gehen vielmehr von der Überzeugung aus, dass „die heutige Stadt in ihrer gegenwärtigen Form nicht überlebensfähig ist“, man also „die Polis neu erfinden“ (Oswald/Baccini 2003, S. 26) müsse. Die Autoren stellen das „Netzstadtmodell“ als ein Ergebnis „transdisziplinärer Forschung“ vor (Oswald/Baccini 2003, S. 43), mit dem sie die Qualitäten des „urbanen Systems“ der Netzstadt als Grundlage ihres Umbaus bewertbar machen wollen. Transdisziplinarität wird hier schon durch die beiden Autoren dokumentiert: Franz Oswald ist Architekt und Stadtplaner, Peter Baccini promovierter Chemiker. Entsprechend durchzieht den Ansatz der „Netzstadt“ der Versuch, räumlich-morphologische Studien mit naturwissenschaftlichen Analysemethoden zu verbinden.

Konstruiert ist das Netzstadtmodell aus drei „Netzelementen“: Knoten als Orte „hoher Dichte von Personen, Gütern und Informationen“, Verbindungen als „Flüsse von Personen, Gütern und Informationen zwischen den Knoten“ und Grenzen als „räumliche, zeitliche und organisatorische Abgrenzung des Netzes“ (Oswald, Baccini 2003, S. 54).

Darüber hinaus unterscheidet das Netzstadtmodell fünf sog. „Terrorientypen“: Infrastruktur, Siedlung, Landwirtschaft, Gewässer und Wald. Schließlich teilt sich das Netzstadtmodell in verschiedene Maßstabsebenen ein, die hier „Skalenstufen“ genannt werden: Von der Wohnung als kleinster Einheit über das Quartier, die Gemeinde und die Region bis zu einem ganzen Land oder einer Nation, wobei jede dieser Skalen für die Autoren prinzipiell als Netz beschrieben werden kann.

**Die Netzstadtmethode** | Ganz bewusst nennen die Autoren ihr zweites Netzstadt-Buch im Untertitel eine „Einführung in das Stadtentwerfen“: Mit der „Netzstadtmethode“ entwickeln Oswald und Baccini ein Instrumentarium und gleichsam formalisiertes Verfahren, mit dem sie für gegebene räumliche Fälle die Elemente der Netzstadt identifizieren und bewerten wollen, um auf dieser Basis eine konkrete Projektentwicklung bzw. Entwurfsarbeit in der Netzstadt aufbauen zu können.

In einem ersten Schritt muss demnach ein „Beobachtungsperimeter“ festgelegt werden, „in dem das neu zu gestaltende urbane System als Projektperimeter eingebettet ist“ (Oswald/Baccini 2003, S. 65), das heißt das zu untersuchende Gebiet soll in seiner netzartigen Beziehung zu einem größeren räumlichen Umfeld dargestellt werden. Daraufhin werden nach „morphologischen und physiologischen Kriterien“ die Elemente der Netzstadt in dem gewählten „Beobachtungsperimeter“ in den verschiedenen Skalen (Maßstabsebenen) identifiziert, um so eine Bewertung der urbanen Qualitäten des Raumes nach fünf fest definierten Qualitätskriterien vornehmen und erste Entwicklungsziele definieren zu können. In einem partizipativen Verfahren sollen auf dieser Basis Entwürfe für den Übergang vom Ist- zum Soll-Zustand erarbeitet werden, die schließlich in eine konkrete Projektentwicklung überführt werden sollen (Oswald/Baccini 2003, S. 65).

Mit der Netzstadtmethode wird ein morphologisches Instrumentarium vorgestellt, welches räumliche Formen, ihren Aufbau und ihre Aufgaben erfassen soll, um so gleichsam mit einem übersichtlich geordneten Kataster urbane Kriterien bewerten zu können. Die Identifikation dieser Formen stützt sich dabei zunächst auf das Luftbild, aus dem sich für Oswald und Baccini ein „erstes eher schematisches Bild der nur sichtbaren Gegen-

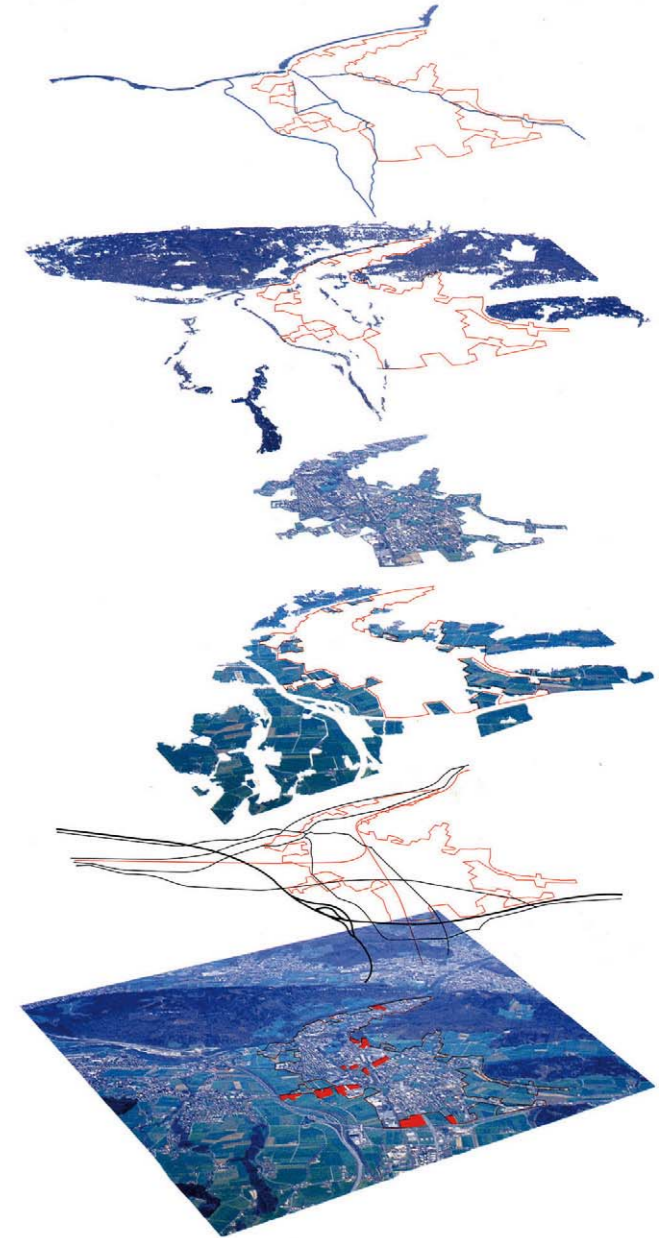
stände der Architektur des Territoriums“ (Oswald/Baccini 2003, S. 75) gewinnen lässt. Wie Stefano Boeri sehen die Autoren allerdings die Notwendigkeit, diesen „zenitalen Blick“ (Boeri) durch differenzierte Wahrnehmungs- und Darstellungsformen zu ergänzen, etwa durch perspektivische Flugbilder, die die plastischen Eigenschaften des Erdreliefs wiedergeben, aber auch durch stark subjektiv gefärbte Medien wie Ansichtskarten oder die Aufzeichnungen persönlicher Begehungen (also in etwa der „Mental Maps“ von Kevin Lynch). Durch die Rückübertragung der verschiedenen Medien auf die Grundlage des Luftbildes werden mit der Netzstadtmethode „Topografien“ gezeichnet, auf deren Basis schließlich die morphologische Analyse und der konkrete Entwurf erfolgen sollen. Als zweidimensionale Darstellung bildet eine „Topografie“ bei Oswald und Baccini „die quantifizierbaren Merkmale maßstäblich ab und zeigt zugleich die nicht quantifizierbaren, aber zu qualifizierenden Merkmale des gewählten Themas an“ (Oswald/Baccini 2003, S. 78).

Bewertet werden sollen mit der Netzstadtmethode folgende Attribute des Raumes: „Kohärenz“ als Maß für den Zusammenhang eines Territoriums, „Grenzen und Schwellen“ als bedingende Faktoren für die Durchlässigkeit bzw. Austauschmöglichkeiten, der „Maßstab“ als Anzeiger für nebeneinanderstehende unterschiedliche Größenordnungen in einem spezifischen Raum, die „Aufgaben“ eines Raumes (also dasjenige, was Menschen als Funktion für verschiedene Zonen ausgelegt haben, hier aufgeteilt nach den vier Aktivitäten „Ernähren und Erholen“, „Reinigen“, „Wohnen und Arbeiten“, „Transportieren und Kommunizieren“), die „Urbane Körnung“ als Attribut für die skulpturale Erscheinung des Raumes und schließlich der „Urbane Widerstand“ als „...Verhältnis zwischen der Kraft des Bestehenden und der Kraft der Veränderung ...“ (Oswald/Baccini 2003, S. 91). Die Netzstadtmethode bedient sich dabei sowohl synchroner als

auch diachroner Darstellungen der verschiedenen Attribute bzw. deren Kombinationen, da für Oswald und Baccini nur so die Komplexität der „Architektur des Territoriums“ (Oswald, Baccini 2003, S. 80) dargestellt werden kann.

Für die Bewertung der genannten Attribute der „Architektur des Territoriums“ werden fünf Kriterien urbaner Qualität definiert: „Identifikation“ umschreibt das „Maß für die Kapazität eines urbanen Systems, den Menschen ... unverwechselbare Bilder (Ikonen) seiner wesentlichen Eigenschaften zu geben, in denen sie sich wiederfinden ... und mit denen sie sich von anderen unterscheiden“ (Oswald/Baccini 2003, S. 52), „Diversität“ die morphologische und funktionale Vielfältigkeit eines gegebenen Raumes. „Flexibilität“ steht für die Fähigkeit, „auf unterschiedliche Rahmenbedingungen adäquat, das heißt „überlebensfähig“ zu reagieren“ (Oswald, Baccini 2003, S. 52). „Versorgungsgrad“ dient als Maß für das Verhältnis zwischen den in einem Raum zur Verfügung stehenden Ressourcen und dem tatsächlichen Ressourcenbedarf dieses Raumes (und damit für die Wechselbeziehungen/Abhängigkeitsverhältnisse zu einem räumlichen „Hinterland“), und die „Ressourceneffizienz“ umschreibt schließlich das Verhältnis zwischen dem Nutzen verschiedener „anthropogener Aktivitäten“ und dem hierfür zu erbringendem Aufwand (Oswald, Baccini 2003, S. 53).

**Darstellung der Netzstadtmethode am Beispiel des „Knotens Schweizer Mittelland“** | Zur Veranschaulichung der enormen Komplexität der Netzstadtmethode stellen Oswald und Baccini ihre im Forschungsprojekt „Synoikos“ an der ETH Zürich am Beispiel der „Kreuzung Schweizer Mittelland“ durchgeführten morphologischen Studien vor (vgl. Baccini/Oswald 1998). „Kreuzung Schweizer Mittelland“ umschreibt die Gemeinden Aarburg, Oftringen, Rothrist, Strengelbach und



Aufteilung der "Architektur des Territoriums" der Netzstadt (von oben nach unten): Gewässer, Wald, Siedlung, Landwirtschaft, Infrastruktur, Brachen





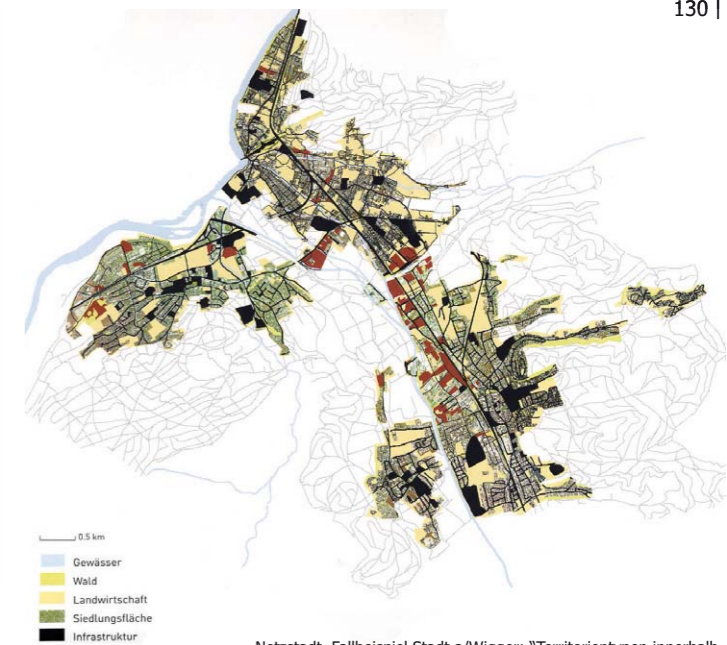
Netzstadt, Fallbeispiel Stadt a/Wigger: "Knotenfigur der kommunalen Skala mit der wichtigsten Infrastruktur." (Oswald/Baccini 2003, S. 115)



Netzstadt, Fallbeispiel Stadt a/Wigger: "Knotengrenzen" (Oswald/Baccini 2003, S. 119)



Netzstadt, Fallbeispiel Stadt a/Wigger: "Knotenfigur der lokalen Skala" (Oswald/Baccini 2003, S. 121)



Netzstadt, Fallbeispiel Stadt a/Wigger: "Territorientypen innerhalb des kommunalen Knotenfelds" (Oswald/Baccini 2003, S. 115)

Zofingen, die am Kreuzungspunkt wichtiger Europäischer Transitlinien nach Oswald und Baccini zu einem „Urbanen System“ zusammengewachsen sind. Dieses bislang administrativ nicht verfasste Gebilde wird von den Autoren als eine Stadt behandelt und erhält den Arbeitstitel „a/Wigger“ (Oswald/Baccini 2003, S. 108). Gemäß der Netzstadtmethode werden aus der Kombination der Untersuchung verschiedener Netzelemente und Attribute unterschiedlichste „Topografien“ dieser neuen Stadt gezeichnet, anhand derer Oswald und Baccini Aussagen über die urbane Qualität von „a/Wigger“ treffen.

Zunächst werden in einer synchronen Betrachtung die „Netzelemente“ (Knoten, Verbindungen, Skalengrenzen) und „Territorientypen“ (s.o.) des gewählten Raumes identifiziert (vgl. Oswald/Baccini 2003, S.104-105). Besondere Beachtung finden dabei die Knoten, also nach der Definition des Buches Orte besonderer „Dichte von Personen, Gütern und Informationen“ (Oswald/Baccini 2003, S. 54), die in verschiedenen Maßstabsebenen (Skalen) in Bezug zu anderen Netzelementen und Territorientypen dargestellt werden. Schon anhand dieser Darstellung werden, ergänzt durch die diachrone Darstellung der Genese des Raumes und durch persönliches Wissen über örtli-

che Gegebenheiten, erste Aussagen zur „urbanen Qualität“ des untersuchten Raumes getroffen. So wird etwa die Darstellung der sog. „Knotengrenzen“ in der oben gezeigten „Topografie“ so interpretiert, dass die vorliegende Trennung der Knotenflächen zu „massiven Schwierigkeiten im Austausch zwischen den drei Teilknoten und damit in der übergeordneten Kohärenz der Stadt a/Wigger ...“ führe (Oswald/Baccini 2003, S. 118) und folglich für mehr verbindende Elemente gesorgt werden sollte. Oft werden allerdings auch Eindrücke geschildert oder Schlussfolgerungen gezogen, die für den ortsunkundigen Betrachter nur sehr bedingt aus den Zeichnungen ableitbar sind, etwa wenn es zur Darstellung der sog. „Knotenfigur der lokalen Skala“ heißt (siehe Abb.), dass trotz der „heterogenen Eigenschaften der drei Knotengruppen die Idee einer übergeordneten, zusammenhängenden Struktur denkbar“ sei (Oswald/Baccini 2003, S. 121).

Anhand fünf solcher „Knotentopografien“ wird im folgenden versucht, die bestehende Knotenstruktur der fiktiven Stadt a/Wigger hinsichtlich der in der Netzstadtmethode definierten fünf Qualitätskriterien zu beurteilen. Zunächst wird sowohl in den Einzelgemeinden, vor allem aber für a/Wigger als Gesamtstadt ein Mangel an „Identität“, dem ersten Qualitätsmaßstab,

konstatiert. Wenn überhaupt sei diese an den alten Kernen orientiert, für den ganzen Raum fehle dagegen „das Schlüsselement, das eine übergreifende Aufgabe für die ganze Stadt und deren Teile wahrzunehmen vermöchte“ (Oswald/Baccini 2003, S. 126).

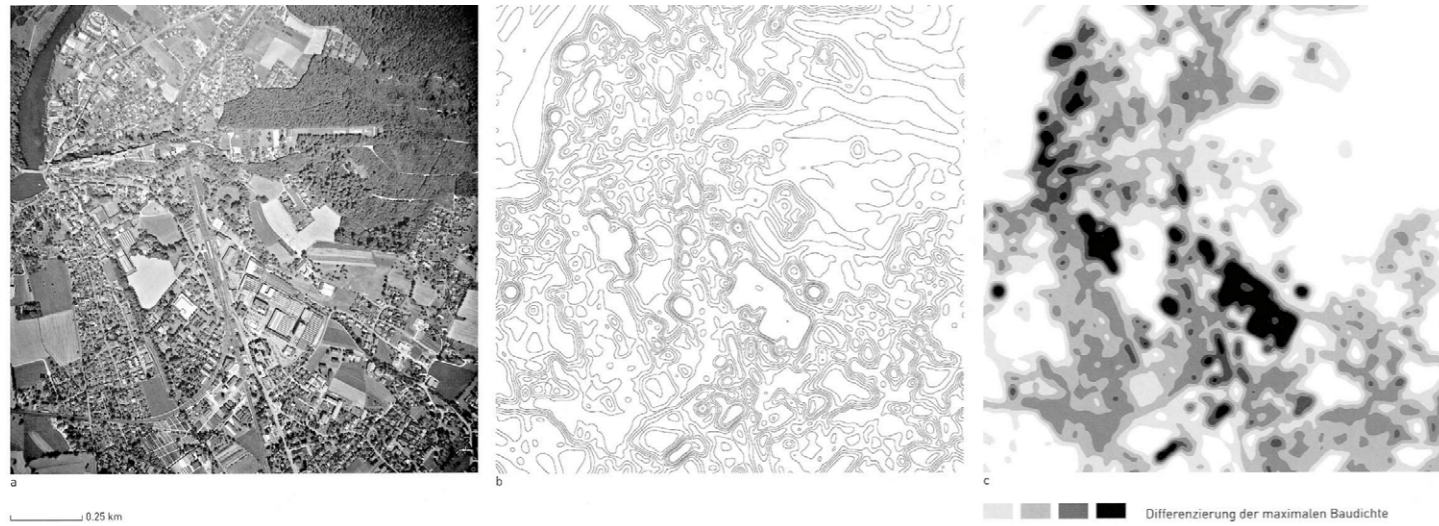
Zur Wertung der „Diversität“ der Stadt a/Wigger „werden Körnung und Mischung der Aufgaben im Territorium, einschließlich der Institutionen und Territorientypen“ diskutiert (Oswald/Baccini 2003, S. 126). Der direkte Bezug zu den ästhetisch hochwertigen Zeichnungen (Topografien) ist dabei allerdings erneut nur sehr mittelbar herzustellen. Es wird eher der subjektive Eindruck des architektonisch geschulten Auges wiedergegeben wenn es etwa heißt, dass „trotz gegebener Diversität ... die Stadt a/Wigger monoton“ wirke: „Es fehlen zusammenhängende, sinnlich zu erlebende Anlagen, die durch Kontraste zum Siedlungsbrei und zur Verkehrsinfrastruktur in Größenordnung, Nutzung oder Form die Stadt bereichern“ (Oswald/Baccini 2003, S. 127). Wie für das Qualitätsmerkmal „Identität“ wird aus der Bewertung der „Diversität“ die Forderung nach räumlichen Elementen abgeleitet, die die Gesamtstadt symbolisch bestimmen könnten.

Bezüglich der „Flexibilität“ des Raumes werden vor allem seine „Struktur, Zugänglichkeit, Zerstückelung“ und der daraus resultierende „Widerstand“ (Oswald, Baccini 2003, S. 127) bewertet. Beschrieben wird etwa der Erschließungsgrad der Bereiche mit individuellen oder öffentlichen Verkehrsmitteln, der sich allerdings wiederum kaum aus den präsentierten Zeichnungen erschließt. Daraus folgt eine Kritik an den extrem negativen Auswirkungen einer von Transitverkehren massiv belasteten „Stadt“, die entsprechende „Widerstände“ zeitigen: „Durch Neueinteilung der Parzellierung und Entflechtung von Transit- und Ortsverkehr könnte ...“ für Oswald und Baccini „... der Widerstand gemindert und die Flexibilität erhöht werden“ (Oswald/Baccini 2003, S. 127).

„Baudichte, Struktur und Territorientypen“ dienen als Ausgangspunkte zur Wertung der „Ressourceneffizienz“ (Oswald, Baccini 2003, S. 128). Die gegebenen niedrigen Baudichten, vielfache Verschneidungen und ein hohes Maß an Zerstückelung zeigen für Oswald und Baccini eine wenig effiziente Bodenhaushaltung in a/Wigger an.

Zum „Versorgungsgrad“ wird schließlich angemerkt, dass die





Netzstadt, Morphologische Indikatoren

- linke Seite: Komponenten des Baudichteindex
- Luftbild der Stadt Aarburg
  - „Topografischer Befund zur Baudichte im Bereich Aarburg. Die Linien zeigen Gebiete gleicher Baudichte an.“ (Oswald/Baccini 2003, S. 137)
  - „Darstellung der maximalen Baudichte im Bereich Aarburg. Dunkle Flächen weisen Gebiete mit besonders hohen Baudichten aus, helle Flächen Gebiete mit niedrigerer Baudichte, die weißen Flächen sind frei von Bebauung.“ (Oswald/Baccini 2003, S. 137)

- rechte Seite: Komponenten des Körnungsindex:
- „Befund der Untersuchung der Körnung im Bereich Aarburg.“ (Oswald/Baccini 2003, S. 141)
  - „Darstellung der Gebiete mit besonders homogenen Korngrößen (hellrot) und Gebieten mit besonders komplexen Mischungen (hellgrau).“ (Oswald/Baccini 2003, S. 141)

Stadt a/Wigger strukturell durch ihre zentrale Lage und mit „ihrer Infrastrukturfläche für Transitverbindungen ... wichtiges Hinterland für außerhalb liegende Wirtschaftsräume“ sei (Oswald/Baccini 2003, S. 128). Die Autoren stellen dabei mit einem kritischen Unterton in Frage, „ob man in der Stadt a/Wigger aus dem massiven Import neuer Infrastruktur ... für sich selbst den optimalen Mehrwert, also Ressourceneffizienz, in der Vergangenheit schaffen konnte oder in Zukunft schaffen kann“ (Oswald, Baccini 2003, S. 128).

Bei der unternommenen Interpretation der vorgestellten „Topografien“ anhand der fünf Qualitätskriterien wird ein gewisses Problem der Untersuchung deutlich: Der Ansatz suggeriert mit seinem komplexen Instrumentarium, seiner Begriffswelt und seinen analytischen Zeichnungen einen empirischen, naturwissenschaftlich geprägten Ansatz, die Interpretation der Zeichnungen ist dagegen einem klar normativen Wertegerüst verpflichtet. Dem ortsunkundigen Betrachter fällt es schwer, viele der getroffenen Schlussfolgerungen anhand der vorgestellten „Topografien“ nachzuvollziehen (etwa die Forderung, dass ein sinnlicher Zusammenhang zwischen den Gemeinden kreiert werden müsse). Gleichwohl wird mit den Topografien in ihrer

herausragenden analytischen und grafischen Qualität eine wichtige Voraussetzung geschaffen, überhaupt erst eine normative Diskussion über die Qualität des Raumes führen zu können.

**Morphologische Indikatoren in der Netzstadtmethode**  
Grundlage der Netzstadtmethode ist die Annahme, „wonach urbane Systeme nach gewählten, ablesbaren und nachvollziehbaren Regeln gestaltet werden können“ (Oswald/Baccini 2003, S. 132). Zur weiteren Verfeinerung des Analyseinstrumentariums der Netzstadtmethode stellen Oswald und Baccini vier „morphologische Indikatoren“ vor, mit deren Hilfe die formale Charakteristik und die Eigenschaften der Netzelemente noch genauer bewertbar gemacht werden sollen.

Der erste morphologische Indikator ist dabei die „Baudichte“, zu deren Bestimmung die Autoren einen neuen Baudichteindex ( $d_b$ ) vorschlagen, der Gebäudeabdruck, Bruttogeschossfläche und versiegelte Fläche in einem gewählten Raumausschnitt ins Verhältnis setzt. Im Gegensatz zu klassischen Dichtezahlen wie der Geschossflächenzahl (GFZ) kann mit dem Baudichteindex eine Aussage über die ökologische Qualität der Bebauung getroffen werden: „Durch die Substraktion des Gebäudeabdrucks

und des versiegelten Flächenanteils von der Bruttogeschossfläche bedeutet der höhere Indexwert ein besseres Verhältnis zwischen Gebäudenutzfläche und versiegelter Fläche“ (Oswald/Baccini 2003, S. 136). Mit dem Baudichteindex können aber auch „Dichtesprünge“ (das Verhältnis der Dichte nebeneinander liegender Felder) und „Dichtepotenziale“ (die aktuelle Baudichte zur potenziell auf dem Feld möglichen Baudichte) angezeigt werden. Im Rahmen der Auseinandersetzung mit der Baudichte werden wiederum eine Reihe von aus dem Luftbild abgeleiteten „Topografien“ vorgestellt, wobei es den Anschein hat, dass in den Darstellungen eher das Verhältnis von bebauter zu freier Fläche und damit die klassische Dichtekategorie Grundflächenzahl (GRZ) als tatsächlich der neue Baudichteindex abgebildet wird (vgl. Abb. S. 136/137).

Als zweites wird ein „Zerstückelungsindex“ als Maß für die Unterteilung des zu untersuchenden Feldes in Einzelstücke bzw. für seine „Kohärenz“ eingeführt. Kohärenzgrad und Zerstückelungsindex stehen dabei in antiproportionalem Verhältnis zueinander (vgl. Oswald/Baccini 2003, S. 133): Ein hohes Maß an Barrieren und Zerschneidungen in einem Feld führt zu einem hohen Zerstückelungsindex und einem niedrigen Kohärenzgrad,

wobei die Untersuchung trotz einiger Relativierungen implizit unterstellt, dass ein hoher „Zerstückelungsindex“ als schlecht zu bewerten ist.

Der „Körnungsindex“ zeigt Anzahl und Größen der Körper im Verhältnis zur Fläche des gewählten Feldes und die Mischung der verschiedenen Korngrößen (Siebkurve) auf. Die These dabei lautet, dass „je höher Raumfüllungsgrad und Mischverhältnis sind, desto geringer ist die Durchlässigkeit und umgekehrt“ (Oswald/Baccini 2003, S. 140). Wiederum wird versucht, die Aussagen zur „Körnung“ aus entsprechenden „Topografien“ der Stadt a/Wigger abzuleiten. Deutlich werden dabei die dominanten großen Maßstabssprünge z.B. zwischen Einfamilienhäusern und den großflächigen Hallen von Gewerbegebieten, die einen hohen „Körnungsindex“ anzeigen und von den Autoren als negativ gewertet werden.

Als vierter morphologischer Index wird schließlich der „Erschließungsindex“ eingeführt, der die Zugänglichkeit eines gewählten Ortes im Untersuchungsraum bewertbar machen soll. Der Grad an Zugänglichkeit wird dabei „durch die Anzahl der Skalen übergreifend verknüpften Schnittstellen, die Skalenzuordnung

und die zeitlich gemessene Entfernung“ ermittelt (Oswald/Baccini 2003, S. 142). Dem liegt die Hypothese zugrunde, dass je „höher und vielfältiger das Angebot an Skalen übergreifenden Verknüpfungen ... zum gewählten Ort ist, desto höher ist sein Grad der Zugänglichkeit und umgekehrt“ (Oswald/Baccini 2003, S. 142). Ein hoher Erschließungsindex ist dabei nach Oswald und Baccini nicht per se positiv, vielmehr müssten Grenzwerte ermittelt werden, die das richtige Maß an Erschließung anzeigen sollten. Besonders negativ erscheinen den Autoren dagegen „Erschließungssprünge“ die etwa dann entstehen, wenn ein Wohngebiet „durch die Quartiersstraße direkt mit der Autobahn verknüpft ist“ (Oswald/Baccini 2003, S. 142).

Die Darstellungen der verschiedenen morphologischen Indikatoren als Bewertungsmaßstab für die Qualität des Raumes verdeutlichen nochmals das Problem, dass sich mit der Netzstadtmethode stellt. Die Bewertung der morphologischen Darstellungen ist immer normativ geprägt und erschließt sich nur selten, wie es die Autoren zum Teil suggerieren, unmittelbar aus den Darstellungen. Es bleibt die Interpretation der Bilder nach einem festen Wertekanon, die z.B. zu einer negativen Bewertung großer Maßstabssprünge (Körnungsindex) im untersuchten Raum führt. Indem die Komplexität der Stadt hier in einzeln bewertete Indikatoren aufgegliedert wird, bleibt das jeweilige Urteil zweifelhaft. Es wird zumindest suggeriert, dass sich städtische Qualitäten oder Defizite mit Hilfe mathematischer Ableitungen darstellen ließen. Den Beweis erbringen die Grafiken nicht. Die Netzstadtmethode wird als objektives, gleichsam naturwissenschaftliches Verfahren vorgestellt: Welche Folgerungen für die Qualifizierung des Raumes aus seiner Bewertung nach den gewählten morphologischen Indikatoren zu ziehen sind, bleibt dabei weitgehend unklar.

Für Oswald und Baccini können mit „... den vorgeschlagenen, morphologischen Indikatoren ... die Eigenschaften territorialer Formgebung beschrieben und ihre Balance gewertet werden“ (Oswald/Baccini 2003, S. 135). Ersteres gelingt den Autoren in überzeugender Weise: Die Struktur der Netzstadt wird durch die Darstellungen, die von extrem hoher grafischer Qualität sind, in einer dem Raum angemessenen neuen Art und Weise dargestellt. Oswald und Baccini führen Begriffe ein und entwickeln mit ihren „Topografien“ vor allem Darstellungsformen, die sehr gut geeignet sind, verschiedene Kategorien und Eigenschaften des „Urbanen Systems“ einer an Infrastrukturen orientierten Stadtlandschaft zu veranschaulichen und zu beschreiben. Hier wird ein analytisches Instrumentarium entwickelt, das eigenständige Formen der Darstellung der komplexen, vornehmlich in den letzten 50 Jahren gewachsenen Räume jenseits der alten Kerne vorstellt. Es wird deutlich, dass die „Neue Urbanität“ der Netzstadt eine neue räumliche Realität darstellt, die mit den am Bild der „Europäischen Stadt“ geschulten Beschreibungs- und Darstellungsmethoden nur sehr eingeschränkt fassbar ist.

Die Netzstadtmethode bietet damit eine hervorragende Grundlage für die Diskussion über diese neue Realität der Stadt, und dies auf allen Ebenen: Im Fachdiskurs, weil hier die eigentlichen Problemfelder der Stadtentwicklung mehr als deutlich werden, in Politik und Planungspraxis, weil hier neue Analyse- und Darstellungsinstrumente an die Hand gegeben werden, die gleichzeitig die oft kontraproduktiven überkommenen Instrumente (Flächennutzungsplan, GFZ, GRZ etc.) ersetzen könnten, aber auch im direkten Bürgergespräch, können doch an den Grafiken die komplexen Realitäten der Stadt bildhaft anschaulich gemacht werden.

### 3.2.15. Forschungsschwerpunkt „Zukunft urbane Kulturlandschaften“ an der ETH Zürich

Auf gewisse Weise eine Fortschreibung des von Oswald und Baccini unternommenen „transdisziplinären“ Ansatzes in der Auseinandersetzung mit den gegebenen Raumformen der Stadtregionen stellt das Forschungsprojekt „Zukunft urbane Kulturlandschaften“ des „Netzwerks Stadt und Landschaft“ an der ETH Zürich dar. Das Netzwerk Stadt und Landschaft (NSL) ist als Verbund mehrerer stadt-, landschafts- und raumplanungsorientierter Lehrstühle an der ETH-Zürich an die Stelle des vormals von Oswald geleiteten Instituts für Orts-, Regional- und Landesplanung (ORL) getreten. Seit 2004 untersucht ein aus verschiedenen Lehrstühlen des NSL interdisziplinär besetztes Team Funktion, Gestalt und Entwicklung „urbaner Kulturlandschaften“. Urbane Kulturlandschaften sind dabei nach Definition des Forschungsprojekts gleichzeitig durch ländliche und städtische Eigenschaften gekennzeichnet. Die räumliche Umschreibung einer urbanen Kulturlandschaft deckt sich weitgehend mit denjenigen Räumen, die nach Sieverts in dieser Arbeit als Zwischenstadt umschrieben werden. Dies wird durch die Auswahl des „Glattals“ als Untersuchungsraum des Forschungsprojekts unterstrichen. Dieser ehemals suburbane Raum nördlich von Zürich hat sich aufgrund seiner Lagegunst zwischen dem Züricher Flughafen und dem Greifensee sowie an wichtigen Infrastrukturlinien in den letzten Jahrzehnten sehr dynamisch entwickelt und zeigt heute die typischen Raumformen der Zwischenstadt.

Mit dem Ziel, „... Leitbilder für Planung und Entwurf zu entwickeln“, sollen mit dem Forschungsprojekt in diesem Raum „... Veränderungs- und Erneuerungsprozesse sichtbar und verständlich gemacht sowie mit Modellen die möglichen Auswirkungen

von Entwicklungsszenarien prognostiziert“ werden (www.nsl.ethz.ch, 2006). Dazu wurden fünf Teilprojekte aus den Themenbereichen Bauplanung und Baubetrieb, regionaler Stoffhaushalt, Städtebau, Landschaftsarchitektur sowie Verkehrsplanung und Raumplanung definiert, die diese Aufgabe mit verschiedenen disziplinären Ansätzen und Schwerpunkten angehen. Die für die Auseinandersetzung mit dem „Bild der Zwischenstadt“ besonders interessanten Bereiche Städtebau, Landschaftsarchitektur und Verkehrs- und Raumplanung treten im Rahmen der Forschung mit unterschiedlichen Ansätzen an.

Das von Vittorio Magnago Lampugnani geleitete städtebauliche Teilprojekt möchte etwa die „Phänomenologie der Stadträume in Stadterweiterungen“ ergründen (<http://www.nsl.ethz.ch/index.php/content/view/full/940/>). Auf der Basis wahrgenommener Stadtformen soll dabei eine städtebauliche Systematik entwickelt werden „die es erlaubt, für die aktuellen Probleme in der großstädtischen Peripherie die Erfahrungen der Geschichte des Städtebaus in Hinsicht auf lebenswerte und identitätsstiftende Stadträume nutzbar zu machen“ (Lampugnani, www.nsl.ethz.ch, 2005). Der Ansatz geht davon aus, dass sich angesichts der langfristig prognostizierten Entwicklungen die in den letzten Jahrzehnten entstandenen Agglomerationsräume auch im architektonisch-städtebaulichen Sinne umfassend transformieren müssten. Ausdrücklich soll deswegen primär auf die ästhetischen Aspekte dieser Lebensräume eingegangen werden. Die Forschergruppe um Lampugnani ist davon überzeugt, aus einer systematischen Analyse und Interpretation städtebaulicher, funktionaler sowie räumlich-ästhetischer Strategien erfolgreicher Referenzbeispiele aus der Geschichte des Städtebaus die zentralen Instrumente für die Bewältigung aktueller Herausforderungen in den Agglomerationsräumen gewinnen zu können. Das Teilprojekt zielt dabei auf die Systematisierung



von Strategien für das städtebauliche Entwerfen in Form eines Handbuchs.

Im ersten Arbeitsschritt sollen wesentliche städtebauliche Defizite des exemplarischen Untersuchungsraum „Glattal“ ermitelt werden. Mit diesem Analyseschritt werden repräsentative Fallbeispiele für defizitäre Orte in den Agglomerationsräumen ausgewählt, die im Sinne der Übertragbarkeit systematisiert und abstrahiert werden sollen. Auf diese „Problemzonen“ sollen aus geeigneten historischen Beispielen generierte räumlich-ästhetische Strategien angewendet werden. „Um das Exemplarische der Übertragbarkeit aufzeigen zu können, werden für ein Fallbeispiel mehrere Referenzbeispiele aus der Geschichte des Städtebaus untersucht.“ Als Auswahlkriterien gelten dabei die gestalterischen und städtebaulichen Qualitäten der Referenzbeispiele, es soll aber auch eine möglichst repräsentative Breite der Beispiele aus verschiedenen geschichtlichen Epochen gewährleistet werden. In einem dritten Arbeitsschritt soll schließlich eine „interpretative Übertragung“ der so generierten Strategien auf die Fallbeispiele erfolgen (Lampugnani, www.nsl.ethz.ch, 2005).

Die von Christophe Girot geleitete Gruppe „Landschaftsarchitektur“ geht davon aus, dass in den Agglomerationen ein neuer Typ von Landschaft entsteht, der gleichermaßen ländliche als auch städtische Eigenschaften vorweist. Diese Gebiete stellen ein wesentliches Aufgabenfeld der Landschaftsarchitektur dar, für das gleichwohl bislang noch kaum adäquate Strategien vorliegen. Die Forschergruppe möchte entsprechende „neue Landschaften“ im Beispielraum „Glattal“ nach ästhetischen, ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Kriterien in ihrer Entwicklung und in ihren Eigenschaften analysieren und hinsichtlich ihrer Qualität bewerten. Auf Grundlage dieser Untersuchung

sollen schließlich eigenständige Planungs- und Entwurfsansätze für entsprechende „Landschaften in Agglomerationen“ entwickelt werden.

Das von Kay W. Axhausen und Willy A. Schmid geleitete Teilprojekt „Erreichbarkeit, Infrastruktur und Raumplanung“ verfolgt schließlich das Ziel, ein „dynamisches Stadtsimulationsmodell unter Berücksichtigung der Landnutzungsveränderungen und der Verkehrsinfrastruktur“ (www.ivt.ethz.ch, 2006) für den Beispielraum „Glattal“ zu entwickeln, um so die Auswirkungen großer Infrastrukturprojekte auf Raumentwicklung prognostizieren zu können. Verkehrssysteme werden dabei gerade in den dispersen Stadtregionen als die „Lebensadern urbaner Kulturräume“ interpretiert. Dem steht eine weitgehende Trennung zwischen Raumplanung und Infrastrukturplanung gegenüber, die massiv kritisiert wird und mit dem zu entwickelnden Simulationsmodell zum Teil überwunden werden soll.

Das auf drei Jahre ausgelegte Forschungsprojekt befindet sich noch in der Bearbeitung. Die Präsentation der Ergebnisse ist im Laufe des Jahres 2007 vorgesehen. Folglich wurden bislang nur Teilergebnisse präsentiert, u.a. auf der Halbzeittagung des Forschungsprojekts im September 2005 an der ETH Zürich bzw. auf der Internetseite des NSL der ETH Zürich, aus der hier zitiert wurde.

### **3.2.16. Annähernd perfekte Peripherie. Glattalstadt/Greater Zurich Area.**

Ebenfalls dem zwischenstädtischen Raum des Glattals widmet sich das Buch „Glattalstadt“, mit dem Mario Campi, Franz Bucher und Mirko Zardini im Jahr 2001 die Ergebnisse einer mehr-

jährigen Forschungsarbeit an der Professur von Mario Campi an der ETH Zürich präsentieren. In Form eines Reiseführers wird dabei der von dem Flüsschen „Glatt“ aufgespannte Raum um den Flughafen Kloten im Norden von Zürich beschrieben, der sich durch seine Lagegunst in den letzten Jahrzehnten zu einem der dynamischsten Siedlungsräume der Schweiz entwickelt hat. Campi, Bucher und Zardini bezeichnen diesen Raum als „die zeitgenössische Stadt der Schweiz“, deren „... Existenz ... nicht mehr zu übersehen“ sei, „in dem der größte Teil der besiedelten Fläche der Schweiz ihre Charakterzüge trägt...“. Aus der Anerkennung dieser neuen Art von Stadt folgt für die Autoren die Erkenntnis, „... dass neue Instrumente für ihre Darlegung notwendig sind, damit ihrem Wesen und Wert gebührend Rechnung getragen werden kann“ (Campi 2001, Vorwort).

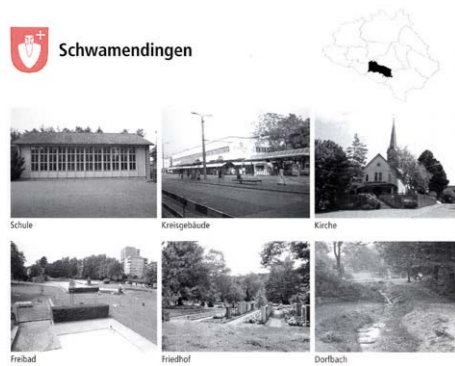
Mit ihrem Reiseführer verfolgen Campi, Bucher und Zardini das Ziel, entsprechende geeignete Darstellungsformen für den Raum der Zwischenstadt vorzustellen. Wie in Kapitel 1 dargelegt gehen die Autoren davon aus, das herkömmliche Begriffe wie Peripherie, aber auch die überkommenen Verwaltungsgrenzen nicht mehr geeignet seien, dem räumlichen Phänomenen der dynamischen Siedlungsräume „am Rand“ vieler Metropolen zu entsprechen. „Glattalstadt“ ist ein konstruiertes Gebilde aus acht autonomen Gemeinden und vier Quartieren innerhalb der Grenzen von Zürich, das Campi, Bucher und Zardini in seiner Vernetzung und in seinem Bezug auf den Flughafen Kloten als neue Einheit begreifen und entsprechend behandeln. Der historisch älteste Teile des heterogenen, typisch zwischenstädtischen Patchworks der „Glattalstadt“ wird von alten Dorfkernen gebildet, „welche einst die Struktur des ländlichen Territoriums definierten. ... Neben diesen befinden sich heute die seit den dreißiger Jahren entstandenen Wohnquartiere, alte, sich wandelnde Industriegebiete aus dem

neunzehnten Jahrhundert, Einfamilienhaussiedlungen, neue, mit dem Autobahnnetz verbundene Geschäftszentren, neue Bürokomplexe, neue Hotels, bedeutende Teile der Eidgenössischen Technischen Hochschule und der Universität Zürich mit neuen Forschungslabors, das Messegelände mit Hallenstadion und Radrennbahn sowie die Netze der Eisenbahnen und der S-Bahn – alles durchmischt mit Grünbereichen: Parks, Gärten, Sportstätten und Naturschutzgebieten“ (Campi 2001, S. 8).

Aus diesen scheinbar belanglosen Siedlungsfragmenten ist für die Autoren eine komplexe urbane Struktur erwachsen, die sich von den negativen Konnotationen der Begriffe Peripherie oder Rand emanzipiert habe: „Heute können wir von einer annähernd perfekten Peripherie sprechen, deren Entwicklung nahezu abgeschlossen ist“ (Campi 2001, S. 9). Der funktionalen und wirtschaftlichen Bedeutung und integralen Vernetzung dieses Raumes stehe allerdings nach wie vor seine administrative Zersplitterung entgegen, die sich auch in der Absenz eines Zusammengehörigkeitsgefühls seiner Bewohner widerspiegeln.

Der Reiseführer durch die Glattalstadt ist ein Versuch, eine entsprechend neue Raumwahrnehmung durch eine neue Sichtweise auf das Gebiet anzuregen: Für Campi, Bucher und Zardini erlaubt es uns „nur die Sensibilität für das „pictoresque“ ..., mit einem frischen Auge auf dieses Territorium zu blicken und so dessen Differenziertheit in den Gegensätzen, Mischungen und Abtönungen zu erfassen und zu schätzen“ (Campi 2001, S. 13). Der Blick müsse sich dabei eher auf die Kontraste als, wie in der klassischen Stadt, auf Homogenität richten: „Die Unmöglichkeit, die unterschiedlichen Elemente mit einem simultanen Fokus erfassen zu können, nötigt uns, diese Landschaft unscharf, durch gewissermaßen brennpunktlose Linsen zu betrachten“ (Campi 2001, S. 13-14).



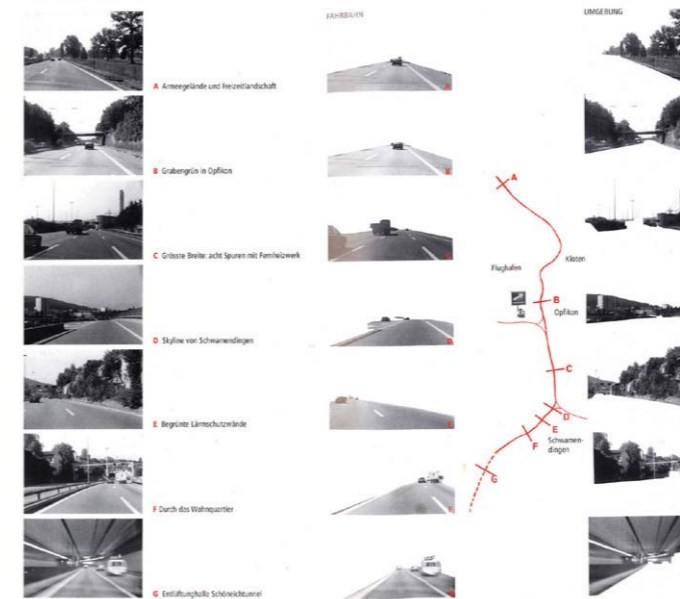


#### Annäherungen an die Glattalstadt

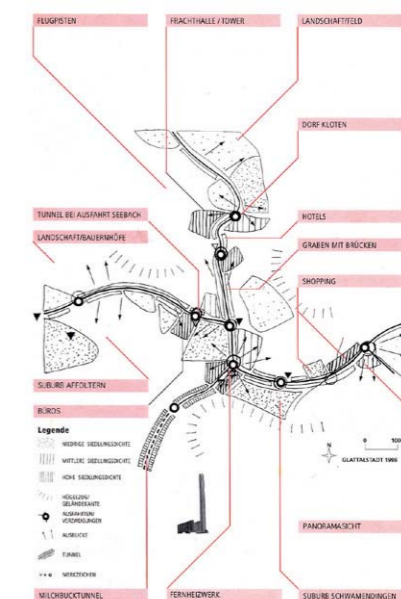
links: "Postkarte" der Gemeinde Schwamendingen und Kartierung von deren Lage in der Glattalstadt

rechts: Kartierung der Eindrücke einer Fahrt auf der Autobahn durch die Glattalstadt

#### Sicht von der Autobahn



#### Das Bild von Glattalstadt von der Autobahn



**Annäherungen an die Glattalstadt** | Ähnlich wie in den von Stefano Boeri entwickelten „eklektischen Atlanten“ versucht sich der Reiseführer mit verschiedenen Blicken der Glattalstadt anzunähern. Zunächst werden alle die Glattalstadt konstituierenden eigenständigen Gemeinden und Stadtteile Zürichs in einem Kurzportrait vorgestellt, das sich im Wesentlichen auf je ein Schrägluftbild (vgl. „Der schräge Blick“ von Boeri (Boeri 1998, S. 106)) und eine Postkarte beschränkt, die immergleiche typische Bestandteile der Orte zeigt: Das Gemeindehaus, eine Kirche, das Schwimmbad oder ein Gewässer. Schon dieser Blick vermittelt einen guten Eindruck der gleichzeitigen Heterogenität und Gleichförmigkeit des Raumes.

Das Buch nähert sich in seinem ersten zentralen Untersuchungsteil der Wahrnehmung der Glattalstadt aus der Perspektive derjenigen Verkehrsträger an, mit denen man sich normalerweise in oder durch die Glattalstadt begibt: Dem Flugzeug über den Flughafen Kloten, der S-Bahn oder dem Auto auf einer der vielen den Raum durchschneidenden Autobahnen. Die Bewegung zu Fuß wird als für die Raumwahrnehmung kaum mehr relevant bezeichnet, als kleinste Bewegungs- und damit Wahrnehmungseinheit wird vielmehr das Fahrrad gewählt. Die

Dimension der Zeit ist damit entscheidend für die Wahrnehmung und Verortung der Glattalstadt. Raumzusammenhänge werden dynamisch wahrgenommen, gleichsam als Perlenkette unterschiedlicher Ereignisse, die extrem selektiv und ausschnittsweise erfahren werden. Entsprechend charakterisieren Campi, Bucher und Zardini die Glattalstadt als „Stadt in Bewegung“, die sich je nach Wahl der Verkehrsmittel völlig unterschiedlich präsentiert: „Jede Fortbewegungsart schafft ein eigenes Bild von Glattalstadt. Es existiert kein eindeutiges, festes und unveränderliches Bild, das alle teilen...“ (Campi 2001, S. 38).

Der Versuch der Kartierung der entsprechenden dynamischen Wahrnehmungen ist offensichtlich stark von den Studien Kevin Lynchs beeinflusst. Entscheidende Wahrnehmungsparameter sind Dichte, Kanten und Grenzen, Linien, Verzweigungen und vor allem Merkzeichen, die mit entsprechend abstrahierten Symbolen in von Hand gezeichnete Karten eingetragen werden. Dem liegen fotografische Studien zu Grunde, mit denen etwa der Blick aus dem Fenster auf einer 32minütigen Rundfahrt mit dem Zug durch die Glattalstadt dokumentiert wird. Ähnlich wird bei den Befahrungen mit dem Auto oder mit dem Fahrrad vorgegangen: Jeweils dienen in regelmäßigen Abständen aufge-

nommene Fotografien der wahrnehmungsprägenden Blickrichtungen (im Auto im Gegensatz zum Zug der frontale Blick nach vorne) auf je signifikanten Wegstrecken durch die Glattalstadt als Grundlage für Wahrnehmungskarten, in die die vermeintlich entscheidenden Wahrnehmungsparameter eingetragen werden.

Die gewählte Vereinfachung und Abstraktion ist dabei gut in der Lage, die je nach Verkehrsmittel völlig verschiedenen selektiven Wahrnehmungen des Raumes der Glattalstadt zu dokumentieren. Besonders hilfreich ist die enge Verbindung der Fotografien mit den skizzenartigen Karten, die für sich allein ähnlich abstrakt und wenig anschaulich wie die Vorbilder aus der Forschung von Lynch bleiben.

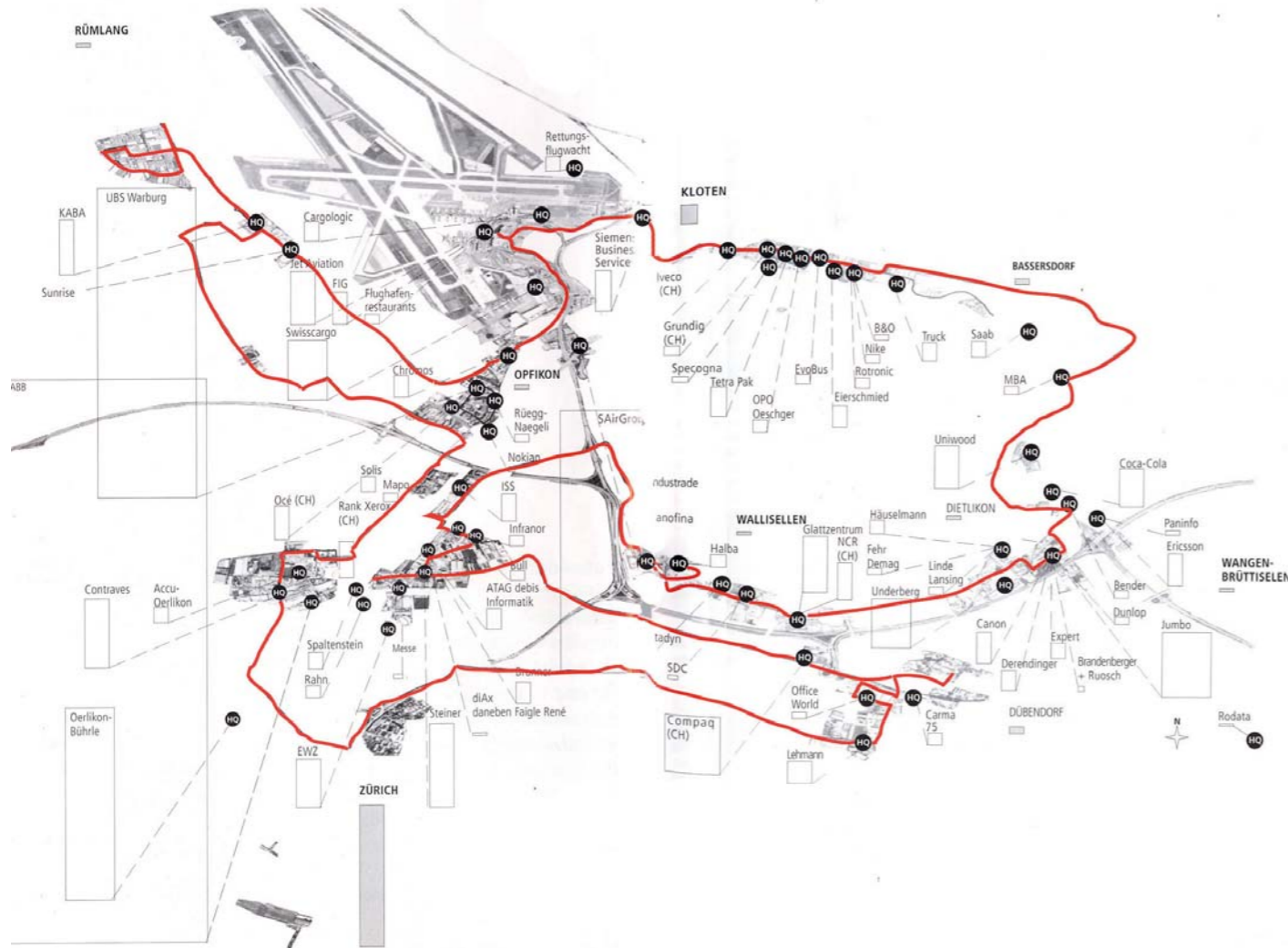
**Glattalstadt für...** | Nicht nur das gewählte Verkehrsmittel entscheidet über die jeweilige Wahrnehmung der Zwischenstadt. Campi, Bucher und Zardini interessieren sich darüber hinaus für den selektiven Blick je unterschiedlicher Bevölkerungs- bzw. Interessensgruppen auf ihren Raum, der wiederum völlig unterschiedliche Raumwahrnehmungen induziert: „Einer der Merkmale von Glattalstadt ist es, geschmeidig zu sein und so dem Betrachter kein einheitliches, eindeutiges Bild aufzu-

zwingen. Statt dessen präsentieren sich viele Elemente, die jeder nutzen kann, um sein spezifisches Bild dieser Stadt zu konstruieren“ (Campi 2001, S. 57).

Im zweiten Teil ihrer räumlichen Annäherung an die Glattalstadt präsentieren die Autoren dieser Annahme entsprechend eine Art Atlas der für verschiedene Nutzergruppen relevanten oder interessanten Orte der Glattalstadt. Diese Orte werden in Rundwegen durch die Glattalstadt zusammengefasst, die in eine normale topografische Karte des Raumes eingetragen werden. So entsteht etwa eine Karte der „Glattalstadt für Businesspeople“ (Campi 2001, S. 58) mit den eingetragenen „Firmensitzen derjenigen Firmen ..., die in der Liste der 2000 größten Unternehmen der Schweiz ... aufgeführt sind“ (Campi 2001, S. 59).

Der Reiseführer stellt die Verbindung dieser Orte als „Ertrags- und Potentialrundgang“ vor, mit genauen Wegeangaben, Erklärungen und Fotografien zu den Firmensitzen, die man in den zu passierenden Gewerbe- und Industriegebieten vorfindet. Darüber hinaus dokumentieren Karten Umsatz- und Beschäftigtenzahlen der jeweiligen Unternehmen oder die in den verschiedenen Gemeinden zu zahlende Einkommenssteuer. Als

## Glattalstadt für Businesspeople



„Glattalstadt für Businesspeople“: „Die Karte zeigt die Route mit den Firmensitzen derjenigen Firmen (ohne Banken und Versicherungen), die in der Liste der 2000 größten Unternehmen der Schweiz ... aufgeführt sind. Die Größe der Säulen entspricht den dort angegebenen Jahresumsätzen für das Jahr 1998 bzw. 1999.“ (Campi 2001, S. 59)

für „Businesspeople“ besonders relevante Merkmale werden emblematische Bürogebäude in der Glattalstadt besonders hervorgehoben.

„Glattalstadt für Bauern“ markiert dagegen auf Basis der gleichen topografischen Kartenausschnitte vermeintlich für Landwirte wichtige Orte und Informationen. In interessanten Gegenüberstellungen historischer und aktueller Karten wird dabei etwa die Genese der Glattalstadt aus einem ehemals rein agrarisch und dörflich geprägten Raum gezeigt.

Der Versuch der Darstellung des je selektiven Blicks einzelner Benutzergruppen der Glattalstadt geht bis zu einer Karte der „Glattalstadt für Hunde“ (Campi 2001, S. 80), in die für Vierbeiner wichtige Orte wie Hundeklos oder offene Wiesen eingetragen werden.

„Glattalstadt für Architekten“ (Campi 2001, S. 92) verbindet schließlich baugeschichtlich und architektonisch interessante Gebäude und Projekte der Glattalstadt an Fahrradrundwegen, je ergänzt durch eingehende Beschreibungen, Fotos und Zeichnungen.

**Glattalstadt-Zeit** | Neben der gewählten Fortbewegungsart und der berufs- oder interessenbezogenen Nutzung des Raumes ist schließlich aus der Sicht von Campi, Bucher und Zardini der je spezifische Rhythmus der verschiedenen Benutzergruppen entscheidend für die Wahrnehmung der Glattalstadt. Der Rhythmus dieses Raumes sei dabei keineswegs mehr an einen klassischen 8-Stunden-Takt gebunden, vielmehr widerspiegeln und bedingen dieser Raum „... die Fragmentierung unserer Zeit, ihre Verdichtung und Dehnung, ihre Reorganisation, die den Veränderungen in unserer Arbeits- und Lebensweise ent-

spricht, aber auch mit der neuen räumlichen Organisation von Glattalstadt einhergeht“ (Campi 2001, S. 110). Drei exemplarische Tagesverläufe, dokumentiert durch einen Zeitplan, der die verschiedenen Orte und Erlebnisse des Tages notiert und eine Karte, die die entsprechenden Stationen im Raum anzeigt, sollen Aufschluss geben über die je nach Tagesrhythmus völlig unterschiedliche Wahrnehmung des Raumes.

**Atlas** | Den zentralen zweiten Teil des Buches bildet ein Atlas der Glattalstadt, in dem verschiedene, vermeintlich typische Elemente vorgestellt werden, die in ihrer Summe einen Eindruck vom Wesen des Raumes vermitteln sollen. Als solche typische Elemente gelten den Autoren etwa Arbeiterquartiere, die Autobahn, Büro- und Einkaufsgebiete. Beschrieben werden aber auch Schrebergärten, verschiedene Arten vorhandener Frei- bzw. Grünräume oder die Bandbreite und Standorte der Hotels in der Glattalstadt. Auch hier wird in der Darstellung mit einer Kombination aus topografischen Karten, Schrägluftbildern und Detailfotos gearbeitet. Die Technik, aus den Karten und Schrägluftbildern die jeweils zur Diskussion stehenden Elemente „auszuschneiden“, wirkt dabei besonders anschaulich und entspricht der allgemein ausschnittshaften, fragmentarischen Wahrnehmung zwischenstädtischer Räume. So werden etwa bei der Darstellung der Autobahn nur diejenigen Gebäude in der topografischen Karte gezeigt, die tatsächlich aus dem fahrenden Auto heraus deutlich wahrgenommen werden können, also in erster Linie großvolumige Ensembles wie Bürostädte, Shoppingmalls oder der Flughafen.

Der Abschnitt Proximität will die im ersten Teil des Atlas präsentierten typischen Elemente der Glattalstadt in Beziehung zueinander setzen. Für Campi, Bucher und Zardini charakterisiert die „zeitgenössische Stadt ... eine neue Idee der Beziehung





Stadtregion ausschließlich aus der dynamischen Perspektive des Autofahrers. Grundannahme ist dabei, dass die Fahrt auf der Autobahn nicht nur das zentrale Medium für die Wahrnehmung der heutigen Stadtregionen darstelle, sondern die Autobahn darüber hinaus zu einem der wichtigsten Aufenthaltsräume geworden sei, in dem der durchschnittliche Benutzer der Stadtregion täglich einen erheblichen Teil seiner Zeit verbringt: „Holland Avenue declares the intent to consider the motorway, not only as a tool to go from A to B, but as an environment that is in itself a place to be“ (Mecanoo 2003, S. I).

„Holland Avenue“ gründet auf einer Studie, die das niederländische „Water and Highways Board“ (Rijkswaterstaat oder RWS) 2001 an Mecanoo vergeben hatte. Entwickelt werden sollte mit der Studie eine Vision für die Straße der Zukunft, die sich explizit an den Erfahrungen und der Perspektive des Autofahrers hinter dem Steuer ausrichtet.

Holland Avenue besteht dem entsprechend aus zwei Teilen: Der „Research Road Atlas“ geht systematisch der Frage nach, was die Wahrnehmung des Autofahrers auf einer Autobahnfahrt durch die Stadtregion bestimmt bzw. durch was ein interessantes Fahrerlebnis konstituiert wird. Mit dem „Research Road Atlas“ soll eine Strategie vorgestellt werden, wie für das Erlebnis des Autofahrers relevante Informationen gesammelt, analysiert und visualisiert werden können. Gegenstand der Untersuchung ist eine „Rundfahrt“ auf verschiedenen Autobahnen durch die holländische Randstad (oder neuerdings „Delta Metropolis“), die für die Autoren als „Rondje Randstad“ oder als „Metroloop“ wahrgenommen wird. Durch sechs verschiedene Straßen werden in diesem Loop die vier größten niederländischen Städte (Amsterdam, Utrecht, Rotterdam, Den Haag) auf einer Länge von ca. 155 Kilometern miteinander verbunden.

Diese Rundfahrt wurde mit Videofilmen dokumentiert, die den Blick aus den Seitenfenstern eines den „Loop“ durch die Randstad durchfahrenden Autos festhalten. Die Videobeobachtungen wurden analytisch aufgearbeitet und in Karten aufgetragen, um so eine „visual representation of the roaduser's experience ...“ (Mecanoo 2003, S.III) festhalten zu können. Die Autoren unterscheiden bei ihrer Untersuchung zwischen „HARD iNFO“ als objektive Fakten und sichtbare Gegenstände und „SOFT iNFO“ als subjektive Eindrücke während des Fahrens.

Die so erstellten Studien und Karten bilden die Grundlage für den „Design Road Atlas“ im zweiten Teil des Buches, der die Erkenntnisse des „Research Road Atlas“ in konkrete Vorschläge für eine architektonische und gestalterische Aufwertung des „Aufenthaltsraums“ Autobahn aus der Perspektive des Autofahrers überträgt.

Beide Teile verstehen sich als gleichwertig und nehmen über häufige Querverweise aufeinander Bezug. Folglich gibt es im Buch kein vorne und kein hinten, vielmehr liegen „Research- und Designatlas“ überkopf zueinander und haben so je ihre eigene Titelseite.

Entsprechend der Kapitelüberschrift wird hier (wie schon bei den vorangegangenen Arbeiten) nur der dem „Bild der Zwischenstadt“ gewidmete Untersuchungsteil („Research-Atlas“) vertieft behandelt, obwohl der „Design-Atlas“ sehr anregende Bilder für eine Aufwertung des Bewegungsraums der Autobahn bietet (die, der dynamischen Bewegung entsprechend, als Comic präsentiert werden).

Der „Research Atlas“ vergleicht zunächst den Autobahn-Loop durch die Randstad mit verschiedenen Ringstraßensystemen in

Europa. Im Vergleich etwa zu London oder Rom fällt dabei auf, dass in der Randstad der Autobahnring nicht nur als Umgehung oder Verbindung einer Metropole mit dem Umland dient, „but as an essential instigating element in the creation and functioning of a city network“ (Mecanoo 2003, S. 4).

In einem zweiten Schritt stellt die Studie sechs prototypische Straßenbenutzer je unterschiedlichen Profils vor, definiert etwa durch Alter und Geschlecht, Zeitpunkt, Länge und Grund der Reise oder die Art des benutzten Fahrzeugs. Beachtung findet dabei auch ein imaginärer „Roaduser of the Future“ (Mecanoo 2003, S. 4), der durch noch mehr Staus noch mehr Zeit auf der Straße verbringt, damit gleichzeitig aber auch einen vielschichtigeren Anspruch etwa an Erholungs- und Konsumangebote an den Aufenthaltsraum Straße richtet. Dieser „Roaduser of the Future“ definiert gleichzeitig den Maßstab für die im Design-Atlas vorgeschlagenen Interventionen. In stilisierten „Blicken aus dem Fenster“ wird versucht, die je eigene, interessen geleitete Wahrnehmung der verschiedenen Benutzer der Straße wiederzugeben

**HARD iNFO |** Der Abschnitt „HARD iNFO“ gibt verschiedene Fakten und Daten wieder, die „an insight on the roadusers and their functional and aesthetic experience of the field of study“ (Mecanoo 2003, S. 16) vermitteln sollen: Informationen etwa zu Demografie, Bevölkerungsdichten und Einkommensverteilung, Informationen zu Straßenbau und -verwaltung, zu Autotypen und Modal Split, zu Reisemotiven, -distanzen und -geschwindigkeiten sowie zu Staus, Umweltverschmutzung und Unfallhäufigkeit. Präsentiert wird hier eine relativ wahllos erscheinende Collage verschiedenster Quellen, aus denen unter zentralen Begriffen zusammengefasste Prämissen für den Untersuchungsteil abgeleitet werden.

**SOFT iNFO |** Wichtiger für die Darstellung von Ansätzen zur grafischen Vermittlung des „Bildes der Zwischenstadt“ sind die unter der Überschrift „Soft iNFO“ zusammengefassten Ergebnisse der Videostudien. Entsprechend dem formulierten Ziel, das visuelle Erlebnis verschiedener Straßenbenutzer objektiv wiedergeben zu können, wird in einer eigens entwickelten Plangrafik versucht, die die Wahrnehmung bedingenden funktionalen und ästhetischen Faktoren zu kartieren. Der untersuchte Autobahnring wurde dafür als Kreis mit je nach Anzahl der Fahrspuren verschiedener Breite abstrahiert, an den mit einer speziell entwickelten Symbolik für die Raumwahrnehmung entscheidende Faktoren angetragen werden. Am Rand der Darstellungen finden sich Verweise auf aus der Sicht der Autoren vorhandene Mängel bzw. nötige Interventionen, für die im Design-Teil Vorschläge entwickelt werden.

Die erste Kreisgrafik gibt die jeweils möglichen Höchstgeschwindigkeiten auf dem Autobahnloop und deren unmittelbare Auswirkung auf die Raumwahrnehmung wider. Niedrigere Geschwindigkeiten führen demnach automatisch zu erhöhten Anforderungen an das Design des Bewegungsraums. In den folgenden Karten werden die Raumwahrnehmung strukturierende Elemente wie Ausfahrten, Servicestationen oder Brücken (Unter- oder Überführungen) angetragen, differenziert nach verschiedenen Arten und Anforderungen. Abgeleitet werden aus dieser Analyse konkrete Designaufgaben, etwa für Tankstellen, Kreuzungen und Brücken, die bislang ausschließlich „from an engineer's perspective“ (Mecanoo 2003, S. 68) entworfen wurden. Für Mecanoo ist es dagegen wichtig „to address the identity of the servicestation in relationship to it's context“. Wichtige Kreuzungspunkte könnten zu „Landmarks“ werden (Mecanoo 2003, S. 72), eine Inszenierung von Überbrückungen könnte die Wasserläufe „as part of the identity of the Delta Metropole“ wahrnehmbar machen (Mecanoo 2003, S. 78).

Holland Avenue, SOFT INFO: Szenografie einer Rundfahrt auf den Autobahnen durch die Randstad, übertragen in eine speziell entwickelte Kartografie. Die Pfeile am Rand verweisen auf die jeweiligen Folgerungen aus der Darstellung, die zum Teil in konkrete Entwurfsvorschläge (roter Pfeil) im Design-Teil des Buches übersetzt werden

## 87 PROGRAMME: SCENOGRAPHY

### Key to map

The programme categories are selected from the film on the basis of frequent, recognisable, and distinguishable images. These are notated only when they occur for a minimum distance of 300-500m.

These images are grouped into a total of twelve categories. The maps show where the programme categories are situated, the distance that they occupy along the route and whether they exist in the verge or field.



## 88

### Key to symbols

#### Programme classification

Built wall	■
Business	■
Grass and crops	■
Grass wall	■
Greenhouses	■
Housing	■
Junction green	■
Parking/services	■
Planting	■
Tunnel	■
Under construction	■
Water	■

### Statements

There is an unclear representation of the 'landscape' that the roaduser drives through. This is evident when we see the proportions of the programmes (eg. 50.6% planting, 1.9% housing) and their placing in regard to context (eg. planting around Amsterdam).

This mis-representation is also a result of the large amount of 'non-programme' present (built wall, grass wall, junction green, and, in some cases, planting). This 'non-programme' is often created by policies and regulations. (see Hardinfo - Road - Responsibilities, Regulations, Policies)

### Design Tasks

A clearer representation of the context. (see Verge - Purge)

To devise new programme for 'non-programme' areas. (see Verge - Identify)

Eine weitere wichtige Kategorie für die Wahrnehmung des Raumes der Autobahn ist für Mecanoo die Tiefe des jeweils sichtbaren Feldes (depth of field), die entsprechend kartiert wird und zum Gegenstand von Entwurfsüberlegungen avanciert: „... a variety in the depth of field could help to avoid spatial monotony“ (Mecanoo 2003, S.82). Es folgt eine Kartierung des jeweils aus den Seitenfenstern sichtbaren „Programms“ der durchfahrenen Raumausschnitte (Lärmschutzwand, Business, Abstandsrün, Parken und Service, Felder, Grüne Wände, Bäume/Wald, Tunnel, Gewächshäuser, Wohnhäuser, Baustellen, Wasser). Als Ergebnis dieser „Programme Scenography“ sehen Mecanoo eine mangelhafte Lesbarkeit der Landschaft, die der Autofahrer durchmisst (Mecanoo 2003, S. 88), eine Folge auch der vielen undefinierten Flächen am Autobahnrand. Besonders das „Programm“ der durchfahrenen Städte bliebe durch den flächendeckenden Einsatz von Lärmschutzwänden weitgehend verstellt. Dem entsprechend fordern Mecanoo „a clearer representation of the context“ und „to devise new programme for „non-programme“ areas“ (Mecanoo 2003, S.88).

Ein großes Potenzial für eine gestalterische Aufwertung erwächst für Mecanoo auch aus der Beschilderung des dynamischen Raumes der Autobahn, die bislang ausschließlich Straßeninformationen und Werbung zeigte. Zusammen mit Landmark-Architekturen, außergewöhnlichen Infrastrukturelementen und inszenierten Stadtpanoramen könnten von Künstlern gestaltete Schilder zukünftig das Raumerlebnis des Autofahrers wesentlich steigern (Mecanoo 2003, S.94).

Mecanoo geht bei seiner Studie davon aus, dass die bestehenden Regeln des Straßen- und Autobahnbaus als gegeben akzeptiert werden müssten. Indem man mit diesen Regeln aber spiele und sie neu interpretiere, könne der Designer neue

räumliche und programmatische Möglichkeiten entdecken und ein neues Verkehrssystem kreieren: „The aesthetic, spatial and programmatic quality of the motorway as a public space can be enhanced through intensification, representation and renewal“ (Mecanoo 2003, S. 99).

### 3.3. Ausblick: Annäherungen an das Bild der Zwischenstadt

Die hier vorgestellten Untersuchungen wurden ausgewählt, weil sie aus Sicht des Autors verschiedene Annäherungen an die in den letzten Jahrzehnten entstandenen „neuen Räume“ der Stadtregionen vorstellen. Neben dem reinen Blick auf diejenigen Ausschnitte der Stadtregion, die hier als Zwischenstadt bezeichnet werden, stehen dabei vom Weitwinkelblick auf die Stadtregionen als Ganzes (etwa bei Humpert oder De Geyter) bis zum „Stichprobenblick“ auf kleinräumige Phänomene etwa bei Stefano Boeri die verschiedensten Fokussierungen, je gestützt auf unterschiedliche normative Ansätze und Darstellungsmedien. Die Gemeinsamkeit der Arbeiten besteht primär darin, dass alle Ansätze davon ausgehen, dass den gegebenen Räumen der Stadtregion bzw. der Zwischenstadt mit anderen Formen der Wahrnehmung, Analyse, Darstellung und schließlich Gestaltung begegnet werden müsse als den „alten“ Innenstädten, die bis heute die allgemeine Vorstellung bzw. das Bild der Stadt prägen.

Selbstverständlich hegt die getroffene Auswahl keinen Anspruch auf Vollständigkeit. In den letzten Jahren sind eine Reihe weiterer wichtiger Arbeiten entstanden, die im Kontext der Auseinandersetzung mit dem „Bild der Zwischenstadt“ hätten Erwähnung finden können. Gerade aus der Schweiz und den Niederlanden, die auch in dieser Arbeit besondere Aufmerksamkeit finden, liegen ergänzende Ansätze zum Thema vor.

So haben Luuk Boelens und Wils Sanders vom Büro „Urban Unlimited“ 2003 mit dem „KAN Atlas“ (Boelens/Sanders 2003) versucht, einen „mental Atlas des städtischen Netzwerks Arnheim-Nimwegen“ im Osten der Niederlande vorzulegen. Besonders interessant dabei ist, dass dieser auf die sinnliche Wahrnehmung bzw. die räumliche Identität der Stadtregion zielende Atlas eng in den Prozess der Erstellung eines neuen regi-

onalen Plans der Stadtregion Arnheim-Nimwegen eingebunden war. Angesichts eines europäischen Wettbewerbs der Stadtregionen sollten hier explizit die ein Bild der Stadtregion befördernden, aber auch dem Bild der Stadtregion hinderlichen Merkmale verortbar gemacht werden. Für die Autoren des KAN Atlas geht es dabei neben harten Faktoren „immer mehr um abstrakte und schwer fassbare Kriterien, wie Umgebungsqualität, Format, Kultur (geschichte), Umweltdifferenzierung, Kreativität und Innovationsstärke, oder um das allgemeine Wohlbefinden beim Wohnen, Arbeiten und Verbleiben“ (Boelens/Sanders 2003, S. 11). Dieser Überzeugung folgend zeigt der KAN Atlas etwa eine Karte der „Literarischen Landschaft“, in die Schauplätze bzw. Entstehungsorte literarischer Werke in der Stadtregion Arnheim-Nimwegen eingetragen sind oder auch eine „Folklorekarte“, die z.B. die Standorte von Karnevals- und Heimatvereinen zeigt (vgl. Boelens/Sanders 2003, S. 29-31).

Seit Mitte 2005 liegen die Ergebnisse der räumlichen Forschung im sog. „Studio Basel“ vor, in dem über vier Jahre Studenten der ETH Zürich unter der Leitung von Jacques Herzog, Pierre De Meuron, Roger Diener und Marcel Meili ein „Städtebauliches Portrait“ der Schweiz erstellen wollten (Diener/Herzog/Meuron/Meili/Schmid 2005). Die Ergebnisse präsentieren eine bunte Collage der unterschiedlichsten Annäherungen an das Phänomen Schweiz, denen je die Annahme zu Grunde liegt, dass die gesamte Schweiz in ihrer Einordnung in das Europäische Gefüge zukünftig als eine Stadt zu lesen sei. Entsprechend werden z.B. die Alpen als eine Art „Central Park“ behandelt, wird versucht, eine Art Gefühlskarte der Schweiz zu zeichnen, die durch die Unterscheidung unterschiedlichster sinnlicher Eindrücke der verschiedenen Teilräume die Grundlage schaffen soll für eine abwechslungsreiche Stimmungskomposition in der Stadt Schweiz.

Dass diese Arbeiten wie eine Reihe weiterer hier keine vertiefte Behandlung erfahren liegt neben dem Zwang zur Reduktion daran, dass sich der Autor diejenigen Arbeiten ausgesucht hat, die ihm für seine eigene, in den folgenden Kapiteln präsentierte Auseinandersetzung mit dem „Bild“ der Zwischenstadt, die in der Rhein-Main-Region durch eine geplante „Regionaltangente West“ aufgespannt wird, am anregendsten erschienen. Auch dieser Ansatz kann natürlich nur als ein weiterer Baustein auf dem Weg zu einem neuen Verständnis der Stadtregion bzw. der Zwischenstadt verstanden werden, auf dessen Basis geeignete Qualifizierungsbemühungen in diesen Räumen unternommen werden können. Die dabei entwickelte Methode versucht gleichwohl, aus vom Autor empfundenen Fehlern und Mängeln der präsentierten Arbeiten zu lernen, Anregungen dieser Arbeiten aufzugreifen und sie jeweils zum gewählten Zweck weiterzuentwickeln.

Dies beginnt bei der Frage nach dem geeigneten Raumschnitt einer entsprechenden Untersuchung. Die großmaßstäbliche Sicht auf die Stadtregion, wie sie uns etwa Klaus Humpert oder Xaveer de Geyter vorstellen, ist in erster Linie dazu geeignet, die erdrückende Präsenz dessen vor Augen zu führen, was hier als Zwischenstadt behandelt wird. Die alten Kerne, um die sich unter dem Leitbild der „Europäischen Stadt“ ein großer Teil der Fachdiskussion der letzten Jahrzehnte drehte, können aus dieser Perspektive als gar nichts anderes gelesen werden als zwar wichtige, aber quantitativ, funktional und infrastrukturell nicht mehr entscheidend prägende Bausteine der Stadtregion. Vielmehr wird besonders bei de Geyter die übergeordnete Bedeutung hervorgehoben, die Verkehrsinfrastrukturen, aber auch historische und administrative Gegebenheiten auf die Struktur der Stadtregion haben. Gleichwohl verkommt der „Satellitenblick“ mitunter dann zum ästhetischen Selbstzweck, wenn er für

sich allein stehen bleibt. Besonders die Untersuchungen unter der Leitung von Klaus Humpert erliegen dabei aus der Sicht der hier vorliegenden Arbeit der Versuchung, Strukturerscheinungen der Stadtregion quasi naturgesetzlich zu erklären, etwa indem sie deren Genese aus den Gesetzmäßigkeiten der fraktalen Geometrie zu erklären suchen. Die Frage nach der Gestaltbarkeit des Raumes stellt sich aus dieser Perspektive erst gar nicht. Aber auch bei Untersuchungen wie „L.A. Now“ oder in besonderem Maße bei den Arbeiten von MVRDV schwingt deutlich eine gewisse Faszination für die schlichte Größe und Komplexität der Stadtregion mit, die die gewählten Beschreibungsformen dominiert. Auch hier stellt sich die Frage, worauf die ständige Wiederholung der Darstellung dieser Größe und Komplexität, etwa mit den sowohl von MVRDV als auch in der Studie „LA Now“ verwendeten „Datascapes“, hinaus will. Entsprechend rein großmaßstäbliche Annäherungen an die Stadtregion haben also viel zum Verständnis dieser Räume beigetragen. Über Möglichkeiten zur Gestaltung bietet der Satellitenblick dagegen nur wenig Aufschluss. Dies wird besonders dann deutlich, wenn wie etwa bei de Geyter oder auch MVRDV aus den großmaßstäblichen Annäherungen direkt Visionen für die Gestaltung des Raumes abgeleitet werden. Die hier präsentierten Bilder, etwa in der Studie „Regionmaker“ von MVRDV, bleiben radikale Überzeichnungen, je darauf angelegt, Extreme möglicher Entwicklungen darzustellen, die gleichwohl der in den vorangegangenen Studien dargestellten Komplexität der Stadtregion diametral entgegenstehen.

Keiner der hier vorgestellten Arbeiten gelingt es bislang in umfassender Weise, ein Bild der Zwischenstadt zu repräsentieren, welches seinerseits wieder die Grundlage bilden könnte für anstehende Qualifizierungsbemühungen in diesem Raum. Gerade die Arbeiten, die die von Boeri formulierten Prämissen im Umgang mit den neuen Räume umsetzen, also an Stelle des



auf Zusammenfassung und Homogenisierung fixierten Blicks des klassischen Planers einen subjektiven, das Kleinteilige und Heterogene betonenden „Stichprobenblick“ (vgl. Boeri 1998, S. 110) setzen, begeben sich in die Gefahr einer Ästhetisierung von räumlichen Phänomenen, die bislang gemeinhin als anästhetisch oder gar hässlich wahrgenommen wurden. Aus Sicht des Autors der hier vorliegenden Arbeit kann die Suche nach einem Bild der Zwischenstadt nichts anderes sein als der Versuch, aus der Vielzahl der Probleme, Erzählstränge und Fragmente der Stadtregion bzw. Zwischenstadt eine gewisse Anzahl von Überschriften zu generieren, die temporär einen gewissen Konsens einer möglichst großen Anzahl von Menschen zu erzeugen in der Lage sind. Gleichwohl liefern die subjektiv geprägten Arbeiten wichtige Anregungen vor allem für die Art und Weise, wie es die Zwischenstadt zu betrachten und darzustellen gilt.

Arbeiten, die eine weitgehende Objektivierung der heterogenen Einflussfaktoren auf die Zwischenstadt anstreben (etwa die Datascares von MVRDV oder die „Netzstadtmethode“ von Oswald und Baccini) laufen dagegen Gefahr, eine Art Unmittelbarkeit zwischen Analyse und Entwurf zu suggerieren, die es bei der Gestaltung des Raums nur bedingt geben kann. Mentalitäten, kulturelle Prägungen und sinnliche Wahrnehmungen, die entscheidend das Bild der Menschen von Stadt und Zwischenstadt prägen, sind kaum berechenbar. Gleichwohl liefern gerade die Arbeiten von MVRDV und von Oswald und Baccini hervorragende Anregungen für die Visualisierung komplexer Einflussfaktoren und räumlicher Variablen, die viel zum Verständnis der Stadtregion beitragen. Der sich hier anschließende Versuch einer eigenen Annäherung an den Raum der Zwischenstadt bedient sich vieler dieser Anregungen und versucht, auf dieser Basis einen weiteren Baustein zu generieren, der noch mehr zum Verständnis der „neuen Räume“ der Zwischenstadt beitragen kann.

#### **4. ANATOMIE DER ZWISCHENSTADT | RAUMBILD REGIONALTANGENTE WEST, REGION RHEIN-MAIN**

## 4.1. Einleitung

### 4.1.1 Region Rhein-Main

Als Untersuchungsraum dieser Studie dient ein Ausschnitt der Rhein-Main-Region. Wirtschaftlich hoch vernetzt, symbolisch repräsentiert durch die Frankfurter Hochhauskyline und den Flughafen, verbunden durch große Flüsse und gefasst von Mittelgebirgen: Räumlich ist die Rhein-Main-Region als Einheit begreifbar. Ein regionales Bewusstsein ist allerdings wenig ausgeprägt. Stärker als in anderen Stadtregionen haben sich hier lokale Identitäten mit einem je deutlich ausgeprägten Selbstbewusstsein erhalten. Rhein-Main erstreckt sich heute über vier Bundesländer, ist nicht monozentrisch wie andere Stadtregionen, sondern umfasst neben Frankfurt allein sechs weitere kreisfreie Städte, davon zwei Landeshauptstädte. Initiativen einer administrativen Integration der Region bleiben seit Jahrzehnten fragmentarisch oder sind gescheitert. Der Fragmentierung des Raumes entspricht die Wahrnehmung interkommunaler Konflikte, z.B. zwischen der Kernstadt Frankfurt und ihren unmittelbaren Umlandgemeinden (vgl. Brake/Einacker/Mädig 2005).

Die vorausgegangenen Kapitel haben belegt, dass sich als Ergebnis jahrzehntelanger Suburbanisierung zunächst des Wohnens, nachfolgend aber auch von Arbeits- Einkaufs- und Freizeitfunktionen die Hierarchieverhältnisse zwischen den Kernen und ehemaligen Randzonen zunehmend verschoben haben. Die Kernstädte stellen nicht mehr generell den Ort höchster funktionaler Dichte oder gar wirtschaftlicher Aktivität dar. Trotz dieser Randverschiebung der Gewichte: Die Wahrnehmung von Stadt ist noch immer in starkem Maße kernstadtbezogen. Räumliche Identität bezieht sich, unterstützt durch entsprechende Leitbilder, auf das hochgradig emotional besetzte und kulturell aufgeladene Bild der ‚Alten Stadt‘. Die Stadtregion dagegen bleibt

ein Abstraktum. Dies schlägt sich auch in der Kartierung nieder: Unterstellt man, dass die typische, auf die alten Kerne zentrierte Kartierung von Stadt im Angesicht vernetzter, polyzentrischer Stadtregionen nur eine mögliche Abstraktion urbaner Realität darstellt, ergibt sich die Freiheit, die Stadt von ihren Rändern aus neu zu lesen.

### 4.1.2. Die Stadt von ihren Rändern aus lesen

Die hier vorgestellte Annäherung an die Zwischenstadt beginnt mit dieser Blickverschiebung: Als Untersuchungsraum wurde im Zentrum des Rhein-Main-Gebiets ein typischer Ausschnitt am Rand der Metropole Frankfurt ausgewählt, dessen Rückgrat die geplante ‚Regionaltangente West‘ (RTW) ist. Als halbe Ringbahn um Frankfurt bildet die RTW in Verbindung wichtiger Wohn- und Arbeitsplatzzentren reale, zunehmend tangentiale Verkehrserfordernisse in der Region ab. In weiten Bereichen verläuft sie dabei genau an der westlichen Grenze zwischen Frankfurt und seinen selbstbewussten, prosperierenden so genannten Umlandgemeinden. Sie umschreibt damit einen Raum, der mittlerweile auf ein Jahrhundert der Suburbanisierung zurückblickt. In ihrer Heterogenität spiegeln die Städte, Gemeinden und Stadtteile dieses Raumes die Strukturen und das Wesen der Zwischenstadt prototypisch wider.

Der neue Blick auf die Stadtregion rückt Autobahnen mit angelagerten Wohn-, Arbeits- und Einkaufsgebieten in den Mittelpunkt der Betrachtung und konzentriert sich damit auf die städtebauliche Analyse der dynamischsten Räume der Stadtregion (vgl. Brake/Dangschat/Herfert 2001), die in Politik und Stadtplanung und der entsprechenden Kartierung und Wahrnehmung gleichwohl nach wie vor am Rand liegen.

### 4.1.3 Aufbau der Untersuchung

Zentrales Ziel der hier vorgestellten Untersuchung ist es, durch Decodierung der räumlichen Identität dieses Raumes im Sinne einer ‚Anatomie‘ der Zwischenstadt auf die Spur zu kommen. Das klassische, an der Realität der dichten Europäischen Stadt entwickelte Instrumentarium der Stadt- und Regionalplanung ist dafür nur bedingt geeignet. Mit einer interpretierenden Bestandsaufnahme wird deswegen versucht, ‚gezeichnete Hypothesen‘ über das eigene Wesen des Betrachtungsraums zu entwickeln.

Im diesem, mit ‚Anatomie der Zwischenstadt‘ überschriebenen Kapitel entsteht dabei eine Art ‚Atlas der Zwischenstadt‘, der systematisch nach städtebaulichen Strukturen, Bedeutungen und Merkmalen, gleichsam nach dem räumlichen Mehrwert der Zwischenstadt forscht.

Auch die hier vorgestellte Annäherung beginnt mit dem Blick von ganz oben. Der Abschnitt ‚Raumbild Region‘ betrachtet zunächst Aufbau und Struktur der Stadtregion Rhein-Main. Die Arbeit beschränkt sich dabei auf die Bearbeitung amtlicher topografischer Karten des Maßstabs 1:100.000, wie sie in ganz Deutschland die Landesvermessungsämter zur Verfügung stellen. Der Vorteil dieses Mediums ist es, dass entsprechende Kartenwerke in der Regel seit weit über 100 Jahren regelmäßig fortgeschrieben werden (ehemals ‚Karte des Deutschen Reiches 1:100.000‘, genannt KDR 100). In drei Zeitschnitten, 1900, 1950, und 2000, kann so die Genese der vernetzten Stadtregion aus ehemals weitgehend für sich stehenden Orten deutlich abgebildet werden. Diese historische Entwicklung unterstreicht die These, dass die Außenentwicklung der Kommunen der letzten 50 Jahre die Innenentwicklung der Region darstellt: Die Stadt-

region konstituiert sich aus diesem Wachstum, ermöglicht durch die umfangreiche infrastrukturelle Vernetzung von Eisenbahn und Autobahn mit dem neuen Knotenpunkt des Flughafens Rhein-Main im Zentrum dieses Geflechts. Entsprechend wandelt sich das Bild: Vor 1950 dominieren die alten Zentren mit ihrem konzentrischen Wachstum als deutlich identifizierbare ‚Figuren‘. Nach 1950 erscheinen die Baustrukturen dagegen mehr und mehr als ‚Verwehungen‘ im Raum, in ihrer Logik weitgehend von den alten Kernen abgelöst und nach Maßgabe regionaler Erreichbarkeit organisiert.

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es aber gerade nicht, in diesem Blickwinkel zu verharren, der durchaus Deutungen wie die etwa von Klaus Humpert getroffenen eines ‚fraktalen Wachstums‘ nahe legt. Vielmehr forscht die Arbeit nach solchen Strukturen, die die Zwischenstadt aus ihrer vermeintlichen Eigenschaftslosigkeit erheben.

Darum sind weitere systematische Annäherungen an den Raum nötig. Eine wichtige Rolle bei der Frage nach dem Bild der Zwischenstadt spielt naturgemäß die spezifische Wahrnehmung dieses Raumes. Alle im vorangegangenen Kapitel vorgestellten Arbeiten beziehen sich in der Untersuchung dieser spezifischen Wahrnehmung mehr oder weniger explizit auf Kevin Lynch, der mit seinen ‚Mental Maps‘ eine bis heute brauchbare Methodik entwickelt hat. Bei Lynch und bei den vorgestellten Arbeiten geht es dabei jeweils um die Kartierung der Eindrücke aus der dynamischen Bewegung im Raum. ‚La Now‘, ‚Glattalstadt‘ und besonders ‚Holland Avenue‘ widmen der Darstellung dieser Wahrnehmung große Teile ihres Buches. Auch der Abschnitt ‚Raumfigur Regionaltangente West‘ als nächste Betrachtungsebene der hier vorliegenden Untersuchung nähert sich dem zukünftig von der RTW verkehrlich integrierten Raum aus der

für die Wahrnehmung maßgeblichen dynamischen Perspektive des Auto- oder Bahnfahrers. Große räumliche ‚Netzzeichen‘ wie Hochhausensembles, Industrieanlagen oder der Flughafen generieren ein eigenes Raumbild, das eine gute Orientierung in schneller Bewegung gewährleistet.

In einem nächsten Schritt werden „Zwischenstadtbausteine“ identifiziert. In einem gleichermaßen synchronen und diachronen Blick auf die Genese und das Wesen dieser Bausteine wird dabei ein Bauplan der Zwischenstadt deutlich. Das vermeintlich Struktur- und Eigenschaftslose, das, teilweise mit einem affirmativen Unterton, in vielen der gezeigten Untersuchungen die Darstellung dominiert, gerät aus dieser Sicht in Beziehung zu Bausteinen, die diesem Klischee der Zwischenstadt nur bedingt entsprechen: Historische Siedlungsfragmente wie alte Dorfkerne, die quantitativ zwar von untergeordneter Bedeutung sind, hinsichtlich der Frage nach Orientierung und Identifikation in der Zwischenstadt aber zunehmend wichtig werden, aber auch neuere Bausteine, die sich in ihrer spezifischen Inszenierung gerade von ihrer als unpräzise empfundenen Umgebung abgrenzen wollen. Schon diese baulich-funktionale Annäherung verdeutlicht, dass die Zwischenstadt neue bzw. bislang wenig wahrgenommene Bausteine aufweist, die deutlich über einen rein monofunktionalen Charakter hinausweisen.

Dieser Annäherung, die im Maßstab etwa der in der Studie „Glattalstadt“ gewählten Körnung entspricht, wird im Abschnitt „Zwischenstadtteile“ ein dritter Fokus zur Seite gestellt, der nach lesbaren Einheiten in der Zwischenstadt forscht. Strukturgebend auf dieser Maßstabsebene sind übergeordnete Bundesland- und Kreisstraßen, in deren Verlauf die Zwischenstadt netzförmig zusammenwächst. Dabei entstehen z.B. Linien und Ringformen, die, eher als die alten Gemeindegrenzen, Funkti-

ons- und oft auch Erlebniszusammenhänge abbilden, die für das Bild der Zwischenstadt entscheidend sind. In derartigen neuen, der realen Wahrnehmung entsprechenden Raumausschnitten wird nach „Bedeutungsorten“ gesucht, die für einen erkennbaren „Urbanisierungsprozess“ in der Zwischenstadt stehen.

Damit begibt sich die Annäherung etwa in den Maßstab 1:5000, aus dem heraus zumindest städtebauliche Strukturen und größere Gebäudeensembles in ihrem räumlichen Zusammenhang deutlich ablesbar sind. Erst auf dieser Maßstabsebene lassen sich wichtige Dinge für das Verständnis abbilden, etwa die Verteilung von Konsum-, Freizeit- und Gewerbeeinrichtungen. Die Zwischenstadt gewinnt aus dieser Sicht ein gehöriges Maß an Normalität zurück, welche der Blick vieler der vorgestellten Studien dadurch versperrt, dass hier von vornherein eine gänzlich andere Art von Urbanität in der Zwischenstadt unterstellt wird (vgl. Oswald/Baccini oder Campi). Die Stadtbilder, die aus dieser Darstellung generiert werden können, lassen durchaus fragmentarische Ansätze für kollektive Bilder erkennen, wie sie in diesem Raum, so die Prämisse in der städtebaulichen Diskussion und auch dieser Arbeit, vermisst werden. Indem die einzelnen Bausteine eine nochmals vertiefende Betrachtung erfahren, spielt besonders der Begriff der Transformation in dieser Annäherung eine übergeordnete Bedeutung.

Die Zwischenstadt ist nicht nur ein Mosaik verschiedenster Bausteine, aus denen sich die Benutzer, so unterstellen es viele Autoren wie Fishman oder Campi, ihre Stadt zusammensetzen, sie ist auch eine Stadt in ständigem Wandel. Gerade die zu beobachtende Transformation funktional vermeintlich gleichartiger Bausteine (etwa von Einfamilienhausgebieten oder Gewerbegebieten) legt damit wichtige Fahrten für zukünftige räumliche Qualifizierungsstrategien.

Auch diese „Anatomie“ kann selbstverständlich kein endgültiges Vokabular für die Darstellung des „Bildes der Zwischenstadt“ anbieten. Gleichwohl soll der Versuch unternommen werden, auf dem Weg zu einer besseren Repräsentation der Phänomene moderner Raumproduktion einen Schritt weiter zu kommen, um auf dieser Basis geeignete Ansätze für eine Qualifizierung der Zwischenstadt zu finden.

Im folgenden Kapitel „Szenografie“ werden die Erkenntnisse der räumlichen Spurensuche zusammengefasst und, auch vor dem Hintergrund internationaler Entwicklungen, im Sinne eines deutlich erkennbaren Bedeutungsgewinns räumlicher Identität in der Zwischenstadt interpretiert. Die Zwischenstadt wird als ein Raum vorgestellt, der sich nach einem jahrzehntelangen Entwicklungsprozess zunehmend von den alten Siedlungskernen emanzipiert hat und im Zuge dieses Prozesses zum erfahrungsprägenden alltäglichen Lebensraum geworden ist. So wird die RTW zukünftig mehr als ein Dutzend neuer „Mitten am Rand“ erschließen, für die hier der Begriff „Zwischenstadtkerne“ geprägt wird. Dort ist besonders deutlich ablesbar, dass Zwischenstadt heute mit weit über rein monofunktionale Ansprüche hinausgehenden Bedürfnissen konfrontiert wird. Konstatiert werden kann ein Prozess der Urbanisierung der Zwischenstadt, d.h. der ehemals suburbane Raum wird überlagert mit Wirkkräften, die Raumqualität, Orte eigener Identität und Identifikationsmöglichkeiten, letztlich Attribute von temporärer „Mitte“ anstoßen. Ein sich im „Bild der Zwischenstadt“ abzeichnender Wandel spiegelt diesen Prozess wider. In den Raum der Zwischenstadt werden Bedeutungen eingeschrieben, es entsteht eine neue Art von öffentlichem Raum.

Das Kapitel „Studio Zwischenstadt“ entwickelt unter Aufgreifen der im Beispielraum beobachteten Urbanisierungsprozesse und

vor dem Hintergrund internationaler Beispiele vier Modelle für eine räumliche Qualifizierung der Zwischenstadt. Im „Studio Zwischenstadt“ an der Bauhaus-Universität Weimar wurden diese Modelle mit Studierenden in exemplarischen Entwurfsszenarien an geeigneten Orten des Beispielraums erprobt.



## 4.2. Raumbild Region

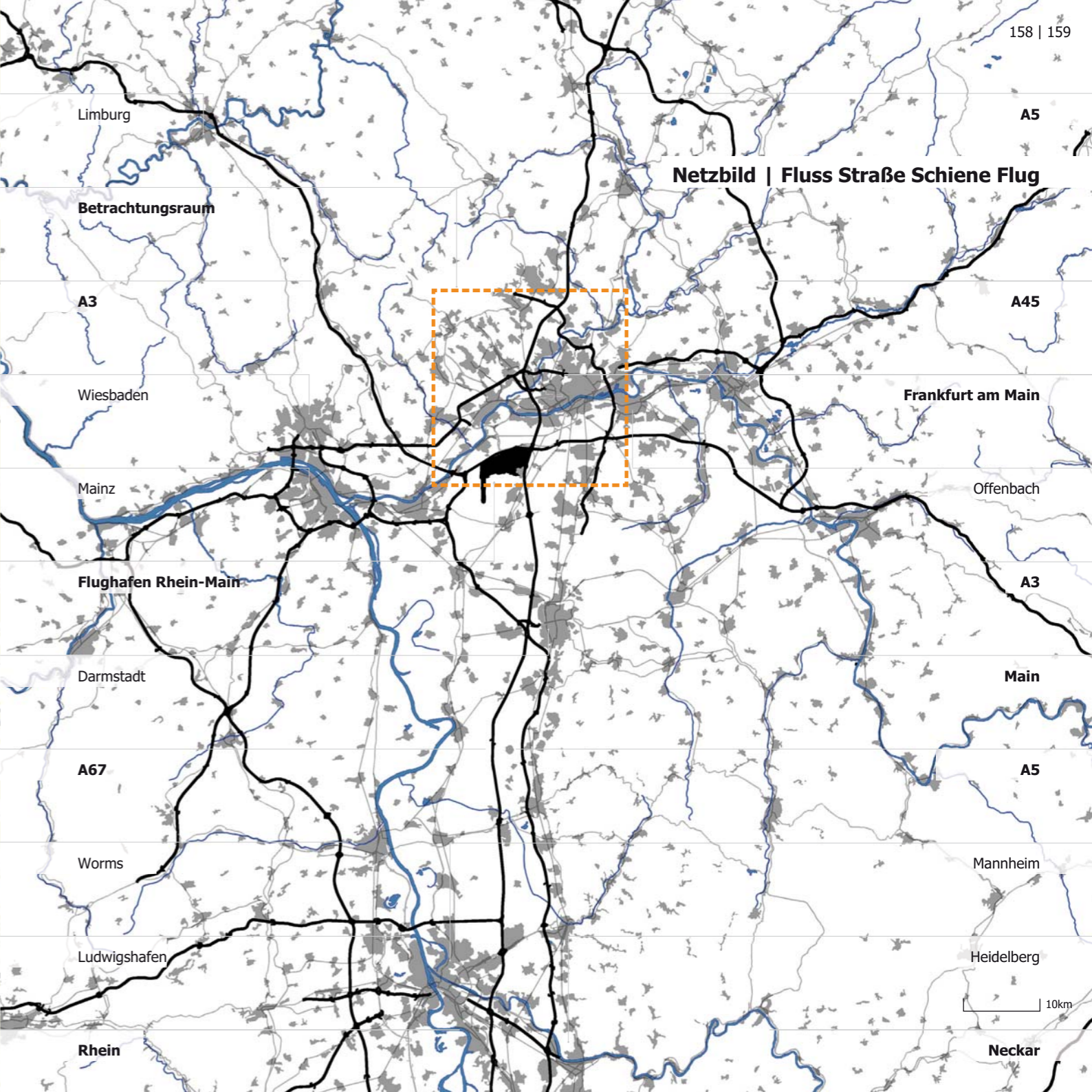
Einer gemeinsam wahrgenommenen räumlichen Identität der funktional hoch vernetzten Rhein-Main-Region steht bis heute vor allem ihre historisch bedingte administrative und politische Fragmentierung entgegen. Durch die lange Geschichte einer kleinteiligen Aufteilung der Region in verschiedene Herrschaftsgebiete und den Status Frankfurts als freie Reichsstadt haben sich hier stärker als in anderen Stadtregionen lokale Identitäten mit einem je deutlich ausgeprägten Selbstbewusstsein erhalten. Bis heute prägen lokale Rivalitäten und eine den funktionalen Notwendigkeiten zuwiderlaufende Aufteilung der Region in verschiedene Länder und Regierungsbezirke mit einer mangelhaften Koordination das Bild (vgl. hierzu Brake/Einacker/Mädling 2005).

Mit seinem Buch ‚Das Bild der Stadt‘ (Lynch 1989) trat Kevin Lynch vor 50 Jahren mit dem Anspruch an, die räumliche Identität der amerikanischen Innenstädte zu dekodieren. In der Stärkung gemeinsamer Bilder der Stadt sah er eine Möglichkeit, Bürgersinn zu entfalten. Heute stellt sich die Frage, was das Bild der Stadtregion bzw. das Bild der Zwischenstadt prägt. Eine Stärkung und ein besseres Verständnis der Identität dieser Räume ist eine wichtige Voraussetzung für Strategien einer Qualifizierung des suburbanen Raums.

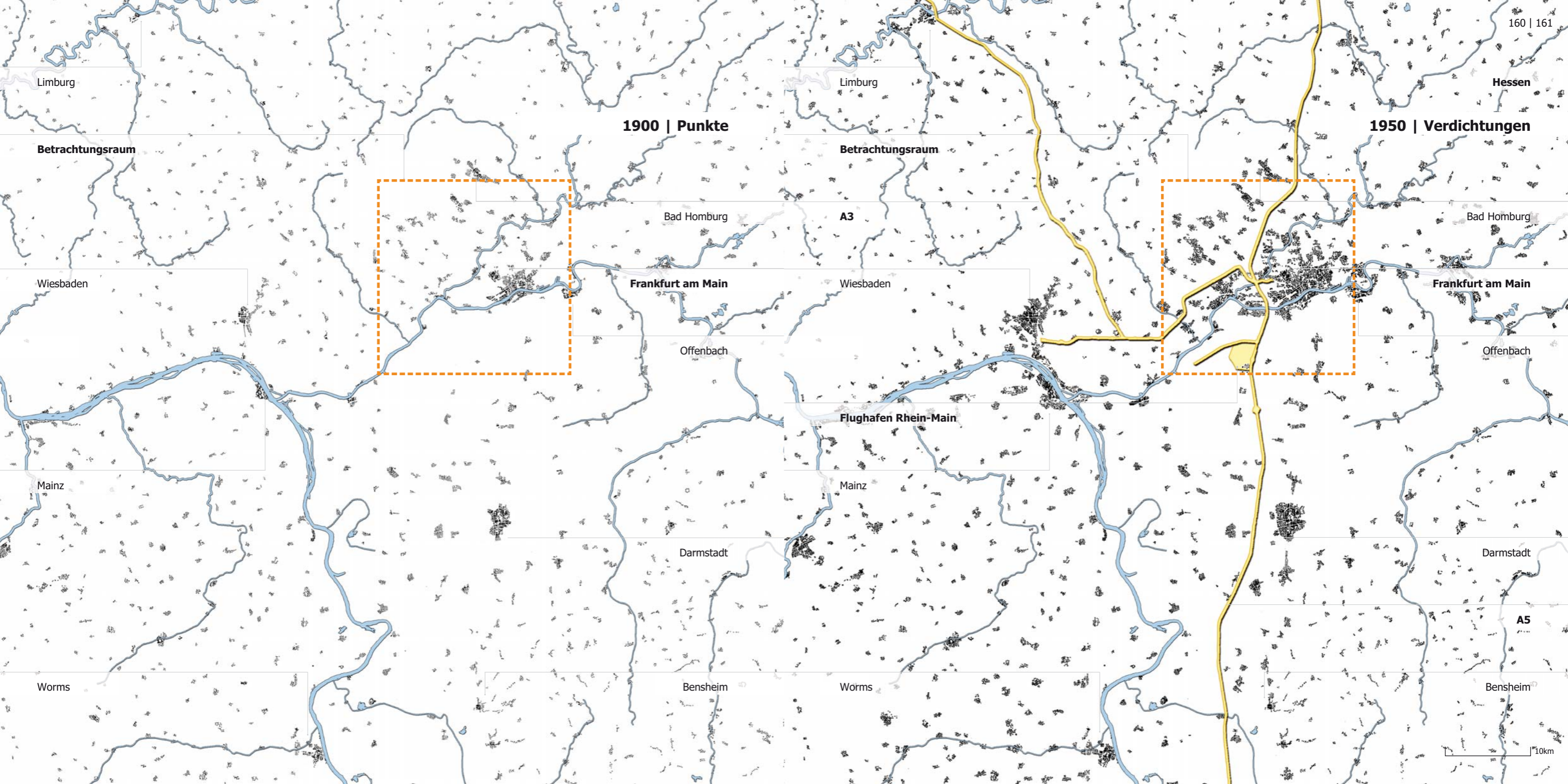
Den negativen administrativen Vorbedingungen für die Entstehung regionaler Identität stehen in der Rhein-Main-Region eine landschaftlich-geografische Struktur und infrastrukturelle Vernetzung gegenüber, die deutlicher als in anderen Regionen die Genese eines ‚Raumbildes der Region‘ als einem konstituierenden Element regionaler Identität stärken könnte: Aufgespannt zwischen Taunus, Spessart, Odenwald und Pfälzerwald, präsentiert sich eine von Rhein und Main geprägte Stadtregion, mit einer deutlich von der Frankfurter Skyline und dem Flughafen Rhein-Main markierten Mitte. ►► S. 158 ff

Die historische Entwicklung dieser Region unterstreicht die These, dass die Außenentwicklung der Kommunen der letzten 50 Jahre die Innenentwicklung der Region darstellt: Die Stadtregion konstituiert sich aus diesem Wachstum, ermöglicht durch die umfangreiche infrastrukturelle Vernetzung von Eisenbahn und Autobahn mit dem neuen Knotenpunkt des Flughafens Rhein-Main im Zentrum dieses Geflechts. Entsprechend wandelt sich das Bild: Vor 1950 dominierende alte Zentren mit konzentrischem Wachstum als deutlich identifizierbare ‚Figuren‘, nach 1950 das Bild von ‚Verwehungen‘ im Raum, in ihrer Logik weitgehend von den alten Kernen abgelöst und nach Maßgabe regionaler Erreichbarkeit organisiert. ►► S. 164









Limburg

Limburg

Hessen

**1900 | Punkte**

**1950 | Verdichtungen**

Betrachtungsraum

Betrachtungsraum

Bad Homburg

A3

Bad Homburg

Wiesbaden

Frankfurt am Main

Wiesbaden

Frankfurt am Main

Offenbach

Offenbach

Flughafen Rhein-Main

Mainz

Mainz

Darmstadt

Darmstadt

A5

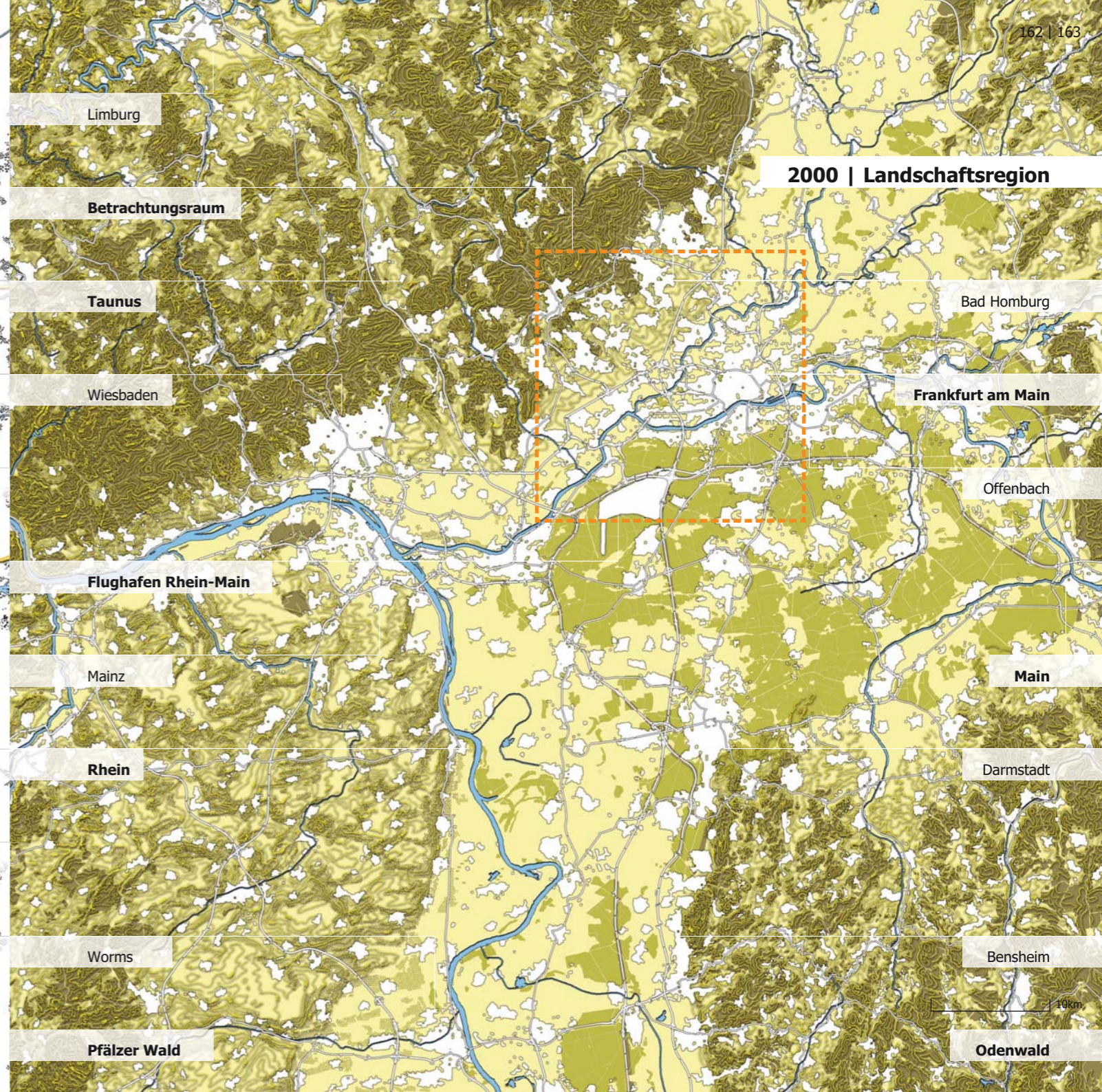
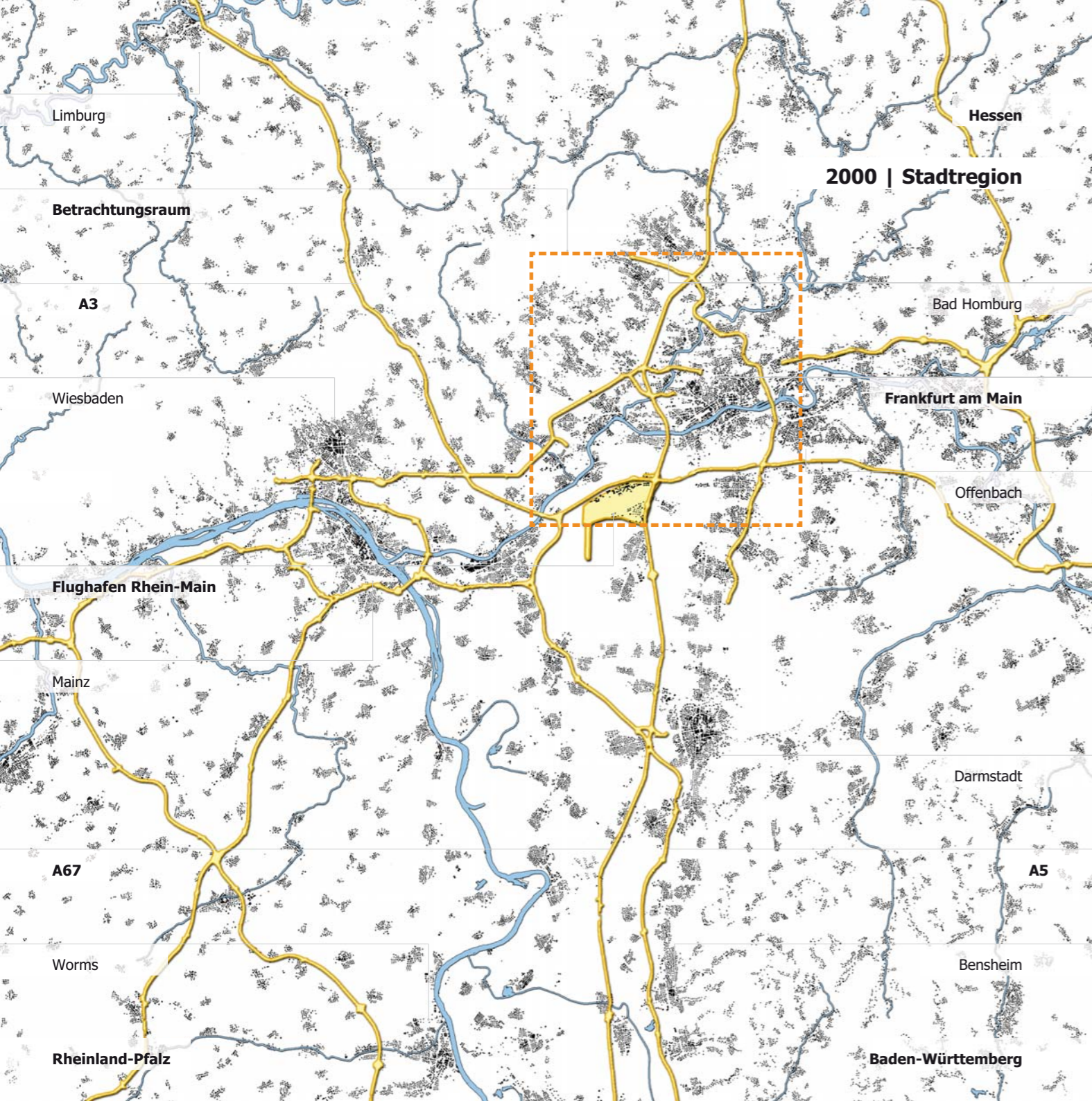
Worms

Bensheim

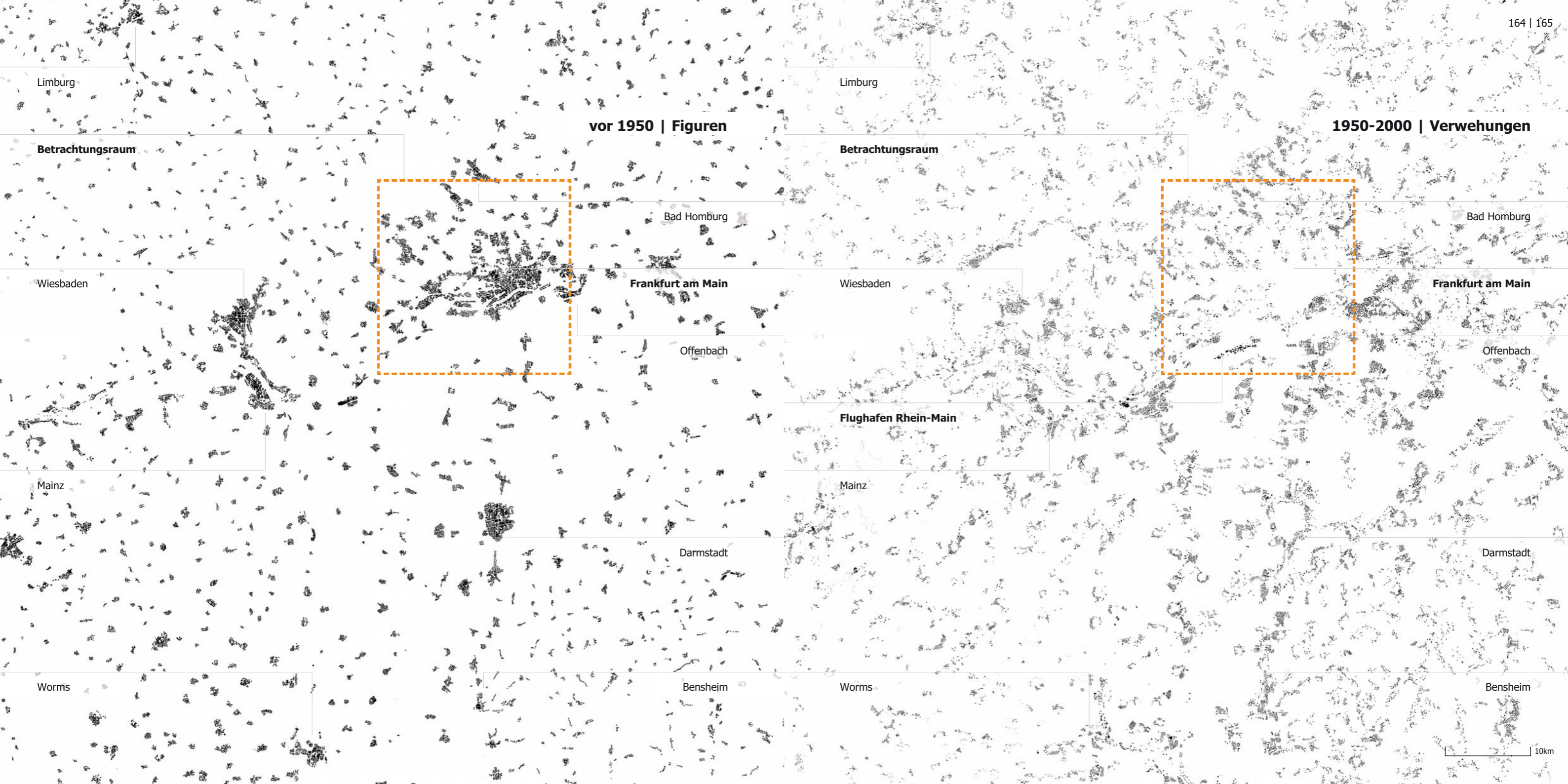
Worms

Bensheim









**vor 1950 | Figuren**

**1950-2000 | Verwehungen**

Limburg

Limburg

**Betrachtungsraum**

**Betrachtungsraum**

Wiesbaden

Bad Homburg

Bad Homburg

**Frankfurt am Main**

Wiesbaden

**Frankfurt am Main**

Offenbach

Offenbach

**Flughafen Rhein-Main**

Mainz

Mainz

Darmstadt

Darmstadt

Worms

Bensheim

Worms

Bensheim

10km

### 4.3. Raumfigur Regionaltangente West

Als engerer Untersuchungsraum wurde im Zentrum des Rhein-Main-Gebiets ein typischer Ausschnitt am Rand der Metropole Frankfurt ausgewählt, dessen Rückgrat die geplante ‚Regionaltangente West‘ (RTW) ist. Als halbe Ringbahn um Frankfurt bildet die RTW in Verbindung wichtiger Wohn- und Beschäftigungszentren im Umland reale, zunehmend tangentielle Verkehrserfordernisse in der Region ab. In weiten Bereichen verläuft sie dabei genau an der westlichen Grenze zwischen Frankfurt und seinen selbstbewussten, prosperierenden Umlandgemeinden. Sie umschreibt damit einen Raum, der mittlerweile auf ein Jahrhundert der Suburbanisierung zurück blickt.

Der neue Blick auf die Stadtregion zeigt eine neue Stadt, deren Mitte nicht mehr die alten Zentren, sondern Autobahnen mit angelagerten Wohn-, Gewerbe- und Einkaufsgebieten bilden. Damit werden genau die Siedlungsbereiche in den Mittelpunkt der Betrachtung gestellt, die heute im Zentrum der dynamischen Entwicklung der Stadtregion stehen, in Politik und Stadtplanung und der entsprechenden Kartierung und Wahrnehmung aber nach wie vor am Rand liegen.

Noch sind es die Autobahnen, die die ökonomische und verkehrliche Funktionsfähigkeit des Beispielraums gewährleisten. Etwa parallel zur geplanten Trasse der neuen ‚Regionaltangente West‘ (RTW) bildet der Verlauf der Autobahnen A5 und A66 zwischen Bad Homburg und Hattersheim im Norden und der A3 zwischen dem Flughafen Rhein-Main und Neu-Isenburg im Süden das Rückgrat des Beispielraumes. ►► S. 170

Die Raumwahrnehmung wird geprägt durch die Perspektive aus dem fahrenden Auto, also vor allem durch großvolumige räumliche Merkmale: Der Taunus als nordwestlicher Horizont und die Skyline der Frankfurter Bankentürme, aber auch die an- und abfliegenden Flugzeuge des Flughafens ermöglichen fast von überall eine grobe Orientierung.

Wichtige Signale auf der Fahrt sind die Türme der Bürostadt Eschborn und die Schornsteine der chemischen Industrie in Frankfurt Höchst, aber auch die Überbrückung des Mains, der den Betrachtungsraum in eine Nord- und Südhälfte auffällig unterschiedlichen Charakters trennt: Während die Nordhälfte von einem Wechsel zwischen von Lärmschutzwänden verdeckter Bebauung und den ausgeräumten Agrarlandschaften der Taunushänge geprägt ist, dominiert im Süden der Frankfurter Stadtwald mit einer entsprechend eingeschränkten Sicht, unterbrochen von massiven Infrastrukturen wie dem Flughafen Rhein-Main und dem Frankfurter Kreuz. ►► S. 171

Um diese Raumwahrnehmung genauer zu ergründen, wurden in einem Film die Eindrücke einer realen Autobahnfahrt und einer fiktiven Fahrt mit der Regionaltangente West durch den Untersuchungsraum überlagert. Zwei auf dem Autodach befestigte, parallel aufnehmende Videokameras ermöglichten dabei eine in etwa realistische Perspektive einer Auto- und einer Bahnfahrt. Dokumentiert wurde die Fahrt von Süd nach Nord: Für die Autobahnfahrt von Neu-Isenburg der A 3 folgend über Frankfurter Kreuz und Flughafen Rhein-Main bis zum Kelsterbacher Dreieck,

von dort auf der 4-spurigen B 40 über den Main und am Gelände der ehemaligen Hoechst-AG vorbei zum Krifteler Dreieck. Anschließend führte die Fahrt auf der A 66 Richtung Nordosten bis zum von der Bürostadt Eschborn geprägten Nordwestkreuz Frankfurt, um von dort Richtung Bad Homburg der A 5 nach Norden zu folgen.

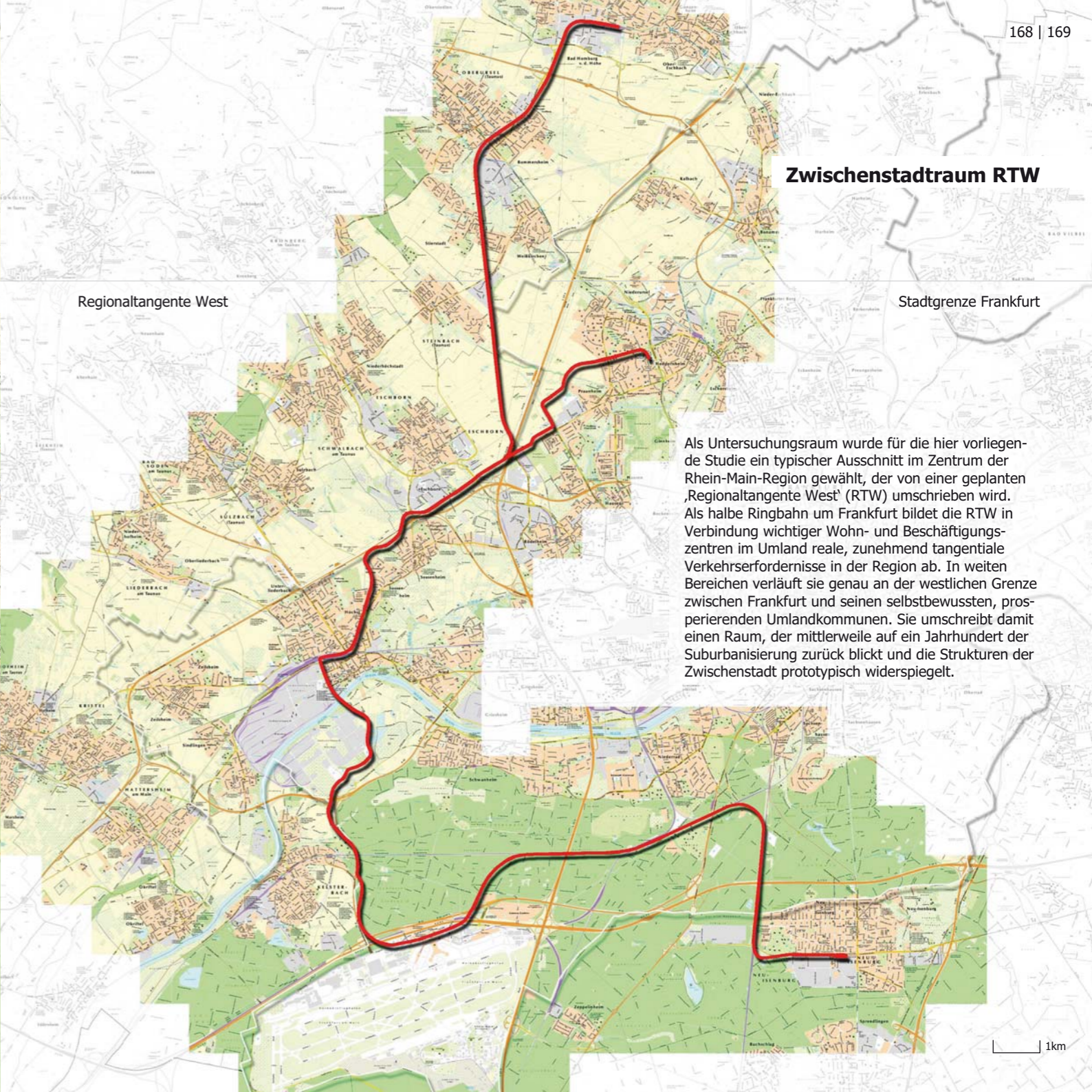
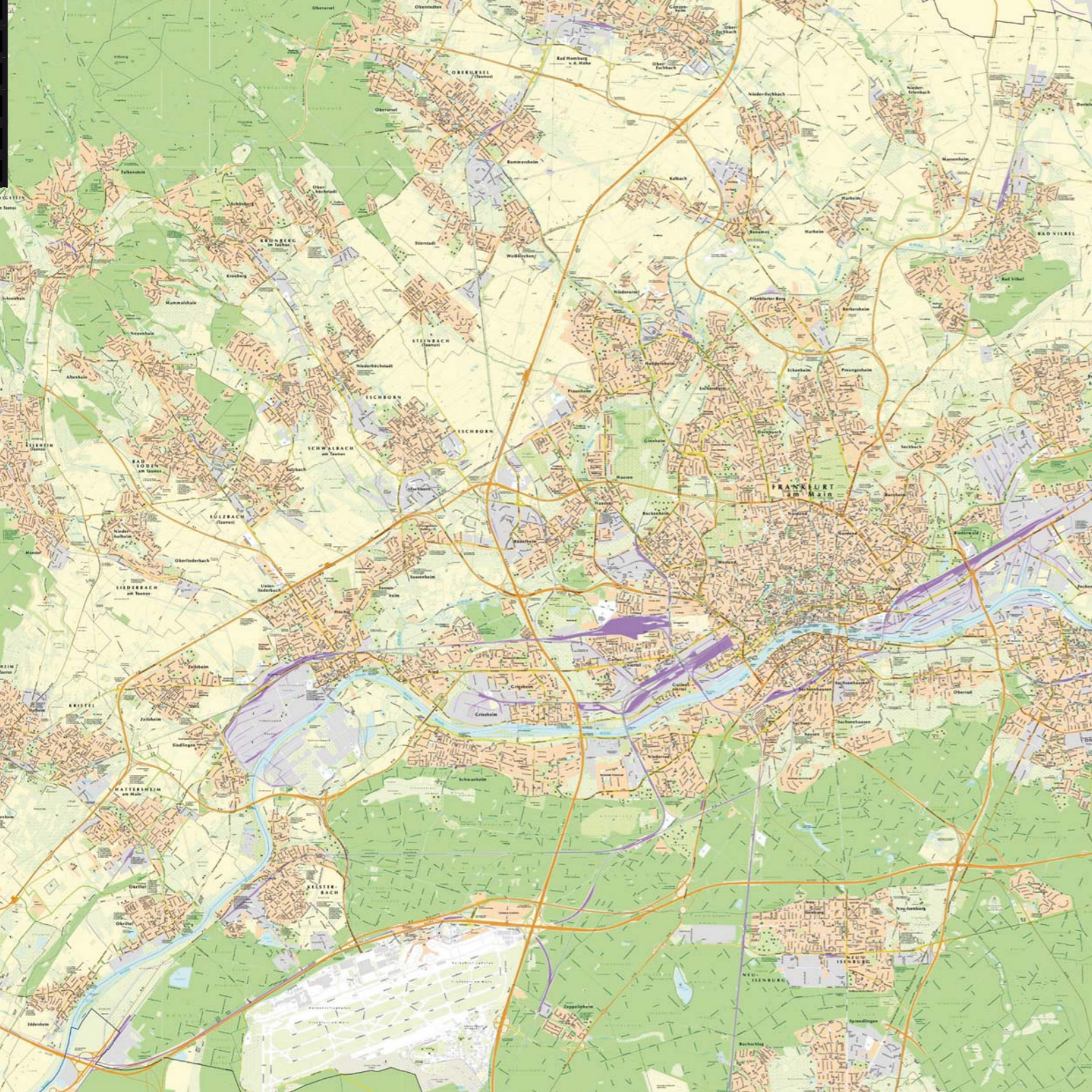
Schwieriger gestaltete sich die Simulation der Eindrücke einer Fahrt entlang der Regionaltangente West. In weiten Strecken folgt die geplante Trasse bestehenden Straßen und Bahnlinien. Teilweise mussten aber auch Feld- und Waldwege befahren werden. Auf der Basis der Filmdokumente dieser Befahrungen konnten Merkmale und Blickachsen, Zäsuren und Raumcharaktere erfasst und kartiert werden. Es entstehen lineare Karten, die ein erstes übersichtliches Bild des untersuchten zwischenstädtischen Raums zu fassen suchen. ►► S. 172 ff

In ihrer Heterogenität spiegeln die Städte, Gemeinden und Stadtteile dieses Raumes die Strukturen und das Wesen der Zwischenstadt prototypisch wider: Bad Homburg und Oberursel, als bevorzugte Wohnstandorte am Taunusrand unter den reichsten Gemeinden Deutschlands, etablieren sich immer stärker auch als hochwertige Gewerbestandorte. Die Frankfurter Stadtteile im nördlichen Untersuchungsraum stehen unter anderem mit der ‚Nordweststadt‘ und den Siedlungen Ernst Mays für verschiedene Phasen der Wohnsuburbanisierung auf Frankfurter Stadtgebiet. Eschborn dagegen hat sich durch seine Lagegunst in den letzten dreißig Jahren zum Sinnbild für Gewerbesuburba-

nisierung vor allem im Dienstleistungsbereich entwickelt. 20.000 Einwohnern stehen hier mittlerweile über 30.000 Arbeitsplätze gegenüber. Ergänzt um suburbane Gewerbegebiete in den Frankfurter Stadtteilen Rödelheim und Sossenheim hat sich mit der ‚Bürostadt Eschborn‘ um das Nordwestkreuz Frankfurt ein massiver Gewerbeknoten in Mitten des Untersuchungsraums gebildet.

Die Gemeinde Sulzbach interessiert vor allem als Standort des ersten nicht integrierten Shoppingcenters in Deutschland: Das Main-Taunus-Zentrum, nach mehrmaligem Umbau bis heute das wichtigste suburbane Shoppingcenter der Region, wurde in den sechziger Jahren mit Autobahnanschluss direkt an der Grenze zum Frankfurter Stadtteil Höchst erbaut. Höchst selbst stellt mit dem Areal der ehemaligen Farbwerke seit über 100 Jahren einen der wichtigsten suburbanen Gewerbestandorte Frankfurts dar. Kelsterbach ist mit über 130% Beschäftigtenzuwachs seit 1980 die dynamischste Gemeinde im Frankfurter Umland, bedingt vor allem durch seine direkte Nähe zum Flughafen Rhein-Main. Der Flughafen selbst, größter lokaler Arbeitgeber Deutschlands, entwickelt sich durch seine zentrale Verkehrsfunktion und seine steigende Bedeutung als Kongress- und Freizeitzentrum zunehmend zum wichtigsten Angelpunkt der Region. Den Endpunkt des Betrachtungsraums und der geplanten RTW bildet schließlich Neu-Isenburg, mit über 20.000 sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmern ein weiterer dienstleistungsorientierter Gewerbestandort direkt an der Frankfurter Stadtgrenze. ►► S. 178 ff





### Zwischenstadtraum RTW

Regionaltangente West

Stadtgrenze Frankfurt

Als Untersuchungsraum wurde für die hier vorliegende Studie ein typischer Ausschnitt im Zentrum der Rhein-Main-Region gewählt, der von einer geplanten 'Regionaltangente West' (RTW) umschrieben wird. Als halbe Ringbahn um Frankfurt bildet die RTW in Verbindung wichtiger Wohn- und Beschäftigungszentren im Umland reale, zunehmend tangentielle Verkehrserfordernisse in der Region ab. In weiten Bereichen verläuft sie genau an der westlichen Grenze zwischen Frankfurt und seinen selbstbewussten, prosperierenden Umlandkommunen. Sie umschreibt damit einen Raum, der mittlerweile auf ein Jahrhundert der Suburbanisierung zurück blickt und die Strukturen der Zwischenstadt prototypisch widerspiegelt.



RTW Nordroute

RTW Südroute

Die Wahrnehmung der Zwischenstadt wird im Alltag stark durch die Fahrt auf der Autobahn geprägt, d.h. primär durch wenige große Merkmale. Der Taunus als nordwestlicher Horizont und die Skyline der Frankfurter Bankentürme, aber auch die an- und abfliegenden Flugzeuge des Flughafens Rhein-Main ermöglichen fast von überall eine einfache Orientierung und Standortbestimmung. Die Autobahntrasse definiert die Mitte dieser Zwischenstadt.

### Dynamische Wahrnehmung

Taunus

Eschborn Süd

Main-Taunus-Zentrum

Industriepark Hoechst

Main

Flughafen Rhein-Main

Kreuz Bad Homburg

Hochhäuser Steinbach

Nordweststadt Frankfurt

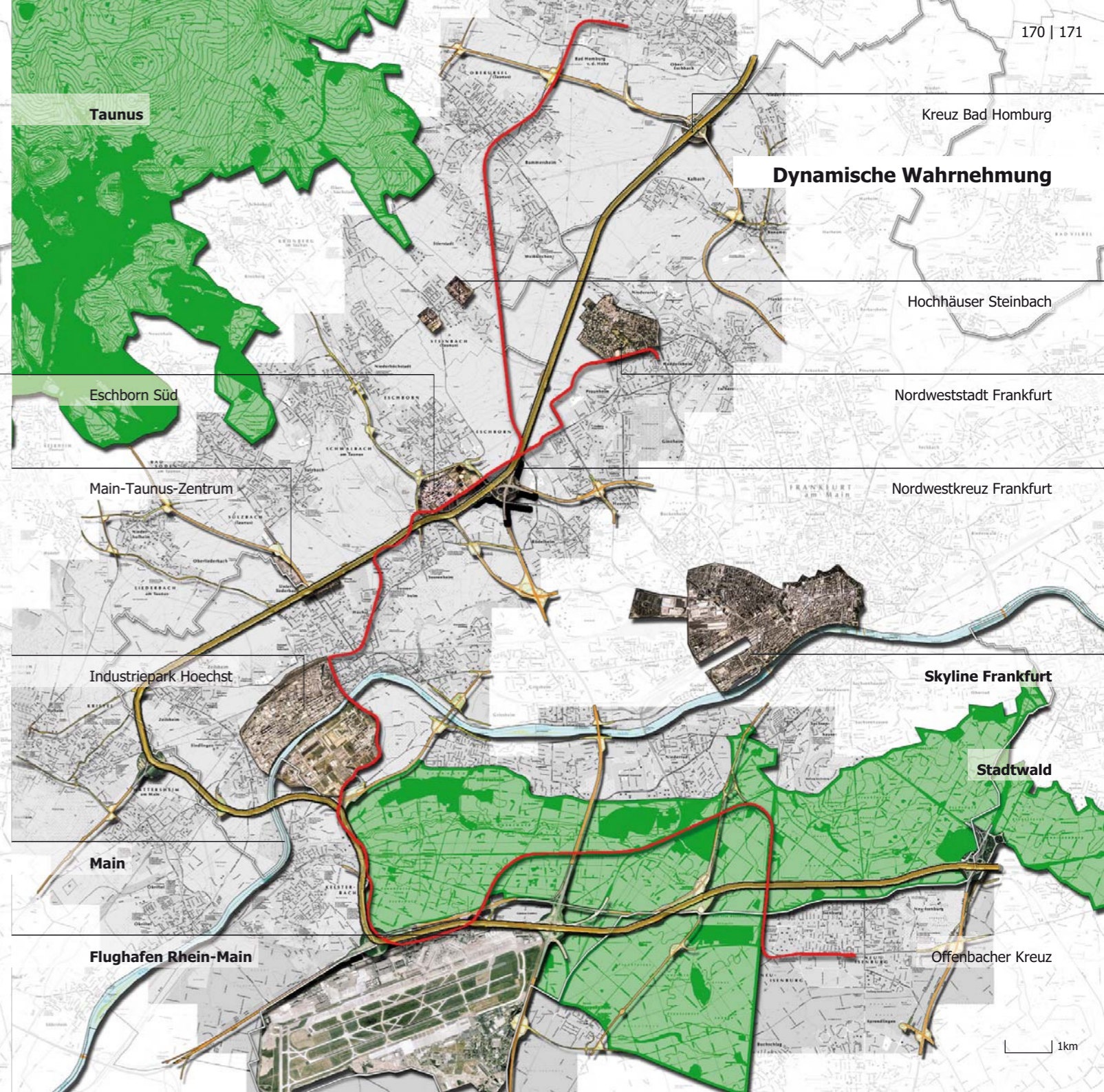
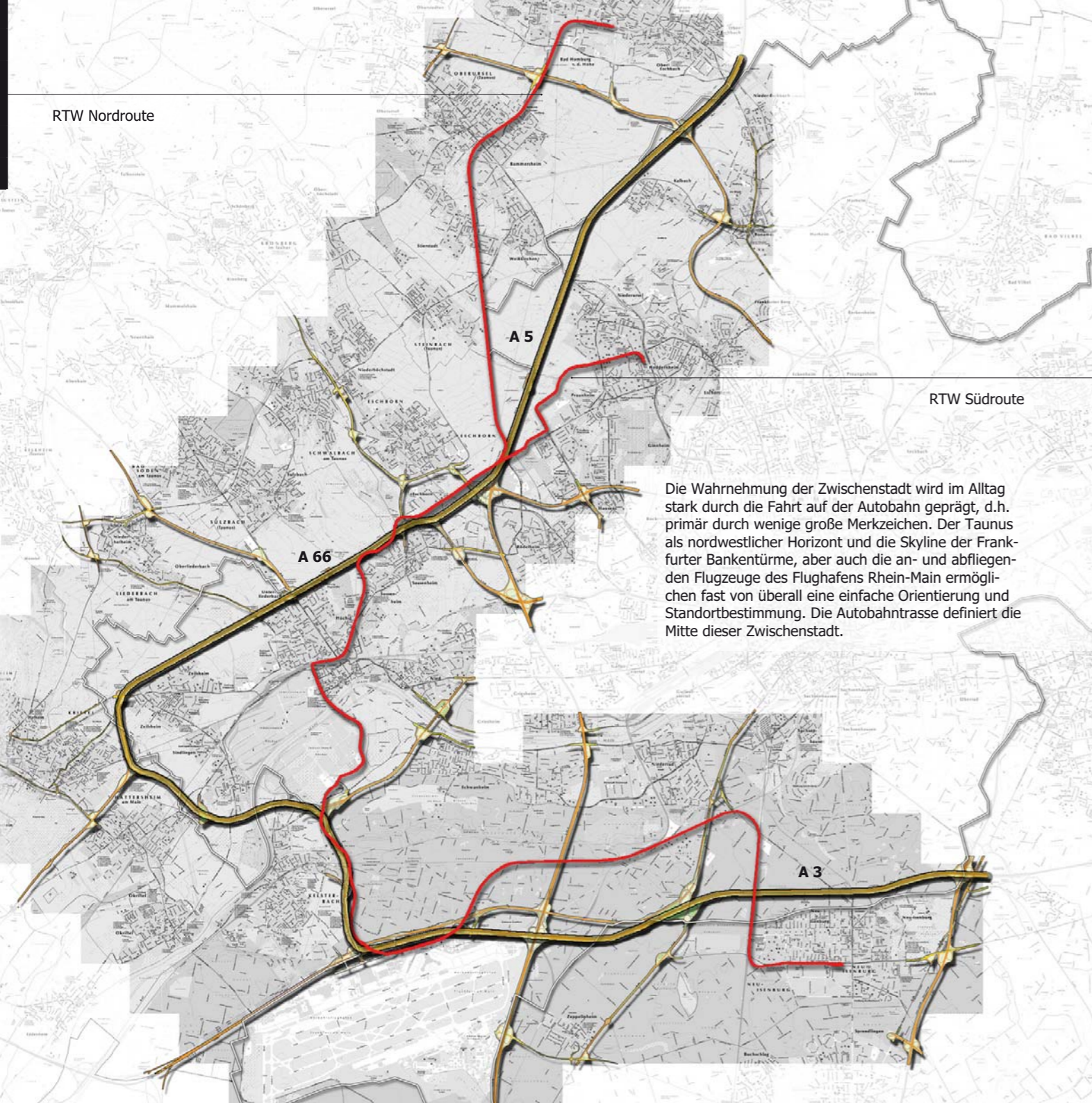
Nordwestkreuz Frankfurt

Skyline Frankfurt

Stadtwald

Offenbacher Kreuz

1km





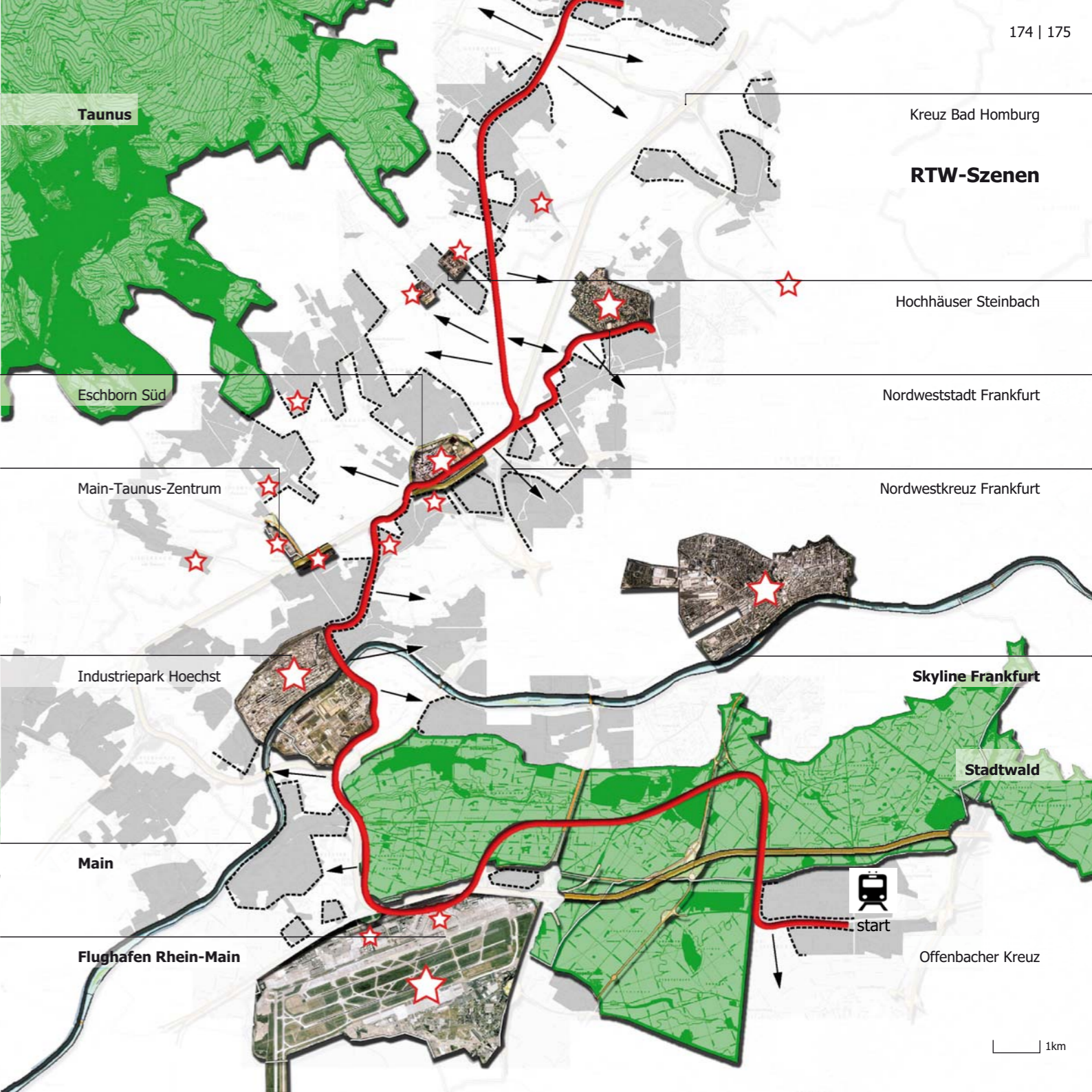
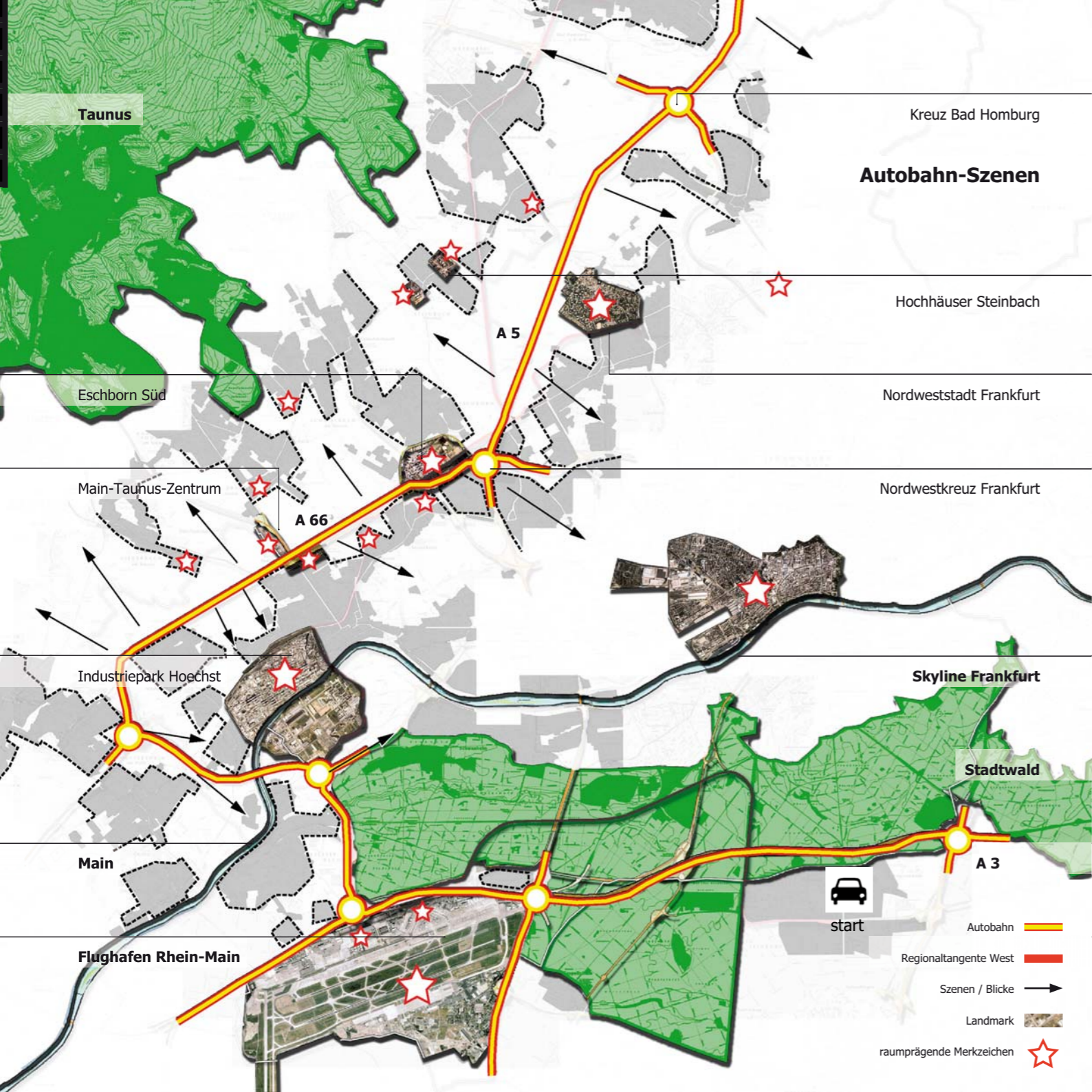
ziel

Autobahn-Szenen



start







ziel



RTW-Szenen

nordroute

suedroute

start

oberursel gewerbe west

15:41 oberursel gewerbe ost

bad hamburg

oberursel stierstadt

15:37 oberursel stierstadt

f\_praunheim/heerstr.

15:33 nordweststadt frankfurt

eschborn ost

steinbach

f\_praunheim/heerstr.

15:30 f\_roedelheim

eschborn `grasses feld`

eschborn ost

f\_sossenheim

eschborn sued

15:27 eschborn ost

unterfuehrung a66

15:23 f\_hoechst

leunabruেকে hoechst

spaghettiknoten kelsterbach

15:20 industriepark hoechst

15:16 kelsterbach

querspange kelsterbach

fernbahnhof flughafen

flughafen rhein\_main

15:07 stadtwald frankfurt

gateway gardens

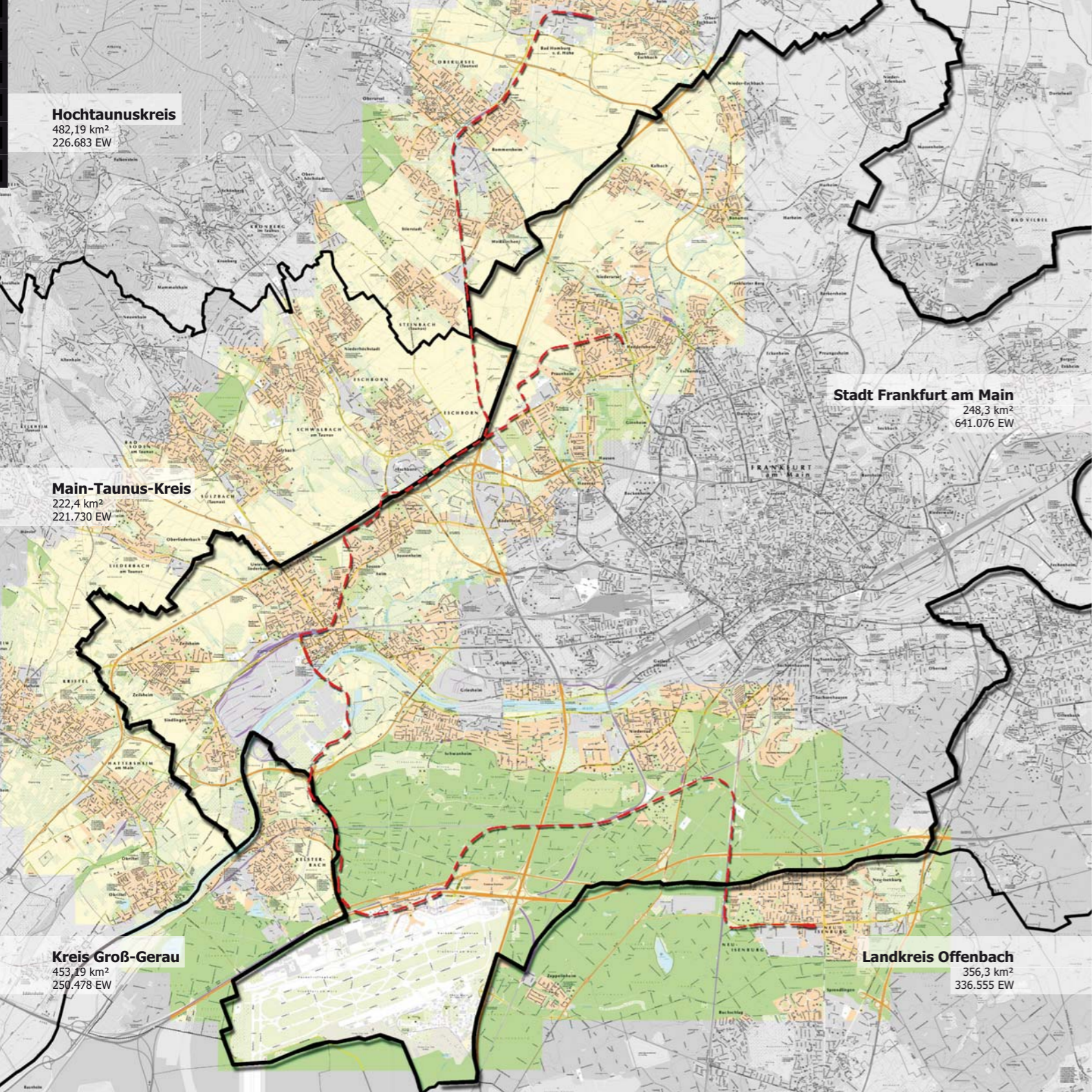
unterfuehrung a3

bahnhof neu\_isenburg

15:00 neu\_isenburg



### Zwischenstadtportraits



**Hochtaunuskreis**  
 482,19 km<sup>2</sup>  
 226.683 EW

**Main-Taunus-Kreis**  
 222,4 km<sup>2</sup>  
 221.730 EW

**Kreis Groß-Gerau**  
 453,19 km<sup>2</sup>  
 250.478 EW

**Stadt Frankfurt am Main**  
 248,3 km<sup>2</sup>  
 641.076 EW

**Landkreis Offenbach**  
 356,3 km<sup>2</sup>  
 336.555 EW

**Bad Homburg**  
 5.117 ha  
 52.858 EW

**Oberursel**  
 4.537 ha  
 42.362 EW

**Steinbach**  
 440 ha  
 10.219 EW

**Eschborn**  
 1.214 ha  
 20.015 EW

**Schwalbach**  
 647 ha  
 14.158 EW

**Sulzbach**  
 785 ha  
 8.250 EW

**Hattersheim**  
 1.582 ha  
 24.858 EW

**Kelsterbach**  
 1.538 ha  
 14.263 EW

**Flughafen Rhein-Main**  
 312 EW

**F-Niederreschbach/Bonames/Kalbach**  
 1.580 ha  
 23.398 EW

**F-Niederursel/Heddernheim**  
 1.051 ha  
 31.738 EW

**F-Praunheim**  
 455,6 ha  
 15.864 EW

**F-Rödelheim**  
 514,5 ha  
 17.623 EW

**F-Sossenheim**  
 596,9 ha  
 15.423 EW

**F-Unterliederbach/Hochst**  
 1.059,7 ha  
 26.661 EW

**F-Schwanheim**  
 1.772,7 ha  
 20.106 EW

**Neu-Isenburg**  
 2.431 ha  
 35.811 EW

1km



Ehemalige Residenz und zweitgrößte Stadt des Beispielraums. Als bevorzugter Wohnstandort am Taunusrand und nobler Kurort mit traditionsreichem Casino unter den reichsten Gemeinden Deutschlands, etabliert sich zunehmend auch als hochwertiger Gewerbe- und Verwaltungsstandort. Sitz der Bundeschuldenverwaltung, deutscher Hauptsitz von Hewlett Packard und anderen Weltfirmen.



Ortsrand Bad Homburg / Ober-Eschbach



Oberursel-Bommersheim Blick nach Frankfurt

Stadt mit reizvollem historischen Kern und 1200-jähriger Geschichte, durch seine Taunusrandlage bevorzugter Wohnort mit umfassendem Freizeitangebot und zum Teil höheren Bodenpreisen als in Frankfurt. Entwicklung zum hochwertigen (Dienstleistungs-) Gewerbebestandort. Durch umfangreiches Wachstum sind die vier Stadtteile Oberursels und die Nachbarkommunen netzförmig zusammengewachsen.



Gewerbegebiet Süd



Hewlett Packard Gewerbegebiet Ost



Wohnen 'Am Römischen Hof'



OU-Weißkirchen Ostrand



Wohngebiet OU-Bommersheim



Gewerbegebiet Süd / Hauptsitz Thomas Cook



**Bad Homburg**

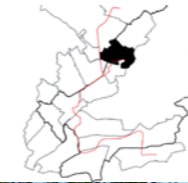


**Oberursel**

**F-Niedereschbach/Bonames/Kalbach**



**F-Niederursel/Heddernheim**



Kern Nieder-Eschbach



Gewerbegebiet Bonames



Golf Range Kalbach



Römerstadt Ernst May



Nordweststadt



Nordwestzentrum

Zum Teil erst 1972 gegen bis heute bestehende Widerstände nach Frankfurt eingemeindet. Der dörfliche Charakter der alten Ortskerne steht im Kontrast zu massiven Wohn- und Gewerbeentwicklungen der letzten 30 Jahre, allen voran der Großsiedlung ‚Am Bügel‘ (Volksmund ‚Golan-Höhen‘). Mit Neubaugebieten ‚Am Riedberg‘ und ‚Martinszehnten‘ suburbaner Entwicklungsschwerpunkt Frankfurts.

Stehen mit der Römerstadt (Ernst May), der ‚Nordweststadt‘, Frankfurts größter Trabantenstadt, sowie der aktuellen Entwicklung ‚Am Riedberg‘ für prototypische Phasen der Wohnsuburbanisierung. Der Ausbau des naturwissenschaftlichen Campus der Universität, das modernisierte Nordwest(einkaufs)zentrum und das erfolgreiche neue Mertonviertel ergänzen das Bild zunehmend eigenständiger Frankfurter Stadtteile.



Bonames / Siedlung Am Bügel



Mertonviertel / Am Riedberg



Einzige Kommune des Betrachtungsraums, die sich fast ausschließlich als Wohnstandort etabliert hat, mit erheblichen Entwicklungen auch im ehemals sozialgebundenen Geschosswohnungsbau der sechziger und siebziger Jahre. Hochhäuser am Rand zur ausgeräumten Agrarlandschaft verhelfen Steinbach zu einer markanten ‚Skyline‘ mit Merkzeichencharakter.



Hat sich in den letzten 30 Jahren durch seine Lagegunst an zwei Autobahnknoten direkt an der Frankfurter Stadtgrenze zum Sinnbild für Büro- und Gewerbesuburbanisierung entwickelt. 20.000 Einwohnern stehen hier über 30.000 Arbeitsplätze gegenüber. Bürostadt Eschborn-Süd mit eigener Skyline, u.a. Standort des Rechenzentrums der Deutschen Bank. Höchste Gewerbesteuerereinnahmen im Beispielraum.



Gewerbegebiet



Westrand Steinbach



Nordrand Steinbach



Wohnen Friedensstraße



Bürostadt Eschborn Süd



Gewerbe Eschborn Ost



Steinbach



Eschborn

F-Praunheim



F-Rödelheim



Nordwestkrankenhaus



Heerstraße



Alter Kern



Gewerbegebiet Nord



Gewerbegebiet Nord Teststrecke



Rossmann Kellerei Gewerbegebiet



Siedlung Praunheim / Ernst May

Seit den 20er Jahren wichtiger suburbaner Wohnstandort in Frankfurt (Siedlungen von Ernst May). Bis heute dörflicher Kern, mangels Umgehungsstraße durch Durchgangsverkehr stark belastet. Das eigentliche Zentrum des Ortes bildet die Heerstraße mit einer wilden gewerblichen Entwicklung zwischen Autohandel und Imbissbude. Mit dem Nordwestkrankenhaus einer der wichtigsten Klinikstandorte in der Region.

Klassischer suburbaner Arbeitsort am Nordwestrand Frankfurts. Das massive Wachstum von Gewerbegebieten, Autobahnen und Schnellstraßen hat den ehemaligen Charakter eines Apfelweinorts mit Streuobstwiesen und der Possmann-Kellerei völlig überformt. Standort des größten IT-Centers in Europa und der Deutschen Flugsicherung. Regional wichtiger großflächiger Groß- und Einzelhandel.





Mit der ‚Limesstadt‘, konzipiert als ‚organische‘ Wohnstadt, hat Schwalbach in den sechziger Jahren seine Fläche und Einwohnerzahl schlagartig mehr als verdoppelt. Die Nahtstelle zum bis heute dörflichen alten Kern markiert seitdem eine markante neue Mitte mit Bahn- und Schnellstraßenanschluss. Dynamisches Wachstum mit eingefügten, hochwertigen Gewerbeclustern, u.a. Hauptsitz von Procter & Gamble Deutschland.



Suburbaner (Einfamilienhaus-)Wohnort. Standort des ersten nicht integrierten Shoppingcenters in Deutschland (Main-Taunus-Zentrum), in den sechziger Jahren mit Autobahnanschluss direkt an der Stadtgrenze zu Frankfurt erbaut. Mit über 40% Beschäftigtenzuwachs in den letzten 20 Jahren zudem dynamische Entwicklung als Standort für unternehmensbezogene Dienstleistungen.



Hauptsitz Procter&Gamble



Ostrand Süd-Ost



Limesstadt/Limescenter



Main-Taunus-Zentrum



Gewerbegebiet 'Limespark'



Wohnen 'Im Haindell'



**Schwalbach**



**Sulzbach**

**F-Sossenheim**



**F-Hoechst/Unterliederbach**



Carl-Sonnenschein-Siedlung



Gewerbegebiet



Wohnen Mombacher Weg



Hoechst Lindenviertel



Jahrhunderthalle Hoechst



historische Arbeitersiedlung

Durch die Nähe zum Chemiestandort Hoechst traditioneller suburbaner Arbeiterwohnort. Um den dörflichen Kern entstehen nach dem Krieg mehrgeschossige Siedlungen, wodurch sich die Bevölkerungszahl seit den 60er Jahren mehr als verdoppelt hat. In den letzten Jahren auch erhebliche gewerbliche Zuwächse. Frankfurt entwickelt hier eines seiner größten neuen Gewerbegebiete.

Der historische suburbane Gewerbebestandort in Frankfurt. Heute mit massiven Problemen des Strukturwandels als Folge der unternehmerischen Zerschlagung der Hoechst AG. Jahrhunderthalle und Ballsporthalle als wichtige suburbane Kultur- und Freizeitstätten, in den letzten Jahren umfangreiche Entwicklungen im Wohnungsbau (u.a. Konversionsfläche ‚Lindenviertel‘, geplante ‚Parkstadt Unterliederbach‘).



Neues Gewerbegebiet



Papageiensiedlung Unterliederbach



Ausgesprochene Wohnstadt in unmittelbarer Nähe wichtiger Beschäftigungszentren wie Flughafen und Frankfurt Höchst. Mit Autobahn- und S-Bahnanschluss beste Verkehrserschließung an der schon zu Römerzeiten wichtigen ‚Hauptstraße‘ des Rhein-Main-Gebiets parallel zu Main und Taunus (Elisabethenstraße). Ehemals Standort der Sarotti-Werke, heute wichtige Konversionsfläche am Tor zur Regionalparkroute.



Als größter kontinentaleuropäischer Flughafen mit ICE-Knoten unmittelbar am Schnittpunkt der wichtigsten europäischen Fernautobahnen der eigentliche Angelpunkt und größter Arbeitgeber der Region Rhein-Main. Zudem entwickelt sich hier ein urbanes Geflecht aus Hotels, Büro-, Gewerbe-, Konsum- und Freizeitnutzungen. Der Flughafen wird immer mehr zur Flaniermeile für Fluggäste und Bewohner der Stadtregion.



ehemalige Sarotti-Fabrik



Fußgängerzone



'Innovationspark' Hattersheim

Fotos: Maïke und Wilfried Pohl, Hattersheim



Ausbildungszentrum Lufthansa



Airpotring



### Hattersheim



### Flughafen Rhein-Main



### Kelsterbach



### Neu-Isenburg



Gewerbegebiet Süd



Wohngebiete



ehem. Agfa-Areal



Frankfurter Straße



Isenburg Zentrum



Ehemals beschaulicher Ort direkt am Main. Mit über 130% Beschäftigungszuwachs seit 1980 die dynamischste Gemeinde im Frankfurter Umland, primär bedingt durch die direkte Nachbarschaft zum Flughafen. Vor allem Unternehmen der Logistikbranche haben sich in den letzten Jahren hier angesiedelt und bescheren Kelsterbach nach Eschborn den höchsten Beschäftigtenanteil im Untersuchungsraum.

Ehemalige Hugenottenstadt, mit über 20.000 sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmern bei 35.000 Einwohnern nach Eschborn größter suburbaner Gewerbebestandort des Untersuchungsraums direkt an der Frankfurter Stadtgrenze und in unmittelbarer Autobahn- und Flughafennähe. In den letzten Jahren starke Zuwachsraten im Bereich Hochtechnologie und hochwertiger Dienstleistungen.



geplante Endstation der Regionaltangente West







## 4.4. Zwischenstadtbausteine

Im nun folgenden Arbeitsschritt wird der Untersuchungsraum in zwei Abschnitte geteilt, die in ihrem naturräumlichen und in ihrem funktionalen Aufbau deutlich zu unterscheiden sind. Der Betrachtungsrahmen ergibt damit ein jeweils gut zu überblickendes Zwischenstadtareal mit zusammenhängenden Charaktereigenschaften.

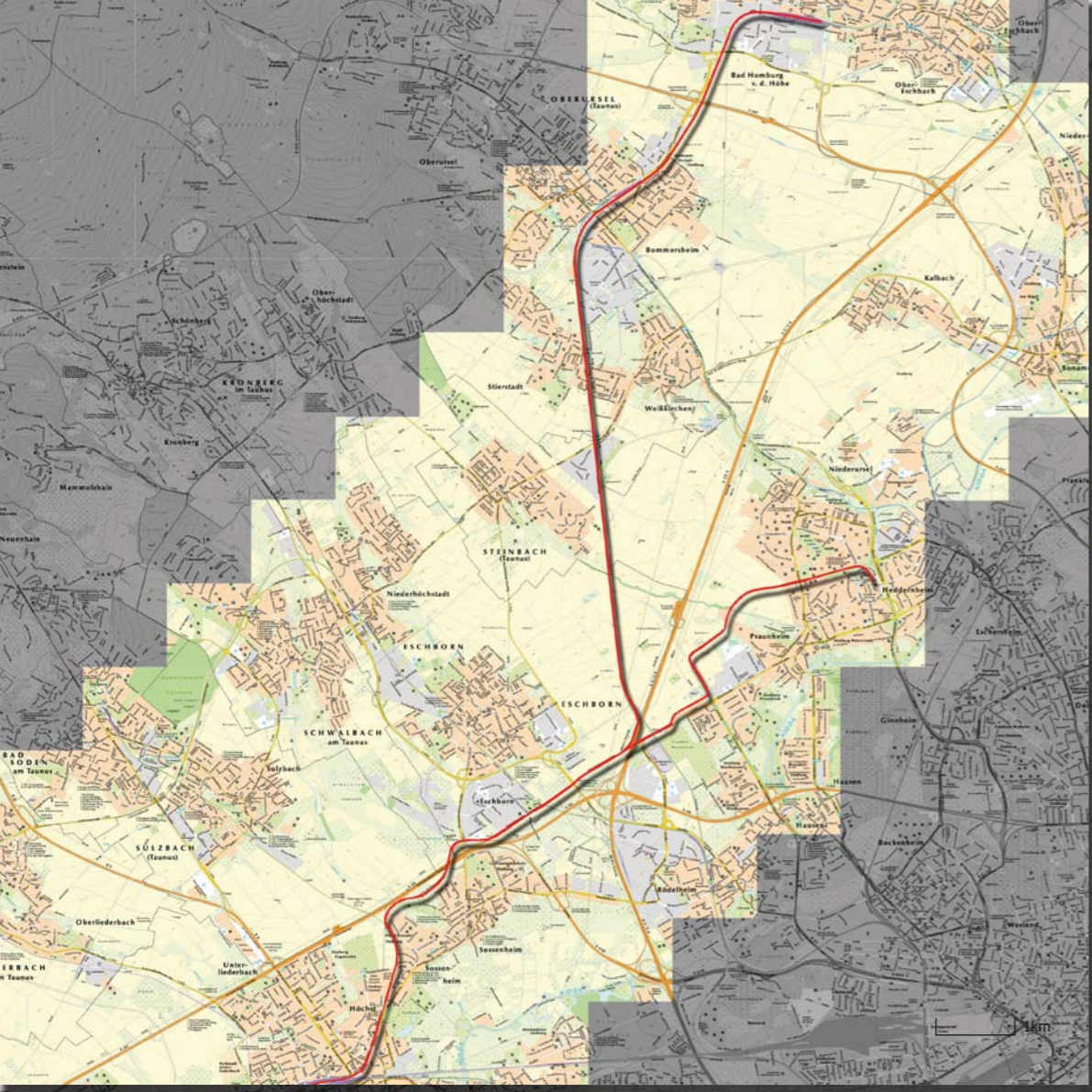
Im so getrennten Nord- und Südraum werden ‚Bausteine der Zwischenstadt‘ identifiziert. Dabei handelt es sich um strukturprägende städtebauliche Elemente, die als lebendige introvertierte Wirkkräfte - z.B. die historischen Ortskerne oder die

Geschosswohnsiedlungen der Nachkriegszeit - in ihrer raumfunktionalen Verknüpfung Zwischenstadt bauen.

Die erste Annäherung an den Betrachtungsraum in der Rhein-Main-Region erlaubt die Feststellung, dass schon anhand grober Indikatoren wie visueller Orientierung oder funktionaler und ökonomischer ‚Topografie‘ die Zwischenstadt ein Raum mit einer Reihe von identitätsprägenden Eigenschaften ist.

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass Zwischenstadt dabei ist, Zentralität als konstituierendes Element von Urbanität zu gewinnen.



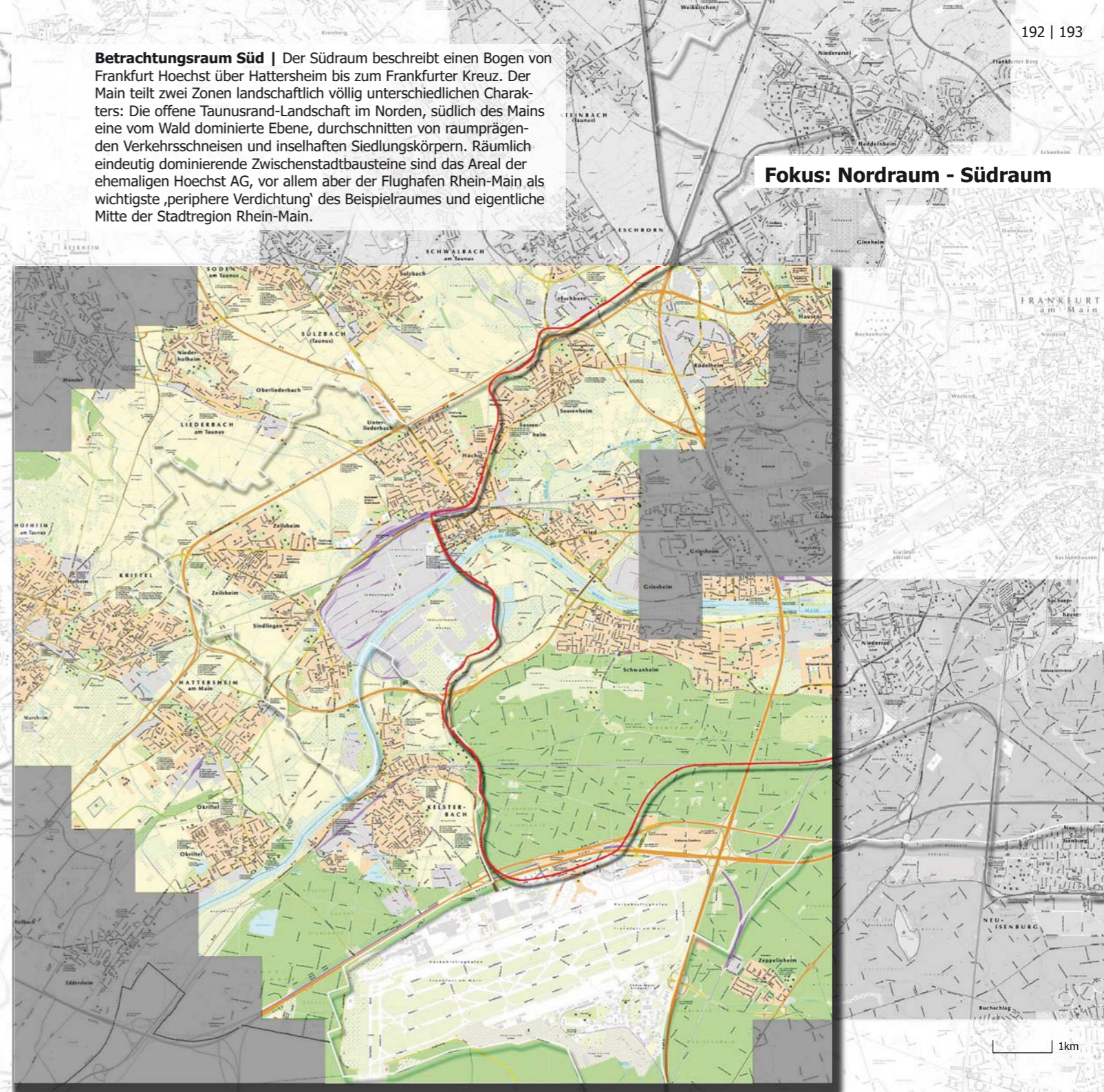


**Betrachtungsraum Süd** | Der Südraum beschreibt einen Bogen von Frankfurt Höchst über Hattersheim bis zum Frankfurter Kreuz. Der Main teilt zwei Zonen landschaftlich völlig unterschiedlichen Charakters: Die offene Taunusrand-Landschaft im Norden, südlich des Mains eine vom Wald dominierte Ebene, durchschnitten von raumprägnanten Verkehrsschneisen und inselhaften Siedlungskörpern. Räumlich eindeutig dominierende Zwischenstadtbausteine sind das Areal der ehemaligen Höchst AG, vor allem aber der Flughafen Rhein-Main als wichtigste ‚periphere Verdichtung‘ des Beispielraumes und eigentliche Mitte der Stadtregion Rhein-Main.

**Fokus: Nordraum - Südraum**



**Betrachtungsraum Nord** | Zur genaueren Untersuchung wurde der Beispielraum zweigeteilt. Der im Rahmen der Studie vertieft betrachtete Nordraum spannt sich parallel zu den Hängen des Taunus zwischen Bad Homburg und Frankfurt Höchst auf. Die Autobahnen A5 und A66 beschreiben hier in etwa die Frankfurter Stadtgrenze. Der Wechsel zwischen zum Taunus ansteigenden, intensiv genutzten offenen Agrarschneisen und der ausgreifenden Bebauung der bevorzugten Taunusrand-Städte und -gemeinden prägen das Bild dieser Stadtlandschaft. Um das Nordwestkreuz-Frankfurt bildet sich in hervorragender Erschließungslage eine auffällige Verdichtung von Gewerbegebieten.





**Figur und Grund** | Der Nordraum zeigt für die Zwischenstadt typische Strukturen, mit denen sich das Verhältnis von Figur und Grund weitgehend umgekehrt hat: Diese Stadtlandschaft widerspricht unserer bis heute prägenden Vorstellung, in der Städte und Gemeinden klar voneinander abgegrenzt in einer offenen Kulturlandschaft liegen. Vielmehr sind es amorphe Bebauungs- und Infrastrukturcluster, die die verbliebenen Freiräume umschließen oder durchdringen. Mittig durchschnitten vom Verlauf der Autobahnen 5 und 66, bilden sich markante Freirauminselformen als offene Mittelpunkte dieser Zwischenstadt, während Stadt- und Gemeindegrenzen zunehmend verschwimmen.



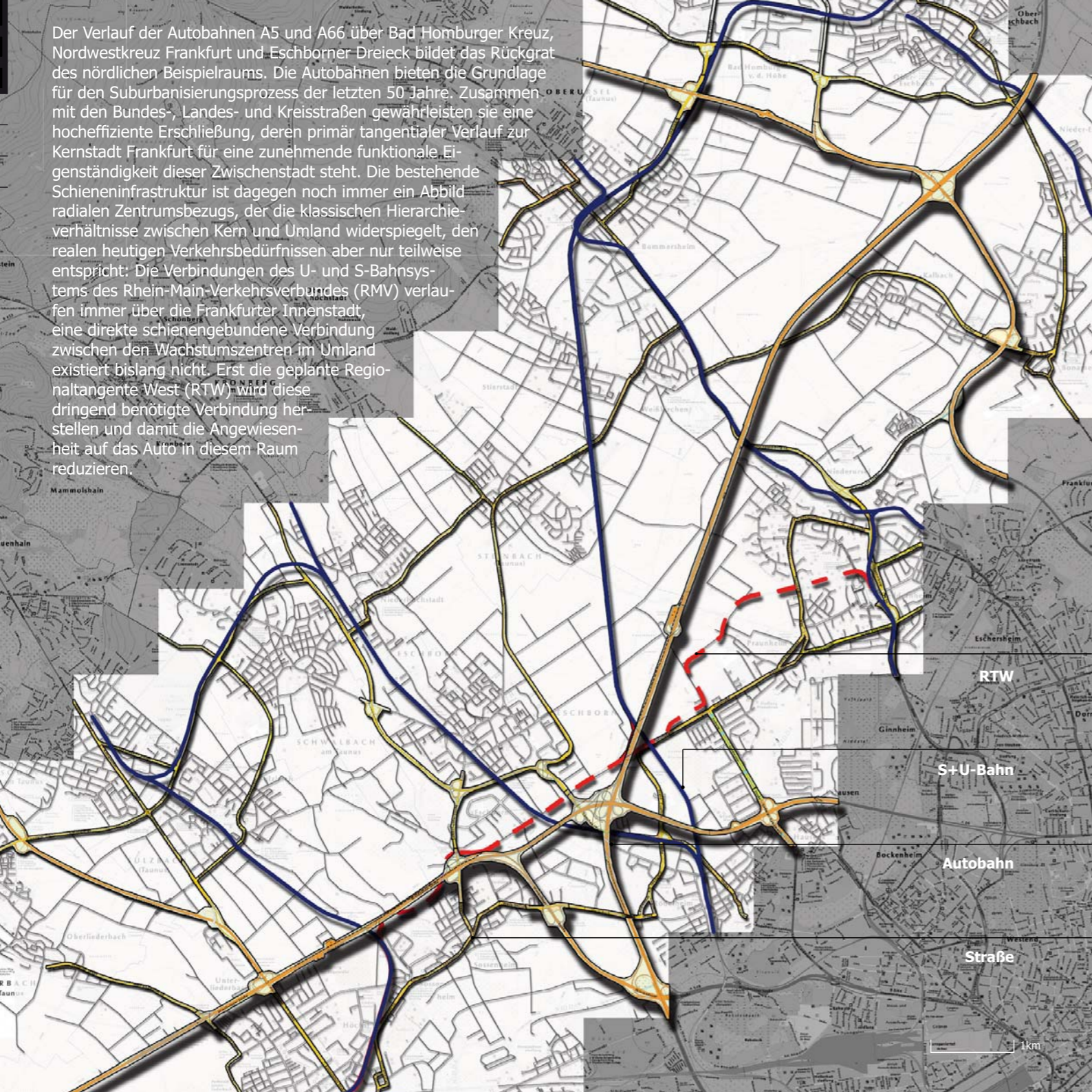
**Innenraum - Außenraum**

1km

1km



Der Verlauf der Autobahnen A5 und A66 über Bad Homburger Kreuz, Nordwestkreuz Frankfurt und Eschborner Dreieck bildet das Rückgrat des nördlichen Beispielraums. Die Autobahnen bieten die Grundlage für den Suburbanisierungsprozess der letzten 50 Jahre. Zusammen mit den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gewährleisten sie eine hocheffiziente Erschließung, deren primär tangentialer Verlauf zur Kernstadt Frankfurt für eine zunehmende funktionale Eigenständigkeit dieser Zwischenstadt steht. Die bestehende Schieneninfrastruktur ist dagegen noch immer ein Abbild radialen Zentrumsbezugs, der die klassischen Hierarchieverhältnisse zwischen Kern und Umland widerspiegelt, den realen heutigen Verkehrsbedürfnissen aber nur teilweise entspricht: Die Verbindungen des U- und S-Bahnsystems des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) verlaufen immer über die Frankfurter Innenstadt, eine direkte schienegebundene Verbindung zwischen den Wachstumszentren im Umland existiert bislang nicht. Erst die geplante Regionaltangente West (RTW) wird diese dringend benötigte Verbindung herstellen und damit die Angewiesenheit auf das Auto in diesem Raum reduzieren.



## Verkehr

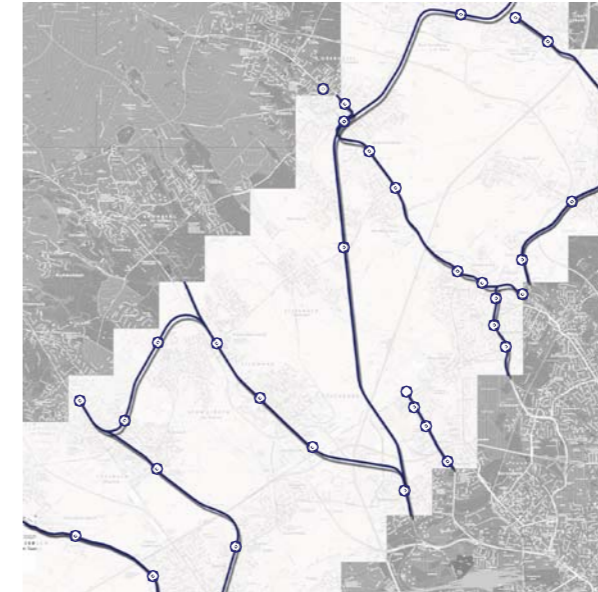
Autobahn



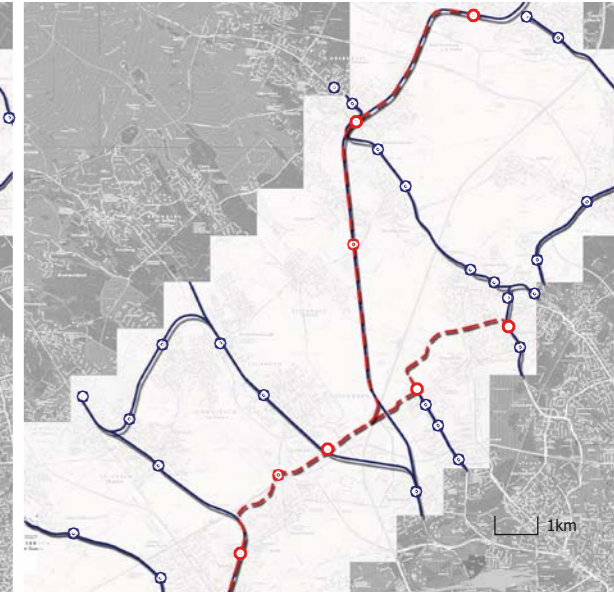
Straßen



S+U-Bahnen



RTW



1km

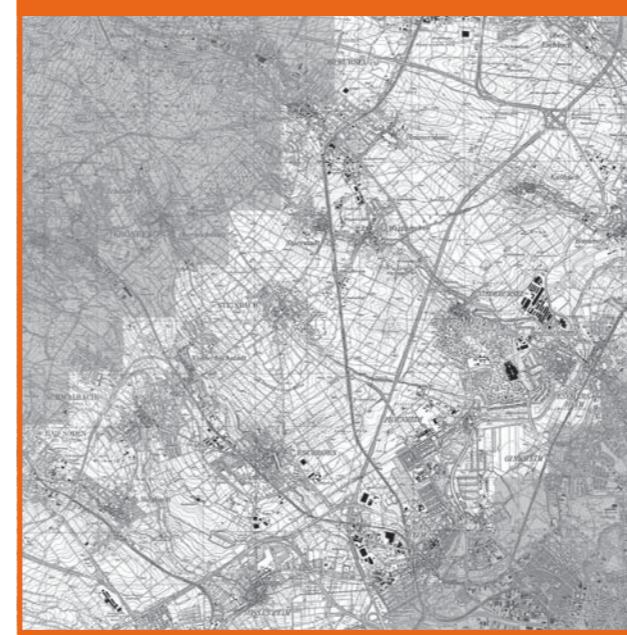
1km



## Zeitschnitte

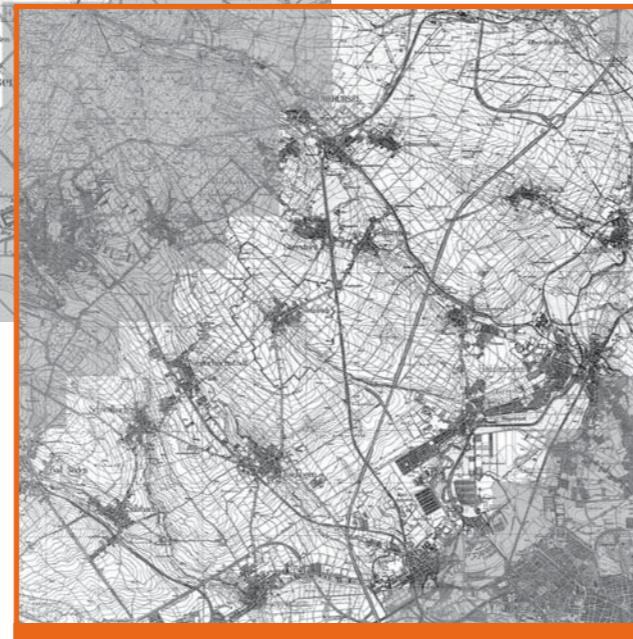


**1900** | Noch vor 100 Jahren ist der Nordraum rein landwirtschaftlich geprägt. Bis auf Oberursel gibt es nur kleine Dörfer, die sich in ihrer Lage an den Bachläufen des Taunus orientieren. Als wichtige Entwicklungslinie ist die Homburger Eisenbahn zu erkennen. Die noch weitgehend unbebaute historische Elisabethenstraße prägt als wichtige Verbindung seit der Römerzeit die Mitte des Raumes.



**1947** | Der Bau der Autobahn in den 30er Jahren schafft die infrastrukturelle Grundlage für die Suburbanisierung nach dem Krieg. Auf Frankfurter Stadtgebiet sind die Stadterweiterungen Ernst Mays aus den 20er Jahren erkennbar.

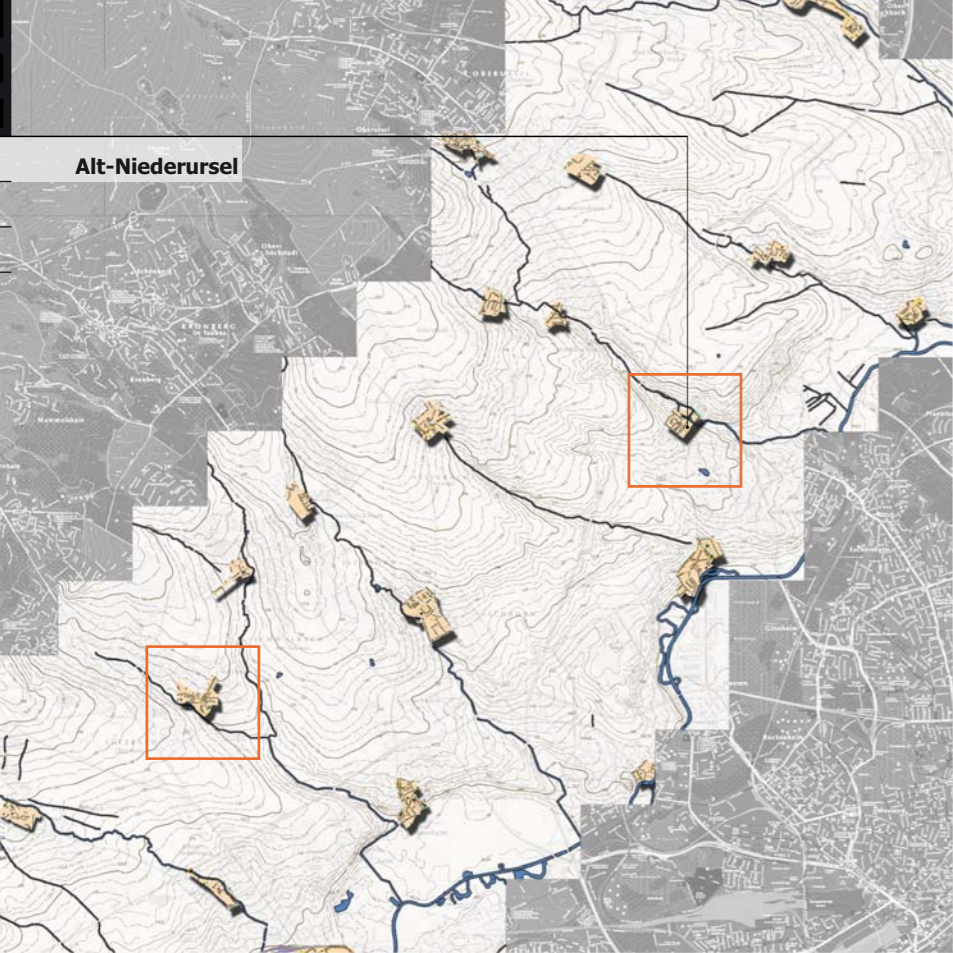
**1973** | In den 60er Jahren beschleunigt sich die Suburbanisierung erheblich, jenseits der Frankfurter Stadtgrenze zunächst vor allem im Wohnungsbau, im Verlauf der Autobahn aber auch bereits mit deutlich erkennbaren Entwicklungen im gewerblichen Bereich. Als neue Einkaufszentren entstehen das Main-Taunus- und das Nordwestzentrum.



**1995** | Bis Mitte der 90er Jahre hat sich die heutige Struktur des Raumes mit seinen amorphen, tendenziell zusammenwachsenden Siedlungsbausteinen voll ausgebildet. Um das Nordwestkreuz wächst ein Ring von Gewerbegebieten.



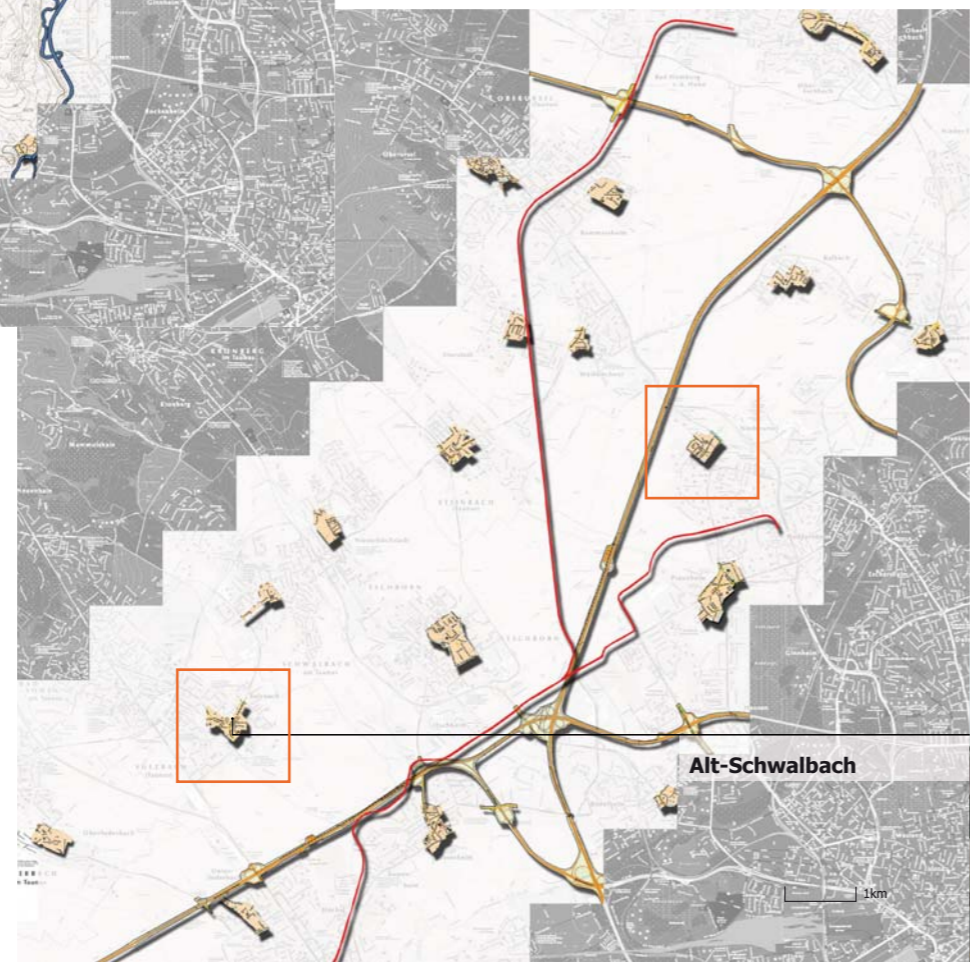




Alt-Niederursel

Zu den seit den 60er Jahren rapide gewachsenen neuen Siedlungsstrukturen stehen die alten Kerne oft in einem Verhältnis ausgesprochener Beziehungslosigkeit. Für die Dörfer bedeutete das Wachstum der letzten vier Jahrzehnte einen massiven Maßstabsprung. Umlandstädte und Gemeinden wie Eschborn und Schwalbach haben ihre Bevölkerungszahl in diesem Zeitraum teilweise mehr als verfünffacht. In ihrem dörflichen Charakter, aber auch in ihrer Dimension sind die alten Kerne nicht in der Lage, einen adäquaten Mittelpunkt für Kommunen mit heute zum Teil über 20.000 Einwohnern darzustellen.

Noch vor 100 Jahren ist der Raum rein landwirtschaftlich geprägt. Die ältesten Bebauungscluster des Untersuchungsraums bilden folglich historische Dorfkerne, die sich an der Topografie der Taunushänge mit ihren fruchtbaren Böden und an Gewässerläufen orientiert haben. Heute bilden die Dorfkerne keine übergeordnete Bezugsgröße mehr, vielmehr sind sie weitgehend abgekoppelt von den wichtigen Verkehrsinfrastrukturen. Funktional sind sie nach der fortgeschrittenen Abwanderung von Konsumeinrichtungen für den Raum von untergeordneter Bedeutung. Symbolisch haben sie allerdings seit Mitte der 70er Jahre als „Identitätsanker“ im suburbanen Einerlei erheblich an Bedeutung gewonnen und wurden Gegenstand einer ganzen Reihe mehr oder weniger liebevoller Verschönerungsprogramme.



Alt-Schwalbach

Alte Kerne



**Schwalbach** | Noch Mitte der sechziger Jahre ein kleines Dorf mit 3000 Einwohnern. Allein die Größenverhältnisse verdeutlichen, wie bedingt Schwalbachs ‚Dorfkern‘ als Zentrum einer Stadt mit heute fast 15.000 Einwohnern fungieren kann.



**Niederursel** | Das Beispiel von Alt-Niederursel neben der Nordweststadt Frankfurt verdeutlicht die städtebauliche Beziehungslosigkeit der Siedlungskerne zu den seit den sechziger Jahren rapide gewachsenen neuen Raumstrukturen.



Eschborn



F-Niederursel



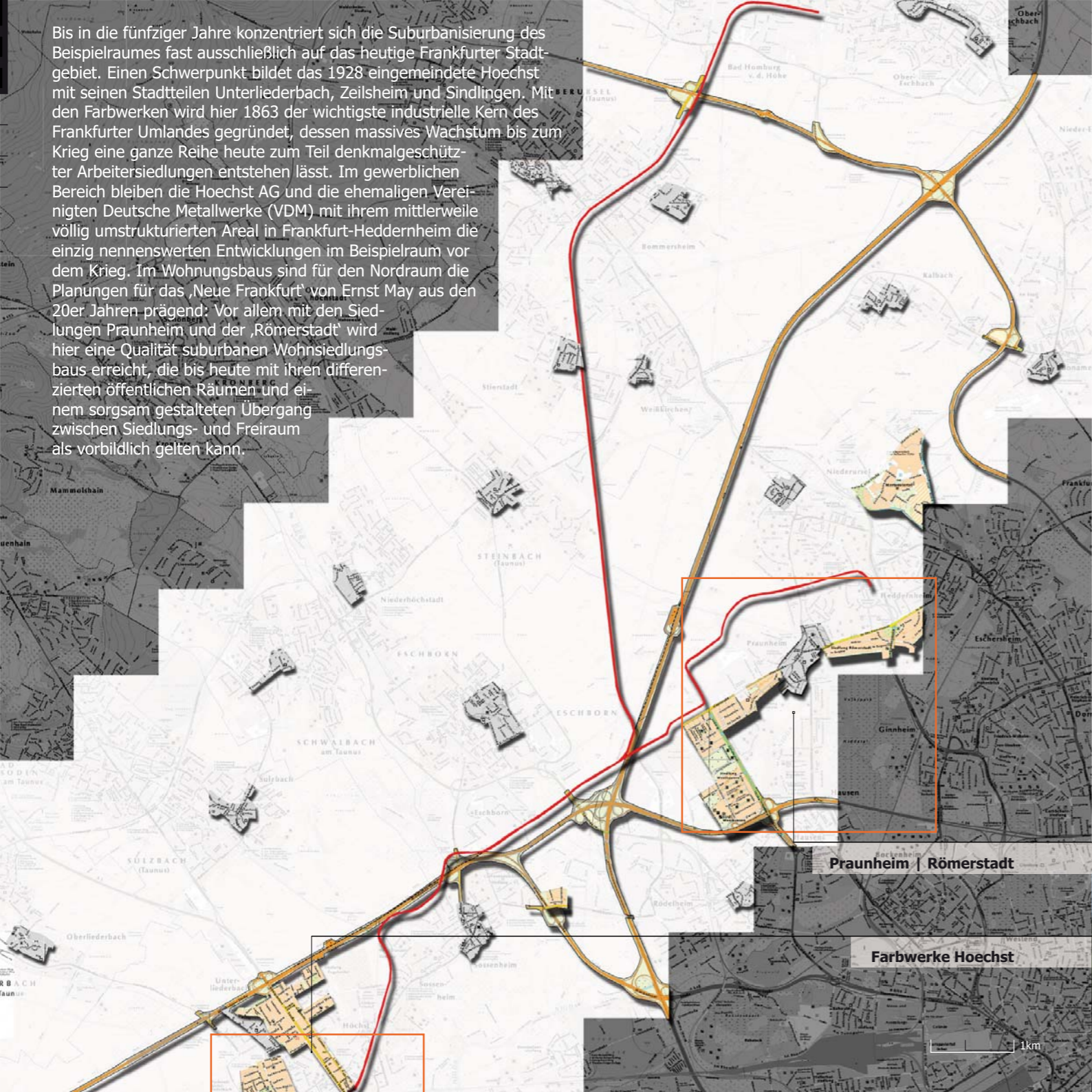
Steinbach



F-Niedereschbach



Bis in die fünfziger Jahre konzentriert sich die Suburbanisierung des Beispielraumes fast ausschließlich auf das heutige Frankfurter Stadtgebiet. Einen Schwerpunkt bildet das 1928 eingemeindete Hoechst mit seinen Stadtteilen Unterliederbach, Zeilsheim und Sindlingen. Mit den Farbwerken wird hier 1863 der wichtigste industrielle Kern des Frankfurter Umlandes gegründet, dessen massives Wachstum bis zum Krieg eine ganze Reihe heute zum Teil denkmalgeschützter Arbeitersiedlungen entstehen lässt. Im gewerblichen Bereich bleiben die Hoechst AG und die ehemaligen Vereinigten Deutsche Metallwerke (VDM) mit ihrem mittlerweile völlig umstrukturierten Areal in Frankfurt-Heddernheim die einzig nennenswerten Entwicklungen im Beispielraum vor dem Krieg. Im Wohnungsbaus sind für den Nordraum die Planungen für das ‚Neue Frankfurt‘ von Ernst May aus den 20er Jahren prägend: Vor allem mit den Siedlungen Praunheim und der ‚Römerstadt‘ wird hier eine Qualität suburbanen Wohnsiedlungsbaus erreicht, die bis heute mit ihren differenzierten öffentlichen Räumen und einem sorgsam gestalteten Übergang zwischen Siedlungs- und Freiraum als vorbildlich gelten kann.



Praunheim | Römerstadt

Farbwerke Hoechst

### Arbeiten und Wohnen bis 1950



**Farbwerke Hoechst** | Mit den Farbwerken Hoechst entsteht seit Ende des 19. Jahrhunderts direkt am Main der wichtigste industrielle Kern vor den Toren Frankfurts. In den umliegenden Dörfern setzt die erste Phase suburbanen Wachstums im Wohnbereich ein.



**Römerstadt und Siedlung Praunheim** | Die Stadt Frankfurt verfolgt in den 20er Jahren ein ambitioniertes Wohnungsbauprogramm. Die von Ernst May geplanten Siedlungen Praunheim und Römerstadt an der Nidda sind mit ihren differenzierten öffentlichen Räumen und einem sorgsam gestalteten Übergang zum Freiraum bis heute herausragende Beispiele für einen spezifisch suburbanen Siedlungsbaus.



Oberursel-Bommersheim



F-Unterliederbach Siedlung Heimchen



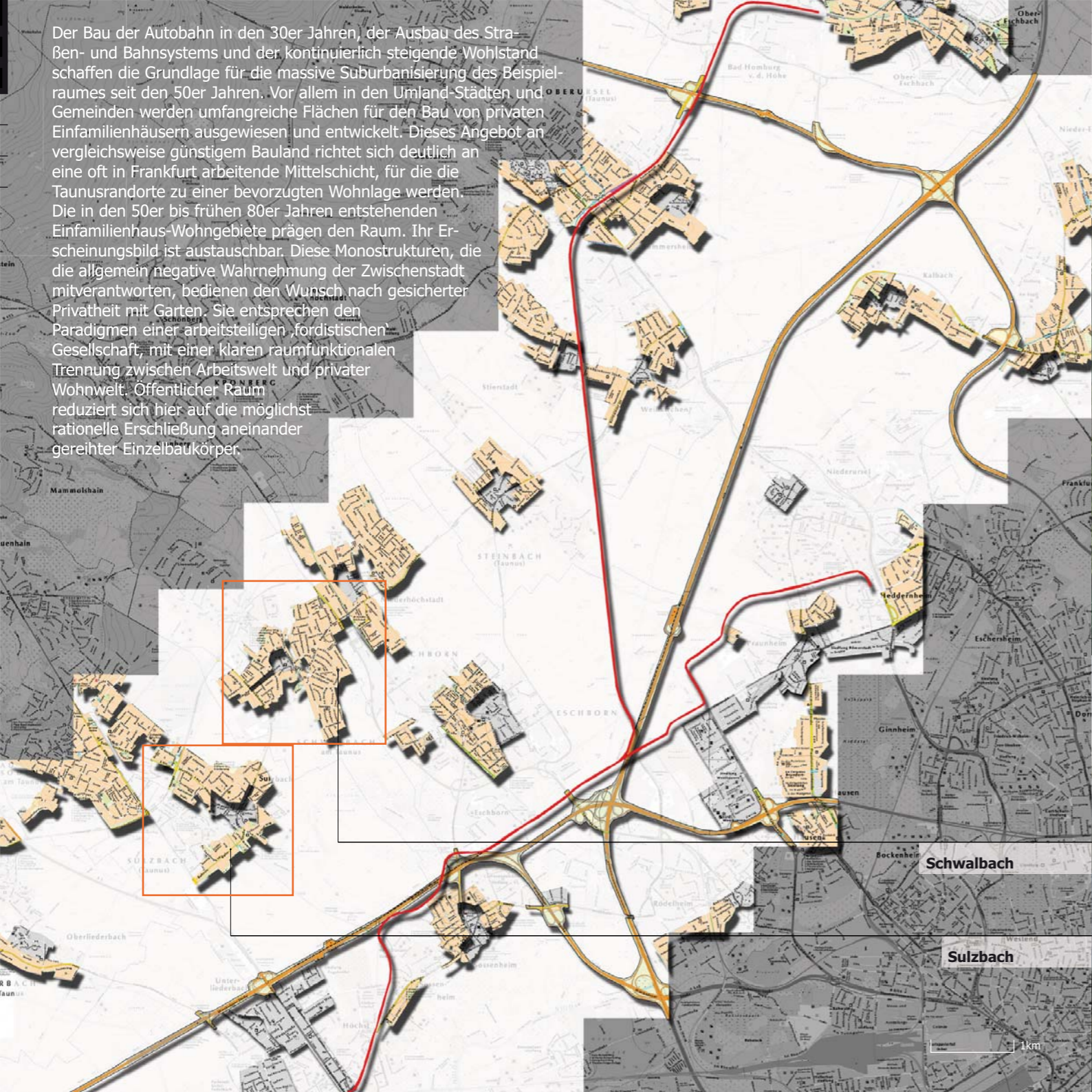
May-Siedlung F-Praunheim



May Siedlung F-Praunheim



Der Bau der Autobahn in den 30er Jahren, der Ausbau des Straßen- und Bahnsystems und der kontinuierlich steigende Wohlstand schaffen die Grundlage für die massive Suburbanisierung des Beispielraumes seit den 50er Jahren. Vor allem in den Umjand-Städten und Gemeinden werden umfangreiche Flächen für den Bau von privaten Einfamilienhäusern ausgewiesen und entwickelt. Dieses Angebot an vergleichsweise günstigem Bauland richtet sich deutlich an eine oft in Frankfurt arbeitende Mittelschicht, für die die Taunusrandorte zu einer bevorzugten Wohnlage werden. Die in den 50er bis frühen 80er Jahren entstehenden Einfamilienhaus-Wohngebiete prägen den Raum. Ihr Erscheinungsbild ist austauschbar. Diese Monostrukturen, die die allgemein negative Wahrnehmung der Zwischenstadt mitverantworten, bedienen den Wunsch nach gesicherter Privatheit mit Garten. Sie entsprechen den Paradigmen einer arbeitsteiligen, 'fordistischen' Gesellschaft, mit einer klaren raumfunktionalen Trennung zwischen Arbeitswelt und privater Wohnwelt. Öffentlicher Raum reduziert sich hier auf die möglichst rationelle Erschließung aneinander gereihter Einzelbaukörper.



Schwalbach



F-Sossenheim



Eschborn



Oberursel-Weißkirchen

## Einfamilienhäuser 50er-80er Jahre



**Schwalbach** | Der Ort Schwalbach verdeutlicht das typische Verhältnis eines ehemaligen kleinen Dorfs am Taunusrand zu Einfamilienhaus-Ortserweiterungen, die sich auf eine auswärts arbeitende Bevölkerung ausrichten.



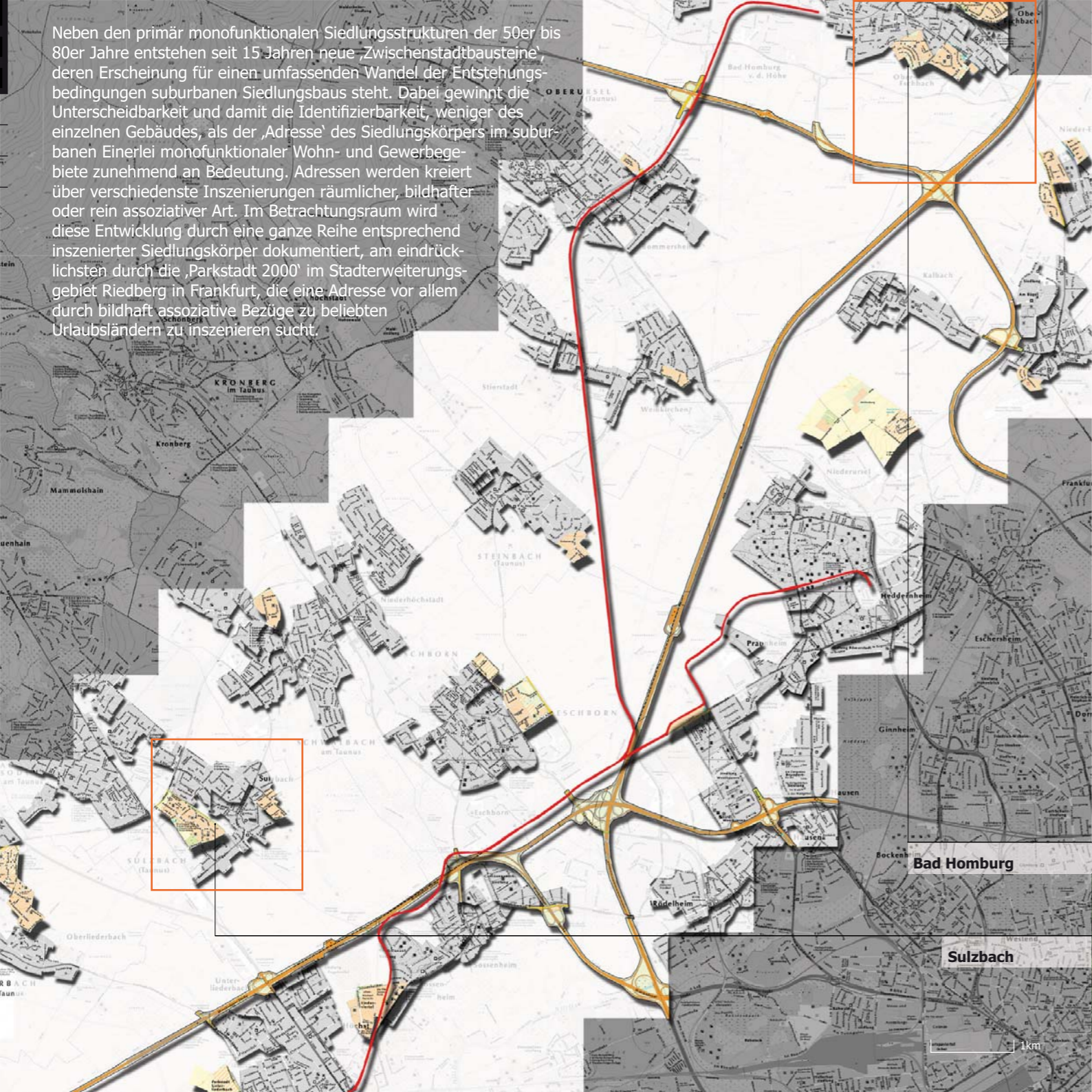
**Sulzbach** | Ähnlich deutlich wird diese Entwicklung in Sulzbach, das sich trotz seiner mittlerweile fast 10.000 Einwohner damit schmückt, keine Stadt, sondern Gemeinde zu sein. Die sukzessive ausgewiesenen Wohnflächen werden weitgehend bezugslos appliziert.







Neben den primär monofunktionalen Siedlungsstrukturen der 50er bis 80er Jahre entstehen seit 15 Jahren neue ‚Zwischenstadtbausteine‘, deren Erscheinung für einen umfassenden Wandel der Entstehungsbedingungen suburbanen Siedlungsbaus steht. Dabei gewinnt die Unterscheidbarkeit und damit die Identifizierbarkeit, weniger des einzelnen Gebäudes, als der ‚Adresse‘ des Siedlungskörpers im suburbanen Einerlei monofunktionaler Wohn- und Gewerbegebiete zunehmend an Bedeutung. Adressen werden kreiert über verschiedenste Inszenierungen räumlicher, bildhafter oder rein assoziativer Art. Im Betrachtungsraum wird diese Entwicklung durch eine ganze Reihe entsprechend inszenierter Siedlungskörper dokumentiert, am eindrucklichsten durch die ‚Parkstadt 2000‘ im Stadterweiterungsgebiet Riedberg in Frankfurt, die eine Adresse vor allem durch bildhaft assoziative Bezüge zu beliebten Urlaubsländern zu inszenieren sucht.



**Neues Wohnen**



**Sulzbach ‚Im Haindell‘** | Viele der seit Ende der 80er Jahre entstandenen Wohnsiedlungen zeichnen sich durch eine bewusst inszenierte Siedlungsfigur mit differenzierten Frei- bzw. öffentlichen Räumen aus. Im Zusammenspiel mit einer einheitlichen Fassadengestaltung wird oft ein dörflicher Charakter angestrebt.

**Bad Homburg ‚Am Römischen Hof‘** | Häufig soll eine bewusst gewählte und vermarktete Namensgebung die besondere Adresse dieser in der Regel aus einer Hand errichteten Areale betonen. Die Luftbilder verdeutlichen, wie sich diese Areale vor allem in ihrer Erschließungsfigur von den älteren zweckrationalen Einfamilienhausgebieten unterscheiden.



F-Sossenheim



Bad Homburg ‚Am Römischen Hof‘



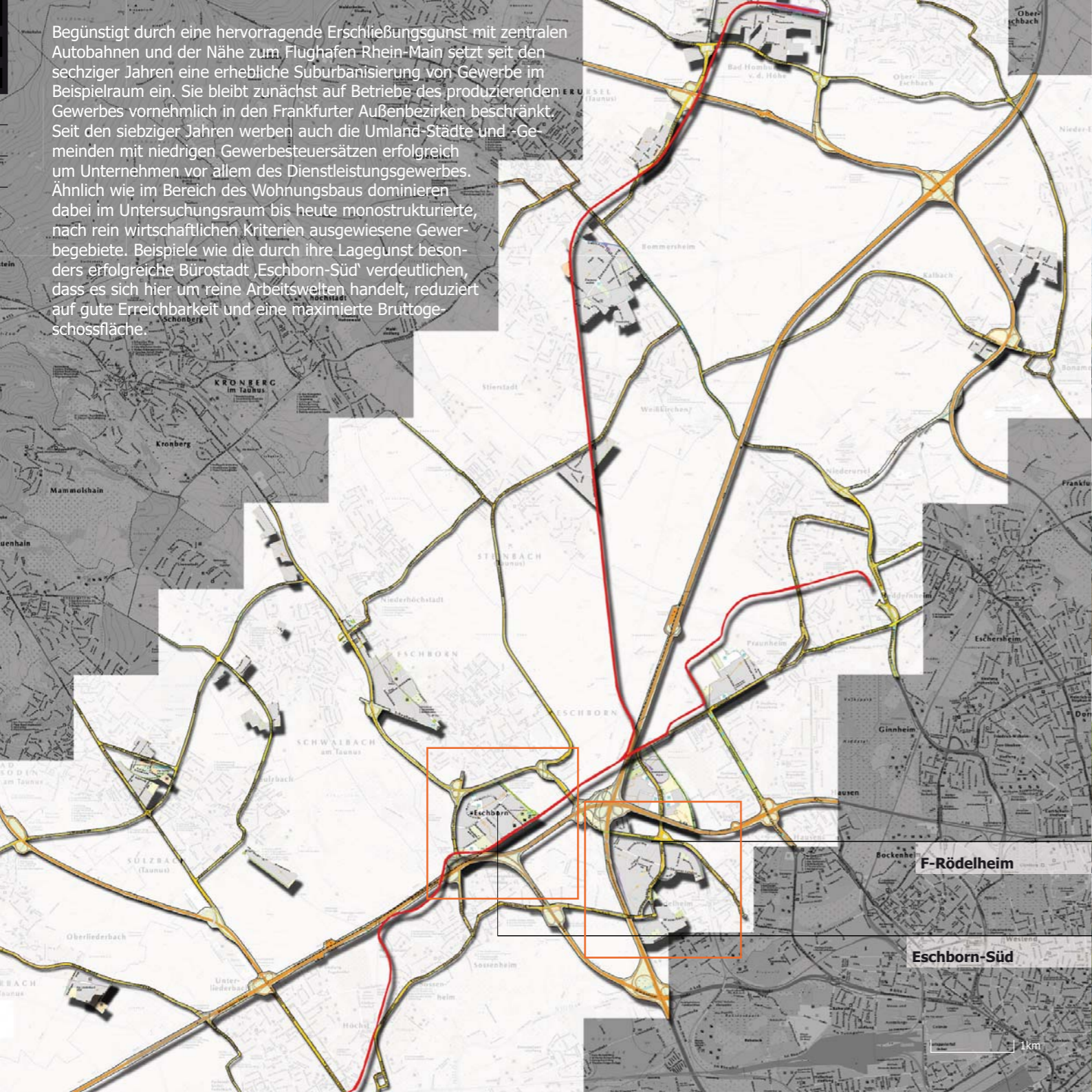
F-Riedberg Parkstadt 2000



Sulzbach ‚Im Haindell‘



Begünstigt durch eine hervorragende Erschließungsgunst mit zentralen Autobahnen und der Nähe zum Flughafen Rhein-Main setzt seit den sechziger Jahren eine erhebliche Suburbanisierung von Gewerbe im Beispielraum ein. Sie bleibt zunächst auf Betriebe des produzierenden Gewerbes vornehmlich in den Frankfurter Außenbezirken beschränkt. Seit den siebziger Jahren werben auch die Umland-Städte und -Gemeinden mit niedrigen Gewerbesteuersätzen erfolgreich um Unternehmen vor allem des Dienstleistungsgewerbes. Ähnlich wie im Bereich des Wohnungsbaus dominieren dabei im Untersuchungsraum bis heute monostrukturierte, nach rein wirtschaftlichen Kriterien ausgewiesene Gewerbegebiete. Beispiele wie die durch ihre Lagegunst besonders erfolgreiche Bürostadt ‚Eschborn-Süd‘ verdeutlichen, dass es sich hier um reine Arbeitswelten handelt, reduziert auf gute Erreichbarkeit und eine maximierte Bruttogeschossfläche.



Eschborn Bürostadt Süd



Eschborn Bürostadt Süd



Bad Homburg Süd



F-Rödelheim

## Arbeiten 50er - 80er Jahre



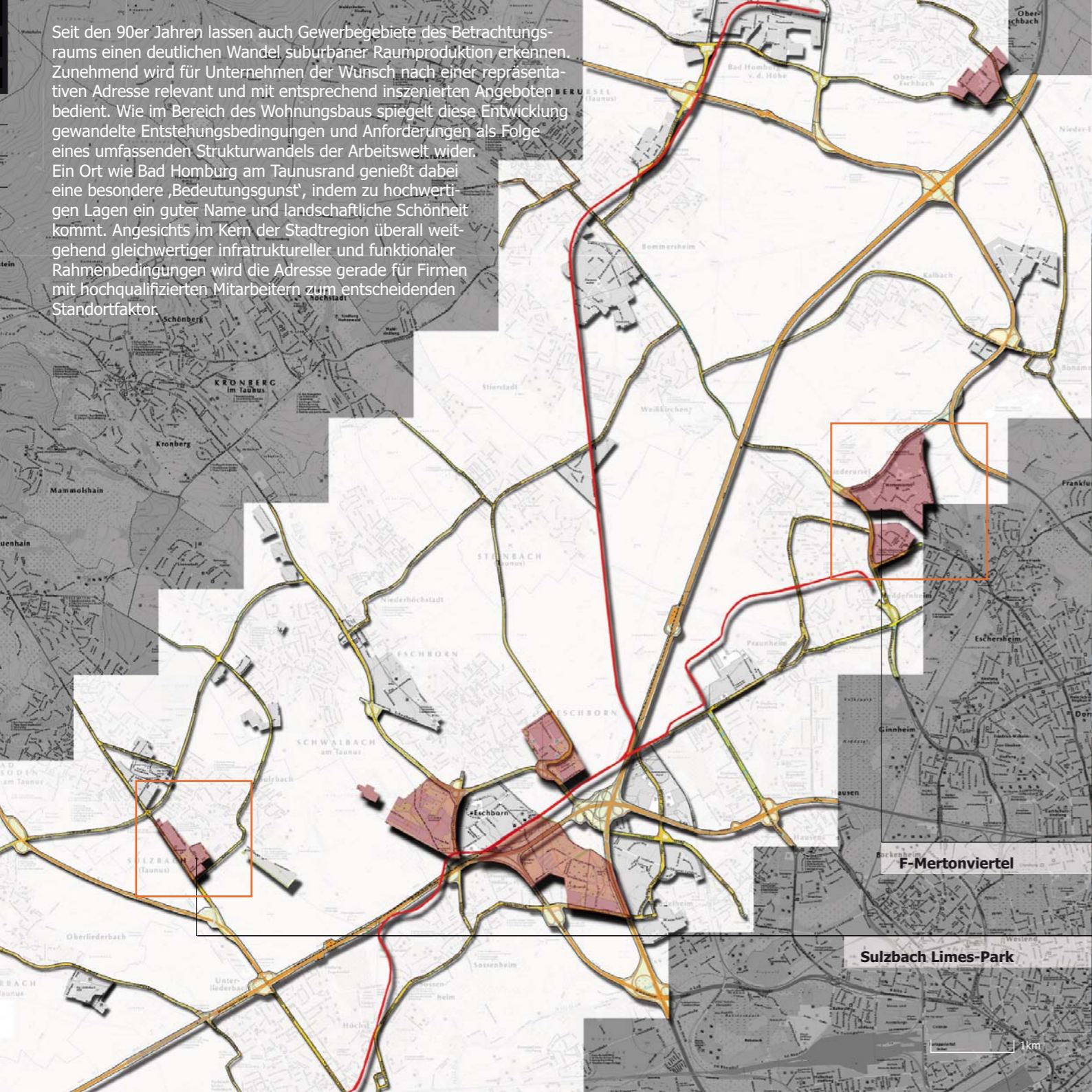
**Eschborn Süd** | Die Bürostadt Eschborn-Süd ist eine der markantesten Zwischenstadtentwicklungen im Betrachtungsraum. In unmittelbarer Nähe zweier Autobahnknoten und direkt an der Frankfurter Stadtgrenze ist hier seit den siebziger Jahren eine hoch verdichtete Büroflächenkonzentration mit über 20.000 Arbeitsplätzen entstanden. Einer maximalen Ausnutzung des Grundes steht ein minimaler Aufwand für Erschließung und öffentlichen Raum gegenüber. Die Skyline konkurriert mit der Frankfurter City.



**Gewerbe in Rödelheim** | Rund um das Norwestkreuz Frankfurt sind zwischen Eschborn und den Frankfurter Stadtteilen Sossenheim und Rödelheim verschiedene Gewerbegebiete zu einer ‚peripheren Verdichtung‘ mit über 40.000 Arbeitsplätzen zusammengewachsen. In ihrer räumlichen Erscheinung sind diese Areale Folge bester Erreichbarkeit und geringster städtebaulicher Regeldichte.



Seit den 90er Jahren lassen auch Gewerbegebiete des Betrachtungsraums einen deutlichen Wandel suburbaner Raumproduktion erkennen. Zunehmend wird für Unternehmen der Wunsch nach einer repräsentativen Adresse relevant und mit entsprechend inszenierten Angeboten bedient. Wie im Bereich des Wohnungsbaus spiegelt diese Entwicklung gewandelte Entstehungsbedingungen und Anforderungen als Folge eines umfassenden Strukturwandels der Arbeitswelt wider. Ein Ort wie Bad Homburg am Taunusrand genießt dabei eine besondere ‚Bedeutungsgunst‘, indem zu hochwertigen Lagen ein guter Name und landschaftliche Schönheit kommt. Angesichts im Kern der Stadtregion überall weitgehend gleichwertiger infrastruktueller und funktionaler Rahmenbedingungen wird die Adresse gerade für Firmen mit hochqualifizierten Mitarbeitern zum entscheidenden Standortfaktor.



Bad Homburg



F-Heddernheim Mertonviertel



Eschborn Helfmann-Park



Sulzbach Limes-Park

**Neues Arbeiten**

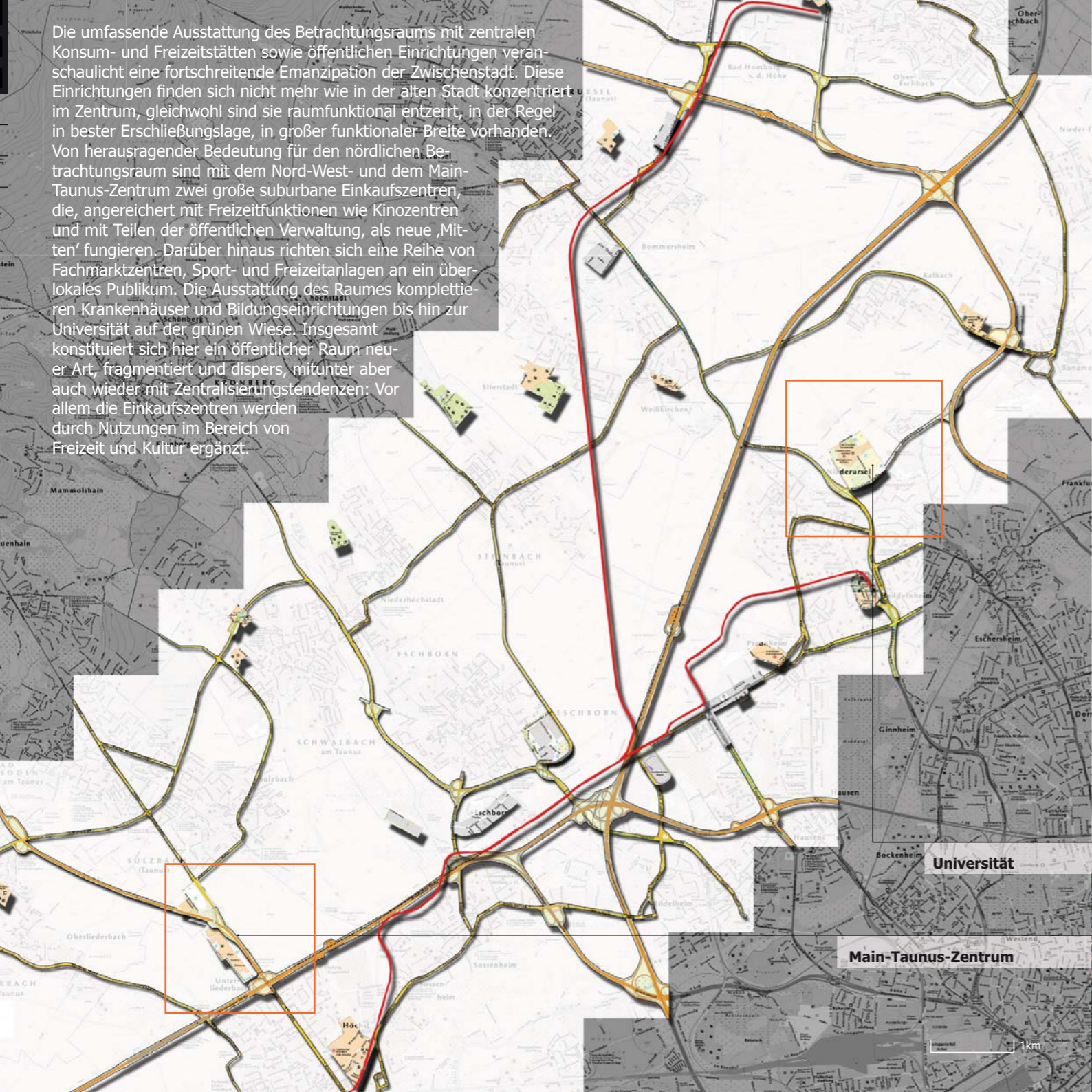
**Sulzbach Limes-Park** | Der inflationäre Gebrauch der Vokabel ‚Park‘ ist Beleg für die Bedeutung einer identifizierbaren Adresse auch im gewerblichen Bereich. Neue Gewerbegebiete versuchen potenzielle Kunden mit einem Mehrwert an repräsentativem öffentlichen Raum, Service (Restaurants, Nahversorgung) und architektonischer und landschaftlicher Schönheit zu werben.

**Mertonviertel F-Heddernheim** | Das Mertonviertel, entwickelt auf dem ehemaligen Werksgelände der ‚Verinigten Deutschen Metallwerke (VDM), versucht seine Adresse durch die Verknüpfung hochwertiger Büro- und Einfamilienhaus-Wohnflächen zu schärfen. Ein künstlicher Berg, modelliert aus den belasteten Böden des ehemaligen Industriegebiets, fungiert als Landmark des neuen Viertels.

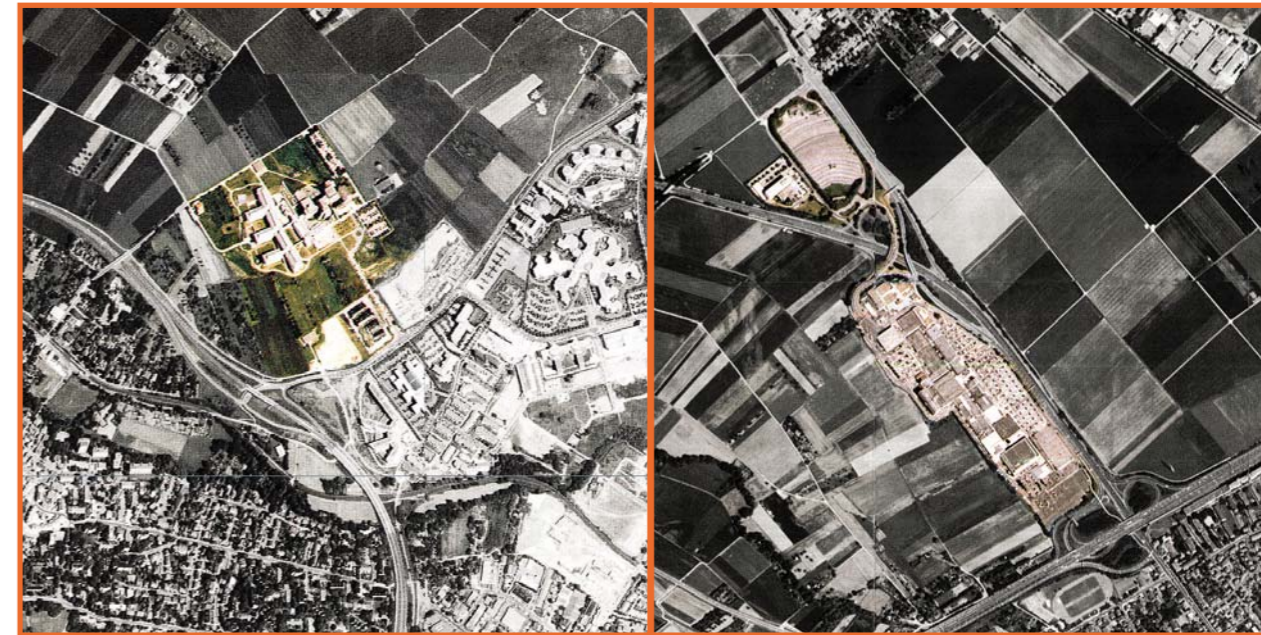




Die umfassende Ausstattung des Betrachtungsraums mit zentralen Konsum- und Freizeitstätten sowie öffentlichen Einrichtungen veranschaulicht eine fortschreitende Emanzipation der Zwischenstadt. Diese Einrichtungen finden sich nicht mehr wie in der alten Stadt konzentriert im Zentrum, gleichwohl sind sie raumfunktional entzerrt, in der Regel in bester Erschließungslage, in großer funktionaler Breite vorhanden. Von herausragender Bedeutung für den nördlichen Betrachtungsraum sind mit dem Nord-West- und dem Main-Taunus-Zentrum zwei große suburbane Einkaufszentren, die, angereichert mit Freizeitfunktionen wie Kinozentren und mit Teilen der öffentlichen Verwaltung, als neue ‚Mitten‘ fungieren. Darüber hinaus richten sich eine Reihe von Fachmarktzentren, Sport- und Freizeitanlagen an ein überlokales Publikum. Die Ausstattung des Raumes kompletieren Krankenhäuser und Bildungseinrichtungen bis hin zur Universität auf der grünen Wiese. Insgesamt konstituiert sich hier ein öffentlicher Raum neuer Art, fragmentiert und dispers, mitunter aber auch wieder mit Zentralisierungstendenzen: Vor allem die Einkaufszentren werden durch Nutzungen im Bereich von Freizeit und Kultur ergänzt.



## Neuer Öffentlicher Raum



**Johann-Wolfgang-Goethe Universität** | Schon in den siebziger Jahren werden einige naturwissenschaftliche Institute der Frankfurter Universität an den Standort am Stadtrand verlegt. Mit seinem Ausbau wird der naturwissenschaftliche Campus zu einem Zentrum und wichtigsten Imagerträger des Frankfurter Stadterweiterungsgebiets ‚Am Riedberg‘.

**Main-Taunus-Zentrum (MTZ)** | Das MTZ wird in den sechziger Jahren als erstes nicht integriertes Shoppingcenter Deutschlands mit Autobahnanchluss direkt jenseits der Frankfurter Stadtgrenze erbaut. In seiner rein funktionalen Struktur ist es in den letzten Jahren Gegenstand einer ganzen Reihe von Umbau- und Verschönerungsmaßnahmen geworden. Heute locken zusätzliche Angebote wie Wochenmärkte und eines der größten Kinocenter der Region.



Eschborn-Ost



Sulzbach Main-Taunus-Zentrum / Kinocenter



Sulzbach Main-Taunus-Zentrum



F-Rödelheim



In der Summe ihrer raumfunktional getrennten Areale stellt die betrachtete Zwischenstadt einen Raum umfassender Funktionalität und hoher Eigenständigkeit dar. Öffentlicher Raum ist, entzerrt mit allen Funktionen, bis hin zur Universität auf der grünen Wiese vorhanden. Als Produkt raumfunktionaler Arbeitsteilung dominieren quantitativ monofunktionale Areale, die die Bewertung der Zwischenstadt in der öffentlichen Diskussion fast ausschließlich und primär negativ prägen. Diese ‚Klone‘ erfüllen mit immergleichen Raumformen eindimensionale Anforderungsprofile, sei es nach privatem Wohnen mit Grünzugang oder kostenoptimierter Gewerbefläche in günstiger Erschließungslage. Dazu gesellen sich schon heute eine ganze Reihe von Strukturen, die deutlich über eine rein raumfunktionale Natur der Zwischenstadt hinausweisen und für die hier der Begriff Adresse eingeführt wird. Diese Areale zeichnen sich durch eine größere funktionale Vielschichtigkeit und das Streben nach einem identifikatorischen Mehrwert aus. In einer unpräzisen Umgebung wollen sie identifizierbar und damit verortbar sein. Mittel zu diesem Zweck sind Inszenierungen unterschiedlichster Art.

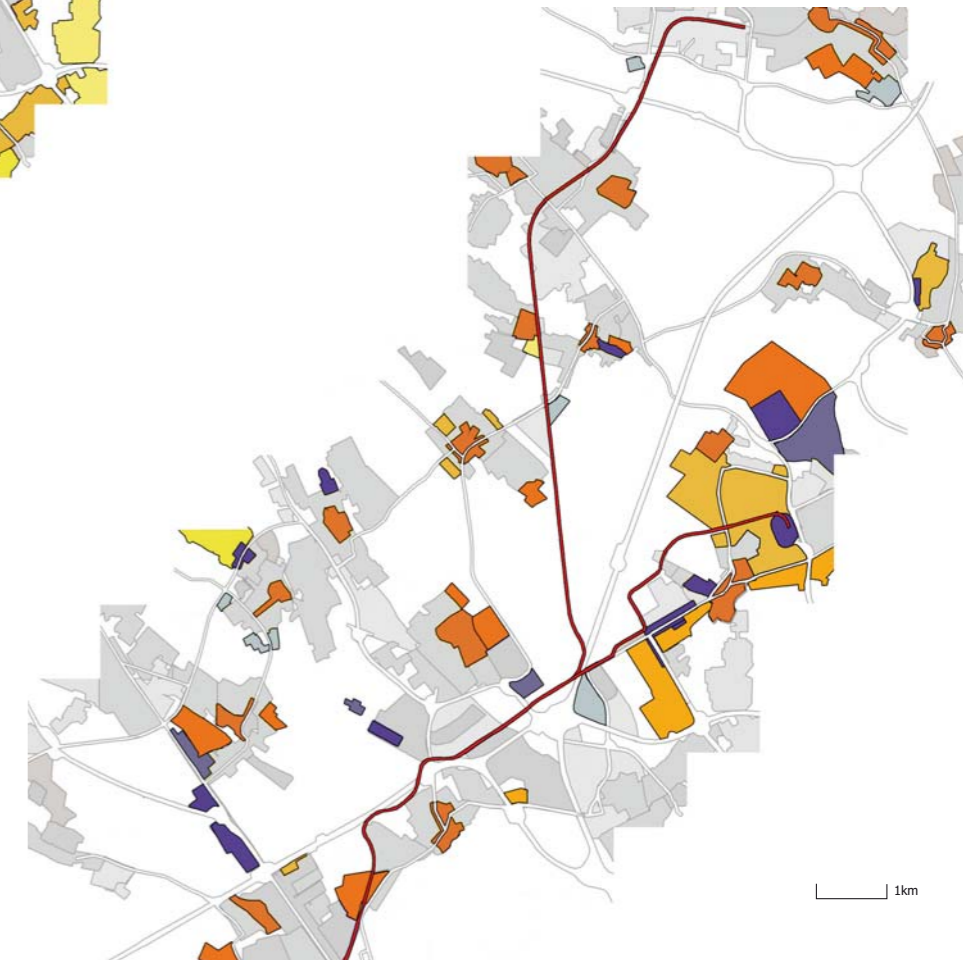


## Zwischenstadtpuzzle Nordraum

**Klone** | Der Raum der Zwischenstadt wird geprägt vom Nebeneinander monofunktionaler Areale. Sie zeichnen sich durch immergleiche baulich-räumliche Strukturen aus, nehmen so wenig wie möglich Bezug zueinander und orientieren sich statt dessen an einer möglichst optimalen Erschließung durch das Straßennetz. Die Wohnparzelle mit privatem Garten und die Gewerparzelle mit Büro, Lager oder Werkstatt erfüllt immer introvertierte, zweckoptimierte Funktionen: Entsprechend austauschbare städtebauliche Einheiten werden hier ‚Klone‘ genannt.

**Orte** | Neben Wohn- und Gewerbeklonen treffen wir in der Zwischenstadt vermehrt auf identifizierbare ‚Orte‘ eigener Qualität. Alte Dorfkerne werden als Identitätsanker im suburbanen Einerlei erkannt und sind schon heute Gegenstand liebevoller Selbstinszenierungen. Siedlungsstrukturen der letzten 15 Jahre versuchen durch vielfältige Inszenierungen, sich als ‚Adressen‘ von einer als struktur- und identitätslos empfundenen Umgebung abzugrenzen. Siedlungen wie die Römer- und die Nordweststadt erhalten als identifizierbare Ensembles mit historischem bau- und siedlungskulturellen Mehrwert neue Wertschätzung.

<sup>1</sup> vgl. den Band von Achim Hahn und Michael Steinbusch in dieser Reihe ‚Zwischenstadt‘





Jenseits der alten Siedlungskerne, die oft sogar ihre Nahversorgungsfunktion verlieren, entsteht an meist hervorragend erschlossenen Standorten eine neue, zwischenstädtische Zentralität. Erkennbar zunächst durch die Verdichtung vor allem gewerblicher, infrastruktureller und konsumorientierter Nutzungen, entwickeln ‚zentrale‘ Orte mit hohen Besucherfrequenzen wie die Shoppingcenter und wichtige Gewerbegebiete eine gewisse Mehrschichtigkeit. Vor allem Freizeit- und temporäre Wohnangebote reichern diese Orte an. Am deutlichsten zeigt sich dieser Urbanisierungsprozess am Beispiel des Flughafens Rhein-Main, der zum Kongress-, Freizeit- und Einkaufszentrum und zum touristischen Highlight der Rhein-Main-Neckar-Region mutiert. Hier entstehen ‚Kerne‘ im infrastrukturellen Geflecht, die Funktion und Struktur der Zwischenstadt zu prägen beginnen und perspektivisch zu den eigentlichen Bezugspunkten der Stadtregion werden.

Zwischenstadtzentralität

**Gewerbe + Shopping**  
Am Stadtrand

**Nordwestkreuz**  
Gewerbe- und Konsumballung

**Main-Taunus-Zentrum**  
Erste suburbane Mall Deutschlands

**Siedlung am Bügel**  
Trabantenstadt mit Einkaufszentrum

**Mertonviertel | Uni**  
Campus auf der grünen Wiese

**Nordwestzentrum**  
Shoppingcenter

**Main-Taunus-Zentrum**  
Erste suburbane Mall Deutschlands

**Silostaße Jahrhunderthalle**  
Kultur- und Sportzentrum

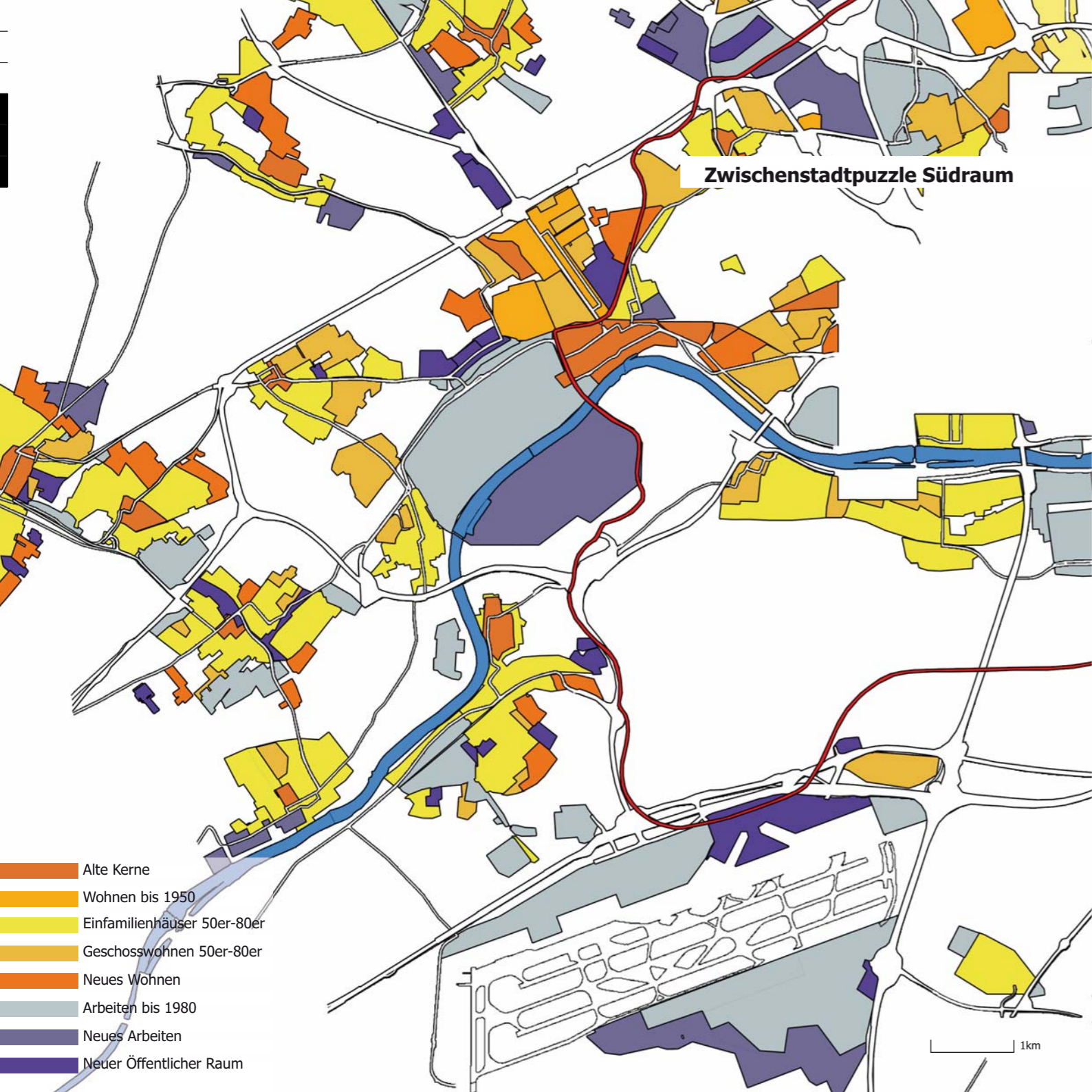
**Industriepark Hoechst**  
Wissenschaftszentrum

**Flughafen Rhein-Main**  
Zentrum der Region

- Alte Kerne
- Wohnen bis 1950
- Einfamilienhäuser 50er-80er
- Geschosswohnen 50er-80er
- Neues Wohnen
- Arbeiten 50er-80er
- Neues Arbeiten
- Neuer Öffentlicher Raum



## 4.5. Zwischenstadtteile



Die Zwischenstadt verliert im Verlauf einer systematisch dekodierenden Sichtung ihre vermeintliche Eigenschaftslosigkeit. Erste Spuren einer lokalen Identität werden erkennbar, stadt- und regionalstrukturelle Hierarchien, die Gewichtungen erlauben, Bedeutungen, die Schwerpunkte setzen können.

Im nächstfeineren Maßstab der ‚Anatomie der Zwischenstadt‘ geht es nun darum, den suburbanen Code weiter zu entschlüsseln, Bedeutungen, Hierarchien, Defizite und Potenziale dieses Raums Schicht für Schicht lesbar und begreifbar zu machen. Ziel ist es, Ansatzpunkte für eine Strategie der städtebaulichen Integration im lokalen und regionalen Maßstab zu finden. Handlungsleitend sind folgende Fragen: Was gibt der Zwischenstadt schon heute Struktur? Welches Bild vermittelt sie? Welche Orte tragen einen Bedeutungsüberschuss? Welche Art von öffentlichem Raum zeichnet sich ab, wo verortet er sich, welche neuen Schwerpunkte und Zentren bilden sich damit in der Zwischenstadt aus? Vor allem aber die Fragen: Wie und wo wandeln sich schon heute die Bausteine der Zwischenstadt? An welchen Orten deutet sich ein Transformationsprozess an? Wo und wie sollte eine städtebaulich-urbanistische Qualifizierung ansetzen?

### Zwischenstadtteile

Für dieses noch tiefere Eindringen in die Strukturen und räumlich erlebbaren Zusammenhänge der Zwischenstadt müssen geeignete Raumausschnitte definiert werden, die als lesbare Einheiten das reale räumliche Erleben des Beispielraums widerspiegeln. Strukturgebend auf dieser Maßstabsebene sind übergeordnete Landes- und Bundesstraßen, in deren Verlauf die Bausteine der Zwischenstadt tendenziell netzförmig zusam-

menwachsen: Es entsteht die charakteristische Struktur des nördlichen Beispielraums, in der amorphe Bebauungscluster von Autobahnen durchschnitten, landwirtschaftlich bis heute intensiv genutzte Freiräume umschließen. Die einzelne Kommune verliert ihre räumliche Ablesbarkeit. Zugleich entstehen mit diesen Ringformen neue, heute schon begreifbare Raumbilder. Klaus Humpert hat in seinen Studien verdeutlicht, dass Stadtstrukturen unabhängig von ihrem Ort nach Randvergrößerung streben (vgl. Humpert/Brenner/Becker 2002). Die Beziehung zum Rand und das Verhältnis von bebautem Raum und verbliebener offener Landschaft wird dabei entscheidender für die Raumwahrnehmung als das Verhältnis neuer Strukturen zu den alten Kernen. Dieser Wahrnehmung entsprechend werden im Beispielraum sechs ‚Zwischenstadtteile‘ identifiziert, deren gemeinsames Merkmal ein um einen zentralen Freiraum gelagerter heterogener Bebauungskranz ist. ▶▶ S. 224 ff

Die Kartierung der prägenden Eindrücke einer ringförmigen Autofahrt durch diese ‚Loops‘ zeigt eine überraschend spannungsreiche Strukturierung mit Raumbildern, die sich einprägen. Gewerbegebiete und Großsiedlungen, deren vielgeschossige Architekturen als Merkzeichen fungieren, die Über- und Unterfahrungen von großvolumigen Infrastrukturtrassen und der Wechsel von tunnelartigen Durchfahrten und dem freien Blick in den mittigen Freiraum sorgen für einen eigenständigen Rhythmus in den ‚Zwischenstadtteilen‘. Gleichzeitig werden Brüche deutlich: Durch Lärmschutzwände verstellte Passagen, spannungslose Ortsdurchfahrten, strukturlose Ränder, austauschbare Fassaden: Mögliche Interventionsorte für die Gestaltung räumlich erlebbarer Zusammenhänge der Zwischenstadt in der Stadtregion. ▶▶ S. 228, 234, 240



**Zwischenstadtteil Taunusschneisen**  
Rund ums Bad Homburger Kreuz



**Zwischenstadtteil Liederbachwinkel**  
Zwischen Industriepark und Taunusrand



**Zwischenstadtteil Steinbachfelder**  
Zwischen Nordwestkreuz und Nordweststadt



**Fokus: Zwischenstadtteile**

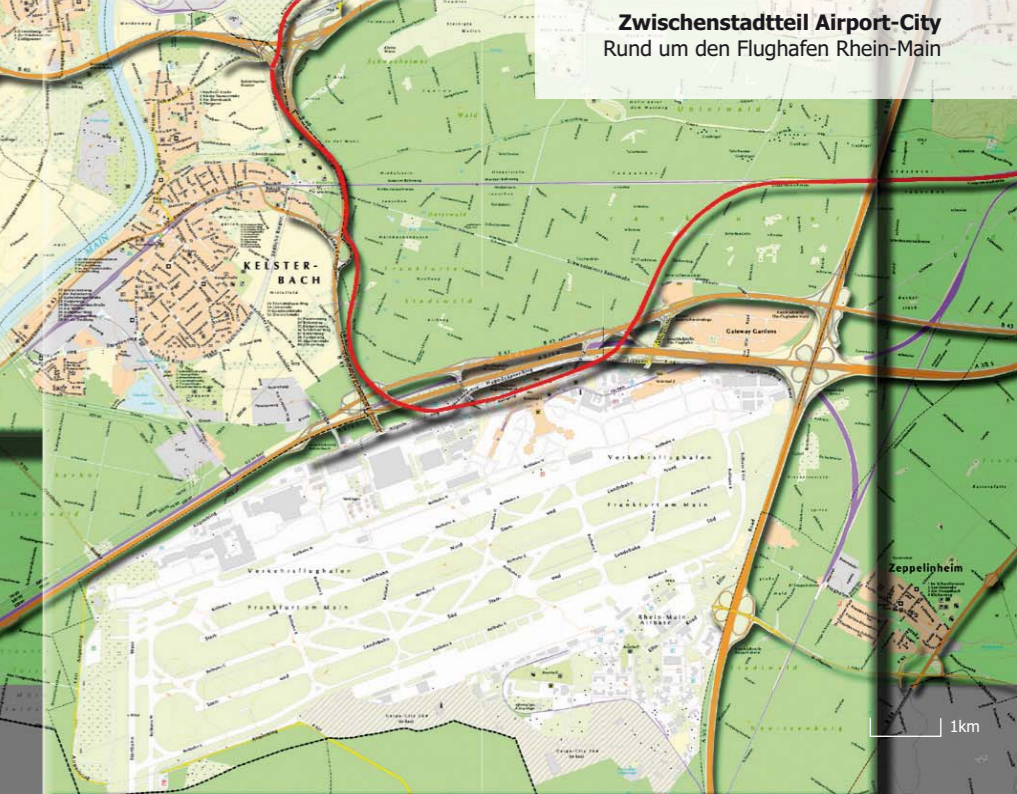
**Zwischenstadtteil Sulzbachkreisel**  
Zwischen Main-Taunus-Zentrum und Bürostadt Eschborn



**Zwischenstadtteil Mainbrücken**  
Zwischen Industrie- und Regionalpark



**Zwischenstadtteil Airport-City**  
Rund um den Flughafen Rhein-Main







## Zwischenstadtteil Sulzbachkreisel

**Zwischen Main-Taunus-Zentrum und Bürostadt Eschborn** | Der Zwischenstadtteil ‚Sulzbachkreisel‘ spannt sich vom Main-Taunus-Zentrum entlang der Autobahn 66 bis zur Bürostadt Eschborn zwischen zwei wichtigen Kernen des Betrachtungsraums auf, die als Tore in den Zwischenstadtteil wirken. Die Bürostadt Eschborn mit über 20.000 Arbeitsplätzen und das Main-Taunus-Zentrum als eines der größten Einkaufszentren der Region symbolisieren das ausgesprochene Spannungsverhältnis zwischen Frankfurt und seinen prosperierenden Nachbargemeinden, die aus der Sicht Frankfurts Unternehmen, Einwohner und Kaufkraft abwerben. Um einen landwirtschaftlich intensiv genutzten Freiraum, dessen Mitte der bis heute reizvolle Lauf des Sulzbaches bildet, sind die umliegenden Kommunen und Frankfurter Stadtteile im Verlauf wichtiger Straßen ringförmig zusammengewachsen. Der hier so genannte ‚Sulzbachkreisel‘ wird baulich durch vielgeschossige Gebäudeensembles in verdichteten Wohn- und Gewerbegebieten geprägt, die als räumliche Merkzeichen fungieren. Um das Eschborner Dreieck und das Nordwestkreuz Frankfurt sind verschiedene Gewerbegebiete zu einer ‚peripheren Verdichtung‘ mit über 40.000 Arbeitsplätzen zusammengewachsen. Der ‚Sulzbachkreisel‘ ist so vor allem aus seiner landschaftlichen Mitte heraus deutlich ablesbar. Historisch setzt sich der Zwischenstadtteil ausschließlich aus ehemals landwirtschaftlich gepräg-

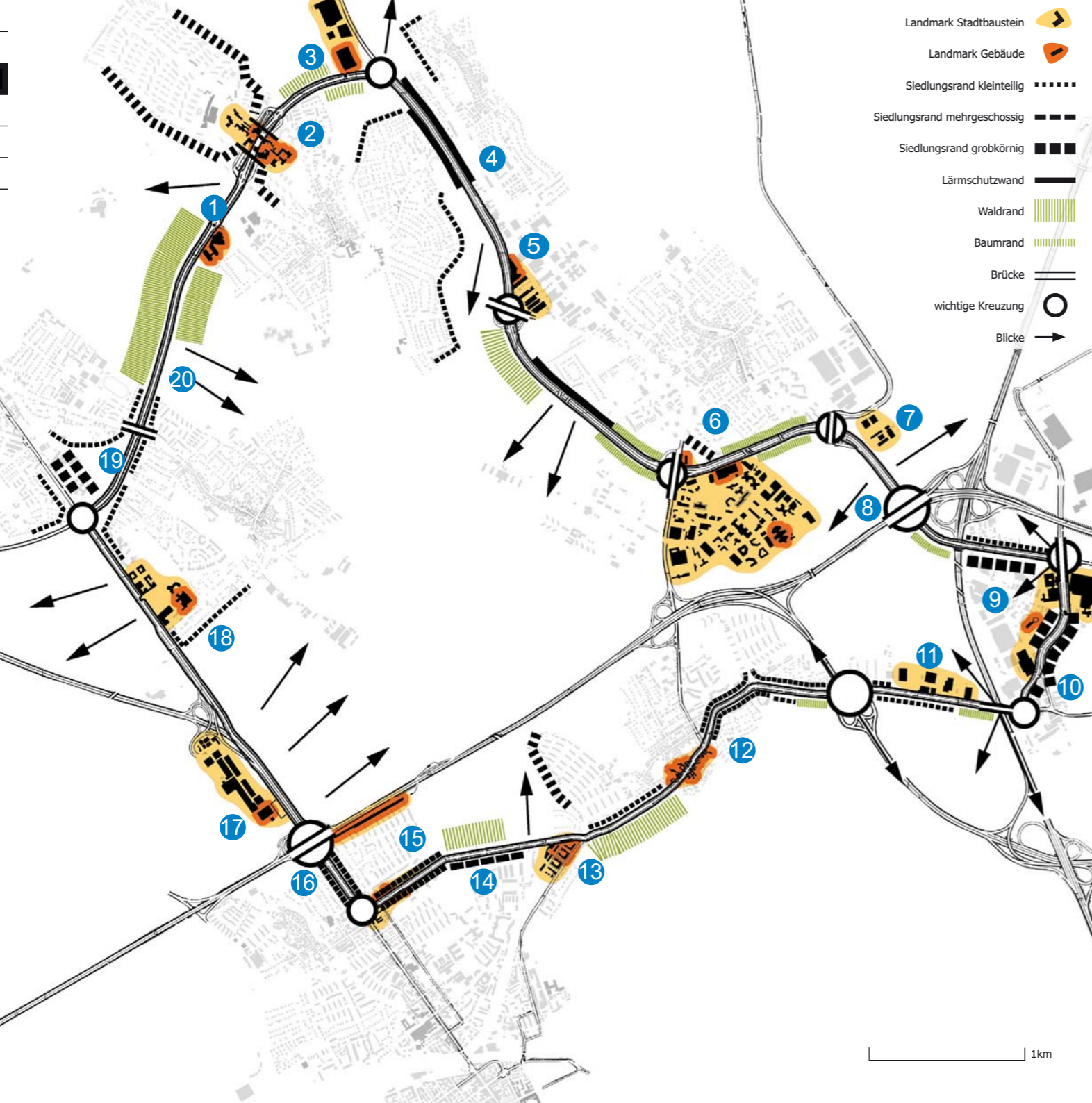
ten kleinen Dörfern zusammen, deren rasantes Wachstum durch ihre hervorragende Erschließungslage bedingt wurde. Vor allem Eschborn hat sich in den letzten Jahrzehnten durch eine großzügige Gewerbegebietsausweisung zu dem Dienstleistungsschwerpunkt im unmittelbaren Frankfurter Umland entwickelt. Insgesamt haben sich die Orte des Zwischenstadtteils in ihrer Fläche und Einwohnerzahl in wenigen Jahrzehnten zum Teil mehr als verfünffacht.

Die Rundfahrt durch den ‚Sulzbachkreisel‘ wird geprägt vom raschen Bildwechsel zwischen Gewerbegebieten und Großsiedlungen, massiven Infrastrukturelementen wie Autobahn- und S-Bahnbrücken und korridorartigen Orts- und Waldpassagen. Die in der Fläche dominierenden Einfamilienhausgebiete bleiben dagegen durch eine Vielzahl von Lärmschutzwänden und –hainen weitgehend unsichtbar. An einigen zentralen Stellen öffnet sich der Blick über den reizvollen mittigen Landschaftsraum zu den jeweils gegenüberliegenden Ansichten des Loops bzw. zum Taunus und der Frankfurter Skyline. Der Charakter der Orte vor der Zwischenstadt-Urbanisierung kann am ehesten in der engen Ortsdurchfahrt von Sossenheim erahnt werden, dessen alter Kern an der Verkehrsbelastung zu ersticken droht. An diesem Aufprall historischer Raumkultur und zeitgenössischer Netznutzung wird das ganze Ausmaß der Transformation von Stadt, Landschaft und Region ablesbar.



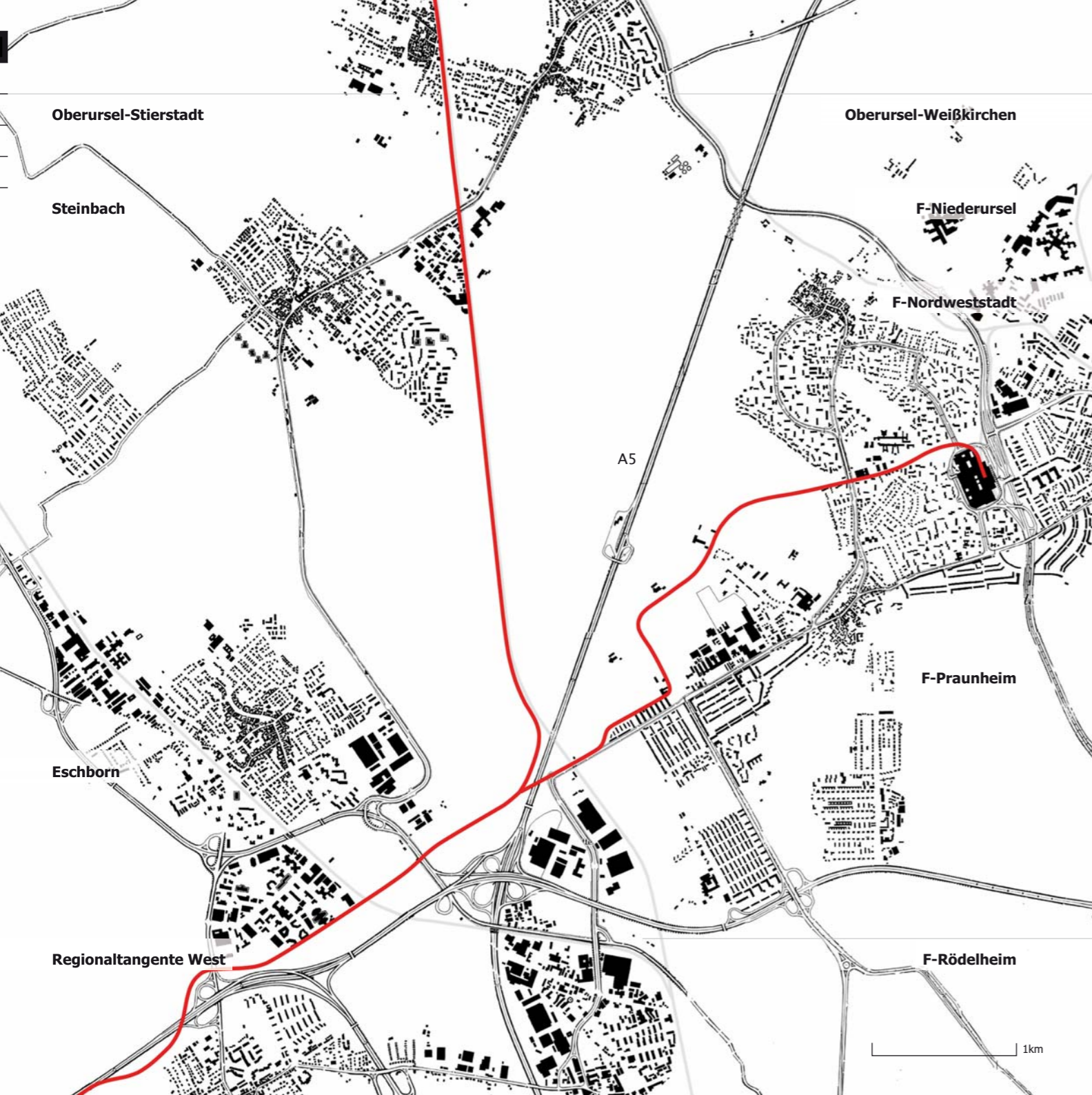






### Wahrnehmung





## Zwischenstadtteil Steinbachfelder

### Zwischen Nordwestkreuz und Nordweststadt

Der Zwischenstadtteil ‚Steinbachfelder‘ baut sich von dem um das Nordwestkreuz Frankfurt entstehenden Gewerbekern im Verlauf der A 5 nordöstlich über vielgeschossige Wohnsiedlungen der sechziger und siebziger Jahre am Taunusrand bis zur Frankfurter Nordweststadt auf.

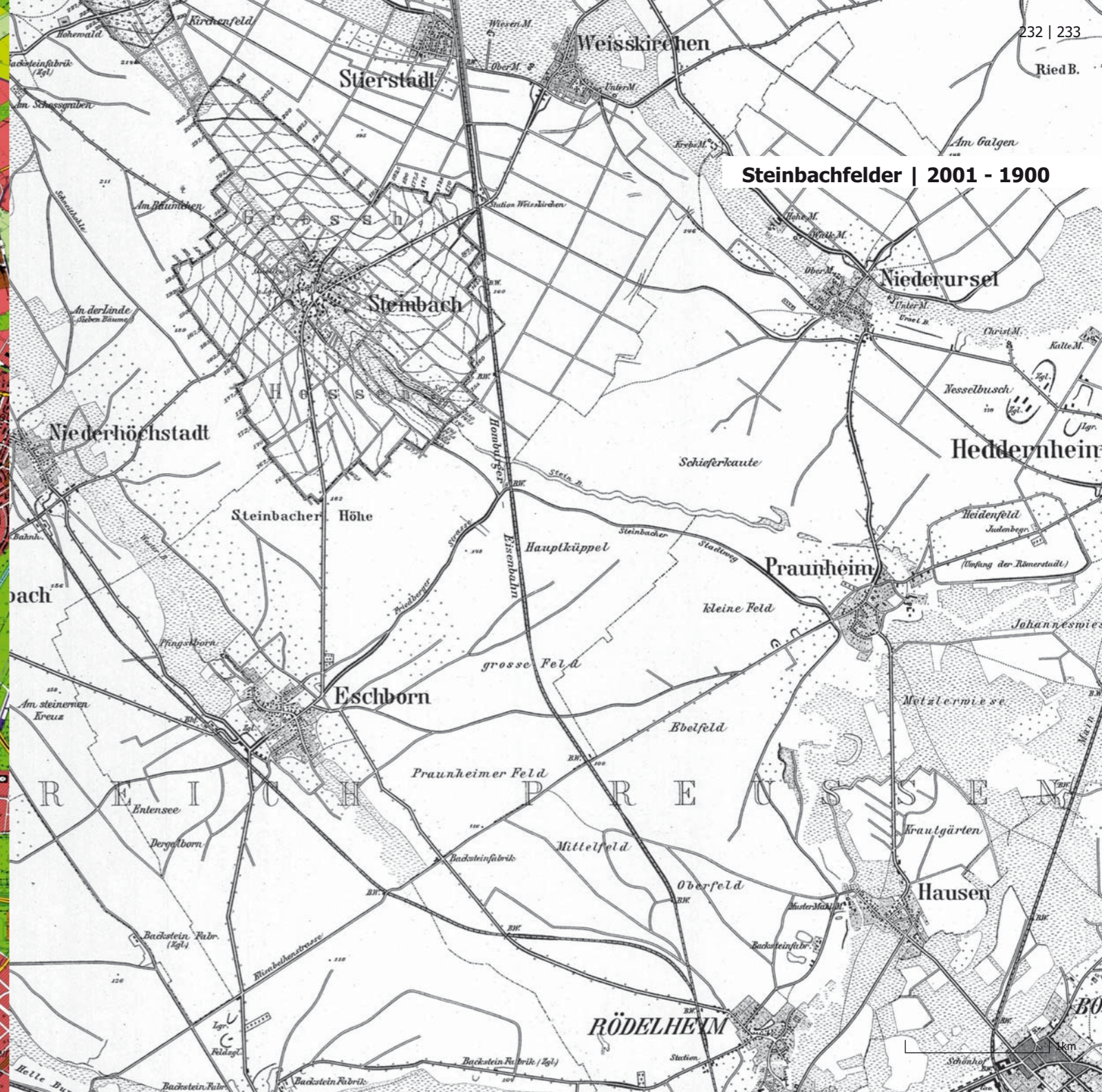
Im Gegensatz zum Zwischenstadtteil ‚Sulzbachkreisel‘ markieren die Wohnhochhäuser der Nordweststadt und die Steinbacher ‚Skyline‘ neben den Gewerbebauten am Autobahnknoten den inneren Bildrand des Zwischenstadtteils.

Die von der Autobahn durchschnittene Mitte der ‚Steinbachfelder‘ präsentiert sich als sanft zum Taunusrand ansteigende Ebene einer völlig ausgeräumten, intensiv genutzten Agrarlandschaft, deren Getreidefelder eine Art Glacis für die den Stadtteil umgrenzenden Zwischenstadtbausteine bilden. Einzig der Steinbach und der Urselbach, dessen Tal zwischen Oberursel und der Nordweststadt eine deutliche Zäsur zum nördlich angrenzenden Zwischenstadtteil definiert, verleihen der agrarindustrial geprägten Landschaft ein Minimum an Kontur. Unterbrochen wird die umgebende Bebauung durch bewusst freigehaltene Landschaftsschneisen eines regionalen Grünzugs. Nach Nordwesten bleiben so unverbaute Blicke auf die raumprägenden Taunushänge und nach Südosten auf die markante Frankfurter Skyline frei.

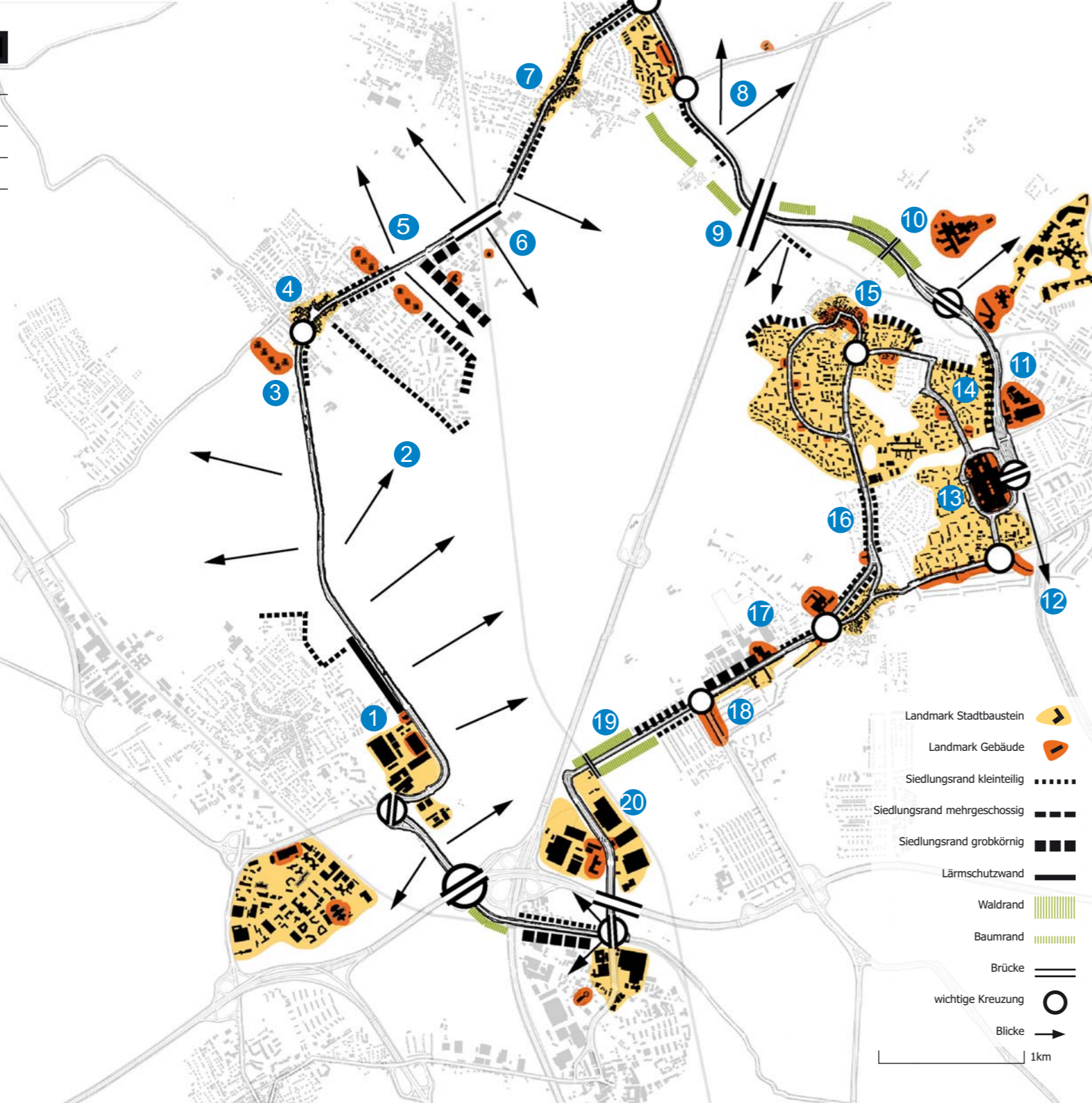
Historisch umfasst der vornehmlich vom Wohnen geprägte Zwischenstadtteil mit bedeutenden Siedlungen des ‚Neuen Frankfurts‘ der 20er Jahre und der Nordweststadt wichtige Bausteine der Wohnsuburbanisierung auf Frankfurter Stadtgebiet. Jenseits der Stadtgrenze folgen in den sechziger und siebziger Jahre den dörflichen Charakter der Gemeinden überformende, zum Teil vielgeschossige Wohngebiete. Das mehrfach modernisierte Nordwestzentrum in der Nordweststadt bildet einen deutlichen urbanistischen Schwerpunkt des Zwischenstadtteils, da sich dort ein Gros der Konsumströme, aber auch der kommerziellen Freizeitangebote konzentriert.

Die Rundfahrt legt den besonderen Charakter des Zwischenstadtteils ‚Steinbachfelder‘ frei: Der nördliche Bereich wird durch den Wechsel von den Blick öffnenden Landschaftsschneisen und den markanten Setzungen der Hochhaussiedlungen geprägt, je unterbrochen durch verkehrstechnisch höchst problematische Passagen durch alte Dorfkern. Auf Frankfurter Seite dominiert dagegen der schnelle Wechsel verschiedenster Bebauungszonen von kleinteiliger Reihenhausbauung der 20er Jahre über alte Siedlungskerne und Großwohnsiedlungen, großflächige Handelszonen im Bereich Heerstraße bis zur einprägsamen Umfahrung des Nordwestzentrums.



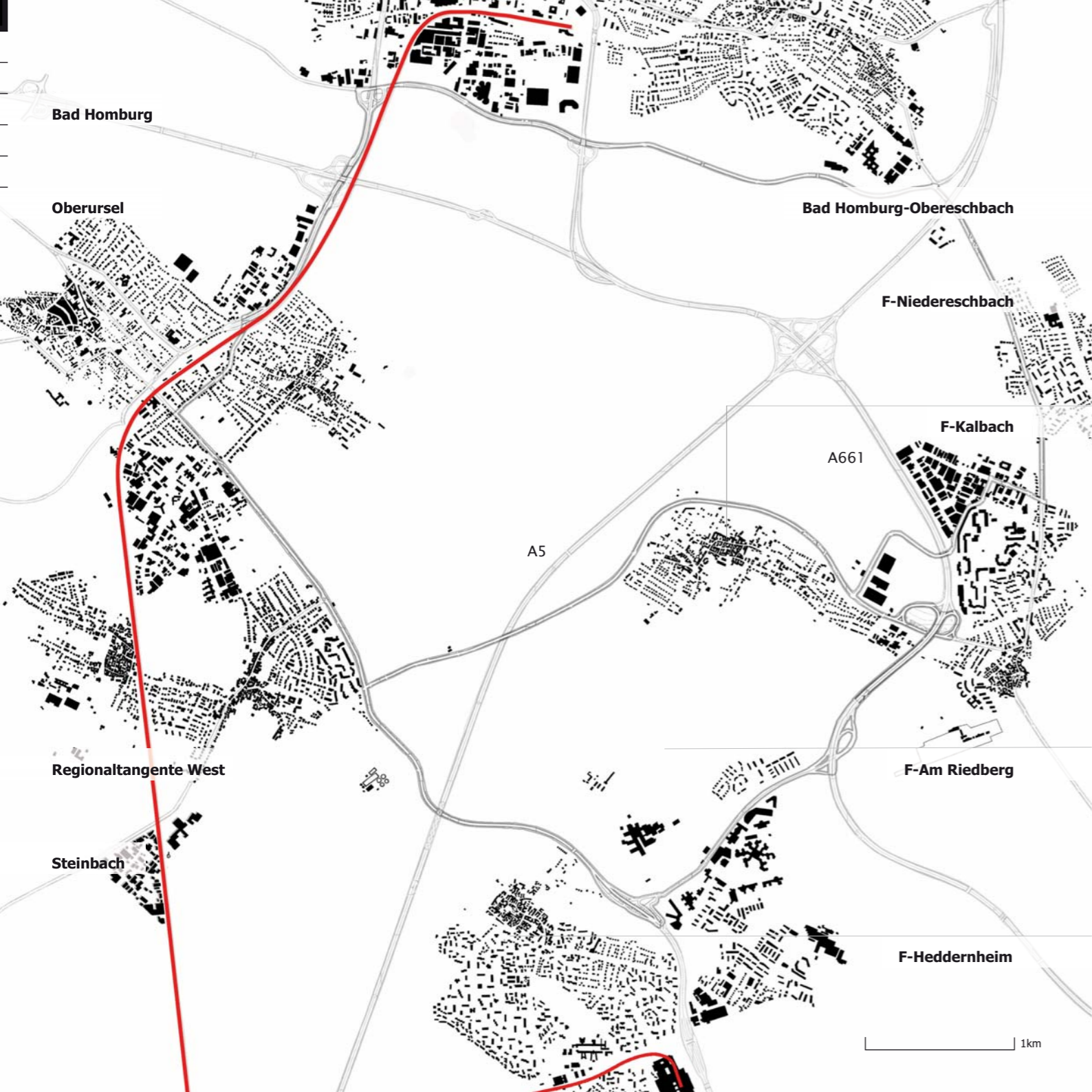






### Wahrnehmung





## Zwischenstadtteil Taunusschneisen

**Rund ums Bad Homburger Kreuz |** Der Zwischenstadtteil ‚Taunusschneisen‘ wird geprägt durch von Bebauungskanten geleitete Blicke, die die offene Landschaft in der Mitte des Zwischenstadtteils auf die Taunushänge mit dem markanten Feldberg freigibt. Aufgespannt werden die ‚Taunusschneisen‘ durch den sich kreuzenden Verlauf der Autobahnen A 5 und A 661, deren Schnittpunkt, das Bad Homburger Kreuz, gleichzeitig die Mitte des Zwischenstadtteils definiert. Im nord-östlichen Bereich bilden die an der A 5 aufeinander zuwachsenden Stadtteile Bad Homburgs und Frankfurts, im nord-westlichen Bereich an der A 66 zusammenwachsende Gewerbezonen Oberursels und Bad Homburgs deutliche Torsituationen in den Zwischenstadtteil. Nördlich der A 5 dominiert eine ausgeräumte Agrarlandschaft, die von Bebauungskanten visuell gehalten wird. Südlich wächst die Stadt Frankfurt im Zuge umfangreicher Stadterweiterungsmaßnahmen an die A 5 und damit die Stadtgrenze heran. Neben der Nordweststadt im Süden und dem Bad Homburger Dom im Norden fungieren vor allem verdichtete Gewerbegebiete mit mehrgeschossigen Bürogebäuden und ein Campus der Frankfurter Universität als räumliche Merkzeichen. Der Bereich um das Bad Homburger Kreuz hat sich in den letzten Jahren zu einem ausgesprochenen Schwerpunkt des Dienstleistungsgewerbes entwickelt. Hochwertige Büroareale wie das Frankfurter Mertonviertel beherbergen und S-Bahnbrücken sowie teilweise reizvolle Feld-

Hauptsitze von Weltfirmen wie Hewlett Packard oder Pricewaterhouse Coopers. Zusammen mit dem Mertonviertel entsteht mit dem Ausbau der Universität und dem neuen Stadtteil ‚Riedberg‘ für über 15.000 Einwohner ein neuer gemischt genutzter Kern des Zwischenstadtteils.

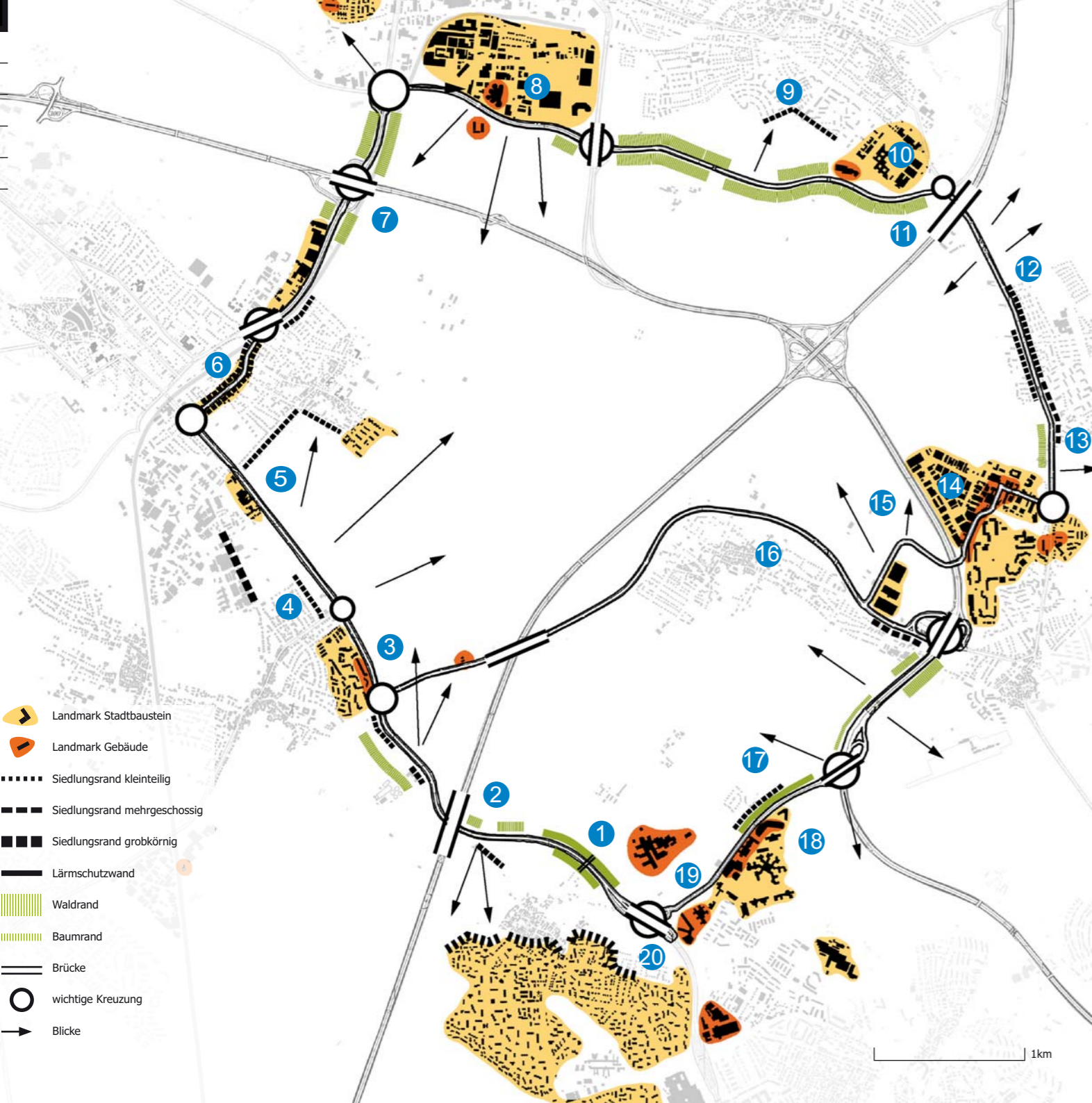
Wie die anderen Zwischenstadtteile setzen sich die ‚Taunusschneisen‘ historisch, mit der Ausnahme von Oberursel, aus ehemals landwirtschaftlich geprägten Dörfern zusammen. Vor allem im Bereich Heddernheim beginnt aber schon Anfang des 20. Jahrhunderts mit den Vereinigten Deutschen Metallwerken (VDM) eine ausgeprägte industrielle Entwicklung, mit nachfolgendem suburbanen Wohnungsbau (z.B. Römerstadt). Der Bau der Bad Homburger Eisenbahn hat eine frühe suburbane Entwicklung auch im Wohnungsbau zur Folge, besonders in den bevorzugten Taunusrandgemeinden Oberursel und Bad Homburg.

Die Rundfahrt durch die ‚Taunus-Schneisen‘ bietet ein abwechslungsreiches Bild: Wie an einer Perlenkette aneinandergereiht zeigen sich vom alten Dorfkern über gründerzeitliche Wohnviertel, typische Einfamilienhausgebiete und Großwohnsiedlungen der Nachkriegszeit bis zu den raumprägenden Gewerbegebieten, Arealen großflächigen Einzelhandels und der Universität die verschiedensten Zwischenstadtbausteine, unterbrochen immer wieder durch technische Infrastrukturelemente wie Autobahn- und S-Bahnbrücken sowie teilweise reizvolle Feld- und Waldpassagen.

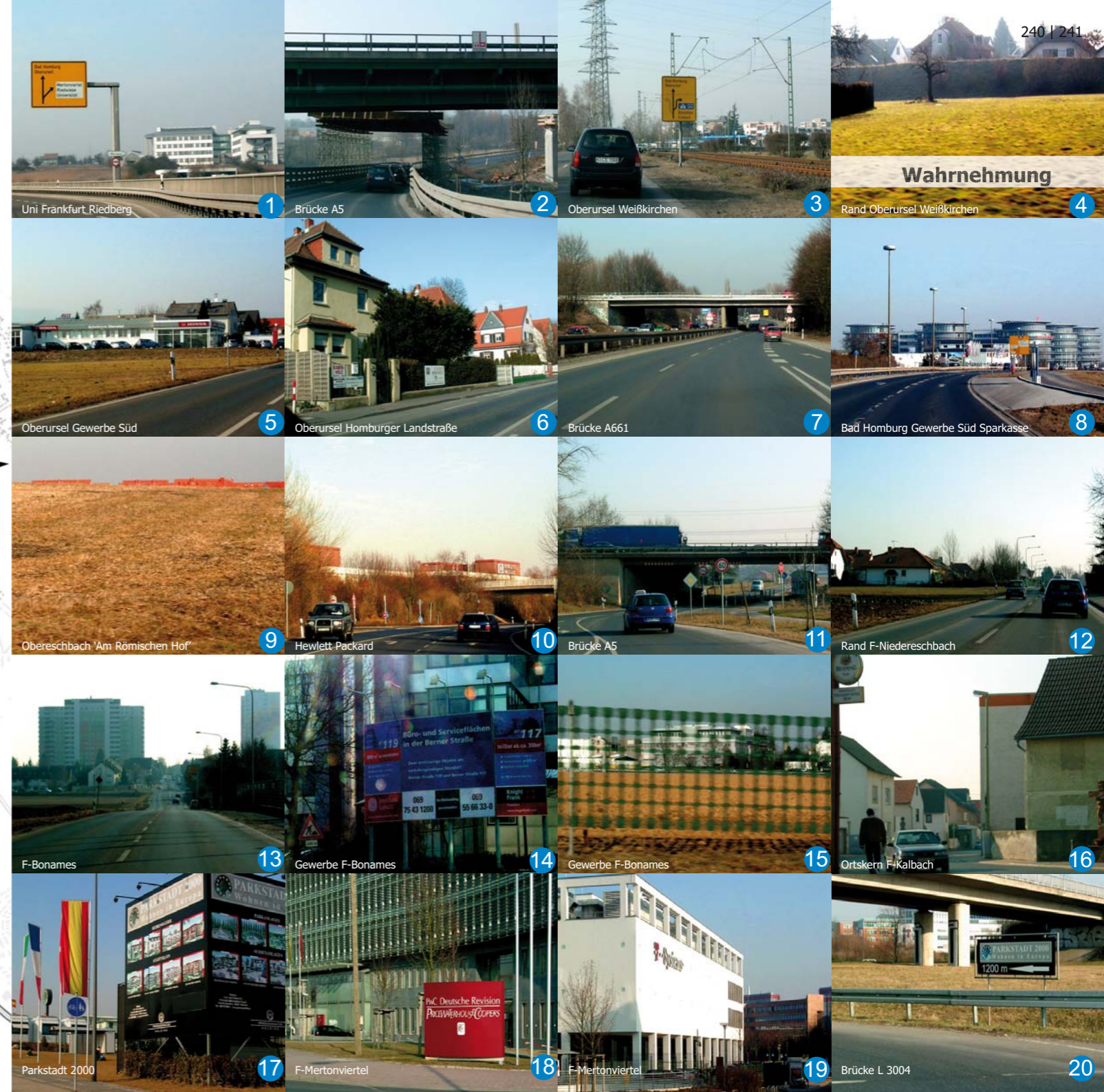




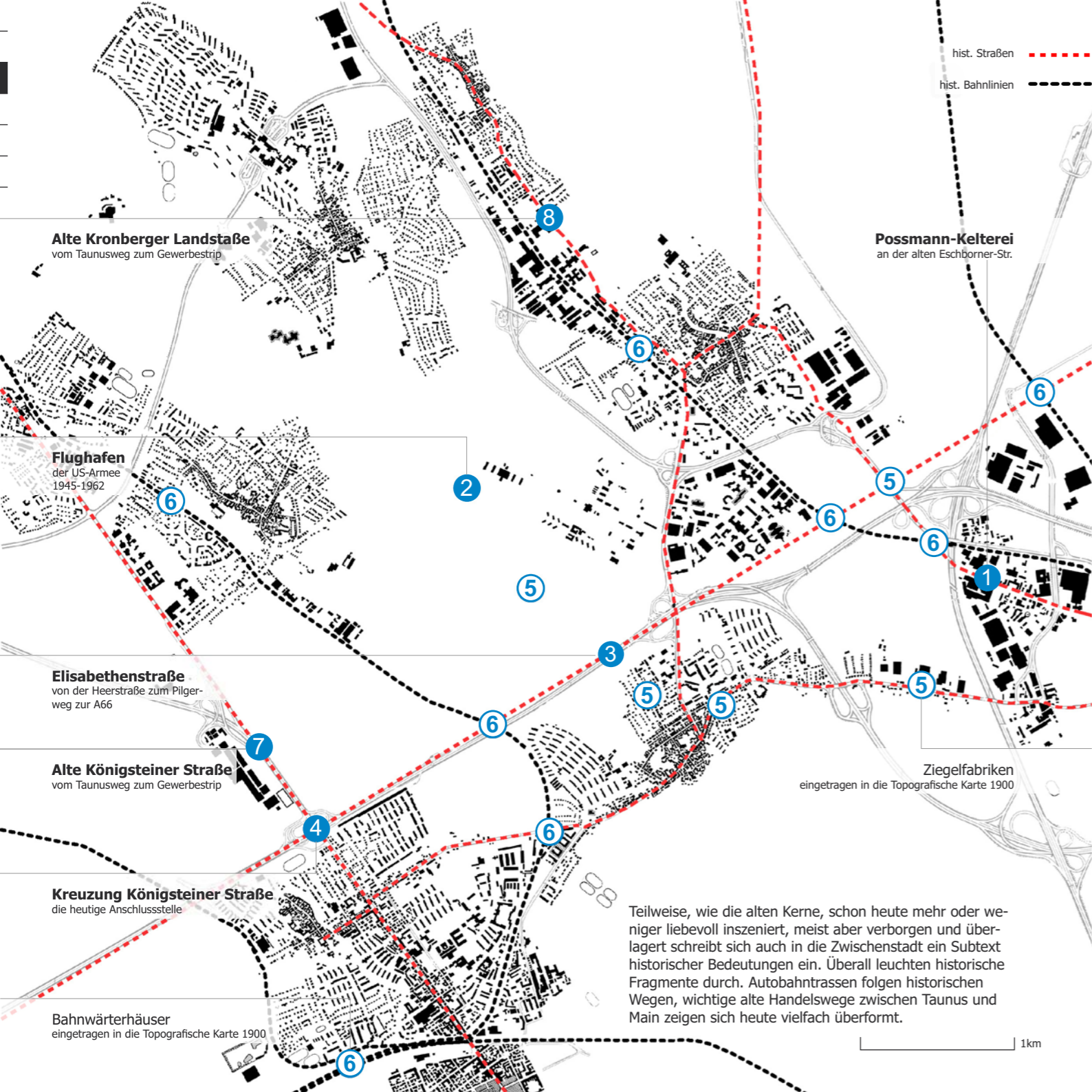




- Landmark Stadtbaustein
- Landmark Gebäude
- Siedlungsrand kleinteilig
- Siedlungsrand mehrgeschossig
- Siedlungsrand grobkörnig
- Lärmschutzwand
- Waldrand
- Baumrand
- Brücke
- wichtige Kreuzung
- Blicke







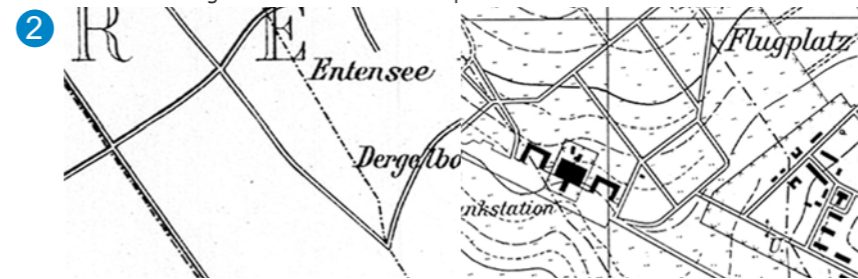
Teilweise, wie die alten Kerne, schon heute mehr oder weniger liebevoll inszeniert, meist aber verborgen und überlagert schreibt sich auch in die Zwischenstadt ein Subtext historischer Bedeutungen ein. Überall leuchten historische Fragmente durch. Autobahntrassen folgen historischen Wegen, wichtige alte Handelswege zwischen Taunus und Main zeigen sich heute vielfach überformt.

### Historische Orte und Wege

**Possmann - Kellerei** | Relikt im Infrastrukturknoten 1947 | 1985



**Der alte Flughafen** | Ehemals Nabel der Region 1900 | 1963



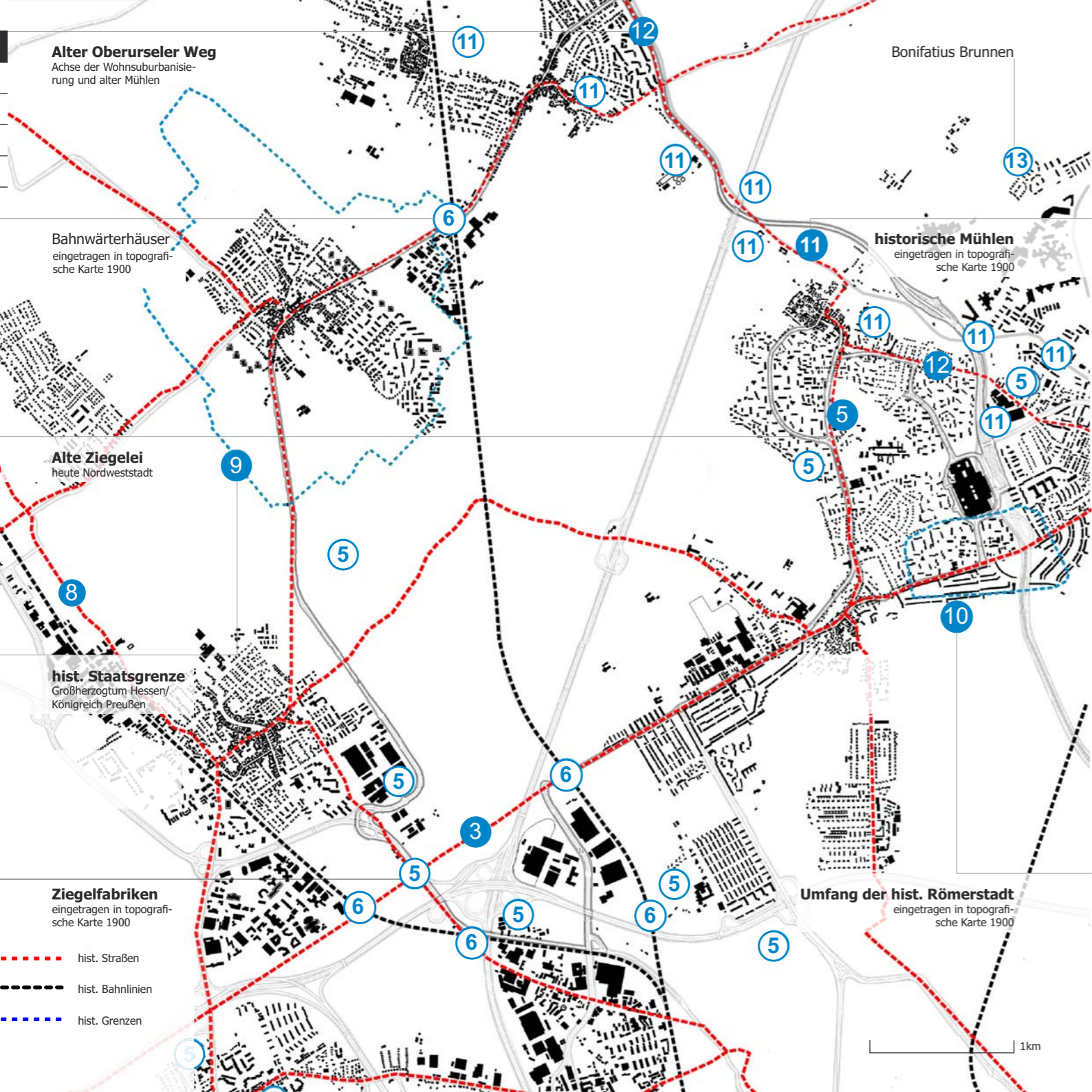
**Elisabethenstraße** | Vom Pilgerweg zur A66 1900 | 1963



**Eine Kreuzung verändert sich** 1900 | 1947







### Historische Orte und Wege

**historische Mühlen** | Zeugen landwirtschaftlichen Reichtums 1900 | 1985



**Von der Ziegelei zur Nordweststadt** 1947 | 1973



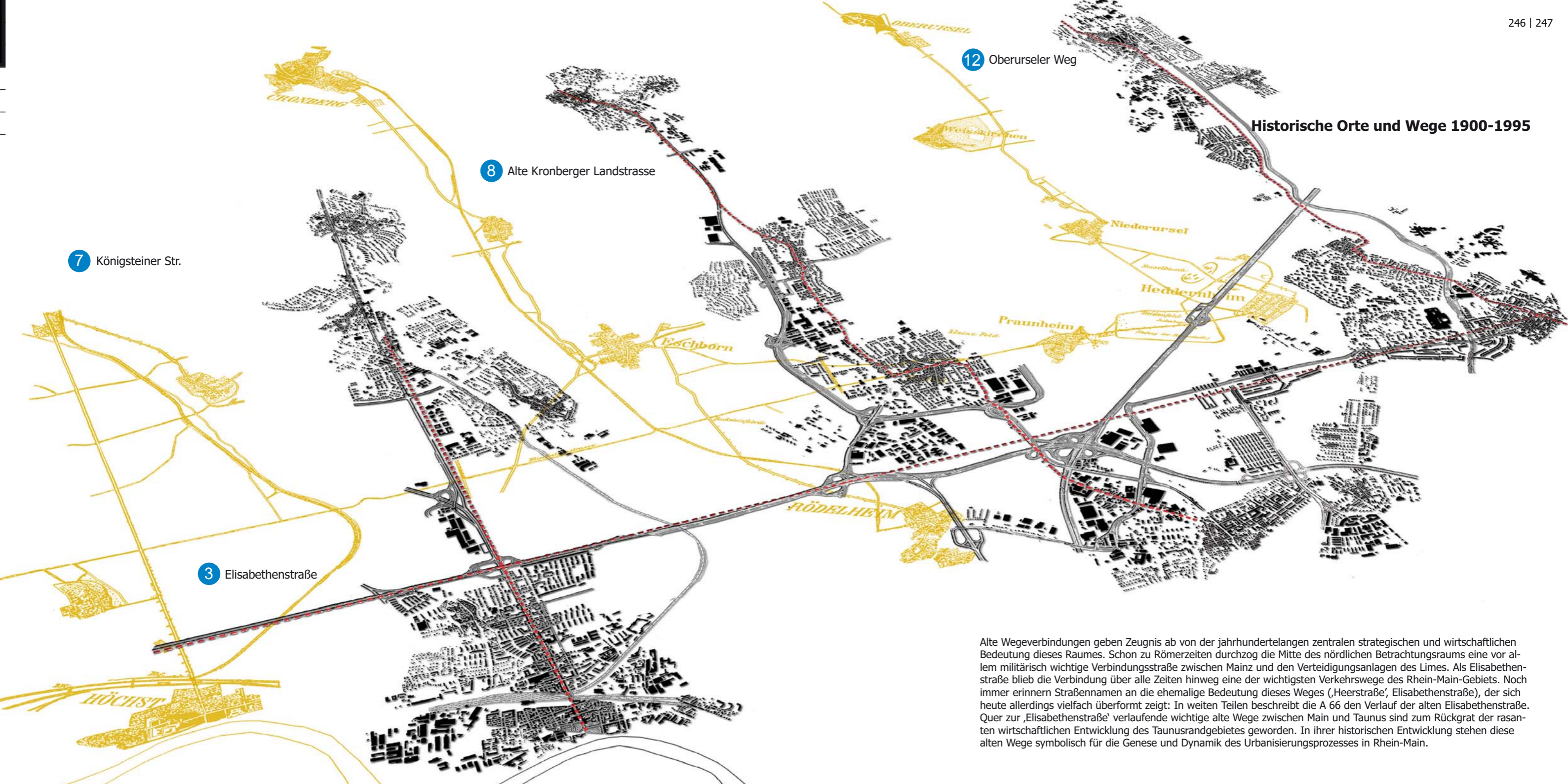
**Steinbach** | Großherzoglich hessische Enklave in Preußen 1900 | 1963



**Grenze der alten Römerstadt** 1900 | 1947



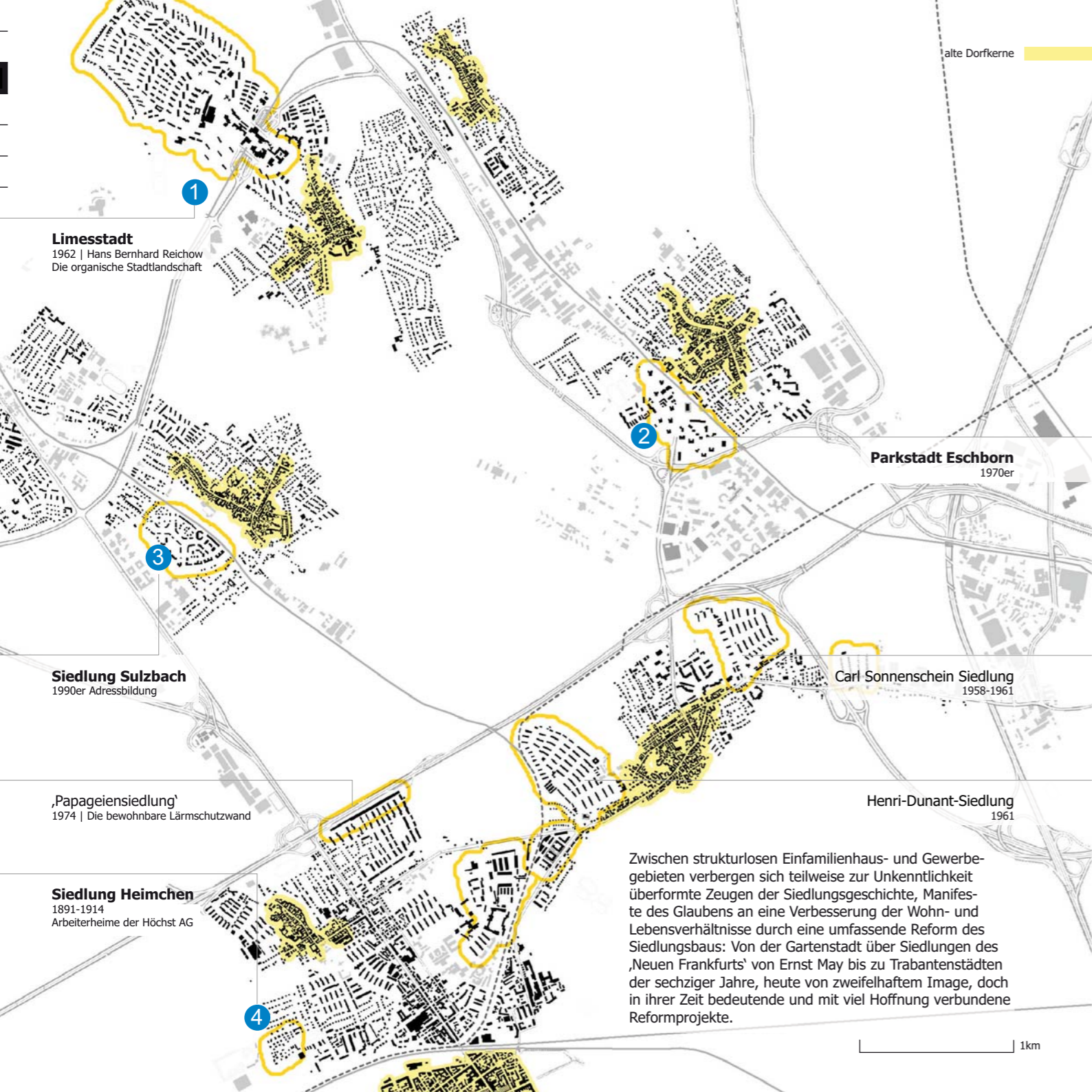




## Historische Orte und Wege 1900-1995

Alte Wegeverbindungen geben Zeugnis ab von der jahrhundertelangen zentralen strategischen und wirtschaftlichen Bedeutung dieses Raumes. Schon zu Römerzeiten durchzog die Mitte des nördlichen Betrachtungsraums eine vor allem militärisch wichtige Verbindungsstraße zwischen Mainz und den Verteidigungsanlagen des Limes. Als Elisabethenstraße blieb die Verbindung über alle Zeiten hinweg eine der wichtigsten Verkehrswege des Rhein-Main-Gebiets. Noch immer erinnern Straßennamen an die ehemalige Bedeutung dieses Weges (‚Heerstraße‘, Elisabethenstraße), der sich heute allerdings vielfach überformt zeigt: In weiten Teilen beschreibt die A 66 den Verlauf der alten Elisabethenstraße. Quer zur ‚Elisabethenstraße‘ verlaufende wichtige alte Wege zwischen Main und Taunus sind zum Rückgrat der rasanten wirtschaftlichen Entwicklung des Taunusrandgebietes geworden. In ihrer historischen Entwicklung stehen diese alten Wege symbolisch für die Genese und Dynamik des Urbanisierungsprozesses in Rhein-Main.

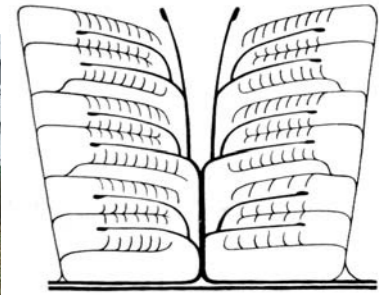




## Siedlungsgeschichten

**1962 | Limesstadt** | Hans Bernhard Reichow | Die organische Stadtlandschaft

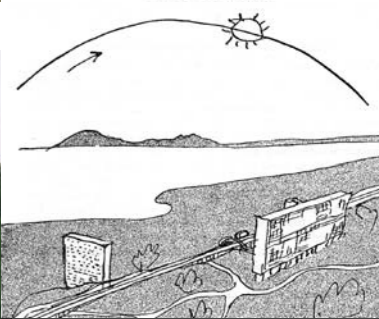
1



**1970er | Parkstadt Eschborn** | Die funktionale Stadt

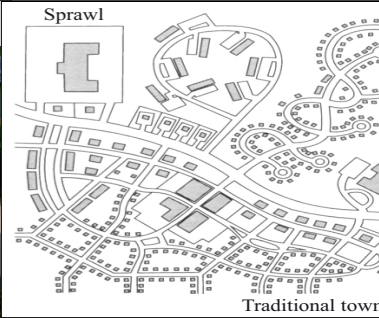
2

Um die ... Gedanken zu verwirklichen ..., muss sich allerdings eine Revolution im Städtebau vollziehen, denn nur dann können jene umwälzenden Neuerungen in die „Kunst des Wohnens“ eingeführt werden ...  
Le Corbusier  
Grundfragen des Städtebaus



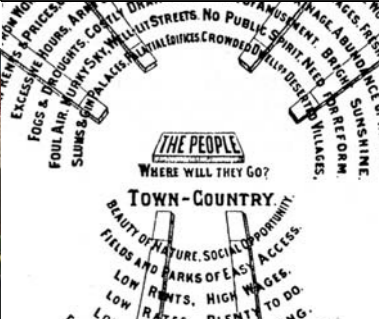
**1990er | Siedlung ‚Im Haindell‘ Sulzbach** | ‚New Urbanism‘

3

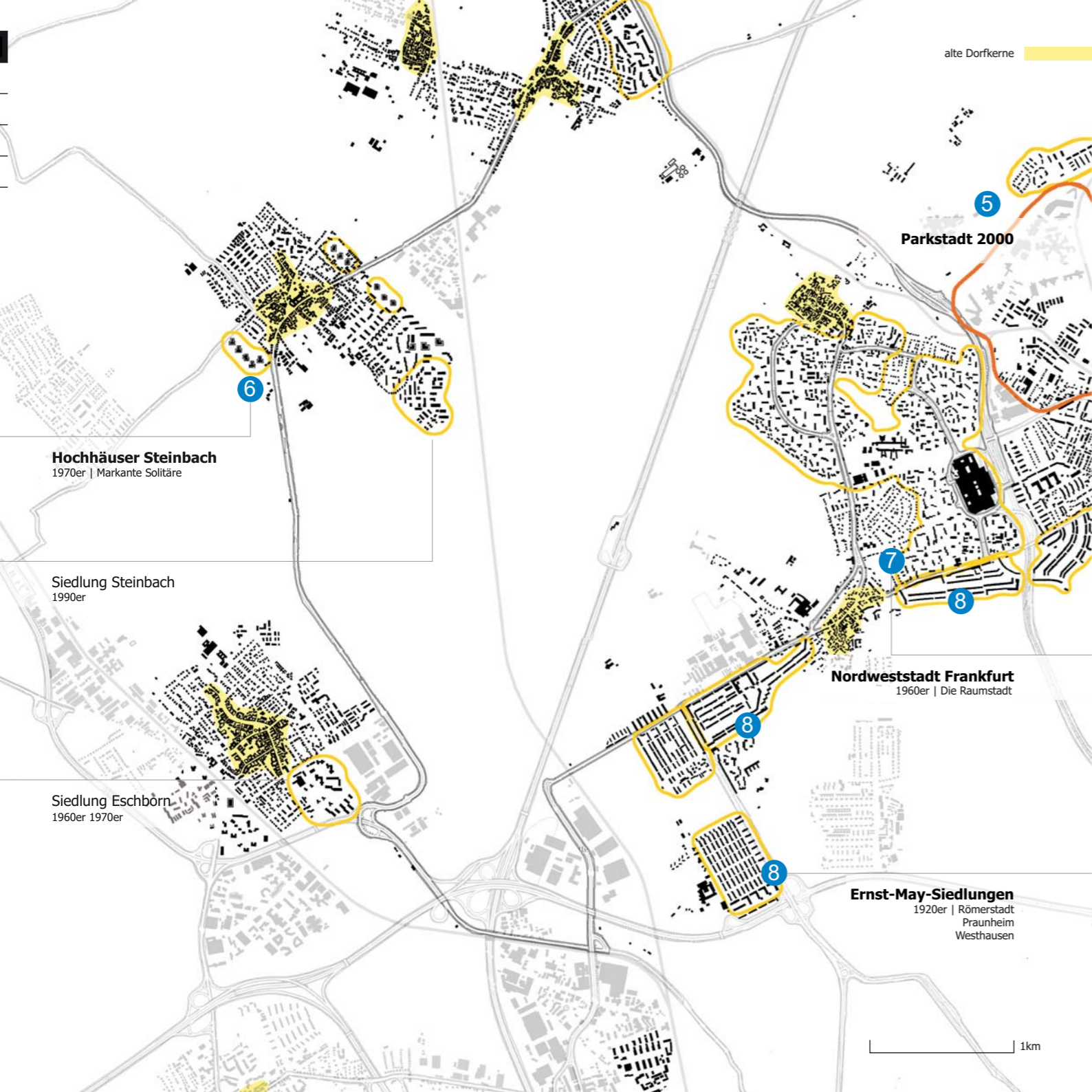


**1891-1914 | Siedlung Heimchen** | Arbeiterheime der Höchst AG | Das Gartenstadtideal

4







### Siedlungsgeschichten

2000 | **Parkstadt 2000** | Themen - Wohnen am Riedberg



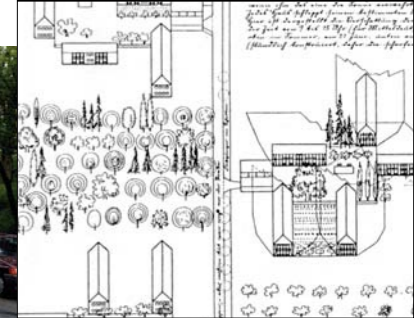
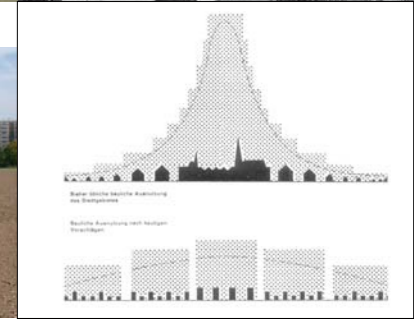
1970er | **Hochhäuser Steinbach** | Skyline in der Zwischenstadt



1960er | **Nordweststadt Frankfurt** | Walter Schwagenscheidt | Die Raumstadt



1920er | **Ernst-May-Siedlungen** | Reformwohnungsbau am Stadtrand



**DAS NEUE FRANKFURT**  
MONATSSCHRIFT FÜR DIE FRAGEN DER GROSSTADT-GESTALTUNG 1925-1927





**Wohnen EFH Schwalbach**

**Wohnen ,Im Haindell' Sulzbach**

**Wohnen Carl-Sonnenschein-Siedlung**

**Wohnen ,Lindenviertel' und ,Westpark'**

In der Zwischenstadt realisieren sich nicht mehr nur ,klassisch suburbane' Wohnwünsche der ehemals durchschnittlichen Kleinfamilie. Wohnquartiere ,mit Eigenschaften' - Adressen - und Mietswohnungsbauten mit vielen auch kleinen Wohnungen belegen eine zunehmende soziale Diversifizierung der Zwischenstadt. Mitunter wird wieder versucht, Wohnen und Arbeiten moderat zu mischen. Dagegen werden in den älteren Arealen Problemlagen deutlich: Großsiedlungen leiden unter sozialer Segregation und Stigmatisierung, ältere Einfamilienhausareale werden als eintönig beklagt und verlieren an Attraktivität.

**Wohnwelten**

**Wohnen EFH Schwalbach** | Klassisch suburbanes Einfamilienhauswohnen



**Wohnen ,Im Haindell' Sulzbach** | Inszenierte Dorfidylle am Gemeinderand



**Geschosswohnen ,Carl-Sonnenschein-Siedlung'** | Typische Großsiedlung der sechziger Jahre



**Wohnen ,Lindenviertel' und ,Westpark'** | Inszenierte Adressen auf Konversionsflächen





**Wohnwelten**



**Siedlung „Am Bügel“** | Trabantenstadt der siebziger Jahre

5



**EFH Gebiet Weißkirchen** | Klassisch suburbanes Einfamilienhauswohnen

6



**Wohnen „Parkstadt 2000“** | Inszenierte Adresse am Stadtrand

7



**Wohnen Mertonviertel** | Neue Mischung von Wohnen und Arbeiten

8





**5 Oberursel-Weißkirchen** | Dieses seit den sechziger Jahren entwickelte Areal repräsentiert das ‚klassische‘ Bild des suburbanen Einfamilienhausgebietes, welches im Untersuchungsraum dominiert. Die Strukturierung erfolgt ausschließlich nach Maßgabe rationaler Parzellierung von Einzelgrundstücken, die an individuelle Bauherren vergeben werden. Bedient wird der Wunsch nach gesicherter Privatheit mit Garten. Diese Areale weisen einen hohen Grad an Austauschbarkeit der Elemente auf. Öffentlicher Raum reduziert sich auf die Erschließung aneinander gereihter Einzelbaukörper. Der ‚Rand‘ zur Landschaft ist potentielle Anschlussstelle beliebiger Erweiterung.



**2 Im Haindell' Sulzbach** | Das Wohngebiet aus der Zeit um 1990 ist ein frühes Beispiel für die Inszenierung von Adressen am Stadtrand: Deutlich ist der Versuch, ein einheitliches Ensemble mit einem abwechslungsreichen und hierarchisierten öffentlichen Raum zu schaffen, das sich räumlich kraftvoll von seiner Umgebung abgrenzt. Im Zusammenspiel komponierter Freiraum- und Fassadengestaltung sollen ein unverwechselbarer Ortscharakter und Assoziationen dörflicher Gemeinschaft evoziert werden. Einzelne Geschosswohnungsbauten bilden Orientierungspunkte im Ensemble. Der Rand wird durch Parkstreifen und bauliche Verdichtungen mit Torsituationen deutlich markiert.



**1 Wohngebiet Schwalbach** | Dieses ebenfalls primär von Einfamilienhäusern geprägte Wohngebiet der fünfziger bis achtziger Jahre zeigt eine für den Ballungsraum typische Entwicklung. Während im nördlichen älteren Bereich kleinere Häuser auf relativ großen Grundstücken dominieren, zeigt der neuere südliche Teil als Ergebnis steigender Bodenpreise eine stärkere Verdichtung primär von Reihenhäusern. Aus dem anstehenden Generationswechsel folgt damit ein großer Transformationsbedarf zumindest für den nördlichen Teil, dessen Immobilien für heutige Ansprüche zu klein, dessen Grundstücke dagegen angesichts sehr hoher Bodenpreise zu groß sind.

**7 Parkstadt 2000** | Im Betrachtungsraum wird die Entwicklung zur inszenierten Siedlungsfigur am deutlichsten durch die ‚Parkstadt 2000‘ im Stadterweiterungsgebiet ‚Riedberg‘ in Frankfurt dokumentiert, die eine Adresse vor allem über bildhaft assoziative Bezüge zu beliebten Urlaubsländern herzustellen sucht. Gewählt werden kann zwischen Einfamilien- und Stadthäusern im Französischen, Italienischen, Schweizer oder Spanischen Viertel mit je eigenen Stilelementen. Im Zusammenspiel mit einer entsprechenden Fassaden- und Gartengestaltung soll jeweils ein spezifisches Ambiente der zur Wahl stehenden Länder und entsprechende Emotionen erzeugt werden. Der potenzielle Käufer unterzieht sich dabei durchaus rigiden Vorschriften, hat er doch den jeweiligen Charakter seines Hauses vertragsgemäß zu erhalten und keinesfalls durch Anbauten oder auch nur einem Wechsel der Fensterprofile oder Fassadenfarben zu verfälschen. Obwohl die Preise deutlich höher liegen als bei von der Ausstattung vergleichbaren Häusern in unmittelbarer Nachbarschaft, erfreut sich die Parkstadt einer regen Nachfrage.





**3 F-Sossenheim ‚Carl-Sonnenschein-Siedlung‘** | Die 1961 fertiggestellte Siedlung ist eine der vornehmlich für Flüchtlinge und Arbeiter der nahen Farbwerke Hoechst errichteten Großsiedlungen, mit denen sich die Bevölkerungszahl Sossenheims allein in den letzten 30 Jahren mehr als verdoppelt hat. In ihrer Struktur monofunktional und mit ihren vielgeschossigen Zeilenbauten für heutige Ansprüche wenig attraktiv, von Verkehrsstraßen umgeben und durch eine einzige Zufahrt erschlossen hat sich die Siedlung zu einem der ‚benachteiligten‘ Stadtquartiere entwickelt, mit einer Abwärtsspirale von sozialer Segregation und Stigmatisierung.



**4 F-Hoechst/Sossenheim ‚Lindenviertel‘ und ‚Westpark‘** | Die beiden seit Beginn der neunziger Jahre entwickelten Areale stehen für die zunehmende Bedeutung von Adresenbildung auch im Geschosswohnungsbau. Die Adresse des ‚Lindenviertels‘ wird durch Bezüge auf die Vergangenheit des Areals als Kaserne inszeniert. Der Kern der historischen Anlage aus den 20er Jahren wird erhalten und bildet heute die symbolische Mitte, durch einen Park mit allen Teilen des Viertels verknüpft. Die Wohnbebauung ‚Westpark‘ auf dem Areal einer ehemaligen Molkerei präsentiert sich als burgähnliche, äußerst kompakte Anlage mit nach außen deutliche Grenzen markierenden Rändern und sich nach innen öffnenden Blöcken. Deren Mitte wird von einer inneren Straße mit Platzfolgen und sozialen Infrastrukturen wie Läden, einer Kindertagesstätte und Gemeinschaftshaus markiert.



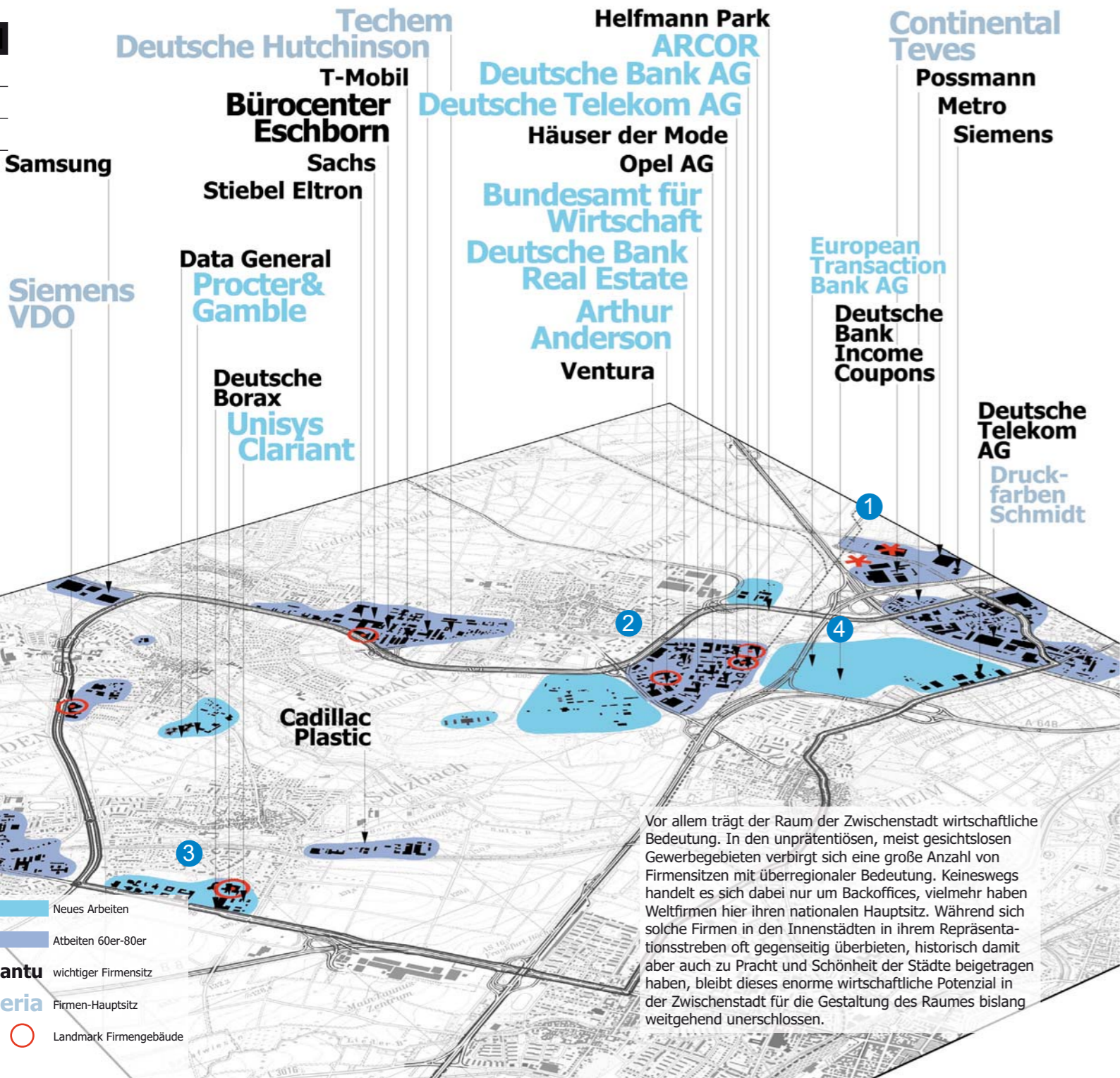
**5 F-Bonames Siedlung ‚Am Bügel‘** | Die Mitte der siebziger Jahre fertiggestellte Siedlung ‚Am Bügel‘ stellt im Vergleich zur ‚Carl-Sonnenschein-Siedlung‘ eine wesentliche Weiterentwicklung der Großsiedlung in der Zwischenstadt dar. Dem Motto ‚Urbanität durch Dichte‘ folgend, ist die Siedlung eine eigenständige (Trabanten-)stadt inkl. Geschäftszentrum und umfassender Infrastruktur. Umgeben von einer Ringstraße erscheint die Siedlung mit ihren vielgeschossigen Wohnblöcken in ihrer kleinteiligen Umgebung wie eine mächtige Zitadelle. Trotz des vielfältigen Angebots und einer bis heute hohen Qualität des autofreien, parkartigen Freiraums ist auch diese Großsiedlung in den letzten Jahrzehnten u.a. aufgrund ihres einseitigen Wohnungsangebots zu einem sozialen Brennpunkt geworden.



**8 F-Mertonviertel** | In einigen Arealen wird wieder versucht, Wohn- und Arbeitsnutzungen moderat zu mischen. Auf dem Gelände der ehemaligen Vereinigten Deutschen Metallwerke entsteht mit dem Mertonviertel seit Ende der neunziger Jahre ein Areal mit hochwertigen Büroarbeitsplätzen und einer unmittelbar angrenzenden Wohnbebauung, vornehmlich in Form von Reihenhäusern. Die zentrale Verknüpfung zwischen beiden Zonen wird über die Einkaufsgalerie ‚Merton’s‘ mit einem vorgeschalteten Hauptplatz inklusive Restaurants und Hotel hergestellt. Die industrielle Vergangenheit trägt indirekt zur Adresenbildung des Standorts bei: Der hochgradig belastete Boden des Areals der ehemaligen Vereinigten Deutschen Metallwerke wurde abgetragen und zur Modellierung einer Halde mit Aussicht im angrenzenden parkartigen Landschaftsraum genutzt.







Vor allem trägt der Raum der Zwischenstadt wirtschaftliche Bedeutung. In den unpräzisen, meist gesichtslosen Gewerbegebieten verbirgt sich eine große Anzahl von Firmensitzen mit überregionaler Bedeutung. Keineswegs handelt es sich dabei nur um Backoffices, vielmehr haben Weltfirmen hier ihren nationalen Hauptsitz. Während sich solche Firmen in den Innenstädten in ihrem Repräsentationsstreben oft gegenseitig überbieten, historisch damit aber auch zu Pracht und Schönheit der Städte beigetragen haben, bleibt dieses enorme wirtschaftliche Potenzial in der Zwischenstadt für die Gestaltung des Raumes bislang weitgehend unerschlossen.

Arbeitswelten

Gewerbegebiet F-Rödelheim | Typisch suburbanes Gewerbekonglomerat um Autobahnkreuz



Bürostadt Eschborn-Süd | Bürostadt der siebziger und achtziger Jahre



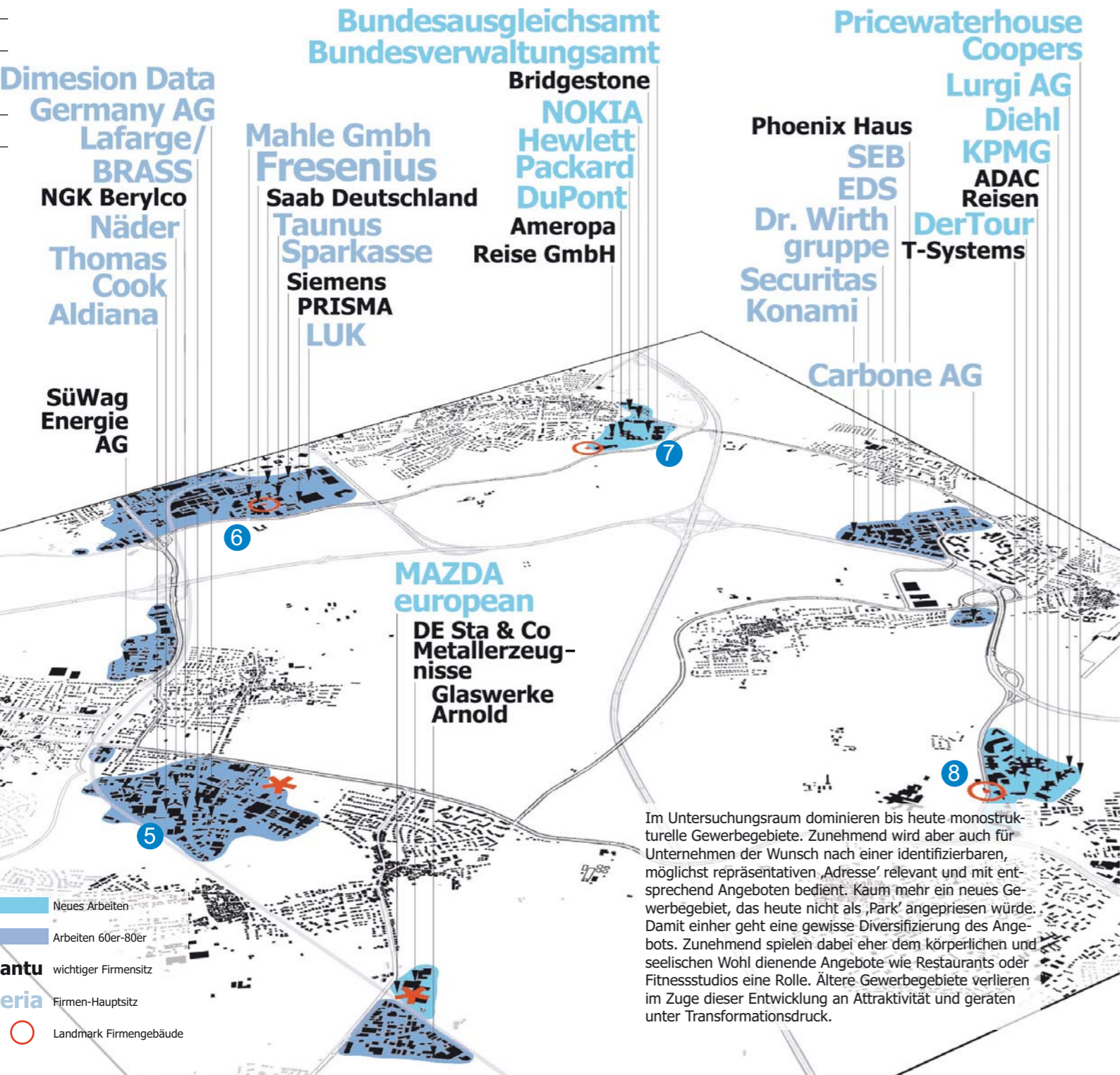
Limespark Sulzbach | Gewerbeadresse der neunziger Jahre



Gewerbegebiet F-Sossenheim | Neues Arbeiten, neue Adresse, neue Raumqualität







Im Untersuchungsraum dominieren bis heute monostrukturelle Gewerbegebiete. Zunehmend wird aber auch für Unternehmen der Wunsch nach einer identifizierbaren, möglichst repräsentativen ‚Adresse‘ relevant und mit entsprechendem Angeboten bedient. Kaum mehr ein neues Gewerbegebiet, das heute nicht als ‚Park‘ angepriesen würde. Damit einher geht eine gewisse Diversifizierung des Angebots. Zunehmend spielen dabei eher dem körperlichen und seelischen Wohl dienende Angebote wie Restaurants oder Fitnessstudios eine Rolle. Ältere Gewerbegebiete verlieren im Zuge dieser Entwicklung an Attraktivität und geraten unter Transformationsdruck.

**Arbeitswelten**

**Gewerbegebiet Oberursel** | Mischgebiet der achtziger und neunziger Jahre mit Dienstleistungsschwerpunkt



**Gewerbegebiet Bad Homburg** | Typisches Gewebekonglomerat am Stadtrand



**Bürogebiet Bad Homburg** | Hochwertiger Dienstleistungsstandort mit Imagequalität



**Mertonviertel Frankfurt** | Neue Mischung von Arbeiten und Wohnen





## Arbeitswelten

**2 Bürostadt Eschborn-Süd** | Die Bürostadt Eschborn-Süd stellt eine der markantesten Gewerbeentwicklungen im Betrachtungsraum dar. In unmittelbarer Nähe zweier Autobahnknoten und direkt an der Frankfurter Stadtgrenze ist hier seit den siebziger Jahren eine extrem verdichtete Büroflächenballung mit über 20.000 Arbeitsplätzen und markanter ‚Skyline‘ entstanden. Einer maximalen Ausnutzung des Grundes steht ein minimaler Aufwand für Erschließung und ‚öffentlichen Raum‘ gegenüber. Neuere Gebäude im Gebiet versuchen zunehmend, den Mangel an Aufenthaltsräumen und repräsentativen Vorzonen durch eine entsprechende Gestaltung des eigenen Areals zu kompensieren.



**3 Sulzbach Limes-Park** | Auch im gewerblichen Bereich wächst die Bedeutung identifizierbarer Adressen. Kaum mehr ein neues Gewerbegebiet, das nicht als ‚Park‘ firmieren würde. Räumlich findet die Parkmetapher in der Regel über eine mehr oder weniger sorgfältige Gestaltung der öffentlichen Erschließungsräume mit möglichst einheitlicher Möblierung und einem minimalen Angebot an gestalteten grünen Freiflächen ihre Entsprechung. Erkennbar ist das Bemühen um eine Hierarchie der Straßenräume, um integrierte Parkierungskonzepte, um einen Architekturcode und eine Ausgestaltung der Übergangsbereiche zu angrenzenden Zwischenstadtbauweisen.

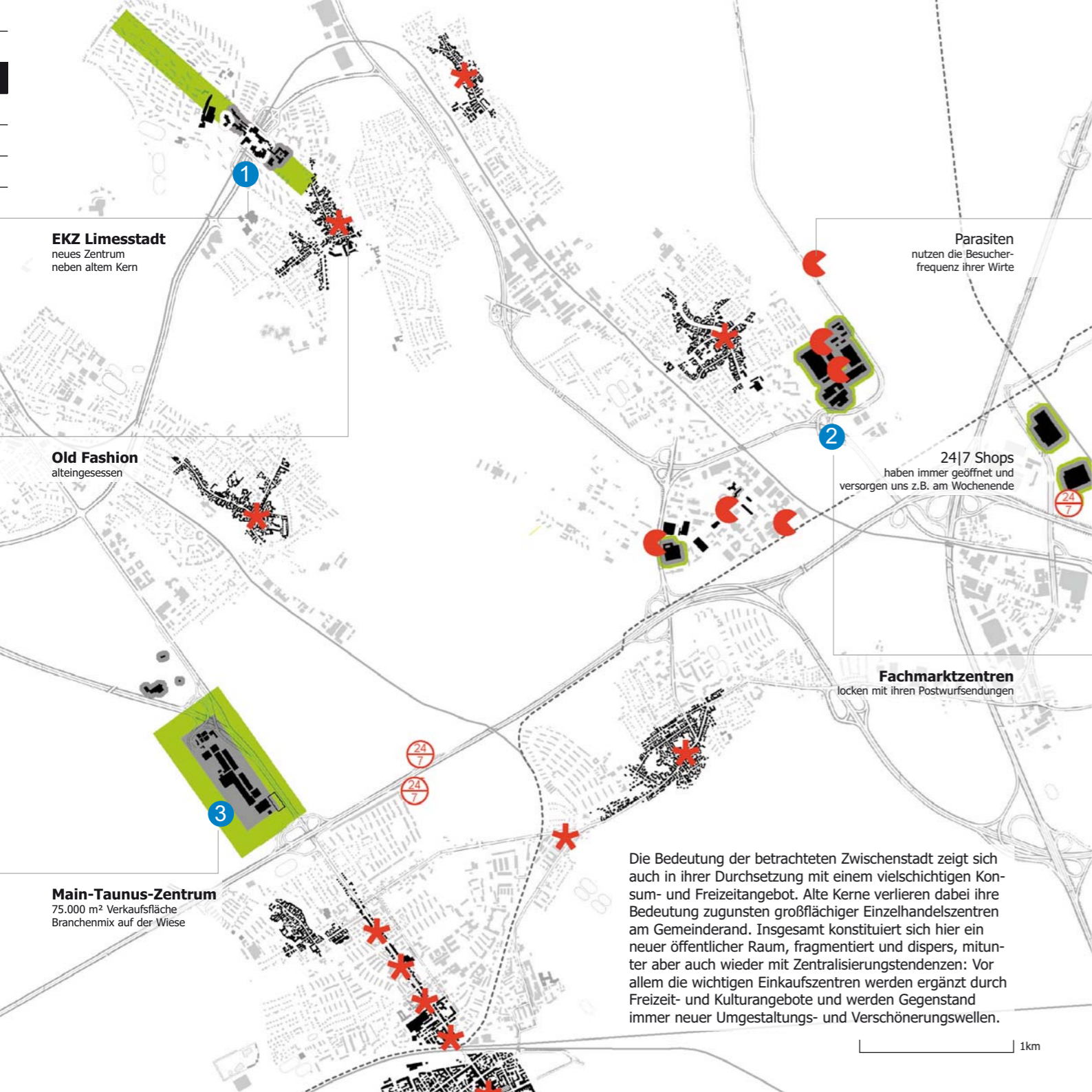


**6 Oberursel Gewerbegebiet Süd** | Dieses Gewerbegebiet markiert eine typische Entwicklung, die als Urbanisierungsprozess gedeutet werden kann: In seiner Anlage zunächst ein Konglomerat nach Maßgabe optimierter Flächenausnutzung und Erschließung addierter Gewerbebauten, belegen neuere Ansiedlungen - besonders an der zentralen Straße - ein Streben nach repräsentativeren Gebäuden mit Adressenwirkung auch in der Zwischenstadt. Im Zuge dieser Entwicklungen haben sich in Oberursel international agierende Firmen wie Thomas Cook oder Brass angesiedelt. Mit diesem Wandel wird das Angebot des Gewerbegebiets ergänzt durch großflächigen Einzelhandel, aber auch durch Restaurants oder ein Fitnessstudio.

**8 F-Hedderheim Mertonviertel** | In einigen Arealen wird sogar wieder versucht, Wohn- und Arbeitsnutzungen moderat zu mischen. Auf dem Gelände der ehemaligen Vereinigten Deutschen Metallwerke entsteht seit einigen Jahren ein Areal mit hochwertigen Büroarbeitsplätzen und einer unmittelbar angrenzenden Wohnbebauung, vornehmlich in Form von Reihenhäusern. Am Rand der Stadt haben sich hier Dienstleistungsunternehmen von Weltruf wie die Unternehmensberatung Price-Waterhouse-Coopers oder KPMG angesiedelt. Die zentrale Verknüpfung zwischen Arbeits- und Wohnzone wird über die Einkaufsgalerie ‚Merton’s‘ mit einem vorgeschalteten Hauptplatz inklusive Restaurants und Hotel hergestellt. Seit Ende 2003 findet jeden Montag auf dem Platz ein Wochenmarkt statt.





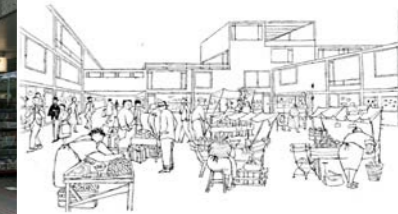


## Suburbane Öffentlichkeit - Konsum

**Einkaufszentrum Limesstadt** | Neues Stadtzentrum neben altem Dorfkern



1



**Old Fashion** | Verschwindende Nahversorgung im alten Kern



**Fachmarktzentrum Eschborn** | Typischer neuer Einzelhandelsschwerpunkt am Stadtrand



2



**Main-Taunus-Zentrum** | Erstes deutsches Shoppingcenter auf der grünen Wiese



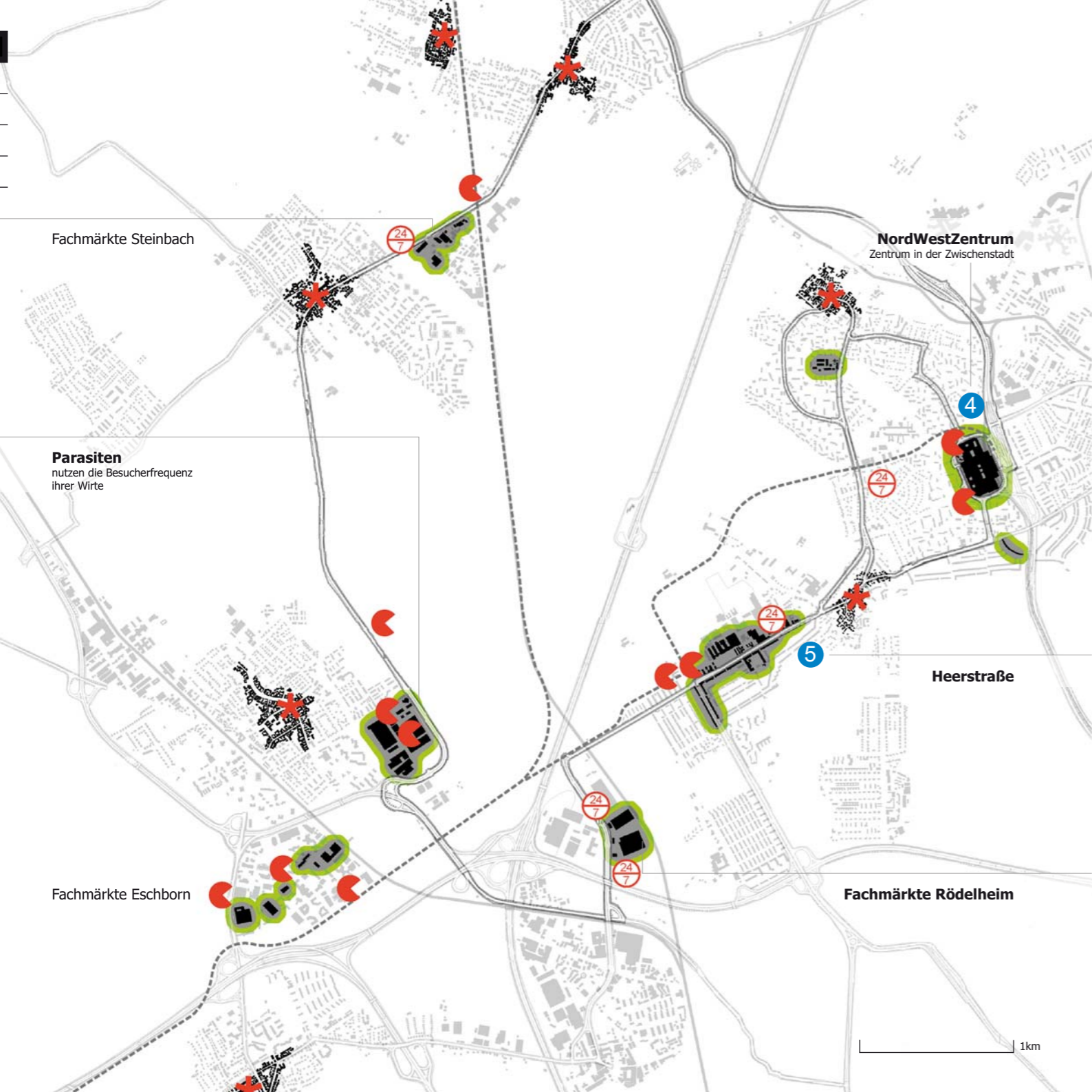
3



- Kaufhäuser - Karstadt Kaufhof | Supermarkt - MiniMal |
  - Spielwaren - Vedes | Kleidung - Orsay New Yorker H&M C&A
  - Zara Zero Leo's Springfield P&C Appelrath&Cüppler s.Oliver
  - Benetton oui Nicolas Scholz | Schuhe - Sport Fink Schuh
  - Fink Görtz runner
  - Mc Donald's Nords
  - Tchibo Eduscho Hu
  - Parfümerie Drogeri
  - Elektro - Media M
  - Schreibwaren -
  - Schlafzimmer - Bet
  - Reisebüro - Atlasreisen | Apotheke Ärzte - Main-Taunus-Apotheke
  - Zahnarzt Arzt für Allgemeinmedizin | Tierhandlung - Zoo-
  - Paradies | Optiker - Wolf | Friseur | Lederwaren | Reinigung |
  - Tankstelle Autowaschanlage | Post | Busbahnhof | Kinopol
- MAIN-TAUNUS**  
SHOPPINGCENTER



## Suburbane Öffentlichkeit - Konsum



Fachmärkte Steinbach

**NordWestZentrum**  
Zentrum in der Zwischenstadt

**Parasiten**  
nutzen die Besucherfrequenz ihrer Wirte

Heerstraße

Fachmärkte Eschborn

Fachmärkte Rödelheim

1km

**NordWestZentrum** | Einzelhandels- und öffentliches Zentrum der Zwischenstadt



4



**24 | 7-Shops** | **Parasiten** | Wichtige Ergänzungen für die Versorgung der Zwischenstadt

24/7



**Heerstraße** | Strip mit autoorientiertem Angebot



5



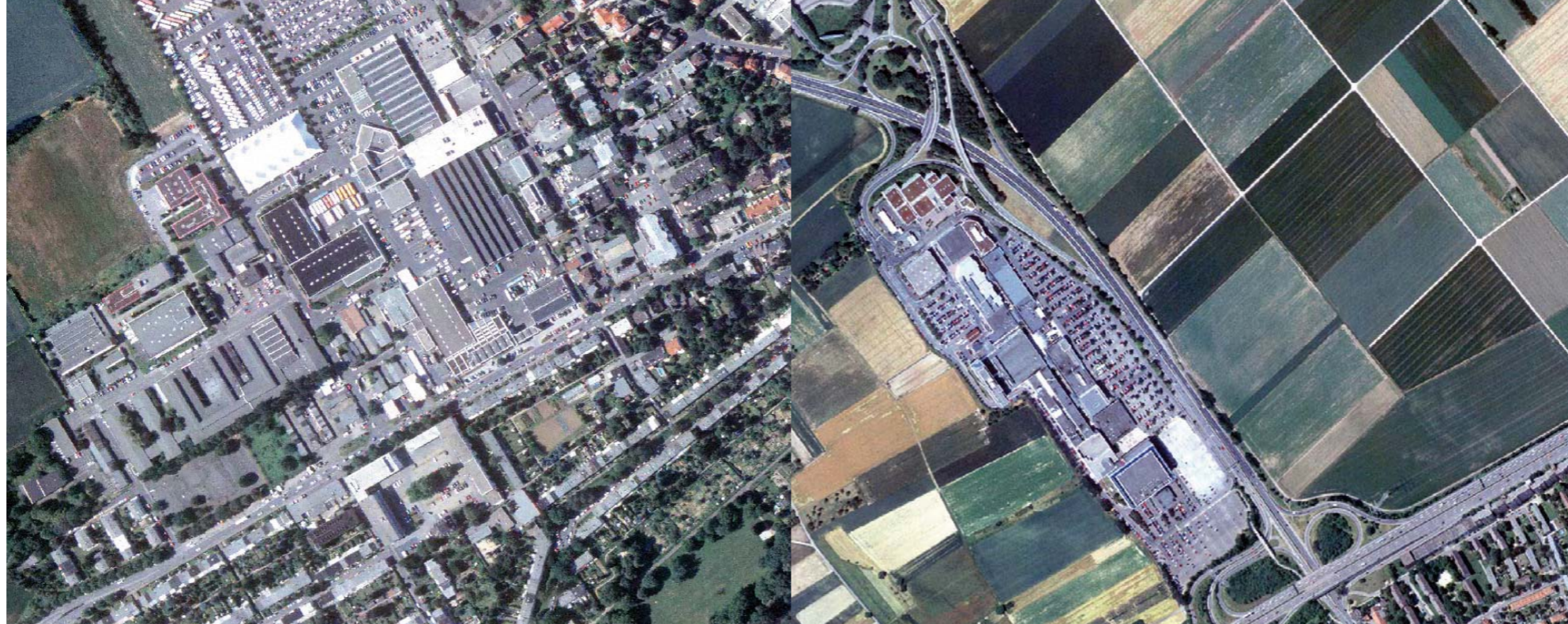
**Fachmarktzentrum Rödelheim** | Typischer neuer Einzelhandelsschwerpunkt am Stadtrand



**BigPacks:**  
Mehr kaufen, weniger zahlen!



**5 F-Praunheim Heerstraße** | Suburbane Konsum- und Gewerbezone wie diese entsprechen dem Klischee der Zwischenstadt. Die Heerstraße (deren Name auf eine hier schon zu Römerzeiten verlaufende Militärstraße verweist) präsentiert sich heute als ‚Strip‘ zusammenhanglos aneinander gereihter gewerblicher Nutzungen, vom Autohaus über die Tankstelle bis zum Zoofachhandel, angereichert mit ‚parasitären‘ Angeboten wie Imbissbuden und fliegenden Händlern und ausgerichtet auf den massiven Autoverkehr der zentralen Verbindungsachse in Frankfurter Nordwesten.



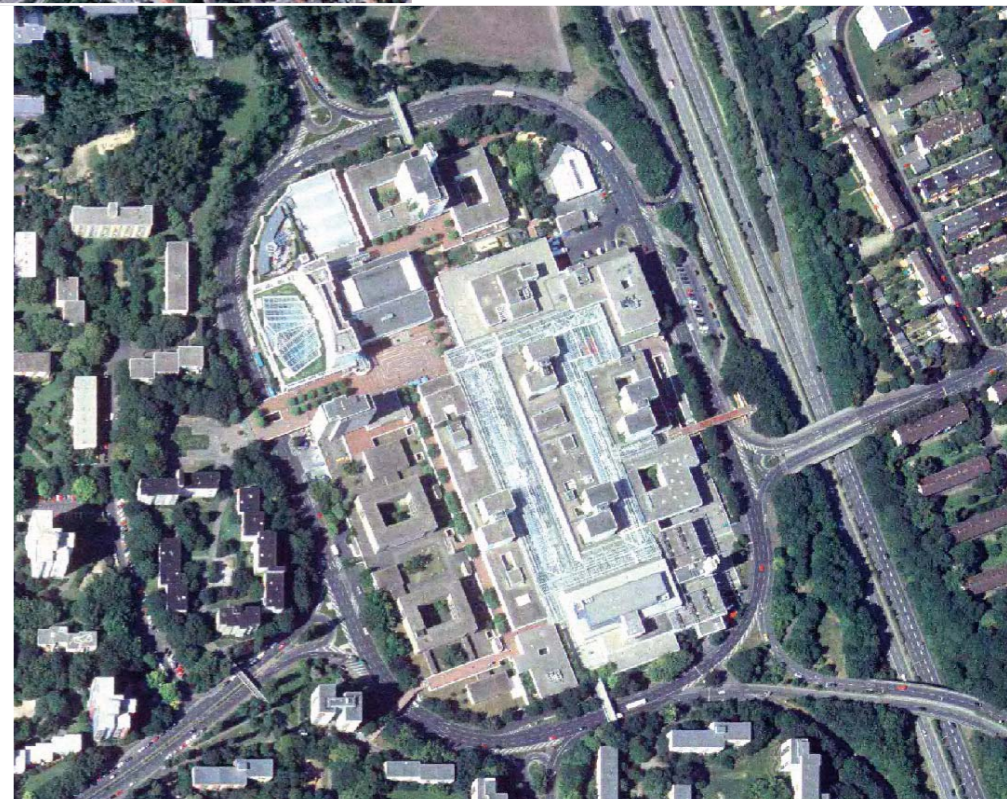
**3 Sulzbach Main-Taunus-Zentrum (MTZ)**

Das MTZ war das erste nicht integrierte Shoppingcenter Deutschlands: In den sechziger Jahren mit Autobahnanschluss direkt jenseits der Frankfurter Stadtgrenze erbaut, ist es Sinnbild für die bis heute heftige Konkurrenz zwischen Downtown und Suburbia. Nachdem jahrelang die Innenstädte ihr Ausbluten durch solche Shoppingmalls auf der grünen Wiese beklagt haben, geraten seit einiger Zeit ältere suburbane Einkaufszentren selbst in Bedrängnis: Ihre monofunktionale, architektonisch meist anspruchslose Struktur entspricht nicht mehr den Bedürfnissen einer postindustriellen ‚Erlebnis- und Freizeitgesellschaft‘. Das MTZ reagiert auf diese Herausforderung mit immer neuen Umbauten und Zusatzangeboten wie Kinozentrum oder Wochenmärkten.



**2 Eschborn Fachmarktzentrum** | Auch das Fachmarktzentrum in Eschborn repräsentiert eine typische Entwicklung in der Zwischenstadt: Während der Einzelhandel in den alten Zentren schwindet, entstehen seit den achtziger Jahren am Gemeinderand in der Regel ausschließlich mit dem PKW erschlossene Groß- und Fachmarktzentren, bestehend aus Kistenarchitekturen mit Großparkplätzen. Diese Areale sind oft Gegenstand interkommunaler Konflikte, zielt doch das Angebot deutlich auf die Kaufkraft auch jenseits der Gemeindegrenzen. Gleichzeitig zeigen sich im Bestand der Fachmarktzentren erste Transformationen: Parkplatzflächen verwandeln sich am Wochenende zum Bauern- und Trödelmarkt, die Imbissbude vor dem Supermarkt wird zum mittäglichen Treffpunkt der angrenzenden Büroareale.

**4 F-NordWestZentrum** | Das NordWestZentrum ist neben dem MTZ das zweite überlokal bedeutsame Shoppingcenter des Betrachtungsraums und repräsentiert eine ähnliche Entwicklung. In den sechziger Jahren gleichsam als vom Autoverkehr umflossene Zitadelle inmitten der größten Frankfurter Trabantenstadt, der Nordweststadt, errichtet, entsprach das NordWestZentrum in seiner nach rein funktionalen Gesichtspunkten entwickelten Struktur nicht mehr den gewandelten Konsum- und Freizeitbedürfnissen und wurde entsprechend Mitte der neunziger Jahre komplett umgestaltet. Mittlerweile durchläuft das Zentrum eine zweite umfassende Umbau- und Erweiterungsphase, in der es sich vom reinen Versorgungs- zum Freizeit- und Erlebniszentrum inklusive Hotel- und Wellnessbereich urbanistisch auflädt.







## Suburbane Öffentlichkeit - Freizeiten

Jeden Samstag und Sonntag an anderen Orten in der Region | Die Karawane zieht weiter



Freizeitlandschaft Schwabach | Tennis- und Pferdesport auf der grünen Wiese



Kinopolis im MTZ | Größtes Kinocenter der Region



Sportlandschaft Höchst | Freibad, Jahrhunderthalle und Basketball-Bundesliga







### Suburbane Öffentlichkeit - Freizeiten

**Kronenhof Bad Homburg** | Neues Erlebniszentrum mit Bioambiente um Trendsportart Pferdhaltung

5



**Körperkult in Oberursel** | Neue Angebote im Gewerbegebiet

6



**Sportzentrum Kalbach** | Mit Anreicherungen im Trendsportsegment (Golf etc.)

7



**Universität am Rieberg** | Vom Trabant zur neuen Mitte des neuen Stadtteils

8

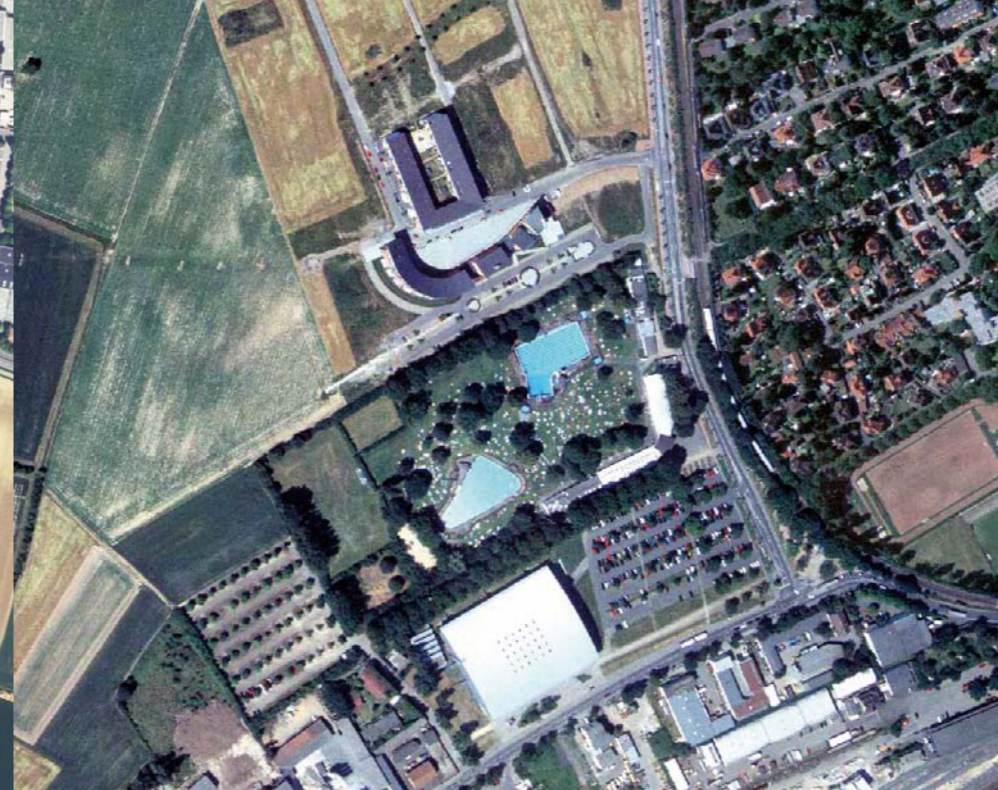




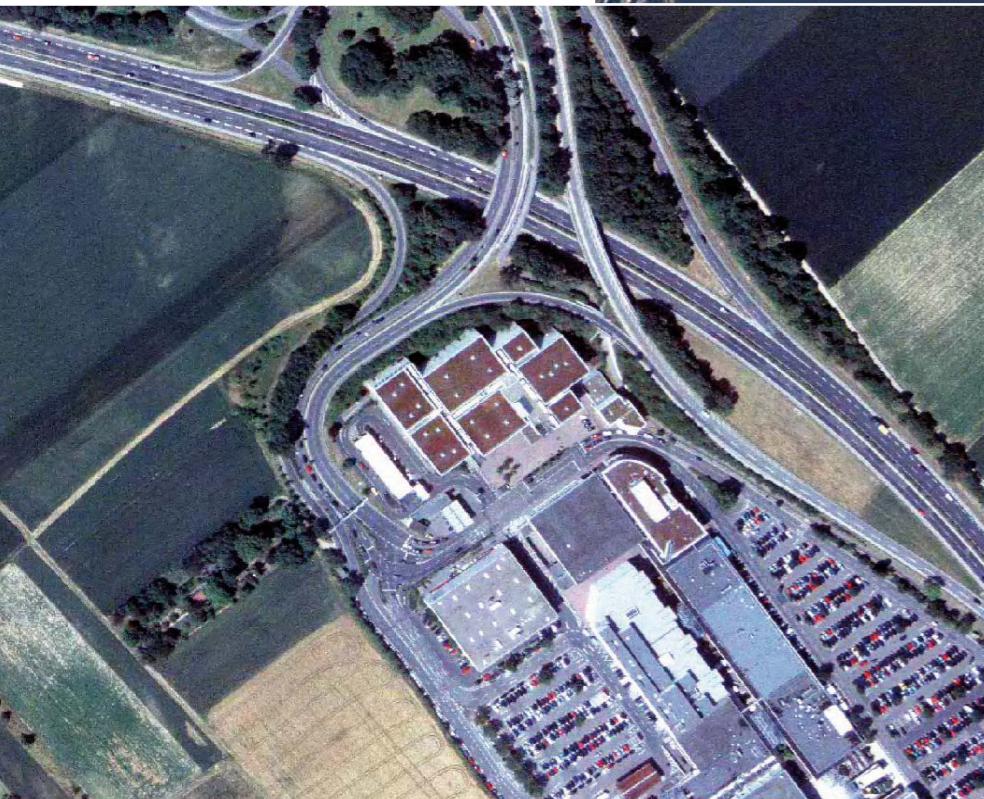
**5 Kronenhof Bad Homburg** | Pferdeponshaltung und Direktvermarktung incl. reichhaltigem Rahmenprogramm für die ausgleichsuchende Bevölkerung der Stadtregion ist im letzten Jahrzehnt zu einer der wichtigsten Einnahmequellen der hiesigen Landwirtschaft geworden. Der ‚Kronenhof‘ ist die konsequente kommerzielle Umsetzung dieser aktuellen Entwicklung im suburbanen Freizeitsegment. Auf einem ehemals militärisch genutzten Areal ist hier ums Pferd Ende der neunziger Jahre ein landwirtschaftliches Erlebniscenter mit großflächigen Stall- und Reitsportanlagen, Hotel- und Seminarbereich, eigener Brauerei und Biergarten sowie atmosphärisch passendem Biosupermarkt errichtet worden.



**4 F-Unterliederbach Silostraße** | Der Bereich um die Silostraße nahe dem Industriepark Hoechst repräsentiert verschiedene Phasen in der Ausprägung eines suburbanen Freizeitangebots. In den fünfziger Jahren entstand hier mit dem Silobad ein typisches Freibad der Nachkriegszeit, ausgerichtet auf Ausgleich und körperliche Gesundheit der arbeitstätigen Bevölkerung. Dem Ziel des geistigen Ausgleichs wiederum sollte die in den siebziger Jahren von der ehemaligen Hoechst AG gestiftete ‚Jahrhunderthalle‘ als eine der größten Veranstaltungshalle des Rhein-Main-Gebietes dienen. In den neunziger Jahren entstand mit der ‚Ballsporthalle‘ eine Sportarena, die schon deutlich auf den Eventcharakter des aktuellen Profisports ausgerichtet ist. Mit dem Entstehen der ‚Parkstadt Unterliederbach‘ nördlich der Silostraße und dem Strukturbruch der chemischen Industrie in Frankfurt-Hoechst wird dieses Stück Zwischenstadt erneut zeittypisch verändert. Insgesamt ergibt sich ein typisches Zwischenstadtpuzzle der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts.



**3 Sulzbach Main-Taunus-Zentrum (MTZ) / Kinopolis** | Die Entwicklung der großen suburbanen Shoppingcenter ist sinnbildlich für einen sich abzeichnenden Wandel im ‚Bild der Zwischenstadt‘: Zunehmend werden diese ehemals monofunktionalen Areale ergänzt durch Nutzungen im Bereich von Freizeit, Kultur und Alltagswelt. Mit dem ‚Kinopolis‘ ist in den neunziger Jahren auf dem Areal des MTZ das größte Kinocenter der Region entstanden. Im Zuge immer neuer Um- und Anbauten wird die ehemals aus einfachsten ‚Kistenarchitekturen‘ addierte erste suburbane Mall der Bundesrepublik angepasst an die Bedürfnisse heutiger Konsumenten, die an diesen Orten flanieren, beobachten und imponieren, eben etwas erleben wollen. Wochenmärkte und kulturelle Veranstaltungen ergänzen das Angebot, mit dem die alten Malls gegen neue Erlebnis malls und sich selbst inszenierende Innenstädte konkurrieren müssen.



**8 F-Hedderheim Universität ‚Am Riedberg‘** | Der naturwissenschaftliche Campus der Frankfurter Universität auf der grünen Wiese des ‚Riedbergs‘ repräsentiert zunächst eine typische Entwicklung der sechziger und siebziger Jahre, in denen Bildungs- und Forschungseinrichtungen in großer Zahl an den Stadtrand verlagert oder hier neu gegründet wurden, oft als massive funktionalistische Ensembles ohne hinreichenden Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Mit dem Ausbau des Universitätsstandortes und der Entwicklung des Riedbergs zur größten Städterweiterungsfläche Frankfurts seit Ende der neunziger Jahre wird der ehemalige Trabant von der Stadt gleichsam wieder eingefangen. Der Campus selbst wird zum Zentrum und Identitätsstifter des neuen Stadtteils und - analog zur Mitte der traditionellen Stadt - zum Zwischenstadtkern in der Stadtregion.





**5. ORTSBILDUNG IN DER ZWISCHENSTADT |**  
DEKODIERUNG UND INSZENIERUNG RÄUMLICHER  
IDENTITÄT IN DER STADTREGION



## 5.1. Bedeutungsorte in der Zwischenstadt Rhein-Main

Die im vorhergehenden Kapitel vorgestellte „Anatomie“ des von der geplanten „Regionaltangente West“ umschriebenen zwischenstädtischen Raums zwischen Frankfurt am Main und seinen prosperierenden westlichen Nachbargemeinden verdeutlicht: Jenseits der prägenden Debatten in raumbezogenen Disziplinen, die die Zwischenstadt primär als eigenschaftslos, hässlich und kulturlos beschreiben und entsprechend behandeln, zeichnet sich eine gänzlich andere und weitaus differenziertere Einschätzung dessen, was Zwischenstadt ist, ab. Auf den ersten Blick dominiert die monofunktionale, zweckrational optimierte Erschließung und Raumnutzung. Die identifizierbaren Bausteine der Zwischenstadt existieren bezugslos nebeneinander. Die Wahrnehmung der Zwischenstadt aus der Perspektive der traditionellen europäischen Stadt fällt dadurch in der Tat primär negativ aus. Der dekodierende Blick aus der Zwischenstadt auf die Zwischenstadt offenbart indessen Neues: Deutlich zeichnet sich auch in der Zwischenstadt ein Subtext von „Bedeutungsorten“ unterschiedlichster Art ab, die, teilweise zufällig bzw. vielfach überformt, immer häufiger aber auch bewusst inszeniert dem Bild einer rein zweckrational bestimmten „Stadt ohne Eigenschaften“ (Koolhaas 1996) entgegenstehen. Morphologische und topologische Merkmale, historische Siedlungsfragmente und andere Bedeutungsorte und -Linien durchsetzen und differenzieren den Betrachtungsraum. Oft versteckt und unverbunden bieten sie Ansatzpunkte für Orientierung und Strukturierung, es bilden sich neue Hierarchien mit neuen Schwerpunkten, die das Potenzial zur Bildung neuer Kerne in der Zwischenstadt in sich tragen.

Die beobachteten Entwicklungen im Betrachtungsraum der Stadtregion Rhein-Main ergeben generell einen deutlichen Bedeutungsgewinn räumlicher Identität in der Zwischenstadt. Die zunehmende „Ortsbildung in der Zwischenstadt“ bildet dabei

Ansatzpunkte für eine gestalterische Aufwertung dieses Raumes.

### 5.1.1. Monumente und Narrative Orte

Die unternommenen Wahrnehmungsstudien machen einen urbanen Zusammenhang kenntlich, bei dem die Masse visuell austauschbarer Areale von landschaftlichen, infrastrukturellen und städtebaulich geformten Raumbildern strukturiert wird, die eine erstaunlich gute Orientierung gewährleisten ►► S. 224-241. Die der realen Bewegung entsprechenden Befahrungsstudien zeigen einen deutlich strukturierten, von räumlichen Merkzeichen durchsetzten Raum, in dem die Bausteine der Zwischenstadt tendenziell netzförmig zusammenwachsen: Es entsteht die charakteristische Struktur des untersuchten Beispielraums, in der amorphe Bebauungscluster von Autobahnen durchschneitene, landwirtschaftlich bis heute intensiv genutzte Freiräume umschließen. Die einzelne Kommune verliert ihre Lesbarkeit, gleichzeitig entstehen mit diesen Ringformen neue, identifizierbare Raumbilder. Die Beziehung zum Rand und das Verhältnis von bebautem Raum und verbliebener offener Landschaft werden dabei entscheidender für die Raumwahrnehmung als das Verhältnis neuer Strukturen zu den alten Kernen. Die Kartierung der die Wahrnehmung prägenden Eindrücke einer ringförmigen Autofahrt durch die „Loops“ der definierten „Zwischenstadtteile“ zeigt eine überraschend spannungsreiche Strukturierung mit zum Teil einprägsamen Raumbildern. Raumprägende Gewerbegebiete und Großsiedlungen, deren vielgeschossige Architekturen als räumliche Merkzeichen fungieren, die Über- und Unterfahrungen großvolumiger Infrastrukturen und der Wechsel von tunnelartigen Durchfahrten und dem freien Blick über den mittigen Freiraum sorgen für einen eigenständigen Rhythmus in den „Zwischenstadtteilen“. Gleichzeitig werden Brüche deutlich:

Durch Lärmschutzwände verstellte Passagen, spannungslose Ortsdurchfahrten, strukturlose Ränder: Mögliche Interventionsorte für die Gestaltung räumlicher erlebbarer Zusammenhänge der Zwischenstadt.

Die Zwischenstadt wird durchsetzt von Elementen, die für Ihre räumliche Identität überragende Bedeutung aufweisen. Diese werden hier unterschieden in Monumente und Narrative Orte. Monumente sind punktuelle Identitätsträger der Orientierung, der Erinnerung, der Baukultur, der wirtschaftlichen Potenz. Narrative Orte weisen einen Mehrwert an Schönheit, Geschichte, Lebensstil, Urbanität und Image auf. Monumente und narrative Orte sind ein entscheidendes Potenzial für die Urbanisierung der Zwischenstadt.

**Netzzeichen | Monumente der Orientierung** | Die Hochhäuser in den raumprägenden Gewerbegebieten zielen auf überregionale Aufmerksamkeit. Sie sind besonders von den Autobahnen aus wahrnehmbar. Wirtschaftliche Potenz stellt sich hier, ähnlich wie in den Innenstädten, deutlich sichtbar dar. In den siebziger und frühen achtziger Jahren folgt dieses Repräsentationsbedürfnis primär dem Dogma „Masse gleich Klasse“: Eingebettet in Gewerbegebiete ohne städtebauliche Wertstrukturen steht vor allem die Höhe der Firmensitze und ihre dem entsprechende Sichtbarkeit im Vordergrund der Selbstdarstellung. Beispiel hierfür ist die Bürostadt Eschborn-Süd, deren Hochhäuser, allen voran das in der Form dem Olivettihochhaus in Mailand nachempfundene Rechenzentrum der Deutschen Bank, eine eigene Skyline und einen wichtigen Orientierungspunkt im nördlichen Betrachtungsraum bilden. Aber auch in anderen Kommunen des Taunusrandes haben Firmen die Chance zur baulich-visuellen Repräsentation genutzt. So prägt heute das Terrassenhochhaus der Deutschlandzentrale des Chemi-

eunternehmens Clariant das Ortsbild von Sulzbach. Schwalbach im Taunus wird von einem vielgeschossigen Bürogebäude von Siemens-VDO überragt. Ähnlich deutliche Zeichen setzen eine Reihe von Großwohnsiedlungen und Wohnhochhäusern vornehmlich aus den sechziger und siebziger Jahren, die zum Teil deutliche Ränder zu ihrer Umgebung definieren und Kommunen wie Steinbach zu einer markanten „Skyline“ mit Merkzeichencharakter verhelfen. ► S. 336

**Architektur | Monumente der Baukultur** | Gegenüber diesen alltäglichen Bildbotschaften der schieren Größen- und Höhendimension ist in jüngerer Zeit ein deutlicher Bedeutungsgewinn höherwertiger städtebaulicher und architektonischer Gestaltung in der Zwischenstadt erkennbar. Eine Reihe aktueller Gewerbegebiete setzt von vornherein auf ein von gestalterischer Qualität getragenes nobles Ambiente. Architektonisch anspruchsvolle Firmenzentralen wie die von Proctor & Gamble in Schwalbach zeigen auch in der Zwischenstadt ein gewachsenes Bewusstsein für die Zusammenhänge zwischen der Wahrnehmung eines Unternehmens und seiner baulich-räumlichen Repräsentation. So prägen nach Aussage der eigenen Homepage des Mertonviertels in Frankfurt-Heddernheim „moderne Gebäude internationaler Stararchitekten“ (www.mertonviertel.de) das Bild des neuen Gewerbeareals. Auf den Bauschildern neuer Gewerbebauten in der Zwischenstadt finden sich immer häufiger „große Namen“ der Architekturszene, die von den Firmen offensichtlich bewusst als Imageträger beauftragt werden. Zwischen der Masse anspruchsloser Zweckbauten entsteht so Baukultur in der Zwischenstadt.

Im Wohnungsbau zeichnet sich diese Entwicklung erst allmählich ab. Der Markt wird hier vornehmlich von Bauträgern beherrscht, die, anders als beispielsweise in den Niederlanden



oder Großbritannien, primär mit herkömmlichen Produktphilosophien arbeiten. ►► S. 260, 339

**Historische Orte und Wege | Monumente der Erinnerung** | Der dekodierende Blick legt historische Schichten frei, die ein hohes Potenzial zur Inszenierung von Monumenten der Erinnerung in der Zwischenstadt darstellen. Vor allem die im Meer des suburbanen Wachstums der letzten Jahrzehnte aufgegangenen historischen Dörfer werden als „Identitätskerne“ im suburbanen Einerlei erkannt und sind schon seit Ende der siebziger Jahre Gegenstand einer ganzen Reihe mehr oder weniger liebevoller Verschönerungsmaßnahmen geworden. Die versatzstückartige Wiederherstellung historischer Fassaden und „dörflicher“ Straßen- und Platzräume der letzten Jahrzehnte führt die primär symbolische Bedeutung dieser für die rasant gewachsenen Kommunen viel zu klein gewordenen alten Mitten deutlich vor Augen: Der Einzelhandel hat sich längst in die großflächigen Einkaufsmärkte am Rand verlagert. Klassische Zentrumsfunktionen von der Post bis zur Arztpraxis folgen nach. Trotz dieser funktionalen Entleerung nehmen die neuerlich herausgeputzten alten Kerne im Marketing der einzelnen Kommunen eine überragende Rolle ein, stehen sie doch für das Bild vermeintlich ländlicher, beschaulicher Atmosphäre und historischer Kontinuität. Diese erscheint gerade für die Attraktivität als Wohnstandort entscheidend zu sein. Einige Kommunen beschwören besonders die Gleichzeitigkeit von dörflicher, naturnaher Atmosphäre und innovativen Technologiestandort: Das Image des Ländlichen, symbolisiert durch Naturnähe und dörfliche Bilder des alten Kerns, wird zum entscheidenden Investitionsargument. Besonders die Taunusrandgemeinden im nördlichen Betrachtungsraum reproduzieren dieses Image: Oberursel, mit über 40.000 Einwohnern eine veritable Mittelstadt, pflegt sein Image als gemütliches Apfelweinstädtchen.

Sulzbach, direkt an der Frankfurter Stadtgrenze und der Autobahn gelegen und in den letzten 30 Jahren um ein Mehrfaches gewachsen, wirbt mit der Hoffnung auf entsprechend ländliche Assoziationen sogar damit, bis heute keine Stadt, sondern nur eine „Gemeinde“ zu sein. Auch hier repräsentiert ein liebevoll hergerichteter kleiner Dorfkern, in dem es seit 2003 keinen Lebensmittelladen mehr gibt, selbstbewusst dieses Image. Die „Inszenierung der Alltagswelt“ (Durth 1988), wie sie Werner Durth schon 1977 in Reaktion auf die anbrechende „Verschönerungs-nostalgie“ in den Innenstädten zur erkennen meinte, findet hier ihre konsequente und umfassende Erweiterung auf den Bereich der Zwischenstadt: Die alten Kerne werden zur „guten Stubb“ (Durth 1988, S. 13) der Gemeinden, zur Bühne dörflicher Inszenierungen, die mit dem funktionalen Charakter der Orte nichts, im Angesicht einer Suche nach Profil und einem Image mit den identifikatorischen Sehnsüchten der Kommunen und ihrer Bewohner aber umso mehr gemein haben.

►► S. 242 ff, 340

Auch jenseits der alten Stadt- und Dorfkerns offenbart die Untersuchung des Beispielraums eine Vielzahl historischer Orte und Spuren von Bedeutung, die sich, wenn auch meist verborgen oder überformt, in das Gewebe der Zwischenstadt einschreiben: Zwischen Eschborn und Schwalbach verfallen die Hallen eines alten Flughafens, der nach dem zweiten Weltkrieg die Versorgung weiter Teile der Region sicherte. In Frankfurt-Rödelheim steht die historische Possmann-Kelterei, Symbol der Apfelweinregion um Frankfurt und vor hundert Jahren umgeben von Streuobstwiesen. Heute treffen wir diesen Ort als Relikt in einem von Autobahnen umgrenzten Gewerbegebiet an. Das Studium historischer Karten verdeutlicht die dynamische Entwicklung des Betrachtungsraums und legt gleichzeitig historische Schichten und Geschichten frei, die von diesem rasanten

<sup>1</sup> der Legende nach entsprang die den Brunnen speisende Quelle wie durch ein Wunder in der Nacht, in dem der Trauerzug, der den Leichnam Bonifatius von Mainz nach Fulda brachte, an dieser Stelle sein Lager aufschlug. Der Brunnen wird als Teil eines Parks in die neue Bebauung am Riedberg integriert und gibt dem neuen Quartier seinen Namen (Am Bonifatiusbrunnen).

Wachstum überformt wurden. Eine alte Tongrube, Rohstofflieferant einer der vielen ehemaligen Ziegeleien im Betrachtungsraum, bildet heute als See die Mitte der Frankfurter Nordweststadt. ►► S. 242 ff

Die Bachläufe der Taunushänge waren einst Standort einer großen Anzahl von Mühlen, einerseits Symbol des landwirtschaftlichen Reichtums der äußerst fruchtbaren Taunusrandlagen, andererseits Motor einer beginnenden industriellen Entwicklung des Betrachtungsraums. So entstehen aus der Kaltmühle und der Sandelmühle in Heddernheim, das 1910 nach Frankfurt eingemeindet wird, 1853 die Hedderheimer Kupferwerke, die wiederum den Nukleus der Vereinigten Deutschen Metallwerke (VDM) bilden, dem bis zu seiner Schließung im Jahr 1982 neben den Farbwerken in Hoechst wichtigsten industriellen Kern des Betrachtungsraums mit ehemals mehreren tausend Mitarbeitern. Auf dem ehemaligen Betriebsgelände ist in den letzten Jahren das Mertonviertel errichtet worden. Viele der alten Mühlen sind bis heute, zum Teil liebevoll rekonstruiert, meistens aber in ihrer ehemaligen Funktion nicht mehr wahrnehmbar, erhalten. ►► S. 242 ff  
Überall leuchten historische Fragmente durch, die schon heute wie der Bonifatiusbrunnen <sup>1</sup> inmitten der neuen Bebauung am Riedberg als Bezugspunkte und Imageträger neuer Bebauung aufgegriffen werden. ►► S. 242 ff

Alte Wegeverbindungen und Straßen schreiben sich in die untersuchte Zwischenstadt ein und bezeugen die jahrhundertalte strategische und wirtschaftliche Bedeutung dieses Raumes. Schon zu Römerzeiten durchzieht die Mitte des nördlichen Betrachtungsraums eine vor allem militärisch wichtige Verbindungsstraße zwischen Mainz, der Munizipalstadt Nida, an deren Stelle heute die „Römerstadt“ in Heddernheim steht, und den

Verteidigungsanlagen des Limes im Taunus. Im frühen Mittelalter erhält diese zentrale Wegeverbindung zusätzliche mythisch-religiöse Aufladung als Prozessionsweg des Trauerzuges, der den nach Mainz eingeschifften Leichnam des Bischofs Bonifatius zu seiner Grabstätte nach Fulda verbringt. Als „Elisabethenstraße“ bleibt die Verbindung über alle Zeiten hinweg eine der wichtigsten Verkehrswege des Rhein-Main-Gebiets. Noch immer erinnern Straßennamen an die ehemalige Bedeutung dieses Weges (Heerstraße, Elisabethenstraße), der sich heute allerdings vielfach überformt zeigt: In weiten Teilen beschreibt die in den sechziger Jahren gebaute Autobahn 66 den Verlauf der alten Elisabethenstraße. In Eschborn markiert sie als mit Autos zugesperrter Feldweg die südliche Begrenzung der Bürostadt Eschborn-Süd. Im Frankfurter Stadtteil Praunheim bildet die „Heerstraße“ die Schnittstelle zwischen den in den zwanziger Jahren von Ernst May geplanten Siedlungen Westhausen und Praunheim und einem typisch zwischenstädtischen Gewerbegebiet. ►► S. 244

Quer zu der alten Elisabethenstraße verlaufende alte Wege zwischen Main und Taunus sind zum Rückgrat der gesamten wirtschaftlichen Entwicklung des Taunusrands geworden. Die von Hoechst ausgehende alte Hochstädter Straße und die alte Kronberger Straße zwischen Frankfurt und Kronberg präsentieren sich heute als Strip einer Kette verdichteter Wohn-, Einkaufs- und Gewerbegebiete mit Firmensitzen zum Teil von Weltruf. Die ebenfalls in weiten Teilen autobahnähnlich ausgebaute alte Oberurseler Straße, ehemals begleitet von einer Vielzahl von Mühlen, ist zur wichtigen Achse der Wohnsuburbanisierung in Richtung der begehrten Taunusrandlagen geworden. Die Straße tangiert heute Meilensteine der Siedlungssuburbanisierung wie die Römerstadt der zwanziger Jahre und die Nordweststadt der sechziger Jahre in Frankfurt, aber auch Kerne der industriellen Entwicklung der Region wie das Areal der ehemaligen Verei-



nigten Deutschen Metallwerke in Heddernheim. In ihrer historischen Entwicklung stehen diese alten Wege symbolisch für die Genese und Dynamik des Rhein-Main-Gebietes. ►► S. 242 ff

Überformte Landesgrenzen und Grenzsteine verweisen auf eine hier besonders augenfällige deutsche Kleinstaaterei. Allein der geografisch enge Betrachtungsraum teilt sich bis ins neunzehnte Jahrhundert in die Staatsgebiete von Hessen-Kassel, Hessen-Darmstadt, Preußen und der freien Reichsstadt Frankfurt, mit teilweise absurd erscheinenden Grenzverläufen. So bildete die Gemeinde Steinbach eine Enklave Hessen-Darmstadts inmitten preußischen Territoriums. Die Dekodierung dieser im Selbstverständnis der Kommunen fortwirkenden und im Charakter der Orte spürbaren Zersplitterung trägt viel bei zum Verständnis einer Stadtregion, die sich bis heute extrem schwer tut mit Versuchen regionaler Verständigung, durch diese Vielschichtigkeit aber gleichzeitig auf einen großen Reichtum an identitätsstiftenden Geschichten verweisen kann. ►► S. 242 ff

**Siedlungsgeschichten** | Zwischen banalen Einfamilienhaus- und Gewerbegebieten verbergen sich teilweise zur Unkenntlichkeit überformte Perlen der Siedlungsgeschichte, Manifeste des Glaubens an eine Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse durch eine umfassende Reform des Siedlungsbaus: Hier eine kleine Gartenstadt der ehemaligen Farbwerke Hoechst, dort wunderbare Siedlungen des „Neuen Frankfurts“, die schon in den zwanziger Jahren auf bestechende Weise mit den besonderen Qualitäten des Stadtrandes arbeiten. Trabantenstädte der sechziger Jahre, heute von zweifelhaftem Image, doch wie die Nordweststadt von Walter Schwagenscheidt und die Limesstadt von Hans-Bernhard Reichow in ihrer Zeit bedeutende Reformprojekte mit noch immer großen Qualitäten, zum Beispiel im Freiraum. ►► S. 248 ff

Zum Teil werden die historischen Linien und Orte schon heute als Möglichkeit zur Inszenierung räumlicher Zusammenhänge entdeckt und genutzt. Der in kleinen Schritten entstehende „Regionalpark Rhein-Main“, der den Betrachtungsraum in vielen Bereichen tangiert, organisiert sich primär entlang regionaler Erlebniswege, deren Stationen in der Regel von entsprechenden Erinnerungsorten gebildet werden. Seit wenigen Jahren wird auch in der Rhein-Main-Region eine „Route der Industriekultur“ aufgebaut, die vor allem im Verlauf von Rhein und Main wichtige Relikte der industriellen Entwicklung der Region verknüpft und so auch deren oft zwischenstädtisches Umfeld aufwertet.

#### **Firmensitze | Monumente wirtschaftlicher Potenz |**

Vor allem trägt der Raum der Zwischenstadt wirtschaftliche Bedeutung. In den unpräzisen, meist gesichtslosen Gewerbegebieten verbirgt sich eine große Anzahl von Firmensitzen mit überregionaler Bedeutung. Dabei handelt es sich nicht nur um Backoffices, vielmehr haben Weltfirmen wie Hewlett Packard oder Proctor & Gamble hier ihren nationalen Hauptsitz. Während sich solche Firmen in den Innenstädten in ihrem Repräsentationsstreben in der Regel gegenseitig überbieten, historisch damit aber auch zu Pracht und Schönheit der Städte beigetragen haben, bleibt dieses enorme kulturelle Potenzial der Wirtschaft in der Zwischenstadt für die Gestaltung des Raumes weitgehend unerschlossen. ►► S. 260 ff

#### **5.1.2. Urbanisierungsprojekte**

Man kann feststellen, dass die Zwischenstadt städtebauliche Eigenschaften aufweist, die als Urbanisierungspotenzial gedeutet werden können. Nachgewiesen werden kann zudem, dass in der Zwischenstadt schon heute Urbanisierungsprozesse

ablaufen, deren Impulse von singulären, generell privat finanzierten Projekten ausgehen. Was bislang auffällig fehlt, ist die urbanisierende Kraft öffentlicher Interventionen.

**Neues Wohnen | Inszenierte Lebenswelten** | Vor allem die neueren Siedlungsbausteine des Betrachtungsraums legen ein deutliches Zeugnis ab von einer sich abzeichnenden Transformation des „Bildes der Zwischenstadt“ und einem Bedeutungsgewinn des „Ortes“ gegenüber dem Raum. Die Zwischenstadt transformiert sich zu einem Mehr an räumlicher Identität. Neuere Wohnviertel unterscheiden sich deutlich von den raumprägenden Einfamilien- und Geschosswohnungsbaugebieten der sechziger bis frühen achtziger Jahre. An die Stelle nach Maßgabe rationaler Erschließung aneinander gereihter individueller Einzelbaukörper tritt immer häufiger das bewusst inszenierte, auf Raumwirksamkeit angelegte Ensemble mit differenzierten Frei- bzw. öffentlichen Räumen. Dabei gewinnt die Unterscheidbarkeit und damit die Identifizierbarkeit weniger des einzelnen Gebäudes als der „Adresse“ des Siedlungskörpers im suburbanen Einerlei monofunktionaler Wohn- und Gewerbegebiete zunehmend an Bedeutung. Adressen werden kreiert über verschiedenste Inszenierungen räumlicher, bildhafter oder rein assoziativer Art. Im Zusammenspiel mit einer einheitlichen Fassadengestaltung sollen Siedlungsbilder entstehen, denen sich die Architektur des einzelnen Hauses deutlich unterzuordnen hat. Diese in der Regel aus einer Hand errichteten Siedlungskörper zielen mit ihren räumlichen Inszenierungen bewusst auf eine Differenz zum gewohnt chaotischen visuellen Erscheinungsbild der Zwischenstadt ab. Die Siedlung „Im Haindell“ in Sulzbach hat z. B. dörfliche Motive zum Vorbild. Gekurvte Straßenzüge, beschauliche Plätze und der Versuch einer deutlichen Zentrierung bei gleichzeitiger Definition von Grenzen markieren das Areal als identifizierbare Gemeinschaft. ►► S. 252 ff

Die Luftbilder zeigen, wie deutlich sich diese neuen Wohnquartiere vor allem in ihrer Erschließung von den älteren Einfamilienhausgebieten unterscheiden. Häufig unterstreicht eine bewusst gewählte und vermarktete Namensgebung die Adresse dieser Areale. In Bad Homburg wohnt man „Am Römischen Hof“, in Sulzbach „Im Haindell“. Historische Relikte, landschaftliche Besonderheiten, aber auch Assoziationen, die Werte andeuten, dienen als Namensgeber. Ziel ist dabei, schon mit Hilfe des Namens Wurzeln zu schlagen und Phantasien werthaltender Images anzuregen.

Im Betrachtungsraum dokumentiert diese Entwicklung zu inszenierten, auf einen identifikatorischen Mehrwert zielenden Siedlungsfiguren am deutlichsten die „Parkstadt 2000“ im Frankfurter Stadterweiterungsgebiet „Riedberg“. Hier wird eine Adresse über bildhaft assoziative Bezüge zu beliebten Urlaubsländern inszeniert. Das Konzept der Parkstadt 2000 wurde von der Münchner Vermögensverwaltung CKV entwickelt und neben Frankfurt mehr oder weniger identisch in der Peripherie von Leipzig umgesetzt. In einer aus einer Hand einheitlich geplanten Anlage kann zwischen Einfamilien- und „Stadthäusern“ im Französischen, Italienischen, Schweizer oder Spanischen Viertel mit je eigenen, landestypischen Stilelementen gewählt werden. Im „Französischen Viertel“ stehen etwa das „Reihenhaus Gascogne“ oder die „Stadtvilla Toulouse“ zur Wahl. Im Zusammenspiel mit einer entsprechenden Fassaden- und Gartengestaltung soll jeweils ein spezifisches Ambiente der zur Wahl stehenden Länder nach Frankfurt transportiert und entsprechende Gefühle mitgeliefert werden. Die potenziellen Käufer unterwerfen sich dabei durchaus rigiden Vorschriften: Der jeweilige Charakter des Hauses ist vertragsgemäß zu erhalten und darf weder durch Anbauten noch etwa durch den Wechsel der Fensterprofile oder der Fassadenfarbe verfälscht werden.



In Frankfurt wird beim Kauf jedes Hauses eine Gestaltsatzung als beschränkte persönliche Dienstbarkeit in das Grundbuch eingetragen. Auch die Gartengestaltung wird durch eine Gemeinschaftsordnung der CKV reglementiert: „Der Rasen in den Gärten ist sortenrein zu halten und so regelmäßig zu mähen, dass Unkraut nicht gedeihen kann“ (Gemeinschaftsordnung Parkstadt 2000). Obwohl die Preise deutlich höher liegen als bei von der Ausstattung vergleichbaren Häusern in unmittelbarer Nachbarschaft, erfreut sich die Parkstadt einer regen Nachfrage. Angeboten wird für diese Einschränkungen die Aussicht auf ein Leben wie im Urlaub, ein „Wohnangebot, wie eine Reise durch Zeit und Landschaften. ... In einer parkähnlichen Umgebung mit integrierten Wasserläufen und Seen, verschlungenen Spazierwegen, idyllischen Sitzplätzen und verschiedenen Kinderspielflächen, sollen Oasen der Ruhe und Entspannung als attraktiver Lebensraum an der Peripherie deutscher und europäischer Metropolen geschaffen werden“ (www.ckv.com/parkstadt). Abgerundet wird das Angebot durch umfassende Service- und Sicherheitsleistungen unter Einbeziehung modernster Computertechnik. Darüber hinaus wird besonders der Aspekt der Gemeinschaft betont: Als bewusster Kontrast zu den individualisierten, aber auch mit einem gewissen Grad an Vereinsamung assoziierten Wohnformen im bezugslos aneinandergereihten Einfamilienhaus: „Eine lebendige Nachbarschaft lässt die Gemeinschaft erst entstehen und füllt sie mit Leben. Den Bewohnern stehen Sport-, Freizeit- und Parkanlagen zur Verfügung, um Kontakte zu knüpfen und ein gegenseitiges Kennenlernen zu ermöglichen“ (www.ckv.com/parkstadt). Unterstützt werden soll das Gemeinschaftsgefühl zusätzlich über einen „... im demokratischen Verfahren ...“ gewählten Beirat, der „die Berücksichtigung der Wünsche, aber auch der Pflichten aller Bewohner“ sichert: „Die Wahrung der Individualität und des Wohnwertes sowie des Erscheinungsbildes der „PARKSTADT 2000“ bleibt

in einer lebendigen Gemeinschaft dauerhaft gewährleistet“ (www.ckv.com/parkstadt). Diese Betonung von Gemeinschaft ist, wenn auch selten so explizit wie bei der Parkstadt 2000, ein zentrales Element der meisten neueren Siedlungsinszenierungen. Inszeniert werden dörfliche Bezüge, Interessen- oder Assoziationsgemeinschaften. ▶▶ S. 254-257

Schon lange realisiert sich in der Zwischenstadt nicht mehr nur der klassisch suburbane Wohnwunsch der schon längst nicht mehr durchschnittlichen Kleinfamilie. Eine große Anzahl neuer mehrgeschossiger Mietwohnungsbauten mit vielen kleineren Wohnungen deutet auf ein sehr heterogenes Nachfragerpublikum hin und belegt den in Kapitel eins dargestellten empirischen Befund einer wachsenden sozialen Diversifizierung auch in der Zwischenstadt (vgl. Aring/Herfert 2001, S. 43-56). Aktuelle mehrgeschossige Wohngebiete unterscheiden sich ebenfalls deutlich von den Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus der fünfziger bis achtziger Jahre: An die Stelle des Angebots von günstigem Wohnraum im Grünen mit guter Verkehrserschließung tritt auch hier die über Lebensstil oder Bilder vermittelte narrative Adresse immer häufiger in den Vordergrund der Vermarktungsbemühungen. Die 1991 begonnene Wohnbebauung „Westpark“ auf dem Areal einer ehemaligen Molkerei in Frankfurt Sossenheim präsentiert sich beispielsweise als burgähnliche Figur: Eine kompakte Anlage, mit nach außen deutlichen Grenzen und einer gemeinsamen Mitte mit Laden und Gemeinschaftshaus. In einem heterogenen Umfeld wird hier eine bewusst urbane Inszenierung gewählt, die mit den Mitteln ambitionierter Architektur „ihren Beitrag zur Integration der verschiedenen Bevölkerungsgruppen und sozialen Schichten in eine kompakte Stadtstruktur leisten“ soll (Buchholz 2000, S. 201). Unmittelbar angrenzend ist in den letzten Jahren im Frankfurter Stadtteil Höchst das „Lindenviertel“ auf dem Areal

einer ehemaligen Kaserne entwickelt worden. Die Adresse des Lindenviertels wird durch deutliche Bezüge auf die Vergangenheit inszeniert, deren Bedeutung u.a. daraus resultiert, dass die Kaserne vorübergehend Sitz der bizonalen Wirtschaftsverwaltung unter Ludwig Erhard wurde (Buchholz 2000, S. 204). Der Kern der historischen Anlage aus den zwanziger Jahren wird gleichsam als Imageträger erhalten und bildet heute die symbolische Mitte, die durch einen Park mit allen Teilen dieses Viertels verbunden ist. ▶▶ S. 253, 265

In Frankfurt-Unterblick wartet seit Jahren die „Parkstadt-Unterblick“ auf ihren Weiterbau, die eigentlich bis zum Jahr 2010 10.000 Einwohnern eine neue Heimat geben soll. Ursprünglich sahen die Pläne hier „... ein Quartier mit solitären Baukörpern, langen Hochhausseiben und Reihenhäuserzeilen vor, umgeben von großen Grünflächen, ganz im Sinne der Prämisse ‚Auflockerung und Verdichtung‘“ (Wentz 2000, S. 214). In bewusster Anknüpfung an die große Zeit des Werkswohnungsbaus propagierte die Firma Hoechst dagegen seit Anfang der achtziger Jahre das Konzept der „Gartenstadt Hoechst“ mit einer „stadtraumbildenden Gruppierung von Ein- und Zweifamilienhäusern ... - Ebenezer Howard stand Pate“ (Wentz 2000, S. 214). Nach weiteren 10 Jahren Planungspause wurde Anfang der neunziger Jahre in zeitgeistgeprägter Wendung aus der Idee der Gartenstadt die Parkstadt: „Weg von der Vorstadtsiedlung, ... hin zu einer eindeutig städtischen Konfiguration ...“ war nunmehr die Prämisse (Wentz 2000, S. 216). Blockrandbebauungen, zur Straße hin deutlich akzentuierte und abwechslungsreiche Stadträume und Zonen der Ruhe in rückwärtigen Höfen sollten diese Vorgabe unter Rückgriff auf die Regeln „alter Stadtbaukunst“ erfüllen. Der Entwurf der „Parkstadt-Unterblick“ sollte in besonderer Weise „den emotionalen Bedürfnissen“ der unterschiedlichen Bevölkerungs- und

Altersgruppen Rechnung tragen (Wentz 2000, S. 216). Hierzu wurde ein umfassendes städtebauliches Regelwerk entwickelt, dass bis zu genauen Materialvorgaben die Gestaltung der Parkstadt regelt. Gleichzeitig wurde ein als Manifest formulierter Kriterienkatalog formuliert, dessen Befolgung die Zielvorgabe der „komplexen Stadt“ sicherstellen sollte: Subjektive und emotionale Kategorien wie „Orientierung“, „Gemeinschaftsgefühl“, „Kommunikation“, „Assoziationen“ und „Identifikation“ stehen dabei deutlich im Vordergrund vor funktionalen Gesichtspunkten wie Ausstattung oder Wohnungszuschnitt. Wie bei der Parkstadt 2000 steht das Angebot, durch den Kauf einer Wohnung Teil einer besonderen Gemeinschaft zu werden, vermittelt über ein starkes, in diesem Fall „urbanes“ Bild der Siedlung, im Zentrum des Angebots. Arkaden, Kolonnaden, Rundbögen, weit auskragende Dächer und terracottafarbene Oberflächen sollen in den bislang realisierten Bauabschnitten eine mediterrane, urbane Atmosphäre in der Peripherie von Frankfurt erzeugen. Die Fülle der Details soll dabei identitätsstiftend wirken: „Ich wohne in einem Haus mit Augen“ sollen die Bewohner nach Meinung des ausführenden Architekten einmal sagen können (Architekt Rang, zitiert in Wentz 2000, S. 218). Die Adresse der Siedlung wird zusätzlich durch eine Inszenierung ihrer Ränder gestärkt: „Nach Süden wird das Viertel von einer Stadtmauer begrenzt; nach Norden öffnet sich die Anlage zu den Taunushügeln“ (Wentz 2000, S. 218).

**Neues Arbeiten | Das gute Image entscheidet** | Im gewerblichen Bereich sind ähnliche Entwicklungen erkennbar. Zwar dominieren im Untersuchungsraum bis heute monostrukturelle Gewerbegebiete, meist an hervorragenden Erschließungssituationen. Beispiele wie die durch ihre Lagegunst besonders erfolgreiche Bürostadt „Eschborn-Süd“ verdeutlichen dabei die Minimierung der Entstehungsrücksichten bei solchen



Arealen: Als Pendant zu den älteren Einfamilienhausgebieten handelt es sich hier um reine Arbeitswelten, reduziert auf gute Erreichbarkeit und eine maximierte Bruttogeschossfläche.

►► S. 261, 264

Zunehmend wird aber auch für Unternehmen der Wunsch nach einer identifizierbaren, möglichst repräsentativen Adresse relevant und mit entsprechenden Angeboten bedient. Kaum mehr ein neues Gewerbegebiet, das heute nicht als „Park“ angepriesen würde. Räumlich findet die Parkmetapher in der Regel über nicht viel mehr als eine sorgfältige Gestaltung der öffentlichen Erschließungsräume mit einheitlicher Möblierung und einem minimalen Angebot an grünen Freiflächen ihre Entsprechung. Die assoziativen Konnotationen des Begriffs Park stehen im Vordergrund der Vermarktungsstrategien: Erzeugt werden soll das Image des „Arbeitens im Grünen“, mit dem besonders die jenseits der Stadtgrenze Frankfurts gelegenen Kommunen für ihre Standorte werben. Orte wie Bad Homburg oder andere Gemeinden am Taunusrand genießen dabei eine besondere Bedeutungsgunst, indem sie zu funktional hochwertigen Lagen einen guten Namen und tatsächlich landschaftliche Schönheit bieten können. Angesichts weitgehend ubiquitärer harter Faktoren der Ausstattung wird die kultivierte Adresse gerade für Firmen mit hochqualifizierten Mitarbeitern zum entscheidenden Standortfaktor. Taunusrandgemeinden wie Bad Homburg und Oberursel konnten so in den letzten Jahren eine dynamische gewerbliche Entwicklung im Bereich hochwertiger Dienstleistungen verzeichnen. Den Standorten kommt dabei zu Gute, dass viele der hochbezahlten Mitarbeiter dieser Unternehmen, nicht zuletzt oft die entscheidungstragenden Manager, ohnehin in den bevorzugten Wohnlagen der Gemeinden am Taunusrand leben. Die Nähe der Arbeitsplätze zu attraktiven Wohnlagen (mit einer entsprechenden Verkürzung der Pendlerzeiten) wird

dabei zu einem nicht unerheblichen Argument bei der Anwerbung hochqualifizierter Mitarbeiter.

Im Unterschied zu der Vielzahl suburbaner Gewerbegebiete der ersten Generation ist bei vielen neueren Arealen das Bemühen um eine gewisse Hierarchisierung der Straßenräume, um integrierte Parkierungskonzepte, um eine mehr oder weniger einheitliche Architektursprache und eine Ausgestaltung der Übergangsbereiche zu angrenzenden Zwischenstadtbausteinen erkennbar. Den einzelnen Unternehmen wird ein angemessener Rahmen angeboten, in dem es sich präsentieren und entwickeln kann. Unverkennbar wird die Zwischenstadt in Teilen städtebaulich selbstbewusst. Wie im Bereich des Wohnungsbaus wird der konkrete, lokal verankerte Bauherr, der seine Immobilie für den Eigenbedarf errichtet, immer stärker abgelöst durch Bauträger und Projektentwickler, die mit den Geldern abstrakter Investoren und Eigner agieren. Der Gewerbepark selber wird zum Umfeld über technisch hochwertig ausgestatteten Büroraum bis zu allen nötigen Infrastrukturen ein komplettes Angebot unterbreiten kann. Entsprechend effektiv und offensiv können neuere Gewerbegebiete wie der „Helfmann-Park“ in Eschborn oder der „Limes-Park“ in Sulzbach ihre Adressen vermarkten. Im Gegensatz zu den älteren Gebieten spielt dabei auch eine hochwertige Architektur eine immer größere Rolle. Vor allem Firmen von überregionaler Bedeutung entwickeln damit Orte von deutlich höherer Raumqualität in der Zwischenstadt. Beispiele für diese Entwicklung sind unter anderem der Hauptsitz von Proctor & Gamble in Schwalbach oder die vom Frankfurter Büro Schneider und Schumacher gestaltete Hauptverwaltung der Firma Braun am südlichen Stadtrand von Kronberg. Einheitlich geplante Areale nutzen die Chance hochwertiger Architektur und setzen auf die Strahlkraft bekannter Architektennamen.

Prototypisch trifft man in den verschiedenen Gewerbegebieten Eschborns auf die Spannweite der Gewerbearchitektur von der Kiste bis zur Ikone, etwa in Gestalt der Zentrale der Eurohypo-Bank im „Helfmann Park“, wiederum von Schneider und Schumacher geplant. Die Zwischenstadt qualifiziert sich, weil der Immobilien- und Arbeitsmarkt einer Metropolregion dies offensichtlich erfordert. ►► S. 260 ff, 336 ff

**Neue Vielschichtigkeit** | Die Attraktivität der neueren Gewerbegebiete wird durch einen Prozess der Diversifizierung des funktionalen Angebotes zusätzlich unterstützt. Gerade die aus einer Hand errichteten und zentral gemanagten Areale bieten in der Regel eine umfassende Infrastruktur an, die neben modernster Gebäude- und Büroausstattung und allen Notwendigkeiten der Ver- und Entsorgung zunehmend eher dem körperlichen und seelischen Wohl der Angestellten dienende Angebote umfasst. Vorgehalten werden etwa Flächen für Restaurants und Cafés, die jenseits privater Betriebskantinen zumindest um die Mittagszeit für ein Minimum an öffentlichem Leben in den Gewerbegebieten sorgen. Während in Eschborn-Süd zwei Imbissstuben in unattraktiven Resträumen die zentralen Treffpunkte bilden, sorgt im Helfmann-Park eine zentral gelegene, öffentlich zugängliche Mensa mit Sonnenterrasse besonders im Sommer für eine gewisse urbane Atmosphäre. Zunehmend findet man aber auch Hotels, Fitnessstudios und Einrichtungen des täglichen Bedarfs wie Zeitungskioske, Frisörsalons und Lebensmitteläden in den Gewerbegebieten. ►► S. 260 ff

In einigen Arealen wie dem Mertonviertel in Frankfurt-Heddernheim wird sogar wieder versucht, Wohn- und Arbeitsnutzungen moderat zu mischen. Auf dem Gelände der ehemaligen Vereinigten Deutschen Metallwerke entstehen hochwertige Büroarbeitsplätze und eine unmittelbar angrenzende Wohnbebauung,

vornehmlich in Form von Reihenhäusern. Die zentrale Verknüpfung zwischen beiden Zonen wird durch die Einkaufsgalerie „Merton's“ mit vorgeschaltetem Hauptplatz inklusive Restaurant und Hotel arrangiert. Seit Ende 2003 findet jeden Montag hier ein Wochenmarkt statt. Die eigene Homepage preist das Mertonviertel als „Symbiose aus verschiedenen architektonischen Highlights inmitten unberührter Natur ...“, die nur 10 Minuten von der City entfernt ein dynamisches Eigenleben entwickelt“ (www.mertonviertel.de). Die industrielle Vergangenheit trägt indirekt zur Adressenbildung des Standorts bei: Der belastete Boden des Areals der ehemaligen Vereinigten Deutschen Metallwerke wurde abgetragen und zur Modellierung einer Halde mit Aussicht im angrenzenden parkartigen Landschaftsraum genutzt. ►► S. 259, 265

Die neue Bebauung am Riedberg greift diese Entwicklung auf. Ziel dieses größten Stadterweiterungsvorhabens der Stadt Frankfurt seit dem Bau der Nordweststadt mit einer anvisierten Einwohnerzahl von 15.000 Menschen ist die Errichtung eines lebendigen Stadtviertels als Teil der „kompakten Stadt, ... das Wohnungen und Arbeitsplätze gleichermaßen bietet“ (Staab/Büttner 2000, S. 206). Zentraler Bezugspunkt und Identitätsanker ist dabei die Universität, die seit den siebziger Jahren Teile ihrer naturwissenschaftlichen Fakultäten auf dem Riedberg ansiedelt. Der Campus stellt zukünftig die Mitte des neuen „Universitätsviertels“ dar. In den unmittelbar angrenzenden Gewerbeflächen sollen sich Unternehmen des forschungsbezogenen Dienstleistungsgewerbes ansiedeln.

Im Mittelpunkt steht gleichwohl der Wohnungsbau. Die Stadt Frankfurt will mit der Bebauung „Am Riedberg“ in attraktiver Stadtrandlage ein Angebot für diejenigen besserverdienenden Schichten schaffen, die in der Regel die Stadt in Richtung der Taunusrandgemeinden verlassen. Die oben beschriebene



„Parkstadt 2000“ als Teil des neuen Stadtteils „Am Riedberg“ verdeutlicht die völlig gewandelten Ansprüche dieser besser verdienenden Klientel an den eigenen Wohnstandort. ►► S. 257

Insgesamt wird vor allem in den neueren Arealen des Betrachtungsraumes ein umfassender Paradigmenwechsel erkennbar: Viele aktuelle Zwischenstadtbausteine werden in einen Kontext eingebunden, der eine klar identifizierbare Adresse definieren soll. Räumliche Identität erscheint in dem vergleichsweise jungen städtebaulichen Milieu der Zwischenstadt als - vorerst - inszenierter Impuls eines Urbanisierungsprozesses.

**Neue Öffentlichkeit** | Die Bedeutung der betrachteten Zwischenstadt als Alltagsraum zeigt sich in ihrer Durchsetzung mit einem vielschichtigen Konsum- und Freizeitangebot. Die Qualität der Nähe zum Rand wird für raumgreifende Freizeitangebote genutzt, in jüngster Zeit häufig für Trendsportarten wie Golf oder den Pferdesport. Ehemals monofunktionale Gewerbegebiete mischen sich mit Bau- und Aldimärkten, Fitnessstudios und Wellnesstempeln, Parkplatzflächen verwandeln sich am Wochenende zum Bauern- und Trödelmarkt. Die Imbissbude vor dem Supermarkt wird zum mittäglichen Treffpunkt der angrenzenden Büroareale, der Flughafen zum Treffpunkt der Region. Insgesamt konstituiert sich hier ein öffentlicher Raum neuer Art, räumlich und zeitlich fragmentiert und dispers, mitunter aber auch wieder mit Zentralisierungstendenzen: Vor allem die wichtigen Einkaufszentren werden ergänzt durch Nutzungen im Bereich von Freizeit und Kultur, werden zur Bühne der umgebenden Bevölkerung, die an diesen Orten neben reiner Konsumbefriedigung flanieren, beobachten und imponieren, etwas erleben wollen. Die neuen Bedürfnisse der Kunden können nicht mehr wie noch in den achtziger Jahren mit „Verkaufsmaschinen“ befriedigt werden. Entsprechend erfahren

die Shoppingmalls immer neue Umgestaltungs- und Verschönerungswellen, mit einem deutlichen Trend zu mehr Raumqualität und Urbanität auch in der Zwischenstadt. ►► S. 266 ff

**Zwischenstadtkerne** | Ehemals monofunktionale „periphere Verdichtungen“ wie die großen suburbanen Einkaufszentren, aber auch Büro- und Gewerbezentren der Zwischenstadt wandeln sich im Zuge dieses Prozesses zunehmend zu „Zwischenstadtkernen“ im peripheren Geflecht, die mit einem vielschichtigeren Angebot gewandelte Bedürfnisse befriedigen. Jenseits der alten Kerne, die oft sogar ihre Nahversorgungsfunktion verlieren, entsteht an meist hervorragend erschlossenen Orten eine neue, zwischenstädtische Zentralität. Das zunehmende Zusammenwachsen zwischenstädtischer Strukturen verstärkt diese Tendenz noch. Die Verschiebung der Hierarchieverhältnisse zwischen alten Zentren und Peripherie und die daraus erwachsende Problematik wird hier überdeutlich: In der Regel entstehen „Zwischenstadtkerne“ an wichtigen Infrastrukturknoten und damit „interkommunal“, während die Planung nach wie vor streng an den jeweiligen Gemeindegrenzen endet. So wachsen zwischen den Orten Eschborn und den Frankfurter Stadtteilen Sossenheim und Rödelheim rund um das Nordwestkreuz Frankfurt verschiedene typische „suburbane“ Gewerbegebiete zu einem Zwischenstadtkern mit über 40.000 Arbeitsplätzen genau an der Frankfurter Stadtgrenze zusammen. Perfekt erschlossen durch zwei Autobahnknoten, S-Bahn und die geplante „Regionaltangente West“ entsteht an dieser Schnittfläche eine neue Mitte, ohne dass die Planung der betroffenen Gemeinden bislang auf diesen Prozess reagieren würde. Verstärkt durch interkommunale Konkurrenz, werden die jeweiligen Gewerbegebiete eher gegen- als miteinander entwickelt, mit teilweise absurden infrastrukturellen und gestalterischen Folgen. Der wirtschaftlichen und räumlichen Bedeutung dieses für den nördlichen Be-

trachtungsraum prägenden Kerns wird eine Planungspraxis, die die jeweiligen Entwicklungen als „am Rand“ gelegen betrachtet, in keiner Weise gerecht. ►► S. 352 ff

Auch an weiteren Orten des Betrachtungsraums wachsen verschiedene Strukturen zu peripheren Verdichtungen zusammen, ohne dass die Potenziale dieses Prozesses bislang erkennbar genutzt würden. Zwischen Oberursel und Bad Homburg entsteht rund um den Schnittpunkt von Bundesstraße und Autobahn 661 aus ehemals monofunktionalen Gewerbegebieten im Zuge kontinuierlichen Wachstums und der Ansiedlung von Großmärkten, aber auch von öffentlichen Einrichtungen wie dem Landratsamt des Hochtaunuskreises ein weiterer Zwischenstadtkern. Auch hier bestimmt die hervorragende Erschließungssituation, vor allem aber die Konkurrenz der Kommunen um die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben bislang die Dynamik des Standorts.

Ebensowenig ist bislang ein erkennbares Bemühen um Synergien beim interkommunalen Zusammenwachsen verschiedenartiger Zwischenstadtbausteine wie Wohn- und Einkaufs- oder Gewerbegebieten erkennbar. So entsteht zwischen Schwalbach und Eschborn aus an der Bundesstraße zusammenwachsenden „Rändern“ ein neuer Wohn- und Gewerbekeim, ohne dass die Planungen der betroffenen Kommunen in irgendeiner Weise Bezug darauf nehmen würden. ►► S. 352  
Einzig innerhalb von Gemarkungsgrenzen entstehende Knoten zeigen zarte Ansätze für das Potenzial zusammenwachsender und sich verdichtender zwischenstädtischer Strukturen für eine Strukturierung und Gestaltung der Zwischenstadt. So wird auf dem Areal des Mertonviertels in Frankfurt versucht, Wohn- und Gewerbenutzungen moderat zu mischen und über einen entsprechend gestalteten öffentlichen Raum zu verknüpfen. Im

angrenzenden Stadterweiterungsgebiet „Am Riedberg“ entsteht aus einem ehemals monofunktionalen suburbanen Campus der Universität die neue Mitte des neuen Stadtviertels, eingebunden in den Stadtkörper über ergänzende Nutzungen wie Forschungs- und Gründerzentren, vor allem aber über einen relativ konventionellen Bildern folgenden Städtebau und neue Infrastrukturlinien. ►► S. 354



## 5.2. Ortsbildung in der Zwischenstadt: Ein internationales Phänomen

Die im Betrachtungsraum beobachteten Transformationen des Bildes der Zwischenstadt sind nur Abbild einer internationalen Entwicklung, die sich andernorts wesentlich deutlicher abzeichnet. Trotz aller Klagen über das vermeintlich ungehemmte und ungeplante Wachstum der Peripherie: Noch immer zeichnet sich die Raumentwicklung in Deutschland durch ein vergleichsweise umfassendes Planungswesen aus, dem sich jedes Bauvorhaben stellen muss. Bebauungspläne, Flächennutzungspläne und eine zwar wenig einflussreiche, aber immerhin vorhandene Regionalplanung versuchen, das „freie Spiel“ der Marktkräfte zumindest in einigermaßen geregelte Bahnen zu lenken. Dies führte einerseits zu einer, im Vergleich zu hinsichtlich der Planung liberaleren Ländern, geordneteren und moderateren Entwicklung der Zwischenstadt, andererseits treten so die beobachteten Transformationen des Bildes der Zwischenstadt erst allmählich und gleichsam in gezähmter Form zu Tage.

### 5.2.1. Entwicklungen in den USA

Einen wesentlich deutlicheren Augenschein dieser sich abzeichnenden Transformationen bieten, wie in vielen anderen gesellschaftlichen Bereichen auch, die USA. Die USA gelten als die am stärksten „suburbanisierte“ Gesellschaft der Welt. Besonders Los Angeles wird als Paradebeispiel eines völlig auf das Auto konzentrierten „Stadtlandes USA“ (Holzner 1996) angeführt, für das klassische Definitionen von Stadt versagen. Neben vielen anderen Faktoren ist diese Raumform auch Abbild einer weitgehenden Absenz übergeordneter räumlicher Planung. Der freie Erwerb und die Bebauung des Landes zählen von Beginn der europäischen Besiedlung Nordamerikas an gleichsam zum Gründungsmythos der USA. Das individuelle Einfamilienhaus vor der Stadt entspricht diesem Mythos und

prägt die Stadtlandschaft der Vereinigten Staaten in überragender Weise.

Gerade in dieser räumlich individualisierten „suburbanen“ Gesellschaft zeigen sich stärker als in Europa deutliche Anzeichen der Transformation vorstädtischer Wohnformen. Der durchschnittliche Einfamilienhausbau hat sein Gesicht in den letzten Jahren gewandelt. Nicht mehr das einzelne Haus steht im Mittelpunkt der Verkaufsstrategien der Bauträger: Vermarktet wird vielmehr in der Regel ein Gesamtbild von Siedlung, dem sich das einzelne Haus unterzuordnen hat. Von der rein rationalen Erschließung der Parzelle, deren wichtigstes Element der mit englischem Rasen leicht ansteigende Vorgarten mit integriertem überdimensionierten Driveway als „Bühne“ für Auto und das Einfamilienhaus war, hat sich das Bild der meisten neueren Planungen zu einer fast gartenstädtischen Gesamtplanung mit gekurvten Straße und einheitlich komponierten Stadtbildern gewandelt. Deutlich ist das Bemühen, mit einheitlichen Häuserfronten, der Definition einer Mitte und klaren Abgrenzungen nach außen ablesbare Siedlungskörper zu schaffen. Inszeniert werden Werte wie Nachbarschaftlichkeit und Gemeinnut, versinnbildlicht durch das starke Bild der Siedlung und einen deutlich akzentuierten öffentlichen Raum. Dem entsprechen eine Vielzahl von Gestaltungssatzungen und ein klares Primat des Städtebaus vor der Architektur des einzelnen Hauses.

Realisiert immer häufiger als „Gated Communities“, steht die überwiegende Anzahl der neueren vorstädtischen Planungen neben einem starken Bedürfnis nach Sicherheit auch für die Suche nach Orten mit einer klaren Identität in Abgrenzung zu einer als gleichförmig und charakterlos wahrgenommenen Stadtlandschaft. Douglas Frantz und Catherine Collins fassen diese Entwicklung in einem bemerkenswerten Buch zusammen,

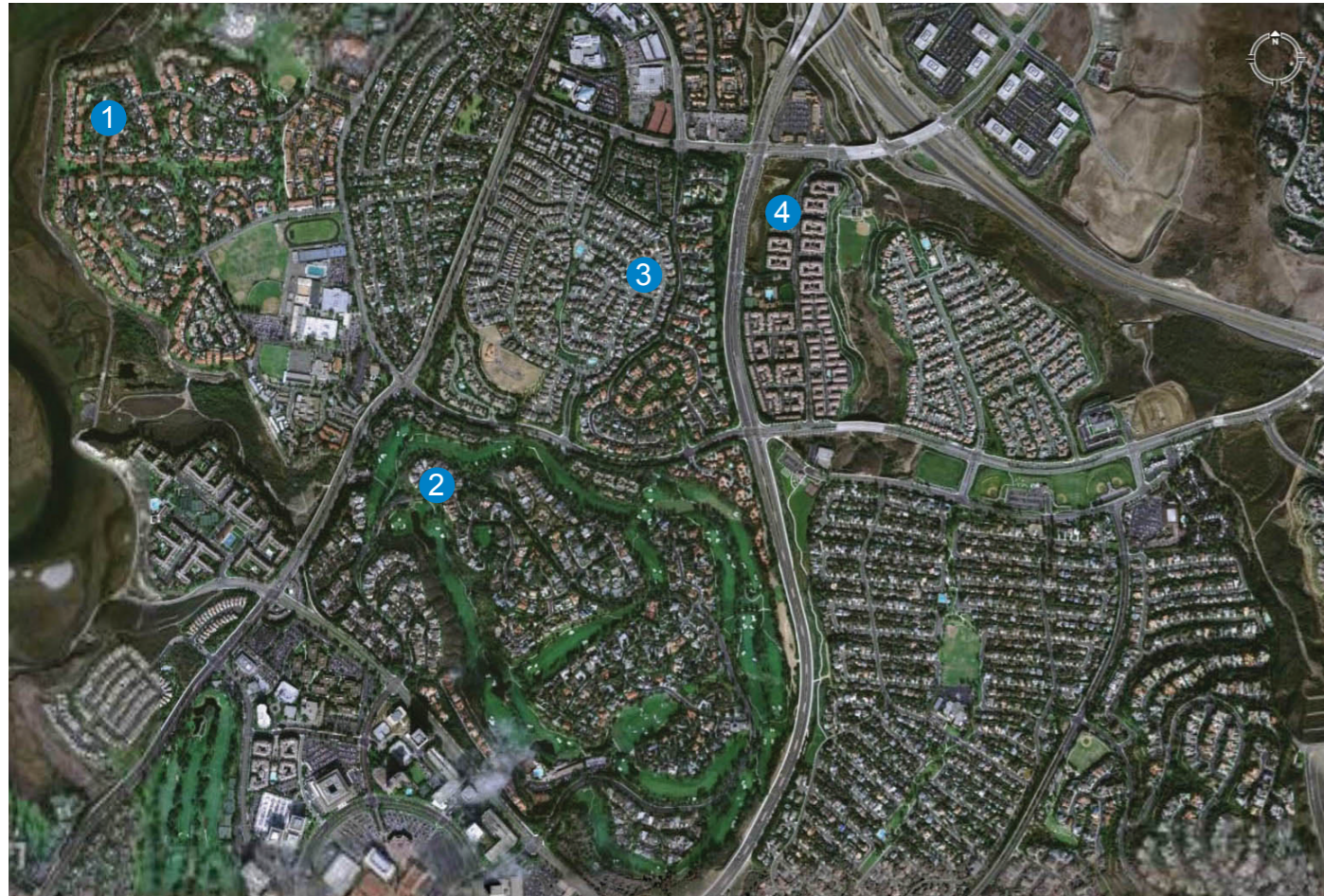
in dem sie ihre Erfahrungen als temporäre Bewohner der vom Disney-Konzern realisierten Stadt „Celebration“ in Florida schildern: „A growing number of Americans, particularly affluent white ones, are willing to swap certain freedoms in order to live in what they think are safer, better communities. The evidence of this is the sharp growth in planned communities, springing up across the country. The latest count by the Community Associations Institute estimates there are 225.000 planned communities nationwide compared with 84.000 units of government. These communities often privatize the normal functions of government, like sewer installation, garbage pickup, street cleaning, and general maintenance of public areas. Some of them have gone so far as to control police and fire protection, too.“ (Frantz/Collins 1999, S. 152)

**Beispiel Orange County, Kalifornien** | Die Stadtregion Los Angeles ist nur ein anschauliches Beispiel für diese Entwicklung, die sich in allen Stadtregionen der USA beobachten lässt. Als Folge eines rasanten Wirtschafts- und Bevölkerungswachstums vollzieht sich im südlichen Kalifornien seit den neunziger Jahren ein massives suburbanes Wachstum. Im Zuge dieser Entwicklung sind im Verlauf des Küstenstreifens die ca. 300 km voneinander entfernten Metropolen Los Angeles und San Diego fast zusammengewachsen. Seiner alten agrarischen Landnutzung entsprechend trägt der größte Teil dieses Landstrichs seit Ende des neunzehnten Jahrhunderts den Namen „Orange County“. Mit dem kriegsbedingten Ausbau der Rüstungs- und High-Tech-Industrie, u.a. als Standort der Luftfahrtunternehmen Lockheed und McDonald Douglas, begann die dynamische Entwicklung dieser riesigen Fläche, die sich ehemals nur in drei Ranches aufteilte. Seit den fünfziger Jahren schließlich wurde Orange County, bedingt durch den rapiden Ausbau der Autobahnverbindungen, zu einem bevorzugten Standort für den „White-Flight“,

Synonym für die Abwanderung vornehmlich weißer Mittelsstandsbevölkerung aus den Metropolen in die Peripherie. Ermöglicht wurde diese Entwicklung durch die Mutation der ehemaligen Ranchbetreiber zu Landentwicklern, die ihre Ranches Stück für Stück vermarkteten. Ältere Orte wie Garden Grove oder St. Ana legen dabei Zeugnis ab vom klassischen Bild amerikanischer Suburbs: In der Erschließung streng orientiert am typischen Raster, dominiert hier die oben beschriebene rationale Reihung von Parzellen für freistehende Einfamilienhäuser, je geprägt durch Vorgartenzonen mit breiten Auffahrten für die Autos.

Vor allem die umfassenden Entwicklungen im Bereich der High-Tech-Industrie seit den siebziger Jahren führten zu einer weiteren Beschleunigung des Wachstums in Orange County. Die Region wandelte sich dabei zunehmend von einer Pendlerzur Arbeitsregion. Heute gehört allein die Wirtschaft Orange Counties zu den 30 größten Einheiten der Welt (vgl. Scott/Soja 1996). Im Zuge dieser rasanten Entwicklung entstand eine ganze Reihe neuer Städte, die in ihrer Form jeweils Zeugnis ablegen vom aktuellen Stand der Entwicklung suburbanen Siedlungsbaus. In relativer Nachbarschaft kann hier die umfassende Transformation suburbaner Raumformen beobachtet werden. Herausragende Eigenschaft des in der Masse erst seit den frühen achtziger Jahren bebauten Orange County ist die weitgehende Absenz von klassischer Zentralität. Für Edward Soja stellt diese Raumform den „Inbegriff postmoderner Stadt“ dar, symbolisiert durch die relative Abwesenheit „überkommener Strukturen“ des neunzehnten Jahrhunderts, vor allem aber durch die besondere Intensität des städtischen Wandels, der sich in Folge einer „Postmodernen Restrukturierung“ (Soja 1995, S. 148) hier materialisierte. Soja unterteilt diesen Prozess in sechs „Geographien der Restrukturierung“: Neben eher die Wirtschaft betref-





<sup>1</sup> Das nun folgende stellt die vom Autor beobachtete Transformation des Bildes der amerikanischen Zwischenstadt in einer möglichst objektiven Beschreibung dar. Sinn dieser Darstellung ist nicht die Bewertung dieser Tendenzen, sondern allein der empirische Befund einer völlig neuen urbanen Realität, die mit dem alten Bild von Suburbia wenig gemein hat. Das heißt selbstverständlich nicht, dass diese neuen Raumformen aus ökologischer und auch sozialer Sicht oft nicht ebenso bedenklich sind wie klassische Formen der Suburbanisierung.

linke Seite: Rundfahrt durch die Stadt Newport Bay im zentralen Orange County in Kalifornien. Vier unmittelbar aneinander angrenzende Wohnsiedlungen (Nummer 1-4) verdeutlichen eine typische Entwicklung des Wohnimmobilienmarkts in den USA zur immer deutlicheren Inszenierung von "Adressen", mit der sich das Bild des suburbanen Raums zunehmend wandelt.

rechte Seite: Siedlung "Nummer 1" verdeutlicht den Mitte der achtziger Jahre erreichten Stand der Entwicklung: Gekurvte Straßen haben das ehemals dominierende Raster abgelöst. Ein aufwändig gestalteter gemeinsamer Freiraum prägt den Charakter der Siedlung. Das Straßenbild wird durch die „klassische“ Organisation der Häuser mit breiten Vorfahrten zu Doppel- oder Dreifachgaragen bestimmt.



fenden „Geographien“ wie der für Orange County entscheidenden Entstehung von neuen „Technopolen“ (Soja 1995, S. 150) jenseits der alten industriellen Zonen ist vor allem Sojas „dritte Geographie“ für das Verständnis von Orange County entscheidend, die „Radikale Restrukturierung der urbanen Form und der konventionellen Sprache, mit der gewöhnliche Städte beschrieben werden“ (Soja 1995, S. 153). Hiermit verbunden sind für Soja Tendenzen wie die Peripherisierung des Zentrums bei gleichzeitiger Zentralisierung der Peripherie, wie sie gerade am Gegensatzpaar von Downtown Los Angeles und Orange County beobachtet werden kann. Außerhalb der alten Geschäftszen-

tren entstehen dabei neue „vorstädtische Verdichtungen“ (Soja 1995, S. 155) und neue Städte in der Peripherie, die für Soja mit den Methoden der klassischen Stadttheorie nicht mehr beschrieben werden können. Eine weitere zentrale „Geographie der Restrukturierung“ stellt in diesem Zusammenhang für Soja ein „radikaler Wandel in der Vorstellungswelt des Städtischen“ dar. Soja sieht eine „epistemologische Restrukturierung“ der Lebensweisen der Bewohner der Stadtregion, verbunden mit dem Eindringen urbaner Hyperrealität: Entsprechend sei die postmoderne Stadt durchdrungen von Fantasiewelten und „echten Fälschungen“ (Soja 1995, S. 158).

**Rundfahrt durch Orange County <sup>1</sup>** | Eine beliebige Rundfahrt durch Orange County bestätigt diesen von Soja umschriebenen Transformationsprozess eindrucksvoll.

Eine am Rand der Stadt „Newport Bay“ im zentralen Orange County liegende Wohnsiedlung (im Bild Nummer 1) repräsentiert den Mitte der achtziger Jahre erreichten Stand der Entwicklung: Gekurvte Straßen haben das in den älteren Teilen dominierende Raster abgelöst. Auffällig ist vor allem der aufwändig gestaltete Freiraum, der ein äußerst homogenes und grünes Siedlungsbild erzeugt. Durchgehende Erschließungsstra-



Siedlung "Nummer 2", der "Big Canyon Country Club": Das Thema Golf prägt immer stärker das Siedlungsbild des suburbanen Raums in den USA. Die Erschließung dieser "Gated Community" ist so angelegt, dass sich die im rustikal ländlichen Stil gestalteten Häuser zum Golfplatz öffnen. Freizeit oder deren Inszenierung stehen im Mittelpunkt der Organisation der Siedlung.

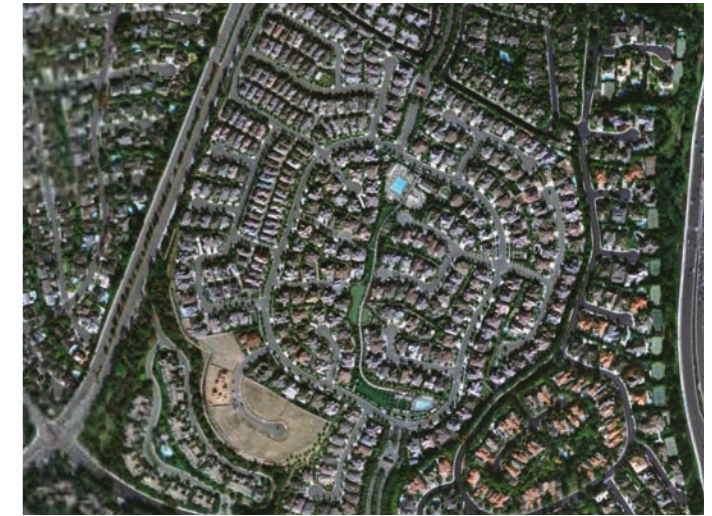


Ben werden deutlich von abweigenden, U-förmigen Wohnstraßen getrennt. Im rückwärtigen Bereich der Häuser befinden sich parkartige Grünräume mit Fußwegen, die ein zweites Erschließungsnetz in der Siedlung aufspannen. Die einheitliche Architektur der Häuser verweist auf einen Bauträger, der die ganze Siedlung schlüsselfertig vermarktet hat. Insgesamt ist die Anlage aber nach wie vor weitgehend unhierarchisch, als Zentrum fungiert allenfalls eine kleine parkartige Aufweitung in der Mitte der Siedlung. Das Straßenbild wird durch die „klassische“ Organisation der Häuser mit breiten Vorfahrten zu Doppel- oder Dreifachgaragen geprägt.

Einen deutlichen Unterschied hierzu markiert die unmittelbar angrenzende Siedlung (Nummer 2), der „Big Canyon Country Club“. Einerseits handelt es sich hier um eine mit einem Zaun umschlossene Siedlung (Gated Community), eine Wohnform, die in vielen neueren Siedlungsgebieten der USA eher die Regel als die Ausnahme darstellt. Vor allem aber ist diese Siedlung ganz um das Thema Golf organisiert: Die Bebauungscluster bilden Inseln inmitten eines aufwändig gestalteten 18-Loch-Golfplatzes mit sanften Hügeln und Seen. Die Erschließung ist so angelegt, dass sich die Terrassen der im Landhausstil gestalteten Einfamilienhäuser sämtlich zum Golf-

Siedlung "Nummer 3". Die Siedlung, ebenfalls "gated", präsentiert sich als geschlossene inszenierte kleine "Stadt". Eine ringförmige "Main Street" mit breiten Bürgersteigen organisiert die Erschließung. Auch hier definiert Golf den thematischen Mittelpunkt der Siedlung, allerdings reduziert auf ein "Putting Green", das die Mitte des grünen Rückgrats der Siedlung markiert. Dieses verbindet weitere Gemeinschaftseinrichtungen um zwei Schwimmbäder.

Siedlung "Nummer 3": Symbolische Mitte der Siedlung, das "Putting Green".



platz öffnen. Den gesellschaftlichen Mittelpunkt der Siedlung bildet entsprechend das „Clubhouse“. Während die älteren Siedlungen zwar um eine einheitliche Gestaltung bemüht sind, in ihrer Organisation und Erschließung aber eindeutig auf den Berufspendler orientiert sind, der mit dem Auto die Siedlung morgens verlässt, um am Abend in sein privates Haus zurückzukehren, das er allenfalls noch für einen kurzen Spaziergang verlässt, haben sich hier die Verhältnisse umgekehrt: Die Freizeit steht eindeutig im Mittelpunkt der Organisation der Siedlung. Um sie herum organisiert sich eine exklusive Gruppe von Gesinnungsgenossen.

Allein der Blick auf die Straßenkarte von Orange County verdeutlicht, wie bedeutend das Thema Golf für die Siedlungsentwicklung geworden ist. Grüne Flächen markieren in aller Regel exklusiv zugängliche Golfanlagen, die häufig die Mitte neuer Siedlungen definieren. Die wiederum unmittelbar an den oben beschriebenen „Big Canyon Country Club“ angrenzende Siedlung (Nummer 3), ebenfalls „gated“, stellt auf der einen Seite gleichsam die Light-Variante dieser Entwicklung dar: Erneut definiert das Thema Golf den Mittelpunkt der Siedlung, diesmal allerdings reduziert auf ein „Putting-Green“ relativ bescheidenen Ausmaßes, das eher symbolisch das Trend- und Statussymbol





linke Seite: Siedlung "Nummer 3": Die Siedlung weist eine hohe Dichte auf, individuelle Freiräume sind mehr oder weniger auf das nötige "Abstandsgrün" reduziert. Umso wichtiger ist die aufwändige Gestaltung der gemeinsamen Freiräume, einerseits des mittigen Parkstreifens mit gemeinschaftlichen Einrichtungen, vor allem aber auch der "Main Street" mit breiten Bürgersteigen, zu denen sich die Häuser mit Veranden orientieren. Die Parkierung erfolgt dagegen rückwärtig an von der "Main Street" abzweigenden Sackgassen.

rechte Seite:

Siedlung "Nummer 3": Gemeinschaftliches Freibad mit Gemeinschaftshaus

Siedlung "Nummer 3": "Main Street" mit breiten Bürgersteigen. An die Stelle individueller Vorgärten mit den obligatorischen Auffahrten treten schmale, ebenfalls sorgfältig gestaltete Vorzonen mit Bänken, an die sich unmittelbar deutlich markierte Eingänge, vor allem aber großflächige Veranden anlagern. Sowohl die Bürgersteige als auch die Veranden bleiben in der Regel leer. Die Gestaltung zielt nicht auf eine „praktische“ Raumnutzung, sondern inszeniert das Bild einer kleinstädtischen Idylle, in der der Einzelne symbolisch aufgehen kann.



Golf aufgreift. Gleichzeitig bildet dieser „Mini-Golfplatz“ die Mitte eines linearen Parks bzw. Bewegungstreifens, der die neue Siedlung durchzieht. Die Pole dieser Linie sind zwei gemeinschaftliche Bereiche mit Schwimmbädern, Fitnessräumen und Gemeinschaftshaus. Erschlossen wird die Siedlung von einer ringförmigen Erschließungsstraße, von der kurze Sackgassen abzweigen, deren platzartig ausgestaltete Enden sich zum mittigen Parkstreifen öffnen.

Obwohl diese „Cul-de-Sac-Erschließung“ dem klassischen Bild vieler amerikanischer Suburbs entspricht, werden hier doch gänzlich andere Images zitiert. Zunächst fällt wieder die sorgfältige Ausgestaltung des Frei- und Erschließungsraums auf. Inszeniert wird ein einheitlicher, abgeschlossener Siedlungskörper, deutlich zentriert auf den gemeinsamen Innenraum mit den Gemeinschaftseinrichtungen, nach außen nicht nur durch die umgrenzende Mauer, sondern durch deutlich markierte Rückseiten der Siedlung abgegrenzt. Allein diese kompakte Form erzeugt die Assoziation eines Dorfes mit mittigem Anger. Tatsächlich nimmt die Ausgestaltung des Siedlungsraums insgesamt deutlich Bezug auf das klassische Bild amerikanischer

Kleinstädte des neunzehnten Jahrhunderts, mit klaren Unterschieden zum gewohnten Bild suburbaner Siedlungen in den USA: Die zentrale Erschließungsstraße, wenn auch hier allein der Form der Siedlung geschuldet als Ring angelegt, fungiert als „Main Street“. Statt aneinandergereihter individueller Häuser an Straßen ohne Bürgersteig dominieren einheitliche neoviktorianische Häuserfronten an von breiten Baumstreifen eingefassten Bürgersteigen das Bild. An die Stelle individueller Vorgärten mit den obligatorischen Auffahrten treten schmale, ebenfalls sorgfältig und einheitlich gestaltete Vorzonen mit Bänken, an die sich unmittelbar deutlich markierte Eingänge, vor allem aber großflächige Veranden (Porches) anlagern. Die Autos dagegen finden im rückwärtigen Bereich von den Sackgassen erschlossene großzügige Parkierungsflächen, sollen aber im Gegensatz zu den klassischen Vorortsiedlungen das Bild keinesfalls dominieren.

Die ganze Gestaltung zielt auf eine deutliche Öffnung der Häuser zur Straße, die aus ihrer reinen Erschließungsfunktion zum inszenierten öffentlichen Raum wird. Angesichts der geringen Dimensionen der Siedlung ist das Straßenprofil mit den Grün-

streifen, Vorzonen und Bürgersteigen völlig überdimensioniert, und natürlich bleiben die Bürgersteige, allein schon wegen der wenigen Bewohner der Siedlung, in der Regel leer. Ähnlich ergeht es den großzügigen Veranden: Die Gestaltung zielt nicht auf eine funktionale, „praktische“ Raumnutzung, sondern inszeniert das Bild einer kleinstädtischen Idylle mit historisierenden Fassaden, in der der Einzelne symbolisch aufgehen kann.

Dem großzügigen und sorgfältig inszenierten gemeinschaftlichen Raum stehen in der Regel vergleichsweise kleine Grundstücke gegenüber, wodurch der Siedlungskörper erstaunlich dicht wirkt. Teilweise reduzieren sich die Gärten im rückwärtigen Bereich auf minimale Abstandsflächen. Entsprechend rücken die Schwimmbäder, in den besseren Vorortsiedlungen traditionell neben der Auffahrt das zentrale gebaute Statussymbol, als Gemeinschaftsangebot in die Mitte der Siedlung. Funktional ist diese Mitte ebenso untergenutzt wie der Straßenraum: Zum Flanieren zu kurz, als Markt- und Versammlungsplatz nicht benötigt, immerhin aber Rückgrat von Einrichtungen, die sinnvollerweise gemeinsam genutzt werden. Auch die Bedeutung der Mitte liegt aber in erster Linie im Symbolischen. Über ihre

städtebaulichen Inszenierungen bieten die Bauträger derartiger in der Regel aus einer Hand errichteter Siedlungen eine deutlich markierte Adresse an, die primär auf Differenz abzielt: Differenz zur unmittelbaren, in der Regel wenig „anheimelnden“ Umgebung der suburbanen Stadtlandschaft, Differenz aber auch zu anderen Gesellschaftsgruppen und Lebensstilen, die gerade in der extremen Zuwanderungsregion des südlichen Kaliforniens zunehmend auch als Bedrohung empfunden werden.

Der überwältigende Erfolg dieses Angebots wird durch die absolute Dominanz dieser neuen Siedlungsformen eindrucksvoll bestätigt. Nahezu alle in den letzten Jahren in atemberaubender Geschwindigkeit entstandenen neuen Wohnbauprojekte, egal ob „gated“ oder nicht, rezitieren diese Form inszenierter, abgeschlossener Siedlungskörper in mehr oder weniger ausgeprägter Weise. Die Stilpalette variiert dabei zwischen Zitaten der viktorianischen bzw. der amerikanischen Kleinstadt des neunzehnten Jahrhunderts und dem Klima angemessenen Adaptionen mediterraner bzw. lateinamerikanischer Architekturen mit einigen Südseeapplikationen.





linke Seite

Siedlung "Nummer 4" weist eine sehr hohe Dichte auf. Ein erheblicher Anteil der Häuser wird durch Geschosswohnungen belegt. Die Anlage ist an einer zentralen Achse mit einer inszenierten Raumfolge orientiert, die Mitte wird von einer fast barock anmutenden Parkanlage mit den Gemeinschaftseinrichtungen markiert. Deutlich wird auch das Bemühen um eine Inszenierung der Ränder zu angrenzenden Siedlungsbausteinen, hier in Form einer Parklandschaft.

Siedlung "Nummer 4" inszeniert sich im Stil einer toskanischen Kleinstadt. Mit Mönch und Nonne gedeckte Dächer über terracottafarbenen Häusern, Kollonadengänge und einige „Torres“ (Wohntürme) stehen für dieses Bild.

rechte Seite: Typisches Bild neuerer Stadtlandschaft in Orange County. Inszenierte Siedlungskörper, die deutliche Ränder zu angrenzenden Bausteinen markieren. Mittel zu diesem Zweck sind immer häufiger Golfplätze oder lineare Grünzüge. "Regional Parks" wie in der Abbildung versuchen, die wenigen verbliebenen Landschaftsräume, z.B. Flusstäler, zu schützen.



Erneut unmittelbar an die eben beschriebene Siedlung angrenzend inszeniert sich eine weitere wenige Jahre alte „Community“ (Nummer 4) im Stil einer toskanischen Kleinstadt. Palmen, weit auskragende, mit Mönch und Nonne gedeckte Dächer über terracottafarbenen Häusern, Kollonadengänge und einige „Torres“ (Wohntürme) stehen für dieses Bild. Noch deutlicher ist hier die Inszenierung eines auf die Wahrnehmung des Fußgängers zugeschnittenen „öffentlichen“ Raums, aus dem die parkenden Autos in Hinterhöfe und Tiefgaragen verbannt werden. Die an einer zentralen Achse gelegene Mitte der Anlage umfasst von Palmen gerahmte Gemeinschaftseinrichtungen wie das großzügige Schwimmbad, Tennisplätze und Fitnessstudio. Das Gemeinschaftshaus mit Restaurant und Versammlungs-, aber auch einigen Büroräumen bildet gleichsam die architektonische Dominante des Ensembles, eingebettet wie ein Palais in einem kleinen, zentralsymmetrischen Park. Offensichtlich ist das Streben nach einer umfassenden Differenzierung des öffentli-

chen Erschließungsraums, mit einer Vielzahl unterschiedlicher Platz- und Raumformen, zu denen sich die Gebäude öffnen. Insgesamt zeichnet sich die Anlage durch eine im Vergleich zur „normalen“ suburbanen Bebauung enormen Dichte aus. Ein erheblicher Teil der Häuser wird von Geschosswohnungen belegt, die sonst in Orange County eine Seltenheit bleiben.

Von besonderer Bedeutung für entsprechend inszenierte Siedlungen ist naturgemäß die Gestaltung der Ränder. Auch hier lässt sich ein umfassender Wandel in der Raumgestalt der US-amerikanischen Peripherie erkennen. Stießen die älteren Siedlungskörper in der Regel mehr oder weniger unvermittelt aneinander, ist bei neueren Anlagen immer deutlicher das Bemühen um Abgrenzung zu erkennen: Realisiert einerseits ganz handfest durch entsprechende Barrieren, immer stärker aber auch durch eine bewusste Ausgestaltung von Siedlungsrändern im Wechselspiel zwischen Siedlungs- und Freiraumgestaltung.

Wieder dienen Golfplätze, häufig aber auch lineare Grünzüge bzw. Parkanlagen diesem Zweck. Durch diese Zäsuren bieten sich zum Teil deutliche „Stadtansichten“ der jeweils gegenüberliegenden Siedlungskörper, mit einer deutlichen Strukturierung des Bildes.

Zu diesen privat gestalteten „Zwischenräumen“ gesellt sich eine Reihe öffentlicher „Regional Parks“, die Zäsuren zwischen den größeren Siedlungseinheiten markieren, oft aber auch die wenigen verbliebenen Landschaftsräume wie Flusstäler zu schützen suchen.

Diese schlaglichtartige Sicht auf einige wenige neue Siedlungen in Orange County zeigt den durchschnittlichen Stand entsprechender Entwicklungen in vielen Stadtregionen der USA. Blickt man beispielsweise nach Palm Springs oder gar nach Las Vegas wird deutlich, welches Ausmaß diese Tendenz zu freizeitorientierten „Corporate Communities“ mittlerweile angenommen hat.

**New Urbanism** | Erstaunlicherweise zeigen sich viele dieser neuen Siedlungen, die den Sprawl ja weiter- bzw., siehe das Beispiel Las Vegas, gleichsam auf die Spitze treiben, in dem sie die Besiedlung unter enormen ökologischen Schäden bis in die Wüste ausdehnen, deutlich motiviert von einer Bewegung, die sich eigentlich gerade in Opposition zum ungezügelter Sprawl in den USA konstituiert hat. Der beispiellose Wirtschaftsboom seit Beginn der 90er Jahre führte in den USA in Folge steigender Einkommen und sinkender Hypothekenzinsen zu einem massiven Bauboom mit zwei gegenläufigen Entwicklungen: Einerseits einer „schüchternen Renaissance mancher amerikanischer Downtown, vor allem aber zu einem neuen Schub an Suburbanisierung“ (Bodenschatz 2000, S. 23). Gerade dieser Suburbanisierungsschub löste erstmals in den USA eine umfassende Kritik einer breiten Allianz verschiedenster gesellschaftlicher Gruppen am „Sprawl“ und seine ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Folgen aus. Beklagt wird in diesem Zusam-



menhang u.a. die Verdünnung gesellschaftlicher Begegnung und sozialer Kontrolle durch die immer weiter ausgreifende Suburbanisierung. Populärstes Kind dieser breiten gesellschaftlichen Kritik ist die Bewegung des „New Urbanism“, die in ihrer Charta der beschleunigten Suburbanisierung die Forderung nach Nutzungsmischung, sozialer Mischung, größerer Dichte und architektonischer Vielfalt, der Orientierung an historischen Stadtgrundrissen und regionaler Architekturtradition sowie nach Fußgängerfreundlichkeit, einer Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs und einer Reduktion des Autoverkehrs gegenüberstellt (vgl. [www.cnu.org/pdf/Charta\\_deutsch.pdf](http://www.cnu.org/pdf/Charta_deutsch.pdf)): „Ein an den Prinzipien der historischen Stadt orientierter Städtebau, so die Grundannahme, fördert den gesellschaftlichen Zusammenhalt, stimuliert die Nachbarschaft und erweckt den großen amerikanischen Wert der Community zu neuem Leben“ (Bodenschatz 2000, S. 24). Referenzorte dieser Planungen sind oft historische Städte der USA wie Charleston, New Orleans oder Williamsburg, aber auch historische Suburbs und Gartenstädte. Ein hoher Anteil an öffentlichen Flächen ist eines der auffallendsten Merkmale der New-Urbanism-Siedlungen. „Die gestalterische, ökonomische und soziale Hierarchie unterscheidet die New-Urbanism-Projekte von den klassischen Suburbs der Nachkriegszeit. Sie ist die Grundlage der erhofften ‚sozialen Mischung‘“ (Bodenschatz 2000, S. 25).

Obwohl der New Urbanism primär auf eine Eindämmung des Sprawls und seiner negativen sozialen und ökologischen Folgen zielt, hat sich vor allem die stilistische Komposition seiner Mustersiedlungen als extrem erfolgreiches Vermarktungsinstrument erwiesen. Entsprechend ist es vor allem ein neohistorischer Architekturstil, der heute allgemein mit dem New Urbanism gleichgesetzt wird und von vielen Projekten kopiert wird, die mit den Zielstellungen der Bewegung des New Urbanism sonst

wenig gemein haben. Auch Gated Communities wie die oben am Beispiel Orange County beschriebenen berufen sich in ihrer Gestaltung mehr oder weniger direkt auf den New Urbanism, der nicht zuletzt durch diese an sich illegitimen Kopien besonders in der europäischen Fachdiskussion in Misskredit geraten ist. In Amerika dagegen ist es gerade die Verbindung zwischen einem komplexen gesellschaftlichen und städtebaulichen Ansatz und einfachen architektonischen Bildern, die die Bewegung des New Urbanism so erfolgreich macht. Für Harald Bodenschatz verwirklicht die amerikanische Mittelschicht in derartigen Siedlungen ihren Wunsch nach einer „symbolischen Stadt“: Einer Stadt voller symbolischer Raumbilder, die nicht mehr gelebt, aber gepflegt werden: „Auf der mit Bildern der alten Stadt bestückten Bühne der symbolischen Stadt werden die Menschen zu symbolischen Städtern, zumindest für eine kurze Zeit. ... Die Öffnung zum öffentlichen Raum, zur Straße wird in der Regel durch die Veranda nur symbolisiert. Der Schaukelstuhl bleibt leer. ... Die Veranda wie der Schaukelstuhl zeigen aber den Wusch nach Community“ (Bodenschatz 2000, S. 30, vgl. hierzu auch Bodenschatz/Schönig 2004).

Jenseits der Fachdiskussion zeigen sich auch Siedlungen in Europa deutlich motiviert von der stilistischen Ausrichtung der Bewegung des New Urbanism. Die oben beschriebene „Parkstadt 2000“ in Frankfurt zitiert in ihrer Präambel teilweise wörtlich Passagen der Charta des New Urbanism.

### 5.2.2 Entwicklungen in Holland

Während in Deutschland wie oben dargestellt eine noch immer in starkem Maße verfasste Planung, aber auch ein weitgehend gesättigter Wohnungsmarkt einen entsprechenden Bedeutungsgewinn „konstruierter Orte“ in der Peripherie eher auf den zweiten Blick erkennen lässt, dominiert diese Entwicklung vor allem in Ländern mit einem primär privatwirtschaftlich organisierten Städte- und Wohnungsbau und hohen Bauquoten wie den USA, aber auch in vielen Ländern des ehemaligen Ostblocks das „Bild der Zwischenstadt“. Zunächst überraschend erscheint die Tatsache, dass besonders in den Niederlanden inszenierte Siedlungen in den letzten Jahren eine enorme Konjunktur erfuhren, von denen mehrere internationales Aufsehen erregten. Besonders in Kreisen von Architekten galt die Niederlande gerade deswegen im Wohnungsbau als vorbildlich, weil hier bis Anfang der neunziger Jahre, ganz im Gegensatz zu der Entwicklung z.B. um die westdeutschen Städte, eine Zersiedlung und vermeintliche „Verschandlung“ der Landschaft mit den typischen Einfamilienhaussiedlungen der Zwischenstadt praktisch nicht stattfand.

„Nach dem zweiten Weltkrieg wurden die Niederlande zu einem typisch europäischen „Wohlfahrtsstaat“, in dem der Staat in nahezu allen Bereichen des Gemeinwohls eine bestimmende Rolle einzunehmen suchte: von der Wohnraumbeschaffung, der Kultur und Bildung bis zu sozialen und medizinischen Einrichtungen“ (Lootsma 2000, S. 281). Dieser wohlfahrtsstaatlichen Orientierung entsprechend wurde der Wohnungsbau der Niederlande über Jahrzehnte von in der Regel in kommunaler oder staatlicher Hand befindlichen Wohnungsbaugesellschaften geprägt, die den Markt vornehmlich mit großen Reihenhausanlagen bedienten. Das Reihenhaus ist hier bis heute die absolut dominierende Wohnform, wohingegen Bauflächen für individu-

elle Einfamilienhäuser bis Anfang der neunziger Jahre praktisch nicht ausgewiesen wurden. Interpretiert wurde die weitgehende Einheitlichkeit in der Wohnraumversorgung und im Wohnungsbau auch als Ausdruck des niederländischen „Poldermodells“, dass heißt einer auf Konsens und Ausgleich ausgerichteten Gesellschaft, in der Konflikte und Gegensätze so lange besprochen werden, bis ein Kompromiss erzielt wird, und in der das Individuum sich immer in einen größeren gesellschaftlichen Rahmen eingebunden sieht. Aufgrund der relativ hohen Qualität vieler holländischer Wohnanlagen, vor allem aber der weitgehenden Absenz postmoderner Stilblüten und einer „Kontinuität der Moderne“ galt der holländische Wohnungsbau gerade in der Diskussion unter Architekten als vorbildlich.

**Wandel in den neunziger Jahren** | Umso erstaunter schaut man auf die Vielzahl inszenierter Siedlungen im suburbanen Siedlungsbau, die seit Anfang der neunziger Jahre im Zuge eines beispiellosen Baubooms in den Niederlanden entstehen. Nicht zuletzt aufgrund der weitgehenden staatlichen Kontrolle des Wohnungsmarkts hatten sich in den Niederlanden schon in den achtziger Jahren ein erheblicher Wohnungsmangel und ein enormer Nachholbedarf im Wohnungsbau aufgestaut. Wirtschaftlicher Aufschwung und ein zuzugsbedingtes erhebliches Bevölkerungswachstum führten zu einer enormen Verschärfung dieses Problems, dem in den frühen neunziger Jahren mit der Auflage umfangreicher staatlicher Förderprogramme für den privaten Wohnungsbau begegnet wurde. Der Staat erließ die politische Vorgabe, bis 2005 jährlich 100.000 neue Wohnungen bereitzustellen (vgl. Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 9). Bekanntestes Ergebnis dieser Entwicklung ist das VINEX-Programm (Verde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra) von 1990, mit dem allein in einem landesweitem Kraftakt 120 große neue Baugebiete mit 400.000 Neubauwohnungen erschlossen



werden sollen. Die im Rahmen dieses Programms errichteten neuen Vorstädte werden als VINEX-Viertel bezeichnet und prägen maßgeblich die Wahrnehmung des aktuellen suburbanen Baugeschehens in den Niederlanden.

Mit den Förderprogrammen einher ging eine völlige Umstrukturierung und Liberalisierung des niederländischen Wohnungsmarktes. Wohnungsbaugesetze wurden entschlackt oder ganz abgeschafft mit dem Ziel, eine größere Vielfalt zu schaffen. Nahezu alle marktbestimmenden Wohnungsbaugesellschaften wurden in privatwirtschaftliche Zusammenhänge überführt, verbunden mit einem Richtungswechsel im Wohnungsbau von der Gemeinwohl- zur Nachfrageorientierung. Vor dem Hintergrund dieser günstigen Marktbedingungen sowie des politischen Bekenntnisses zur Liberalisierung des Wohnungsmarktes sehen Raith, Hertelt und van Gool einen völligen Umbruch von Architektur und Städtebau in den Niederlanden durch die „Emanzipation des Konsumenten“ (Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 8). Für Hans Ibelings hat sich nach einer „noch vom holländischem Calvinismus geprägten Phase“ staatlicher Kontrolle damit auch auf dem Wohnungsmarkt in den Niederlanden die Anerkennung der absoluten Dominanz des Konsumsystems durchgesetzt (Ibelings 2000, S. 174).

Folge dieser Entwicklungen ist eine umfassende Differenzierung des Wohnungsmarktes. Der über Jahrzehnte aufgestaute Wunsch nach individuellem Bauen bricht sich Bahn: „Vorurteilsfrei, wenn nicht unverhohlen lustvoll widmet man sich dem neuen Phänomen des Wohnkonsums – vielleicht gerade weil sich hier für die Niederlande mit ihrer großen Tradition im öffentlichen Wohnungsbau ein völlig neues Themenfeld öffnet“ (Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 8). Bücher wie „Atlas of Change. Rearranging NL“ (Baart/Metz/Ruimschotel 2000) legen

Zeugnis ab von einem „Land im Aufbruch“, das den wirtschaftlichen Aufschwung und die neuen Rahmenbedingungen als Chance zu einer abermaligen völligen Umgestaltung der „Gebauten Landschaft“ (Ibelings 2000) der Niederlande begreift. Sichtbarstes Zeichen der konsumentenfreundlichen Haltung ist der staatlich geförderte Eigenheimboom: Ende der neunziger Jahre entfallen knapp 60 % der Neubauwohnungen auf das gekaufte Eigenheim, nur noch 20% der neuen Wohnungen sind Mietwohnungen. Noch Anfang der achtziger Jahre verteilte sich der Wohnungsbau ausgewogen auf Mieteigenheime, Mietwohnungen und Eigentumshäuser (Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 9).

**„Wildes Wohnen“** | In polemischer Überspitzung steht für diesen Ausbruchswillen aus dem alten Regelkanon des Wohnungsbaus der ehemalige Präsident des niederländischen Architektenverbandes Carol Weeber mit seinem öffentlichen Plädoyer für ein „Wildes Wohnen“ (Het Wilde Wonen) (vgl. Weeber 1998). In scheinbar völligem Gegensatz zu der Diskussion in Deutschland, die dem Chaos der Zwischenstadt mit neuen Ordnungssystemen zu begegnen sucht, fordert Weeber die freie Entfaltung des Einzelnen beim Wohnungsbau und möchte Enklaven schaffen, in denen die strengen Richtlinien eingetauscht werden gegen „flexible Ordnungen“ (Ibelings 2000, S. 109). Weeber beklagt eine weitgehende Eintönigkeit des Bildes des suburbanen niederländischen Wohnungsbaus. Schon einige Jahre früher erregte Adriaan Geuze mit der Ausstellung „In Holland staat een huis“ (In Holland steht ein Haus) (Geuze 1993) Aufmerksamkeit, in der er mit großer Akribie die Monotonie der suburbanen Niederlande dokumentierte. Mit Hilfe einer fast buchhalterischen Methode wurden an den verschiedensten Orten immer mit der gleichen Einstellung typisch suburbane Bauelemente, etwa Wohnstraßen, Lärmschutzwände

oder Einfamilienhäuser aufgenommen. Entstanden ist dabei ein in Buchform veröffentlichter Katalog suburbaner „Wohnviertel“, deren Architektur mit noch so viel Schnickschnack versuchen mag, eine eigene Identität herzustellen, die letzten Endes jedoch identisch ist“ (Ibelings 2000, S. 109).

Die Folgen des Ideals des „Wilden Wohnens“ bleiben gleichwohl bislang begrenzt. Zwar sind im Gegensatz zu früher auch in den Niederlanden sog. freie Grundstücke mittlerweile fester Bestandteil der allermeisten Siedlungsprojekte. Ein Drittel des Wohnungsbaus in den VINEX-Gebieten soll zukünftig auf diese Baufelder entfallen (Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 21). Als plakatives Beispiel dieser Entwicklung findet vor allem die Wohnzeile „Scheepstimmermanstraat“ im Amsterdamer Neubaugebiet „Borneo Sporenburg“ Aufmerksamkeit. Im vorgegebenen Raster des Masterplans des Büros „West 8“ wurde hier individuellen Bauherrn die Möglichkeit zu freier Fassaden- und Grundrissgestaltung eröffnet. Entstanden ist so ein buntes Gemenge, mitunter als „Jahrmarkt der Eitelkeiten“ (Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 21) kritisiert, welches gleichwohl seinen Reiz gerade im Kontrast zu den einheitlichen Backsteinfassaden der unmittelbar angrenzenden Bauzeilen bzw. zum Wasser des offenen Hafenbeckens entfaltet.

Populär sind auch Projekte, die dem Verbraucher zumindest partiell die Initiative überlassen, so etwa bei einem Entwurf des Büros Bosch Haslett für das neue Amsterdamer Viertel Ijburg, dessen Wohnungen „nicht viel mehr sind als durch Seitenwände begrenzte Gebäude, in denen jeder machen kann, was er will“ (Ibelings 2000, S. 113). Schließlich griff die Wohnungsbau-Ausstellung in Almere im Jahre 2001 das Motto Weebers auf, hier allerdings entschärft vom „wilderen“ (het Wilde Wonen) zum „gewollteren“ Wohnen (het gewild Wonen). Die vorgeschlagene

Flexibilität beschränkte sich allerdings auch hier auf die freie Nutzbarkeit bzw. eine beschränkte Ausbaubarkeit vorgegebener Bautypen.

**Neotraditionalismus in den Niederlanden** | Das eigentlich erstaunliche an der umfassenden Umstrukturierung des Wohnungsbaus in den Niederlande sind aber weniger die in der Masse relativ begrenzten Manifestationen des verständlichen Nachholbedarfs im Bereich individueller Einfamilienhäuser, sondern dass gerade in diesem Land, mit seiner relativen Kontinuität der Moderne und seiner gepriesenen Wohnungsbaukultur, in den letzten Jahren eine am Neotraditionalismus orientierte Architektur und eine große Anzahl neotraditioneller „Themensiedlungen“ spektakuläre Erfolge feiern konnten. Bernard Hulsman sieht die Niederlande geradezu „überflutet“ von einer „Welle der Postmoderne“ (Hulsman 2000, S. 278). Ende der neunziger Jahre erregte das neue Stadtzentrum in Groningen internationale Aufmerksamkeit, dass der italienische Architekt Adolfo Natalini in einer interpretierten Formensprache des Klassizismus prägte. Schon einige Jahre vorher hatte Alessandro Mendini zusammen mit einer Reihe anderer Architekten (u.a. Coop Himmelblau) ein neues Museum für Groningen „in Form einer postmodernen Orgie entworfen“ (Hulsman 2000, S. 278). In Den Bosch entstand ein riesiges Gerichtsgebäude des belgischen Neoklassizisten Charles Vandenhove, das auch seine unmittelbare Umgebung mit einer klassizistischen Formensprache infiziert hat. Pi de Bruijn errichtete in Rotterdam, der vermeintlichen Hauptstadt der Moderne in den Niederlande, ein Einkaufszentrum in Form eines verfallenen italienischen Städtchens, ausgestattet von Jon Jerde, dem kalifornischen „Großmeister“ thematisierter Architektur, der ebenfalls in Rotterdam den Beursplein mitten in der Innenstadt mit einer äußerst populären postmodernen Inszenierung umgestaltet hat.



Schillernde Figur in diesem Zusammenhang ist der aus Luxemburg stammende Architekt Rob Krier, der mit seinem zusammen mit Christoph Kohl geführten Büro „in den Niederlanden alle Hände voll zu tun“ hat (Hulsman 2000, S. 279). Gleichsam als Höhepunkt der postmodernen Welle in den Niederlanden wurde nach den Plänen von Krier und Kohl im Zentrum des Regierungssitzes Den Haag mit dem Projekt „De Resident“ ein ganzes Stadtviertel errichtet, das mit „seinen geschlossenen Fassaden an schmalen, verkehrsfreien Straßen und Plätzen ... das vollkommene Gegenteil einer modernen Stadt ...“ bildet (Hulsman 2000, S. 278-279). Bauen durften hier neben Krier entscheidende Vertreter der architektonischen Postmoderne wie Michael Graves, der dem von ihm gebauten Hochhaus zwei riesige Spitzdächer als angebliche Reminiszenz an die alten niederländischen Grachtenhäuser aufsetzte. Sjord Soeters errichtete im gleichen Ensemble mit dem „Helicon“ eine Hommage an die „klassische Architektur“ etwa des Chrysler Buildings in New York.

Einschneidend sind die Auswirkungen der postmodernen Bewegung aber vor allem für den suburbanen Raum. Überall in den Niederlanden entstehen seit Mitte der neunziger Jahre neue Siedlungen, die sowohl in ihrer räumlichen Organisation als auch mit ihrer Architektur historische Dorf- und Stadtbilder zitieren. 1997 wurde von Bokhoven & Partnern in Helmond im südniederländischen Brabant „Kasteel Noord“ fertig gestellt, ein Komplex mit 149 Wohnungen in Form monumentaler Blöcke mit stark klassizistischen Zügen. Schon wenige Jahre zuvor entstand am Stadtrand von Helmond die „Dierdonk Siedlung“ mit 1700 Wohnungen nach den Plänen von Maarten Ouwens, ein Ensemble von traditionell anmutenden Backsteinhäusern „mit breiten, vorkragenden Dächern und horizontal gegliederten Fenstern, die aus den dreißiger Jahren zu stammen scheinen

und damit die Sehnsucht nach vergangenen Zeiten stillen. Mittlerweile gibt es in den Niederlanden Neubausiedlungen à la Dierdonk wie Sand am Meer: Häuser im Stil der dreißiger Jahre haben sich zum beliebtesten Produkt der Bauträger entwickelt“ (Hulsman 2000, S. 278).

Angesichts eintöniger suburbaner Erweiterungsgebiete treten diese Siedlungen mit dem Selbstbewusstsein an, die „klassische, die „richtige Stadt“ an die Peripherie zu exportieren, ...“ (Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 38). Wieder ist es das Büro Krier und Kohl, das mit seinen Entwürfen für neue „Kleinstädte“ in der Peripherie der Städte am meisten Aufsehen erregte. Seit Ende der neunziger Jahre entsteht, ebenfalls am Stadtrand von Helmond, im Rahmen des VINEX-Programms der Vorort Brandevoort mit 6000 Wohneinheiten. Unter direkter Bezugnahme auf die traditionelle Architektur Brabants entwarfen Krier und Kohl hier zusammen mit „Wissing Stedebouw en Ruimtelijke Vormgeving“ sowie Paul van Beek von „H+N+S Landschaftsarchitectuur“ den Masterplan für eine ganze Kleinstadt mit Straßen, Plätzen und sorgfältig differenzierten einzelnen Häuschen, die sich deutlich an historischen Vorbildern der Region des 17. bis 19. Jahrhunderts orientieren. Allein durch seine Gestaltung als eigenständige, abgeschlossene „ländliche Ortschaft“ mit eigener Infrastruktur und artikulierten, auf eine zentrale Mitte ausgerichteten öffentlichen Räumen versucht Brandevoort den Eindruck einer reinen Stadterweiterung wie bei den meisten anderen VINEX-Standorten zu vermeiden. Einige bestehende Bauernhöfe sowie das vorgefundene Wegenetz wurden in den Entwurf integriert und sollen der historisierenden Inszenierung zusätzliche Authentizität verleihen. Unregelmäßig geschnittene, doch kontinuierlich bebaute Blöcke „definieren differenzierte öffentliche Räume. Adressenbildung wird großgeschrieben. Man wohnt am Platz oder an der Straße, am Anger oder am Park, an



Brandevoort bei Helmond, gebaut nach einem Masterplan des Büros Krier und Kohl

der Gracht oder am Wäldchen“ (Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 40). Brandevoort ist aufgeteilt in unterschiedliche Quartiere, die je verschiedene Lebensstile und damit Käuferschichten ansprechen sollen. Mittelpunkt der Anlage ist das Quartier „De Veste“ mit wichtigen Einrichtungen des gemeinschaftlichen Bedarfs, umgeben von einer Grünanlage, die den Verlauf einer imaginären Befestigungsanlage nachzeichnet. Auch in seiner Architektur zitiert „De Veste“ mit seiner dichten Reihenhausbebauung das Bild einer historischen Festungsstadt.

Wie im Falle von „Resident“ in Den Haag wird Brandevoort von verschiedenen, hier meist lokalen Architekten ausgeführt, die allerdings je an strenge, am historischen Vorbild orientierte Vorgaben gebunden sind. Neben Brandevoort hat Krier in den letzten Jahren unter anderem in Amsterdam eine Reihe weiterer Siedlungen voller traditionalistischer und neoklassizistischer Wohneinheiten fertiggestellt.

Auch Sjoerd Soeters, für Hulsman „der einzige überzeugte Postmoderne der Niederlande“, hat mit seinem Büro „so viele Aufträge überall in den Niederlanden, dass er einen zweiten



Direktor für sein Architekturbüro einstellen musste“ (Hulsman 2000, S. 279). Bei 's-Hertogenbosch, der Hauptstadt der Provinz Nord-Brabant, entstand nach dem städtebaulichen Entwurf von „Soeters Van Eldonk Ponec Architecten“ und dem Landschaftsplan von Paul van Beek bis 2005 „Haverleij“, ein Ensemble verdichteter Wohncluster in der offenen Landschaft, die die Form von Verteidigungsringen umgebener „Kastelle“ aus der Zeit der Renaissance zitieren. Neun kleinere und flachere Kastelle, gestaltet unter Bezugnahme auf historische englische Landsitze, umringen dabei in freier Anordnung auf einem Baugebiet von über 200 Hektar einen zentralen „Schloss“, das deutlich größer und dichter bebaut ist. Die Kastelle bzw. das Schloss mit insgesamt ca. 1000 Wohnungen werden von je verschiedenen Architekten gebaut, darunter wieder bekannte Vertreter der architektonischen Postmoderne wie Adolfo Natalini, Michael Graves und Rob Krier, und erhalten durch ihre Gestaltung, vor allem aber durch ihre landschaftliche Umgebung je unterschiedliche Charaktere: Einige stehen im Wasser, andere im Wald oder auf der grünen Wiese. Durch die extreme Verdichtung der Bebauungscluster will Haverleij das Ideal des „Wohnens in der Landschaft“ realisieren. Die zu Kastellen gruppierten Häuser





Haverleij bei 's-Hertogenbosch, gebaut nach dem Masterplan von Soeters Van Eldonk Ponc Architecten

haben keinen eigenen Garten mehr, profitieren aber von den großzügigen „Landgütern“, von denen sie an allen Seiten umgeben werden. Der große wirtschaftliche Erfolg von Haverleij seit dem Verkaufsstart erlaubte es, die Landschaft der angestrebten Inszenierung entsprechend herzurichten: So entsteht hier neben 60 ha Wald und 100 ha Parkfläche mit Seen und Kanälen ein 70 ha großer Golfplatz (Reynders 2003, S. 72), der die Attraktivität von Haverleij besonders bei „gut situierten, rüstigen Senioren und jüngeren Doppelverdienern“ nochmals erhöht hat (Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 108). Nur 24 Hektar sind für die Bebauung mit den Kastellen und dem „Schloss“ reserviert.

Die Anlage folgt insgesamt einer sorgfältigen Bildregie, die auf die Kraft assoziativer Bilder und Phantasien vertraut. Die massive, nach außen abweisende und auf eine zentrale Mitte fokussierende Form der Kastelle soll dabei gleichzeitig ein Gefühl von Geborgenheit vermitteln. Insgesamt resultiert das Konzept Haverleijs in einem im Vergleich zu anderen Stadterweiterungen radikal neuen Siedlungsbild, ohne normale Bebauungsfelder oder Straßen, zersplittert in einzelne, auf freier Fläche komponierte architektonische Objekte.

Vielen Rezipienten gerade aus der Architektenschaft erscheint besonders die Entwicklung in den Niederlanden, von der Siedlungen wie Brandevoort und Haverleij nur die exponiertesten Beispiele darstellen, gleichsam als Schock, blickte man doch bislang primär nach Holland, um in der Tradition der Moderne stehende Beispiele des Wohnungsbaus zu zitieren. Noch bis Anfang der neunziger Jahre schienen die Niederlande resistent zu sein gegen die Wellen postmoderner Architektur, die die europäischen Nachbarländer oder die USA überzogen: „Auf diese Weise verwandelten sich die Niederlande in das Kuba der Architektur, ein Land, in dem „Postmoderne“ vielleicht nicht gerade bestraft wurde, doch zumindest ein besonders unanständiges Wort war“ (Hulsman 2000, S. 278). Darüber hinaus prägten die Bilder spektakulärer Architekturen und eine Vielzahl bildmächtiger Publikationen einer maßgeblich von Rem Koolhaas beeinflussten Gruppe von Architekten die internationale Wahrnehmung des niederländischen Baugeschehens. Junge Büros wie MVRDV avancierten in den neunziger Jahren mit einer den neuen Medien und einer einzigartigen staatlichen Förderung zu verdankender Omnipräsenz zu internationalen Superstars. Die Niederlande erscheinen vor diesem Hintergrund als das gelobte

Land einer undogmatischen, lustvollen Moderne. Hans Ibelings prägte mit seinem Buch den Begriff „Supermoderne“ (Ibelings 1998) für diese niederländische Architektur um Koolhaas: „Nach der Postmoderne und ihrem dekonstruktivistischem Ableger scheint sich nun eine Architektur zu entwickeln, für die postmoderne Vorstellungen wie Ort, Kontext und Identität ihre Bedeutung größtenteils verloren haben“ (Ibelings 1998, Vorwort).

Der aktuelle Erfolg der neotraditionalistischen Bewegung mit eben diesen „postmodernen Vorstellungen“ konterkariert die „supermoderne“ Entwicklung. Bart Lootsma sieht den Erfolg der Vertreter der niederländischen „Supermoderne“, allen voran von Büros wie MVRDV oder UN Studio, primär in der massiven staatlichen Förderung begründet, die u.a. durch Publikationsbeihilfen die öffentliche Wahrnehmung bzw. das „Branding“ gewisser Architekturmarken zu steigern vermochte.

Real hat dieser regelrechte Hype junger holländischer Büros mit seiner Flut bunter Bilder nur die Wahrnehmung einer realen Entwicklung in den Niederlanden überdeckt, mit der „sich die neotraditionelle Architektur nach dem US-amerikanischen Vorbild des New Urbanism breitgemacht“ hat (Sewing 2002, S. 27). Für Werner Sewing bedurfte es erst des Schocks der Ereignisse um die Ermordung des Rechtspopulisten Pim Fortuyns und des anschließenden Rechtsrucks, „um die kulturelle „Normalität“ der Niederlande wahrzunehmen. ... Hatte die Neo-Avantgarde die ansteigende tatsächlich gebaute Bilderflut der Neotraditionalisten in den Neunzigern noch ignoriert oder amüsiert belächelt, so kann jetzt nicht mehr übersehen werden, dass die neotraditionale Idylle nicht auf Seaside oder Celebration in Florida beschränkt ist ... . Im Gegenteil, der Neotraditionalismus erweist sich als die eigentliche Gefahr für die zweite Moderne“ (Sewing 2002, S. 27).

Dass die neuen Inszenierungen gegen die der Moderne verpflichteten Reihenhaussiedlungen am Markt erfolgreich sind und gerade die Siedlungen von Krier zum Vorbild für immer neue Siedlungen im ehemals gelobten Land der funktionalistischen Moderne werden, erscheint als Sündenfall. Die Kritik an neotraditionellen Siedlungen ist vielstimmig. So kritisiert etwa Tom Reynders in der niederländischen Architekturzeitschrift „Archis“ Haverleij als elitär und exklusiv. Die propagierte „offene Landschaft“ sei eine Illusion, da sie von normalen Wohnvierteln umgeben werde. Hilflös klingt diese Kritik deswegen, weil sie in der Tradition der Moderne eine Wahrhaftigkeit von den Siedlungen verlangt, die weder die Entwickler und Architekten anstreben, noch die Kunden nachfragen: Die Inszenierung bekennt sich zum Theater, und die neuen Bürger spielen, zumindest zu einem erstaunlich großen Teil, gerne mit. In Brandevoort scheinen sich die Anwohner im Herausputzen ihrer symmetrischen Eingänge mit akkurat beschnittenen Buxbaumkunstwerken gegenseitig überbieten zu wollen. Die „Landgüter“ um die Kastelle Haverleijs sind zwar räumlich begrenzt und enden wenig fürstlich an profanen Reihenhausecken, bieten ihren freizeitorientierten Einwohnern aber ein attraktives Angebot und markieren eine mehr als deutliche Adresse.

Insgesamt ist die jüngere Entwicklung des suburbanen Raumes auch in Europa von einem Siegeszug neotraditionellen Siedlungsbaus gekennzeichnet. Quer über den Kontinent entstehen, meistens im Zuge einer Liberalisierung des Wohnungsmarktes, mit historischen Zitaten, gerne aber auch mit Bezug auch beliebte Urlaubsländer komponierte Siedlungskörper. Ein gezieltes Marketing betont dabei in der Regel den Flair, das Ambiente und das Gemeinsame des Areals, in das sich die einzelne Immobilie harmonisch einfügt. Städte- und Siedlungsbau haben dabei deutlich Vorrang vor der Architektur des einzelnen Hauses.



### 5.2.3. Reaktionen der Architekturkritik auf die Inszenierung von Orten in der Zwischenstadt

Generel lässt sich feststellen, dass in der deutschen Architekturdiskussion die Inszenierung von Orten in der Zwischenstadt in der Regel als „Investorenarchitektur“ kritisiert wird. So belegte etwa die Stadtbauwelt Ende 2002 in einem Rundumschlag vom amerikanischen „New Urbanism“ geprägte Siedlungen über die Planungen des Disney-Konzerns bei Paris bis zu neuen, vom Vorbild Rob Kriers inspirierte „Themensiedlungen“ in den Niederlanden mit dem Verdikt des „Dirty Urbanism“. An diesen „verheerenden urbanistischen Unfällen“ waren für die Stadtbauwelt jedenfalls „Planer ohne Ehre und Architekten ohne Ehrgeiz beteiligt“ (Stadtbauwelt 48/2002, Titelseite).

Durch die Dominanz neotraditioneller Bilder wird die Inszenierung räumlicher Identität auch in der Zwischenstadt in der deutschen Diskussion insgesamt als rückwärtsgewandt bzw. als Kitsch, mitunter aber sogar als „Angriff auf die Moderne“ (vgl. Sewing 2002, S. 27) abgelehnt. Gerade der amerikanische New Urbanism, dessen Nährboden viel eher eine breite zivilgesellschaftliche Bewegung gegen die Kehrseiten US-amerikanischer Stadtentwicklung wie Sprawl und eine massive soziale Segregation sind (vgl. Bodenschatz/Schönig 2004), wird auf eine reaktive Stilrichtung reduziert.

So sind es weiterhin die Marketingexperten der Bauträger, die den Wunsch nach einer „Adresse“, nach „räumlicher Identität“ und zumindest einen Anschein von Urbanität auch jenseits der alten Kerne erkennen und ihn mit einfachen Bildern bedienen, die gleichwohl oft deutlich von Bauten und Ensembles eines Rob Krier oder historisierenden Siedlungen aus den USA inspiriert sind. „Befreit von der Zwangsjacke des Modernismus

ergreifen die Projektentwickler und ihre Architekten die Chance und bauen überall schwache Kopien von Brandevoort, wobei sie eine Spur von Banalität und Populismus hinterlassen“ (Christiaanse 2004, S. 127). Statt in solchen Blüten zumindest den Ansatz einer grundlegenden Transformation der Entstehungsbedingungen auch der Zwischenstadt und damit zu ihrer Qualifizierung zu erkennen, verharren weite Teile des Architekturdiskurses bis heute in einer dogmatisch geführten Stildiskussion.

## 5.3. Adressenbildung

Übersehen wird bei der beschriebenen Entwicklung, dass auch jenseits neotraditioneller Architektur „Adressenbildung“ zu einer zentralen Vokabel der Immobilienwirtschaft geworden ist. Das Bemühen um die Inszenierung des besonderen Ortes, der sich gerade in der Zwischenstadt von seiner Umgebung absetzt und damit wahrnehmbar wird im suburbanen Einerlei, ist heute eher der Regelfall als die Ausnahme, gleichwohl bislang in einem Segment, dass zumindest in Deutschland klassischerweise eher im negativen Sinne die Aufmerksamkeit des urbanistischen Fachdiskurses erlangt.

Die Neotraditionalisten greifen diese Entwicklung nur am deutlichsten auf. Wieder sind es Nachbarländer wie die Niederlande, aber auch die skandinavischen Länder, Österreich und die Schweiz, die mit ihrer Baupraxis für einen wesentlich undogmatischeren Umgang mit Adressenbildung und der Inszenierung räumlicher Identität auch in der Zwischenstadt stehen.

Besonders die Niederlande zeichnen sich dabei durch eine „unkomplizierte Unbeschwertheit“, durch einen Spaß an der Architektur und der Freude an Andeutungen, Witz und Wortspielen aus, „die ein ausgeprägtes Element niederländischer Planungspraxis“ (Ibelings 2000, S. 175) sind: „In dieser hedonistischen Landschaft haben die Planer eine zusätzliche Aufgabe erhalten, die zuvor nie derart offenkundig war, nämlich die Leute zu unterhalten. Reine Funktionalität reicht dazu nicht aus, und auch pure Schönheit genügt nicht immer: Architektur, Stadtplanung und Landschaftsgestaltung sollen eine Erfahrung bieten, ja mitunter sogar ein Erlebnis sein“ (Ibelings 2000, S. 177). Dabei wird alles unternommen, um vom gleichmäßigen Durchschnitt abzuweichen.

Am Markt erfolgreich sind insbesondere die Anlagen, die mit

einer strengen Bildregie ein größeres, städtebauliches Thema inszenieren. „Ein einzelnes individuelles Haus, und sei es noch so vorbildlich gestaltet, geht im allgemeinen Rauschen der Belieblichkeit unter. Erst als Bestandteil einer größeren Geschichte erhält das einzelne Gebäude genug Kraft und Substanz, um als individueller Ort im Siedlungsbrei der Ballungsgebiete präsent zu werden“ (Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 9). Mittel der Inszenierungen sind oft Raumkulissen eines einheitlich gestalteten Platz- oder Straßenraums, die eine spezifische Atmosphäre zu kreieren suchen. Schon in der Planung vieler niederländischer Stadterweiterungen werden thematische und atmosphärische Festlegungen durch einen „Bildqualitätsplan“ festgelegt, „der das verbindliche Genre, mithin Themen und Typologien, Stimmung und Atmosphäre, in exemplarischen Darstellungen definiert ...“ (Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 5).

Für Raith, Hertelt und van Gool ist dieser Weg zu inszenierten Adressen im suburbanen Siedlungsbau unumkehrbar: „Der Gesichtslosigkeit des verstädterten Raums ist nur mit der Regie von Bildern, mit einer Vielzahl prägnant inszenierter Welten zu begegnen. Die Definition klarer Schnittstellen gewährleistet dabei nicht nur Vielfalt und Tiefe, sondern verhindert auch eine Fragmentierung und autistische Themenparks“ (Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 16).

### 5.3.1. Inszenierung von Urbanität

Die erwähnten neotraditionellen Beispiele des amerikanischen New Urbanism, aber auch die Beispiele von Krier oder Soeters zeigen, dass es primär historische Dorf- und Stadtbilder sind, die im Sinne einer Inszenierung von Urbanität zitiert werden. In den amerikanischen Beispielen gewinnt dabei das Bild der historischen „Main-Street“, die nicht zuletzt durch die Themenparks





Disneys zur Inkunabel urbaner Sehnsüchte geworden ist, eine fast mythische Aufladung (vgl. hierzu auch Roost 2000).

Die Inszenierung von urbanen Stadt- und Dorfbildern ist aber durchaus auch in modernerer Formensprache möglich. Im VINEX-Gebiet Ypenburg bei Den Haag entsteht nach dem Masterplan von West 8 der Abschnitt „Bloemenweide“ (Blumenwiese), der eine Verbindung zwischen dem suburbanen Reihenhaus und einem städtischen Erscheinungsbild sucht. Reihen- und Appartementhäuser nach den Entwürfen der Büros Diener&Diener, de Architecten Cie, Kerelse van der Meer und Topos, allesamt einer modernen Formensprache verpflichtet, werden nach einer im Masterplan bestimmten Logik „wild“ gemischt. Trotzdem entsteht aufgrund klarer Gestaltungs- und Materialvorgaben und einer sorgfältigen Detaillierung der öffentlichen Räume ein stimmiger Gesamteindruck. In einer modernen Übersetzung wird hier das Bild großbürgerlicher Stadtquartiere mit Vorbildern etwa in Brüssel, Den Haag oder London gebaut.

Eine neue Popularität haben in den letzten Jahren die Siedlungen von Roland Rainer und Atelier 5 erfahren, die seit Jahrzehnten für eine moderne Interpretation urbaner Raumqualitäten im Siedlungsbau stehen. Für Roland Rainer war dabei immer die Auseinandersetzung mit den Dichtekonstellationen der arabischen Stadt entscheidend. Entsprechend dominieren in seinen Siedlungen Hofhaustypen, deren private Freiräume vor unerwünschten Einblicken geschützt werden. Eingebunden werden diese introvertierten Häuser allerdings in sorgsam inszenierte öffentliche Räume mit Hierarchien, die nach außen klar definierte „Stadtbilder“ und Übergangsbereiche ablesbar machen (vgl. Rainer 1995). Meilensteine eines entsprechenden suburbanen Siedlungsbaus, der in einer modernen Formensprache nach urbanen Qualitäten und fast schon im dörflichen Sinne ablesbar

oben: VINEX-Gebiet Ypenburg bei Den Haag, Fassadenabwicklung im Abschnitt „Bloemenweide“

unten:  
Siedlung Halen bei Bern, Atelier 5  
Siedlung Puchenau bei Linz, Roland Rainer

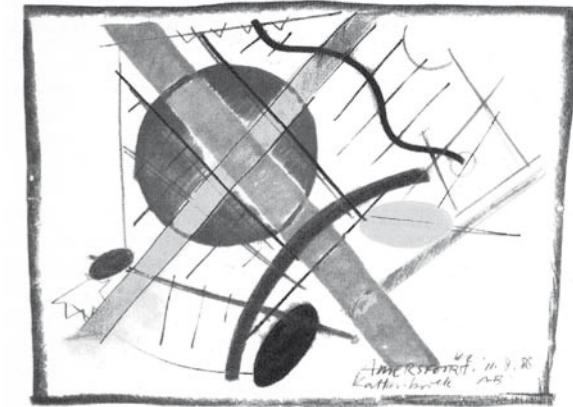


ren Siedlungsgemeinschaften strebt, setzt schon seit Ende der fünfziger Jahre das Berner Architekturbüro Atelier 5. Herausragende Beispiele dieser Entwicklung sind die Siedlungen Halen und Thalmatt bei Bern (vgl. Atelier 5 1994).

### 5.3.2. Freie Assoziation / Mythenbildung

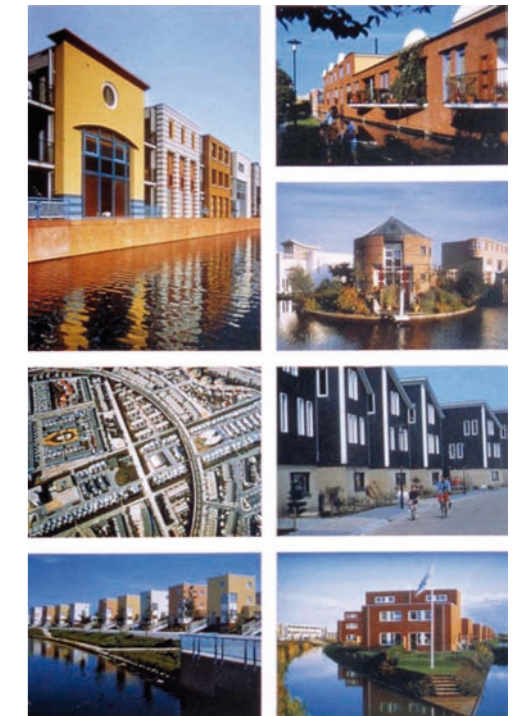
Während diese Beispiele der Kraft urbaner Zitate wie Dichte, einer Hierarchie und sorgfältigen Ausbildung öffentlicher Räume mit einer klaren Dominanz des Städte- bzw. Siedlungsbaus vor der einzelnen Architektur vertrauen, bedarf es oft zusätzlicher Mythen und Raumgeschichten und einer besonderen Bildregie, um nachhaltig die Aura des besonderen Ortes zu erzeugen.

**Kattenbroek** | Ein frühes und bis heute spektakuläres Beispiel für die Inszenierung von Adressen über freie Assoziationen ist die Stadterweiterung Kattenbroek im niederländischen Amersfoort. Unter der künstlerischen Leitung von Ashok Bhalotra wurde hier nach einem schon 1988 vorgestellten Rahmenplan gleichsam bühnenbildnerisch ein neuer Stadtbaustein mit 4.500 Wohneinheiten gebaut, dessen „metaphorische“ Raumfolgen verschiedenste Assoziationen evozieren sollen. Zusammengehalten wird die Urbane Figur von einer signetartigen städtebaulichen Großform, die sich durch Bilder von Wassily Kandinsky inspiriert zeigt: „... ein Spiel aus Kreisen, Linien und Flächen, das sich gegen die puristische Konzeption von Rationalität auflehnt und den Vorrang des Funktionalen negiert“ (Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 33). Bhalotra übersetzt das geometrische Spiel Kandinskys in metaphorische Straßen- und Platzräume, die die Adresse der einzelnen Quartiere markieren. Landschaftliche Bilder wie Wasser, Wald, Feld, Sumpf und Hügel überlagern sich mit architektonisch-städtebaulichen Bildern wie Kanal,



oben: Stadtteil Kattenbroek in Amersfoort, Skizze zum Masterplan von Ashok Bhalotra

unten: Stadtteil Kattenbroek in Amersfoort, entstanden unter der künstlerischen Leitung von Ashok Bhalotra





Flugfeld Aspern bei Wien, Skizze zum städtebaulichen Entwurf von Rüdiger Lainer

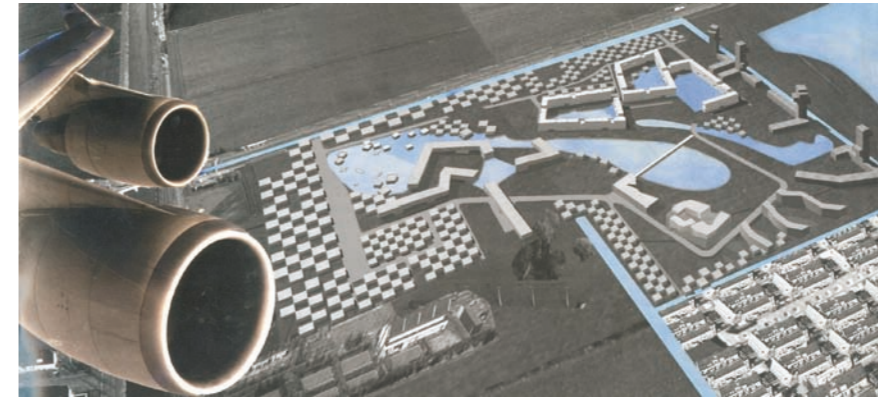


Platz, Gasse oder Fort. Durch entsprechende Fassaden und gestaltete Außenräume werden identifizierbare Orte geschaffen, deren „mythische“ Aufladung durch Namensgebungen wie „Die Maske“ („Het Masker“), „Der Ring“, „Die Straße der Höfe“ („De Laan der Hoven“) oder „Die Verborgene Zone“ („De Verborgene Zone“) unterstrichen werden soll. Das Spektrum der Raum- und Architekturbilder reicht dabei von der klassischen Moderne bis zu Häusern im Kleid antiker Ruinen, die sich besonders großer Beliebtheit erfreuen. Im Mittelpunkt steht das Bemühen, mit Raumbildern sowohl eine Vielzahl von Adressen als auch die Möglichkeit zur Orientierung im Raum zu schaffen. „In Kattenbroek wird Stadt als Landschaft inszeniert; für Menschen, die nicht mehr aus reiner Bedürfnisbefriedigung auf eine bestimmte bauliche Form der Stadt angewiesen sind, sondern ihr Quartier mit der nötigen Distanz eines Flaneurs bewusst als visuelles Ereignis erfahren“ (Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 34).

**Flugfeld Aspern, Wien** | Eine extreme Variante des Versuches, aus realen oder auch mystischen Blick- und Bezugsrichtungen die Identität eines Ortes zu konstruieren, stellt der nicht realisierte Vorschlag des Wiener Architekten Rüdiger Lainer für

die Bebauung des ehemaligen Flugfeldes Aspern bei Wien vor. Aus der Kritik an einem beklagten „Defizit an urbaner Struktur“ (Stock 1996, S. 19) wurde in Wien in den neunziger Jahren für das zentrale Stadterweiterungsgebiet jenseits der Donau ein Mehr an urbaner und architektonischer Qualität offiziell zum Programm erhoben. Ergebnis dieser Bemühungen ist unter anderem die neue „Donau-City“ mit den spektakulären Hochhausbauten u.a. von Arata Isozaki und Coop Himmelb(l)au.

Einen zentralen Baustein sollte die Bebauung des 130 ha großen Areals des ehemaligen Flughafens Aspern am nordöstlichen Stadtrand spielen. Rüdiger Lainers 1992/1993 in einem Gutachterverfahren ausgewählter Entwurf trat offen mit dem Ziel an, „Aus dem Nichts‘ eine Stadt zu bauen ...“, die gleichwohl eine radikale Abkehr vom im Bild von Block und Korridorstraße materialisierten Urbanitätsbegriff des 19. Jahrhunderts vornehmen sollte und stattdessen „... Offenheit und Freiheit als Grundwerte der Moderne verkörpert und dennoch auf Regeln bei ihrer Komposition beruht“ (Stock 1996, S. 19). Diesem Ziel folgend, entwickelte Rüdiger Lainer seinen Entwurf als „Urbane Partitur“, die leitende Vorgaben trifft, gleichzeitig aber den Prozess der



Toonburg Zuid, Haarlemmermeer: Image der für die Vermarktung zentralen „Ansicht“ aus dem Flugzeug

<sup>1</sup> die Lainer in seinem Entwurf interessanterweise als ‚Zwischenstadt‘ bezeichnet

Gestaltung offen lassen will für das „Unvorhergesehene und Unvorhersehbare“ (Stock 1996, S. 19). Eine nur grob vorgenommene, auf maximale Flexibilität zielende Zuordnung von Funktionen wird hierfür überlagert von einem festen Netz von Sichtkorridoren, „die das Flugfeld mit seinem Umland und der Stadt optisch verklammern sollen“ (Stock 1996, S. 19). Diese Blick- und Bezugsachsen bilden in Verbindung mit bestehenden und neuen Infrastrukturlinien das Raster und eigentliche Rückgrat des Entwurfs, der Wert auf die Möglichkeit individueller Aneignung legt. Sichtachsen fokussieren umliegende Bergmassive, am Horizont des freien Flugfeldes sichtbare Gebäude wie Donauturm und Stephansdom und die Kirchen der umliegenden alten Dorfkerne. Lesbarkeit und Identität des Territoriums erwachsen aus dem Versuch der Verknüpfung mit dem Umland. Der Entwurf generiert gänzlich neue Bilder und Stadträume, beruft sich aber explizit auf die „wieder entdeckte Qualität von Wahrnehmung und Bewegung: Hinkommen, Raumfolgen, Sequenzen von Wegen und Orten, in einer Einheit von Bildern und Bewegung, Wahrnehmung und Gebrauch“ (Zschokke 1999, S. 88). Aus dem „Ereigniswert“ überraschender Verbindungen unterschiedlichster Nutzungen, Räume und Schnittstellen soll ein

starkes Image und die Identität einer neuen Stadt <sup>1</sup> erwachsen, die für Lainer einen konkreten Bezug hat zu der ebenso komplexen Realität des modernen urbanen Alltags.

Er trifft sich dabei mit einer Reihe anderer Projekte, die gerade über kräftige gebaute Abbilder der Vielschichtigkeit einer individualisierten, medialisierten und hoch technisierten Gesellschaft die Identität neuer Stadtbausteine materialisieren.

**Toonburg Zuid, Haarlemmermeer** | Im besonderen Maße trifft dies auf „Toonburg Zuid“, ein weiteres VINEX-Gebiet im niederländischen Haarlemmermeer zu. Eine erhebliche Verzögerung bei der Realisierung des VINEX Bauprogramms hat hier zu einer grundsätzlichen Neuorientierung gegenüber den Prämissen der älteren VINEX-Standorte geführt: „Flexibilisierung und Hybridisierung, Abkehr von der Uniformität und die Verabschiedung des Quartiersgedankens sind die wichtigsten programmatischen Forderungen, die mit dem Konzept des Vinex-Wohnungsbaus brechen“ (Adam 2003, S. 24). Erklärtes Thema Toonburg Zuids ist das „Wohnen im 21. Jahrhundert“. Der in einem eingeladenen Wettbewerb erfolgreiche Entwurf von Ste-



ven Holl möchte, forciert durch die Nähe zum Flughafen Schiphol, auf verschiedenste Wohnbedürfnisse und Lebensstile einer globalen Gesellschaft reagieren. „Cactus Towers“ am Nordrand der Anlage sollen etwa exklusive Loftwohnungen für „global commuters“ anbieten“ (Adam 2003, S. 24). „Polder Voids“ dagegen, um innere Wasserflächen gruppierte Blockrandbebauungen mit zahlreichen Terrassen als Begegnungsflächen, sind speziell auf die Bedürfnisse der wachsenden Anzahl älterer Menschen zugeschnitten, während „Co-housing Units“ gemeinsame Infrastrukturen für Bewohner mit besonderen Bedürfnissen wie etwa Alleinerziehenden vorhalten. Schachbrettartig angeordnete „Checkerboard Garden Houses“ bieten Einfamilienhäuser in verdichteter Form, auf den Wasserflächen schwimmende „Floating Villas“ schließlich ein „... exotic setting for the iconoclastic resident“ an: „The variety of specialized housing types ... celebrate the vital and dynamic residential community which results from the contemporary diversity of family arrangements“ (El Croquis, Nr. 108, 2002, S. 150).

Eingebunden sind die verschiedenen Wohnzonen in ein kaligrafisch anmutendes Landschaftslayout, das als Referenz zu dem im 19. Jahrhundert trockengelegten Haarlemmermeer zu einem Fünftel aus Wasserflächen besteht. Die Aussicht auf die startenden und landenden Flugzeuge des nahen Flughafens wird als kurzweiliges Vergnügen angepriesen und bestimmt die Ausrichtung der Häuser. Zu dieser offensichtlich lustvollen Inszenierung der verschiedenen Lebensstile einer globalen Gesellschaft mit direktem Flughafenanschluss, eingebunden in das verbindende Layout einer Wasser-Freizeitlandschaft, gesellt sich das Label der Nachhaltigkeit, mit dem eine Vielzahl neuer suburbaner Siedlungsentwicklungen wirbt: Toolenburg Zuid soll weitgehend autofrei bleiben und möglichst geschlossene Stoffkreisläufe der Ver- und Entsorgung bieten.

**Hageneiland. Ypenburg bei Den Haag** | Einen anderen Bezug zu den Gegebenheiten der modernen Gesellschaft sucht das niederländische Architekturbüro MVRDV. Die Adresse des von MVRDV gestalteten Blocks „Hageneiland“ im VINEX-Gebiet Ypenburg bei Den Haag erwächst gleichsam aus einem ironischen Kommentar zum standardisierten, als monoton kritisierten suburbanen Wohnungsbau. MVRDV gestaltet das Areal mit dem Urtyp des suburbanen, zweigeschossigen Einfamilienhauses, der, zu Doppelhäusern und kurzen Reihenhauszeilen gereiht, traufständig an geraden Fußwegen steht. Die Kubatur der Häuser bis zum Format von Fenstern und Türen ist identisch. Jedes Haus besitzt einen kleinen Garten, ausgestattet mit in der Form ebenfalls gleichen gläsernen Schuppen. Dieser „äußerst biedere Siedlungsbau“ (Raith/Hertelt/Gool 2003, S. 136) kontrastiert mit unterschiedlichen Fassadenmaterialien und Farben, mit denen die Häuser inklusive der Dächer je komplett überzogen werden, dem weitgehenden Verzicht auf jedwede Detaillierung sowie einer dem Zufallsprinzip zu folgen scheinender Platzierung der Häuser in acht Wohnzeilen, die zu einem ungewöhnlichen, aber eine deutliche Adresse markierenden Gesamteindruck der Siedlung führen (vgl. NL-Jahrbuch Architektur 2001/2002).

**Neues Bauen am Horn** | Dass auch die Moderne mittlerweile zur Inszenierung bedeutungsgeladener Orte in der Zwischenstadt taugt, beweist eindrucksvoll das Beispiel der Siedlung „Neues Bauen am Horn“ in Weimar. Bewusst ist es hier die Tradition des Weimarer Bauhauses, das als Stifter des besonderen Genius Loci herangezogen wird. Nur durch die konsequente Bezugnahme auf diesen Impulsgeber ist es gelungen, auf der Basis des Entwurfs von Adolf Krischanitz einen äußerst umfassenden und mit strengen Vorgaben versehenen Bebauungsplan durchzusetzen, der ein Gesamterscheinungsbild der Siedlung im



oben: Hageneiland in Ypenburg bei Den Haag, Ansicht des Bebauungsvorschlags von MVRDV

mitte und unten: „Neues Bauen am Horn“ in Weimar

Sinne der klassischen Moderne mit kubischen Flachdachbauten und ornamentfreien Fassaden sichert. Das sich nach über fünf Jahren Bauzeit tatsächlich abzeichnende einheitliche Bild ist umso erstaunlicher, als hier fast ausschließlich Einfamilienhäuser individueller Bauherren realisiert werden. Es ist offensichtlich gelungen, „normale“ Bürger, die gerade im vergleichsweise konservativen Umfeld einer Mittelstadt wie Weimar normalerweise gänzlich andere Vorstellungen individuellen Wohnens verwirklichen, mit dem Mythos Bauhaus für das Experiment „moderner“ Bauformen zu begeistern. Neben dem „Bauhaus-Label“ bedurfte es zusätzlich freilich der Nobilitierung des Projekts als Korrespondenzstandort der „Expo 2000“ in Hannover und nicht zuletzt einer massiven Förderung durch die EU, den Bund und das Land Thüringen, um tatsächlich ein derart ambitioniertes Projekt individuellen Bauens realisieren zu können.

**Spiel mit dem Vorgefundenen** | Das Spiel mit vorgefundenen Geschichten und Fragmenten für die Inszenierung räumlicher Identität wird besonders bei Konversionsprojekten häufig aufgegriffen. Beispiele hierfür zeigt auch der in dieser Arbeit untersuchte Betrachtungsraum, etwa das in Kapitel vier beschriebene „Lindenviertel“ in Frankfurt-Höchst, das in seiner Mitte Teile des alten Kasernengeländes als Identitätsträger in Szene setzt. Der oben erwähnte VINEX-Standort Ypenburg bei Den Haag, ein neuer Stadtteil für ca. 30.000 Einwohner, entsteht auf dem Areal eines ehemaligen Verkehrsflughafens. Das Zentrum der Anlage bildet der Bereich „Singel“, eine baumbestandene, lineare grüne Gracht mit umgebender dichter Bebauung, die die ehemalige Rollbahn markiert.





1



2



3

- 1 Kees Christiaanse: Entwurf für Schuytgraaf bei Arnheim
- 2 Kees Christiaanse: Wettbewerbsbeitrag "Osterholzer Feld" bei Bremen
- 3 Kees Christiaanse: Weitgehend realisierter Entwurf für Langerak bei Utrecht

### 5.3.3. Adressenbildung mit der Landschaft

In vielen zwischenstädtischen Projekten wird die Landschaft im Sinne der Adressenbildung als identitätsstiftendes, bildhaftes Moment herangezogen bzw. zitiert.

Ausgehend von einer eingehenden Landschaftsanalyse definiert in Ypenburg der für den Masterplan verantwortliche Architekt Frits Palmboom verschiedene atmosphärische Situationen, die die Stadterweiterung gliedern. Im Norden bieten spärliche Reste eines künstlichen Waldes Anlass für ein romantisches Waldquartier mit luxuriösen freistehenden Villen. Die südlich angrenzende Fläche wird unter Bezugnahme auf ihre für die Niederlande typische landwirtschaftliche Struktur mit parallelen Entwässerungsgräben als Bereich des „Wasserwohnens“ mit künstlichen Inseln umgedeutet. Die einzelnen Wohninszenierungen stehen dabei nicht isoliert nebeneinander, sondern werden durch eine großflächige Strukturplanung überlagert, „so dass eine kontinuierliche Bewegung über die einzelnen Themenfelder hinweg sichergestellt ist und die Einheit des neuen Stadtteils in einem größeren Maßstab befestigt wird“ (Raith, Hertelt, van Gool 2003, S. 32).

**Landschaftsinszenierungen bei Kees Christiaanse** | Kees Christiaanse steht mit einer ganzen Reihe von gebauten und ungebauten Projekten in der Peripherie für den Versuch, durch Bezüge zur Landschaft bzw. durch eine bewusste Verzahnung von gebautem Raum und Landschaftsraum die Adresse neuer Stadtbausteine in der Zwischenstadt zu markieren. Angesichts einer ungebrochenen Tendenz zum Einfamilienhaus sieht Christiaanse die Notwendigkeit, „sich auf eine Kulturlandschaft einzustellen, in der das Verhältnis von bebauter und unbebauter Fläche neu definiert wird“ (Christiaanse 2000, S. 12).

Auch die Bedeutung des Autos sieht er wegen dessen ständig zunehmender kulturellen Aufladung und durch die Möglichkeit, sich durch moderne Kommunikationsmittel von jedem beliebigen Ort aus in das weltumspannende urbane Netzwerk einzuklinken zu können, eher noch steigen. Auf diese gegebenen Rahmenbedingungen gilt es sich einzustellen. Gleichzeitig müssen nach Christiaanse die bestehenden Wachstumstendenzen unter bewusster Bezugnahme auf den bestehenden Landschaftsraum mit einem starken städtebaulichen Entwurf kanalisiert werden.

Dieser Vorstellung entsprechend versucht Christiaanses Entwurf für Schuytgraaf bei Arnheim, die bestehende landschaftliche Struktur des Patchworks der Felder als Netzwerk der Erschließung und Orientierung beizubehalten. „Parzellenumrisse, Entwässerungskanäle und Baumreihen geben einen Rahmen vor, innerhalb dessen unterschiedliche Enklaven von je 25-55 und 60-80 Wohnungen pro Hektar gebaut werden dürfen“ (Christiaanse 2000/2, S. 93). Ein Regelkanon bestimmt jeweils kritische Massen der Bebauung in einzelnen Baufeldern, gleichzeitig wird der Plan flexibel gehalten für zwangsläufig eintretende Veränderungen.

Ähnlich konsequent reagiert der Wettbewerbsbeitrag Christiaanses für das „Osterholzer Feld“ bei Bremen auf die vorgefundene, durch streifenartige „Landschaftszimmer“ zwischen Baumreihen und Wassergräben geprägte Landschaft. Der Entwurf greift die Streifen als Bebauungsstruktur auf und unterteilt das Areal in zwei Bebauungs- und zwei Grünzonen, die sich zum Teil gegenseitig durchdringen. Spezielle Bepflanzungskonzepte für die verschiedenen Zonen unterstreichen mit spezifischen typologischen Bebauungsmustern den je landschaftlichen Elementen

entlehnten Charakter der einzelnen Bebauungsfelder. Dem gleichen Prinzip folgt der weitgehend realisierte Entwurf für Langerak bei Utrecht: Wieder wurde hier die Struktur der Weidelandschaft und der Entwässerungsgräben zwischen den Bebauungsbändern übernommen, um dem neuen Stadtteil eine eigene historische Tiefe und Identität zu verleihen. Alte, in die Bebauungsstruktur übernommene Bauernhöfe sollen den Eindruck einer Verflechtung von alt und neu unterstreichen. „Wir gehen ultrakonservativ mit der vorhandenen Landschaft um. Die Parzellierung - alle Gräben, Baumreihen, Deiche und historischen „Anker“ - werden erhalten, damit das Neue keine autistische Enklave bilden kann“ (Christiaanse 2004, S. 128).

Die Adaption landschaftlicher Gegebenheiten als Identitätsträger neuer Stadtbausteine erfreut sich mittlerweile über Holland hinaus besonders an Hochschulen und in Wettbewerbsbeiträgen großer Beliebtheit. Im Jahr 2003 wurde das städtebauliche Konzept des Berliner Büros cet-o um den Landschaftsarchitekten Klaus Overmeyer (mit kunst+herbert Architekten aus Hamburg) für das Einfamilienhaus-Wohngebiet Hamburg-Neugraben/Fischbek mit dem Deutschen Landschafts-Architektur-Preis





links: Wettbewerbsbeitrag für Hamburg-Neugraben/Fischbek von "cet-o" und kunst+herbert Architekten, ausgezeichnet mit dem Deutschen Landschafts-Architektur-Preis 2003

rechts: Typische Werbung für Siedlungsobjekte des New Urbanism in den USA: Tradition, Gemeinschaft und Nachbarschaft stehen neben der Architektur im Mittelpunkt der Vermarktungsbemühungen



ausgezeichnet. Der von den Autoren „Mississippi-Fischbek“ genannte Entwurf versucht eine Antwort zu finden auf den noch immer massiven Landschaftsverbrauch durch neue Wohngebiete an den Stadträndern. Dieser Entwicklung setzen cet-o und kunst+herbert ein Modell entgegen, „welches die Landschaft als Identitätsträger versteht – nicht nur räumlich gestalterisch, sondern durch eine besondere soziale Vorstellung“ (Aufmkolk 2003, S. 102). Wie bei den Entwürfen von Kees Christiaanse werden hier die charakteristischen Merkmale der vorhandenen Landschaft aufgegriffen: Die vorgefundene Feldstruktur wird als Raster für die vorgeschlagene Bebauung übernommen. Es entsteht ein Patchwork von alternierend relativ dicht bebauten Feldern und von Freiflächen, die jeweils von mindestens zwei Familien bewirtschaftet werden sollen. Die Möglichkeit zur Aneignung der Freiflächen soll die Verwurzelung der Neubewohner mit ihrer Siedlung stärken. „Unterstützt von einem „Mississippi-Ranger“, einem lokalen Bio-Landwirt, betreiben sie auf Allmenden biologische Landwirtschaft, Gartenbau und Kleintierhaltung, nutzen „domestizierte Felder“ für Spiel, Sport und Erholung...“ (Aufmkolk 2004, S. 102). In Anbetracht der hochtechnisierten Gesellschaft mit ihren zunehmend abstrakten Produktions- und

Kommunikationsprozessen wird hier bewusst die Gestaltung des eigenen Umfeldes durch gärtnerische Tätigkeit als Möglichkeit zu neuer Sinnstiftung angeboten.

#### 5.3.4. Adressbildung als Ausdruck von Lebensstilen und Werten

Das Beispiel Hamburg-Fischbek stellt mit seiner Gartenidylle die idealistische Variante des Versuchs dar, auch über spezifische Beschäftigungsangebote die Adresse neuer Siedlungsbausteine zu stärken. Meistens sind es aber Freizeitangebote, die in diesem Zusammenhang als Verkaufsargument suburbaner Siedlungen vermarktet werden.

Wieder schreiten die USA dieser Entwicklung voran: Besonders Golf steht im Zentrum der Planung vieler neuer Wohnanlagen, ja nach Preisklasse, die oben aufgeführten Beispiele aus Orange County haben dies verdeutlicht, vom kleinen „Putting-Green“ bis zum veritablen 18 Löcher-Course. Lagen am Wasser präsentieren sich als attraktive Wohnorte für Wassersportler, sei es als

Fischerdorf oder „Klein Venedig“. Dabei verwischen die Grenzen zwischen „normalen“ Wohnanlagen und Feriensiedlungen, die sich in Inszenierung und Ausstattung immer mehr angleichen. Ein bekanntes Beispiel hierfür liefert das kleine Städtchen „Seaside“ an der Westküste Floridas. Als Feriendorf konzipiert, ist es zu einer Ikone der Bewegung des „New Urbanism“ geworden und dient als Vorbild für eine ganze Reihe „normaler“ Wohnanlagen nicht nur in den USA (vgl. Bodenschatz/Kegler 2000, S. 42).

Zunehmend gewinnt der Ort damit auch Bedeutung als Ausdruck von Lebensstilen, Überzeugungen und Werten. Ein anschauliches Beispiel bieten jene Anlagen, die ein „nachhaltiges Wohnen“ versprechen, sei es als „Ökodorf“, „autofreies Wohnen“ oder „Solarcity“.

#### 5.3.5. Inszenierung von Gemeinschaft und Nachbarschaft

Eine herausragende Rolle bei amerikanischen, zunehmend aber auch bei europäischen Projekten spielt im hier behandelten Zusammenhang die bildhafte Inszenierung von Gemeinschaft und Nachbarschaft, die dem traditionellen Bild suburbaner Siedlungen diametral entgegensteht. Gezielt wird dabei auf ein Gefühl der Zugehörigkeit und Zusammengehörigkeit der Bewohner. Entgegen der im freistehenden Einfamilienhaus manifestierten Individualität des Einzelnen wird hier die Individualität von Gemeinschaften inszeniert, oft in deutlicher Absicht der Abgrenzung von anderen. „Community“ und „Neighborhood“ haben in der Werbung für amerikanische Wohnanlagen eine Renaissance erfahren und werden ganz bewusst über Bilder und einen entsprechend akzentuierten öffentlichen Raum thematisiert. Die

Vertreter der Bewegung des „New Urbanism“ zitieren in ihren Projekten mit Vorliebe die historische amerikanische Kleinstadt, in der sie klassische amerikanische Werte wie Gemeinsinn und Nachbarschaftlichkeit repräsentiert sehen.

Aber auch in Europa werben Investoren wie bei der „Parkstadt 2000“ offensiv mit dem Gemeinschaftsbegriff. Gemeinschaftssiedlungen, in den sechziger und frühen siebziger Jahren schon einmal hoch im Kurs (vgl. Breck 1990), erfreuen sich neuer Beliebtheit. Interessante Beispiele hierfür haben u.a. die IBA Emscher Park mit ihrem Programm „Gemeinsam Bauen“ (vgl. IBA Emscher Park 1998) und die im Rahmen der „Wohnmodelle Bayern“ entstandenen Gemeinschaftssiedlungen geliefert (vgl. Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern 1999). Beide Projekte profitieren von den wesentlich reicheren Erfahrungen gemeinschaftlichen Bauens und Wohnens, wie sie in Holland und besonders in den skandinavischen Ländern gemacht wurden.

Gerade die amerikanischen Beispiele zeigen, wie weit viele Nachfrager am suburbanen Wohnungsmarkt für tatsächliche oder nur inszenierte Gemeinschaftlichkeit zu gehen bereit sind. Bewusst unterwirft man sich mitunter strengen Gemeinschaftsordnungen, die von der Gartengestaltung bis zu Verhaltensvorschriften weitgehende Regelungen vorgeben (vgl. Rifkin 2000). Oft sind es aber eher gemeinschaftliche Interessen, die in neuen Siedlungen Zusammenhalt und Identität stiften sollen. Besondere Bedeutung hat dabei in den USA die Schule, die ein entscheidendes Kriterium für die Wohnstandort-Entscheidung darstellt. Dieser Aspekt spielte bei der neuen Stadt „Celebration“ in Florida, der in Europa mehr oder weniger belächelten Disney-Variante einer „New Urbanism-Siedlung“, eine entscheidende Rolle. Mittlerweile liegen zwei Bücher vor, die aus einer



Innenperspektive heraus ein differenziertes Bild des Lebens in Celebration zeichnen (vgl. Frantz/Collins 1999; Ross 2000). Nach Frantz und Collins entspricht der neotraditionelle Stil der Stadt, der schließlich gewählt wurde und heute im Zentrum der Kritik steht, eher der Mode der Zeit als einer dogmatischen Erwägung: Die Planung von Celebration basiert auf in die fünfziger und sechziger Jahre zurückreichende Pläne Walt Disneys, an dieser Stelle mit „Epcot“ eine vermeintlich ideale „Stadt der Zukunft“ zu bauen, damals allerdings vor dem Hintergrund eines noch ungebrochenen Fortschrittsglaubens mit futuristischen Architekturen unter einer gigantischen Glaskuppel.

Wie andernorts viele Projektentwickler wollte der Disney-Konzern in Celebration in erster Linie einen „Sense of Place“ bzw. „Sense of Community“ kreieren, für den modebedingt das neotraditionelle Design, vor allem aber ein spezifisches Gemeinschaftsangebot mit einer identitätsstiftenden Bildungseinrichtung eine zentrale Rolle spielen sollte. Tatsächlich stellte sich heraus, dass die schließlich realisierte öffentliche Schule mit ihrem innovativen Schulkonzept zu einem „...huge selling point for the town, especially with young baby boomers“ (Frantz, Collins 1999, S. 68) wurde: „In Celebration, the school was clearly a central vehicle for the effort to develop a sense of community and pride of place in the new town“ (Frantz, Collins 1999, S. 136).

## 6. TRANSFORMATION DER ZWISCHENSTADT



## 6.1. Bedeutungsgewinn räumlicher Identität im Zuge gesellschaftlichen Strukturwandels

Die im Betrachtungsraum und international beobachteten Transformationen im Bild der Zwischenstadt können als deutlicher Beleg eines Bedeutungsgewinns des „Ortes“ und der Inszenierung „räumlicher Identität“ im Zuge des postmodernen Strukturwandels interpretiert werden.

Der Identitätsbegriff steht seit über 30 Jahren im Mittelpunkt der Diskussion um gesellschaftlichen Strukturwandel. Für Autoren von Hannah Arendt bis Ulrich Beck basiert die „fordistische“ Moderne auf der Durchsetzung des „Regimes der Erwerbsarbeit“: Identität wird demnach über eine systemimmanente Polarität zwischen Anerkennung und Karriere in einer „rationalen“ öffentlichen Arbeitswelt sowie Geborgenheit und Konsum in einer emotionalen Welt des Privaten gesichert. Zentraler Motivationspunkt dieser fordistischen Arbeitsgesellschaft ist das Streben nach „Wohlstand“ mittels Fortschritt. Die weitgehende Durchsetzung der „Wohlstandsgesellschaft“ in den westlichen Staaten sowie der sich abzeichnende Übergang von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft in den sechziger Jahren markiert die beginnende Erosion dieses „Regimes der Moderne“ (vgl. Beck 1994, S. 38): Ein vermeintliches „Ende des Wachstums“, zunehmend unstetige oder unsichere Arbeitsverhältnisse sowie ein schleichender Verfall stabiler Familienstrukturen stellen die von Hannah Arendt schon in den fünfziger Jahren pointiert aufgeworfene Frage, wie gesellschaftliche Anerkennung und gesellschaftlicher Zusammenhalt und damit „Identität“ auch jenseits der Erwerbsgesellschaft gesichert werden kann: „Was uns bevorsteht, ist die Aussicht auf eine Arbeitsgesellschaft, der die Arbeit ausgegangen ist, also die einzige Tätigkeit, auf die sie sich noch versteht. Was könnte verhängnisvoller sein?“ (Arendt 1989, S. 11-12)

In Kapitel zwei wurde der Urbanitätsdiskurs und der Aufbruch

der Studenten- und Protestbewegung seit den sechziger Jahre und eine sich spätestens seit Mitte der siebziger Jahre anschließende Rückbesinnung auf die Werte und die Architektur der „Alten Stadt“ im Zusammenhang mit diesem aufbrechenden „Identitätsvakuum“ diskutiert. Vermittelt über eine Rückbesinnung auf die eigene Geschichte gewinnt der Raum, in der Moderne mehr oder weniger zum Tableau raumfunktionaler Arbeitsteilung reduziert, neue Bedeutung. Schon Mitte der siebziger Jahre konstatiert Werner Durth als Ergebnis einer allgemeinen Suche nach neuen Formen der Sinnstiftung eine „Inszenierung der Alltagswelt“ (Durth 1988) im historischen Gewand, städtebaulich konzentriert auf die Wiederherstellung oder Neuerfindung des Ambientes der „alten“ Innenstädte, privat auf die Anreicherung der Lebenswelt mit „antimodernen“ Accessoires wie Trachtenmode und Jägerzaun.

Die vorliegende Untersuchung stützt die Hypothese, dass mit den beobachteten Tendenzen in der Zwischenstadt phasenversetzt nachgeholt wird, was in den letzten Jahrzehnten die Innenstädte geprägt und massiv verändert hat. Während sich hier seit den späten sechziger Jahren neue, postmoderne Lebensstile und Bedürfnisse ihren Raum schaffen, von der Rückgewinnung des öffentlichen Raumes als Forum des studentischen Protests und avantgardistischer Künstlergruppen wie den Situationisten über die politisch motivierte Kommunen- und Hausbesetzungsbewegung bis zur institutionalisierten Wohngemeinschaft und den gentrifizierten Gründerzeitvierteln der „Yuppies“ und „Dinks“ von heute, schreibt die Zwischenstadt bis weit in die achtziger Jahre hinein die Grundprinzipien „fordistisch-moderner“ Raumproduktion fort: In der Masse entstehen gar die raumfunktional getrennten Areale der Zwischenstadt erst parallel zur postmodernen Rückbesinnung auf die Innenstädte!

Der im Zuge von Globalisierung, neuen Medien und sich rasant wandelnden Arbeits- und Beziehungsstrukturen seit Ende der achtziger Jahre wesentlich verschärfte postmoderne Strukturwandel trifft damit in der Zwischenstadt auf einen Raum, der bis heute in starkem Maße nach klassisch „modernen“ Prinzipien organisiert ist. Noch immer manifestieren sich hier die Wirkkräfte raumfunktionaler Funktionstrennung, mit einer maximalen Trennung der Sphären von Privatheit und Öffentlichkeit, gleichsam in Reinkultur. Mit den Strukturen und Bedürfnissen einer noch immer im Entstehen befindlichen postmodernen Gesellschaft ist dieser Raum immer weniger kompatibel.

### 6.1.1. Anforderungen an das Wohnen

Besonders das klassische Einfamilienhaus, in Deutschland bis heute verbunden mit der Assoziation eines „Lebenswerks“, lang angespart und dann lebenslang bewohnt, erscheint kaum mehr mit den Bedingungen der Arbeits- und Lebenswelt am Beginn des einundzwanzigsten Jahrhunderts vereinbar. Das frühere Normalmodell der lebenslangen Tätigkeit an einem Ort, gleichsam das Fundament des oben beschriebenen Modells, wird zur Ausnahmebiographie. Der Nachfrager auch am suburbanen Wohnungsmarkt einer postindustriellen, flexibilisierten Gesellschaft - die Ulrich Beck schon Mitte der achtziger Jahre angesichts eines Zerfalls moderner Gewissheiten, wesentlich erweiterter Möglichkeiten bei gleichzeitig massiv wachsenden Unsicherheiten als „Risikogesellschaft“ bezeichnet (Beck 1986) - hat mit der Normalbiographie des „klassischen“ Zwischenstadtbewohners nur noch wenig gemein. Für Beck ist „Individualisierung“ als zentrales Merkmal des gesellschaftlichen Strukturwandels ein erzwungener Prozess der „Auflösung ... und ... Ablösung industriegesellschaftlicher Lebensformen durch

andere, in denen die einzelnen ihre Biographien selbst herstellen, inszenieren, zusammenschustern müssen“ (Beck 1993, S. 150). Parallel zum „mehr an Einkommen, Bildung, Recht, Wissenschaft, Massenkonsum ... werden subkulturelle Klassenidentitäten und -bindungen ausgedünnt und aufgelöst. Gleichzeitig wird ein Prozess der Individualisierung und Diversifizierung von Lebenslagen und Lebensstilen in Gang gesetzt, der das Hierarchiemodell sozialer Klassen und Schichten unterläuft und in seinem Wirklichkeitsgehalt in Frage stellt“ (Beck 1986, S. 122). Dieses „Eigene Leben“ ist für Beck vor dem Hintergrund der Schwierigkeiten heutiger Individualität immer ein riskantes Leben: „Die Normalbiographie wird zur Wahlbiographie, zur „Bastellbiographie“, Risikobiographie, zur Bruch- oder Zusammenbruchsbiographie“ (Beck/Erdmann Ziegler 1997, S. 12). Während früher die soziale Identität durch gesellschaftlich fixierte Rollen determiniert war, ist diese eigene „Bastellexistenz“ heute eine ständige Herausforderung, die es gar nicht erlaubt, klassischen Identitätsmustern zu folgen. „Schließlich geht es nicht mehr um die Konstitution einer (bürgerlichen) Existenz in einer bedrohlichen äußeren Welt, sondern um die Konstruktion des eigenen Lebens in einer pluralen Gesellschaft“ (Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 8).

Allein schon durch den systemimmanenten Zwang zur Flexibilität sowohl in Berufs- wie Beziehungsfragen organisiert sich dieses „Eigene Leben“ zunehmend in Lebensabschnittsmodellen, die klassische Identitätsmuster in Frage stellen. Während in Europa diese Realität vor allem durch die Abfederung und Verzögerung des Sozialstaates erst seit einigen Jahren zunehmend ins Bewusstsein rückt, ist in den USA die hochmobile Gesellschaft seit Jahren der Regelfall. Die durchschnittliche Verweildauer in einer Wohnung beträgt hier nur noch weniger als drei Jahre. In seinem Buch „Der Flexible Mensch“ fragt Richard



Sennett eindringlich: „Wie aber kann ein Mensch in einer Gesellschaft, die aus Episoden und Fragmenten besteht, seine Identität und Lebensgeschichte zu einer Erzählung bündeln?“ (Sennett 2000, S. 31)

Zu ständiger Mobilität und Umzugsbereitschaft gezwungen, gewinnt gerade für den „Flexiblen Menschen“ die Suche nach Verankerung und Surrogaten von Heimat eine wichtige Bedeutung. Der Immobilienmarkt der USA scheint gänzlich, der Blick auf Orange County und die genannten Beispiele können dies schlaglichtartig belegen, auf diesen neuen Nachfrager ausgerichtet. Die einzelne Immobilie erhält dabei einen neuen Wert: Das eigene Haus kann nicht mehr das Lebensprojekt sein, wie es immer noch in den Köpfen und im Bild der deutschen Zwischenstadt eingeschrieben scheint, sondern wird zum Lebensabschnittsbegleiter, in der Regel schlüsselfertig, inklusive Einrichtung, erworben. Wichtig dabei ist die Aussicht auf Werterhalt bzw. -gewinn, der sich primär über die gute Lage vermittelt. Damit einher geht ein umfassender Bedeutungsverlust des selbsterrichteten Hauses und damit des privaten Einzelbauherrn.

Nachgefragt wird ein funktionstüchtiges Umfeld, das möglichst sofort eine umfassende Infrastruktur und nach Möglichkeit ein heimatstiftendes Ambiente und soziale Kontakte bietet. Das Wohnumfeld gewinnt bei der Frage temporärer Selbstverwirklichung eine wesentliche Bedeutung. Diese Anforderungen stehen damit diametral gegen das Bild klassischer suburbaner Wohngebiete, die sich erst über viele Jahre zu „gewachsenen“ Arealen mit stabilen Nachbarschaftsstrukturen auswachsen können. Die Wohnung der Postmoderne gleicht sich anderen Konsumgütern an: Das Mitglied der gut verdienenden Mittelschicht tritt am Wohnungsmarkt als autonomer Konsument auf, der frei

zwischen verschiedenen Angeboten wählt. Gerhard Schulze beschreibt in seinem Buch „Die Erlebnisgesellschaft“ den „Wählenden“ als „die paradigmatische Gestalt der Gegenwart“ (Schulze 1993, S. 407). Nicht mehr die Lösung der Wohnungsfrage, sondern die Selbstverwirklichung des Wohnkonsumenten steht auf der Tagesordnung, auch und gerade in der Zwischenstadt.

Deutlich wird, dass in einer zunehmend unübersichtlichen Gesellschaft der Lebensstil eine immer stärkere Bedeutung als Auswahlkriterium gewinnt. „Die Funktion der raschen Einordnung haben Lebensstile übernommen, vor allem über deutlich sichtbare Formen des Konsums“ (Dangschat 1995, S. 183). Die Auswahl des Wohnortes orientiert sich am Interesse und der Suche nach Gleichgesinnten, in deren Umfeld schnell eine Einordnung erfolgen kann. Aus der Auflösung homogener Milieus und einer zunehmenden regionalen Orientierung der Bewohner der Stadtregion erfolgt damit gerade nicht eine Entwertung der Wohnumgebung, wie dies viele Beobachter unterstellen: „Sicherlich steht für den modernen mobilen Stadtbewohner die eigene Wohnung im Spannungsfeld zur gesamten regionalen Stadt. Gerade die atmosphärische Dichte des Quartiers mit ihren kommunikativen Qualitäten jedoch erleichtert soziale Interaktion: Was wäre die eigene Identität, wenn man sie nicht in sozial verständlichen Symbolen kommunizieren, nicht mit anderen teilen könnte.“ (Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 12)

Während „Lebensstilgruppen“ in den Kernstädten, etwa als „Alternative“ oder „Yuppies“, schon seit Jahrzehnten ihre Terrains domestizieren, wird dieser Trend in der Zwischenstadt erst seit einigen Jahren deutlich. Der Immobilienmarkt offeriert fertig inszenierte Wohnumfelder, die dem Bedürfnis nach schneller Einordnung entsprechen. Wie bei anderen Konsumgütern ist die soziale Anerkennung hier „sozusagen von Anfang an in das am

Markt gehandelte Produkt ‚eingebaut‘“ (Bauman 1992, S. 250). Die Normalversorgung wird für den heutigen Konsumenten am Wohnungsmarkt, aber auch am Gewerbemarkt damit zunehmend irrelevant. Heute erwartet man von seiner Wohnung „Unterstützung bei der eigenen Selbstverwirklichung“ (Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 17).

### 6.1.2. Neue Arbeitsformen, Heimarbeit

Neben diesen ganz realen Zwängen zur Flexibilisierung folgt auch aus dem Wesen heutiger Erwerbsarbeit ein zunehmendes Bedürfnis nach „Verortung“ im Bereich des Wohnens. „In unserem Zeitalter der Globalisierung nimmt das Bedürfnis nach einem eigenen, erkennbaren Raum zu: Wer bereits einen Großteil seines Lebens vor immer gleichen Computern sowie auf echten und digitalen Autobahnen verbringt, will sich in seiner Freizeit nicht auch noch in einer vollkommen neutralen Umgebung aufhalten. Gerade der digitale und hypermobile Mensch sehnt sich nach Gebäuden, die auf den „Kontext“ reagieren, die einen eigenen „Raum“ bieten und somit eine unverwechselbare „Identität“ kreieren ...“ (Hulsman 2000, S. 279).

Im Zuge des rasanten Wandels der Arbeitswelt wird zudem das ehemals nur private Zuhause überformt von Tätigkeiten, die hierher verlagert werden. Verkürzte Arbeitszeiten, Teilzeitmodelle und unstete Erwerbsbiografien bei gleichzeitiger weitgehender Auflösung fester fordistischer Zeitstrukturen (vgl. Aring 1999, S. 37/38) führen schon seit Jahren zu neuen Raumansprüchen an die Wohnung und das Wohnumfeld, vor allem zur Realisierung von neuen Freizeitbedürfnissen. Durch die wachsenden Möglichkeiten oder den Zwang zur Heimarbeit werden aber auch immer größere Anteile der Arbeitswelt in das

Wohnumfeld verlagert, mit wiederum völlig gewandelten Raumansprüchen. Ein erheblicher Teil der stetig wachsenden Wohnflächen pro Kopf begründet sich auch in dieser zunehmenden funktionalen Mischung der Wohnung (vgl. Henckel 1989, Heinze/Kill 1995, S. 959): „Die tiefere Bedeutung des Heimbüros für das heutige Wohnen ist nur vom Wohnen aus zu erschließen – und damit Reflex der Subjektivierung aller Lebensbereiche, die sich längst auch auf die Berufsorientierung erstreckt“ (Deutsche Shell 2000, S. 15). Das „private Haus“ wird dabei immer stärker von einer „öffentlichen Sphäre“ der Arbeitswelt durchdrungen und verändert seinen Charakter: „Erweist sich das Arbeitszimmer, insbesondere wenn es über ein Fenster zur Straße verfügt, nicht letztlich als ein öffentliches Wohnzimmer – quasi ein Schaufenster für die eigene Lebensweise? Ein Ort zum Sehen und Gesehen-Werden, der die Intimität der privaten Wohnung um eine neue Qualität bereichert?“ (Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 20)

Frantz und Collins fassen mit Blick auf die Vielzahl thematisierter Wohnsiedlungen in der amerikanischen Stadtlandschaft diese neuen Bedürfnisse an das Wohnen sehr gut zusammen: „Unlike residents of traditional suburbs, where the private yard and spacious house seemed all the castle any man needed, Americans today are more concerned with the quality of their neighbourhoods than the houses in which they live. Merely being able to buy a nice house in the right suburb is no longer enough. There are several reasons behind this trend. One is that people seem to be selecting neighbourhoods in which they feel safe and comfortable, and therefore are more likely to develop a sense of community. Another reason is that, with an estimated thirty million Americans now doing some part of their work at home, home is becoming more central to a person's lifestyle. No longer is home simply where a working person



<sup>1</sup> So die Umschreibung für Senioren in einer Werbebroschüre für das Siedlungsmodell „Sun City“, das an verschiedenen Orten der USA realisiert wurde. Zugangsvoraussetzung ist hier ein Mindestalter von 55 Jahren.

ends up at the end of a long day at the office or factory. More and more of us are spending the workday in our homes, which means that we want more amenities within walking distance, from restaurants and shops to post offices and Kinko's" (Frantz, Collins 1999, S. 114). Auch Häußermann und Siebel diskutieren die zu beobachtende „Emotionalisierung des Wohnens“ vor dem Hintergrund dieses gesellschaftlichen Strukturwandels (vgl. Häußermann, Siebel 2000).

### 6.1.3. Rentengesellschaft

Besonders augenscheinlich wird der Transformationsbedarf suburbaner Wohnformen mit Blick auf die wachsende Zahl der „Rentner“, die, teilweise noch wesentlich jünger als 65 Jahre, ohne klassische Erwerbsarbeit in der Zwischenstadt leben. An diese Gruppe der „Activ Adults“<sup>1</sup> richtet sich eine Vielzahl der Angebote freizeitorientierter Wohnformen in den USA. Aber auch in Europa erkennt die Immobilienwirtschaft ältere Menschen als zahlungskräftiges Klientel für spezifische Wohnprojekte. Ein Blick auf suburbane Einfamilienhausgebiete der 60er und 70er Jahre verdeutlicht, wie wenig diese Strukturen für die Bedürfnisse von Rentnern ausgelegt sind, die gleichwohl heute in Deutschland häufig einen großen Anteil der Bewohnerschaft dieser Gebiete ausmachen. Mangelnde Infrastrukturen und öffentliche Räume stehen hier dem Bedürfnis in der Regel auch in der Rentenphase noch gesunder und aktiver Rentner nach Kommunikation und sinnvoller Beschäftigung erheblich entgegen, von den Anforderungen pflegebedürftiger Menschen ganz zu schweigen (vgl. hierzu auch Heinze/Strünck 2000, S. 178).

Schlichte Folge dieser Entwicklungen ist zunächst, dass, egal ob durch mehr Freizeit, Heimarbeit oder Verrentung, wesent-

lich mehr Zeit am suburbanen Wohnort zugebracht wird. Allein dies induziert den Wunsch nach anregenderen Räumen, nach Begegnungs-, vor allem aber auch nach sinnvollen Beschäftigungsmöglichkeiten, die neben oder an Stelle der klassischen Erwerbsarbeit zur persönlichen Identitätsbildung beitragen können.

### 6.1.4. Bürgergesellschaft, Community und Gemeinschaft

Ins Zentrum der Diskussion um die Auswirkungen des Wandels der Arbeitswelt ist seit einigen Jahren der Begriff der „Zivil“- „Bürger“- oder auch „Tätigkeitsgesellschaft“ gerückt. Demnach muss das „Identitätsmonopol“ der Erwerbsarbeit gebrochen werden: „Wer das Hohelied der Arbeitsgesellschaft, der die gutbezahlte, sinnstiftende Arbeit ausgeht, intoniert, verdrängt, bekämpft die immer wichtiger werdende Frage nach den historischen und zukünftigen Alternativen zur Erwerbsarbeit: Wie wird es möglich, Lebens-, Tätigkeits- und Wahrnehmungsformen der Nicht-Arbeit ihren Eigensinn und ihre Würde zurückzugeben ...?“ (Beck 2000, S. 35).

Orientiert an der philosophischen Trennung der „Vita Activa“, werden der „Arbeit“ im Sinne lohnabhängiger Erwerbsarbeit hier das „Herstellen“, vor allem aber das „Handeln“ als vermeintlich höherstehende Bereiche menschlichen Tätigseins entgegengestellt, die es in der Gesellschaft zu stärken und als Quelle von Anerkennung und Identität zu erschließen gelte (vgl. Arendt 1989). „Handeln“ korreliert dabei mit dem Begriff des „Bürgers“, der Verantwortung übernimmt für ein Gemeinwesen und „Mitbürger“: Verantwortung im Sinne politischen, aber auch sozialen, künstlerischen oder ökologischen Engagements. Autoren wie Jeremy Rifkin (vgl. Rifkin 1996) oder Ulrich Beck (vgl. Beck 2000) gehen davon aus, dass in einer Stärkung gesell-

schaftlicher Anerkennung für diesen „ehrenamtlichen“ Bereich ein Schlüssel für den Ausbruch aus den zunehmend schwierigen Trends der Arbeitsgesellschaft läge.

Eine Bestätigung findet diese Annahme in der Konjunktur der Begriffe „Community“ bzw. Gemeinschaft, die auch bei der Vermarktung vieler der genannten neuen Wohnprojekte eine entscheidende Rolle spielen. Besonders deutlich macht dies der Erfolg der in den USA begründeten „kommunitaristischen“ Bewegung, für die die „Community“ im Mittelpunkt aller Strategien zur Überwindung der identifikatorischen Krisen der postmodernen Gesellschaft steht (vgl. Etzioni 1995). In der Überzeugung, dass sich bürgerliches Engagement in einem vertrauten Bezugsfeld verorten muss, stimmen die Thesen der Kommunitaristen dabei trotz deutlich konservativerer Diktion mit den Vorstellungen einer Bürgergesellschaft z.B. von Ulrich Beck überein.

Dies betrifft zunächst den Bereich der „Familienarbeit“. Angesichts der Erosion der Groß-, zunehmend aber auch der klassischen Kleinfamilie bzw. unsteter Phasen der Erwerbsarbeit werden die Betreuung und Erziehung von Kindern bzw. die Pflege älterer Menschen zu entscheidenden Aspekten gemeinschaftlichen Tuns. „In sozialer Hinsicht setzt eine solche Konvivialität unter den Bedingungen fortgeschrittener Individualisierung die verstärkte Nutzung von Wahlvergemeinschaftungen, etwa in Gestalt kleiner sozialer Netze und Selbsthilfegruppen, voraus“ (Beck 2000, S. 405).

Autoren wie Beck fordern damit einen sehr differenzierten Blick auf Phänomene der Individualisierung ein: „Bestimmte soziale Gemeinschaften verblassen zwar, aber an anderer Stelle werden sie wieder neu und anders aufgebaut (Heinze/Strünck 2000, S. 177). Diese Gruppen sind geradezu die Voraussetzung für einen Bedeutungsgewinn freiwilliger Tätigkeit, wie sie als eine der

Alternativen zur Erwerbsarbeit immer gefordert wird. Neuere Siedlungen vor allem in den USA unterstützen oder ersetzen solche Selbsthilfe durch ein entsprechendes Raum- und Serviceangebot. In Deutschland ist der Bereich ehrenamtlicher, freiwilliger Tätigkeit dagegen noch vergleichsweise wenig erschlossen.

Mit Blick auf den gebauten Raum bedarf es für Ulrich Beck vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen, die er als Phase der „Reflexiven Moderne“ umschreibt (vgl. Beck 1993), einer „reflexiven Architektur des Und“: „Einer reflexiven Architektur des Und ist es nicht gleichgültig, wo sie baut. Sie fragt nach den Besonderheiten von Räumen und Zwischenräumen, nach der identitätsbildenden Kraft des Ortes. ... Sie sucht nach einer kommunitaristischen Begründung der Architektur, einer Architektur, die mit der Aufmerksamkeit, die die Entfaltung des Privaten gekostet hat, nun auch nach der Ermöglichung des Öffentlichen fragt, open minded spaces (er)findet, deren Unwillkürlichkeit nicht mit den Gebäuden der verbeamteten Öffentlichkeit - Schulen, Museen, Rathäuser ... - verwechselt werden dürfen“ (Beck 1994, S. 55/56).

Die im Untersuchungsraum und an internationalen Beispielen gezeigten Entwicklungen können durchaus in diesem Sinne interpretiert werden.



## 6.2. Erwachsene Peripherie

Die anatomisch dekodierende Sicht auf den Untersuchungsraum sowie die Analyse internationaler Entwicklungen zeigen schon im Bestand ein sehr differenziertes Bild. Die Zwischenstadt wird zunehmend aus ihrer vermeintlichen „Eigenschaftslosigkeit“ enthoben: Rein monofunktionale Areale wechseln ab mit Bausteinen eigener Qualität, immergleiche Belanglosigkeit mit Orten unterschiedlichster, oft verborgener Bedeutung. Erste Strukturen werden erkennbar, Hierarchien, die Gewichtungen erlauben, Bedeutungen, die Schwerpunkte setzen können. Monumente und Orte mit Bedeutung wie topologische und bauliche Netz- und Ortszeichen sowie narrative Wege, Orte und Quartiere durchsetzen und differenzieren den Raum der Zwischenstadt. Oft versteckt und unverbunden, bilden sich neue Hierarchien mit neuen Schwerpunkten, die Ansatzpunkte für Orientierung und Strukturierung in der Zwischenstadt bieten.

### 6.2.1 Adressen

Vor allem entstehen überall neue städtebauliche Strukturen, die für eine deutliche Transformation in der Genese suburbaner Räume stehen. Viele der neueren Siedlungskörper folgen einer anderen Logik, als dies noch bis Mitte der achtziger Jahre der Fall war. Verkauft wird nicht mehr nur Wohnraum oder Gewerbefläche: Funktionale, oft auch preisliche Aspekte treten in den Hintergrund zugunsten des „Besonderen“, das durch die Inszenierung verschiedenster Attribute erzeugt wird. Hier entstehen „Adressen am Stadtrand“, die bewusst Orte im unpräzisen Umfeld der Zwischenstadt markieren wollen. Die einzelne Immobilie, sei es als Bürogebäude oder Wohnhaus, wird dabei in einen eigenen, klar identifizierbaren und von der Kernstadt oder der Kerngemeinde weitgehend emanzipierten Kontext eingebunden. Für den Gewerbe- und Wohnungsbau ist von zentraler

Bedeutung, sich nicht mehr nur durch die „gute Lage“, sondern durch mit einer Adresse verbundene Assoziationen zu definieren. Der auffällige Trend zur „Thematisierung“ von Siedlungen und Gewerbegebieten am Stadtrand steht exemplarisch für die zunehmende Bedeutung, die „Image“ und „Adresse“ und damit die Inszenierung räumlicher Identität bei der Vermarktung von Immobilien zufällt.

### 6.2.2. Zwischenstadtkerne

Die Untersuchungen im Betrachtungsraum haben zudem verdeutlicht, dass sich jenseits der alten Kerne, die oft sogar ihre Nahversorgungsfunktion verlieren, an meist hervorragend erschlossenen Orten eine neue, zwischenstädtische Zentralität ausbildet. Erkennbar zunächst durch die Verdichtung vor allem gewerblicher, infrastruktureller und konsumorientierter Nutzungen, entwickeln Orte mit hohen Besucherfrequenzen wie die Shoppingcenter und zentrale Gewerbegebiete dabei eine Mehrschichtigkeit. Vor allem Freizeit- und temporäre Wohnangebote reichern diese Orte an. Das Beispiel des Flughafens Rhein-Main verdeutlicht, wie hier im Zusammenspiel höchster Zentralität, eines umfassenden Konsum- und Serviceangebotes und einer hohen touristischen Attraktivität aus einer ehemaligen Infrastrukturbällung ein neuer Mittelpunkt einer ganzen Region werden kann.

In den USA wird diese Entwicklung schon seit Jahren beobachtet. Joel Garreau hat mit seinem gleichnamigen Buch schon Anfang der neunziger Jahre den Begriff „Edge City“ (Garreau 1991) für diese neuen Verdichtungen am Rand der Städte geprägt. Hier entstehen Kerne im infrastrukturellen Geflecht, die Funktion und Struktur der Zwischenstadt prägen und zu den eigentlichen Bezugspunkten der Stadtregion werden.

**Erwachsene Peripherie** | Adressenbildung und neue Zwischenstadtkerne vor allem des Verkehrs, Konsums und Arbeitens sind deutliche Zeichen für das „Erwachsenwerden“ ehemals suburbaner Strukturen: Die älteren Suburbanisierungszonen der gewachsenen Stadtregionen treten nach oft über fünfzigjährigem rapidem Wachstum in eine Phase der Konsolidierung. Quantitativ sind sie - allein schon aus Raumknappheit - weitgehend fertig gebaut. Die heterogenen Strukturen dieses Raums haben sich von ihrer unmittelbaren Dependenz zu den Kernstädten gelöst. Diese Zwischenstadt ist nicht mehr temporärer Aufenthaltsort, sondern prägende Erfahrungswelt und „Heimat“ von mittlerweile mehreren Generationen. Wachstum vollzieht sich hier in einem ähnlich komplexen Umfeld wie in der „Alten Stadt“. Die raumbestimmenden Strukturen dieser Zwischenstadt sind im Wesentlichen entfaltet, tendenziell wachsen ihre Areale zusammen.

Daraus ergeben sich neue Herausforderungen: In Folge des fortschreitenden gesellschaftlichen Strukturwandels stehen die Strukturen dieser „Erwachsenen Peripherie“ erstmals zur Transformation an. Neue Medien, eine Durchdringung von Wohnen und Arbeiten, zunehmende Freizeiten und unstete Erwerbsbiographien entwickeln Umstrukturierungskräfte in den monostrukturierten Wohn- Arbeits- und Konsumwelten am Stadtrand. Einfamilienhausgebiete, in den fünfziger bis siebziger Jahren noch unter dem prägenden Paradigma der fordistischen Arbeitsgesellschaft entstanden, erfüllen keineswegs mehr automatisch die Wohnwünsche und Anforderungen einer Dienstleistungs- und Freizeitgesellschaft. Gleiches gilt für die raumprägenden eindimensionalen Gewerbegebiete der sechziger bis achtziger Jahre, die in Konkurrenz geraten zu neuen „Businessparks“ mit identitätsstiftender Adresse, aber auch für die typischen suburbanen Einkaufszentren, die gegen neue Erlebnismalls und sich

selbst inszenierende Innenstädte konkurrieren müssen.

Gleichzeitig geht die Erbauergeneration dieser Zwischenstadt in Rente, erfolgt eine erste massive Vererbungs- und Verkaufswelle in den Einfamilienhausgebieten der sechziger und siebziger Jahre. Gewerbe- und Konsumimmobilien aus dieser Zeit sind abgeschrieben und fallen zunehmend brach. Wachsende tangentiale Verkehre in der Stadtregion stellen zudem völlig neue Anforderungen an die regionale Infrastruktur. Zusammengefasst deutet sich hier ein massiver Transformationsprozess an, aus dem das entscheidende Potenzial für eine Qualifizierung der Zwischenstadt erwächst.

### 6.2.3. Wandel im Bestand

Die im Untersuchungsraum gezeigten Tendenzen und die internationalen Beispiele belegen, dass diese gesellschaftlichen Entwicklungen ein umfassend gewandeltes Erscheinungsbild suburbaner Siedlungsstrukturen bedingen. Die genannten demografischen und strukturellen Verschiebungen führen aber auch dazu, dass die in der Fläche dominierenden monofunktionalen Areale der Zwischenstadt unter zunehmenden Transformationsdruck geraten. Suburbane Großsiedlungen entwickeln sich zu „sozialen Brennpunkten“, ältere Einfamilienhausareale werden als eintönig beklagt und verlieren an Attraktivität. Gleiches gilt für rein monofunktionale Gewerbegebiete und „fordistische“ Shoppingmalls der sechziger und siebziger Jahre, die ihre Konkurrenzfähigkeit nur durch umfassende Transformationen erhalten können. ►► S. 344 ff

Besonders deutlich zeigt sich diese Entwicklung heute bereits in den älteren Lagen des suburbanen (sozialen) Geschosswoh-



nungsbaus, die unter einer Abwärtsspirale von sozialer Segregation, Ballung von „Problemgruppen“ und folgender Stigmatisierung zu leiden haben. Eine ganze Reihe von Großsiedlungen des Betrachtungsraums sind deswegen bereits Gegenstand mehr oder weniger intensiver Qualifizierungsbemühungen geworden. Zunächst wird versucht, die Qualität der öffentlichen Räume in diesen Arealen zu erhöhen. Darüber hinaus erfahren die Erschließungsbereiche, Sinnbild der oft beklagten Anonymität und „Unmenschlichkeit“ der Großsiedlungen, aber auch die Fassaden Auffrischungen, mit dem Ziel einer freundlicheren und einladenderen Anmutung. Darüber hinaus wird mit Eigentumsprogrammen versucht, Mieter über die Möglichkeit des Erwerbs der eigenen Wohnung auch emotional längerfristig an das eigene Viertel zu binden. Auf das sozialstaatliche Prinzip der kommunalen Wohnungsversorgung folgt das postindustrielle Postulat der Eigenverantwortung. ▶▶ S. 345

Die Grundstruktur der verschiedenen Großsiedlungen des Betrachtungsraums nimmt mögliche Strategien der Umgestaltung vorweg: Während sich in ihrem Wohnangebot ausschließlich auf den Typ der Sozialwohnung im mehrgeschossigen Wohnungsbaus konzentrierende Siedlungen wie die Siedlung „Am Bügel“ unter besonders starkem Druck stehen, konnte sich z.B. die Nordweststadt mit ihrer Mischung aus Vielgeschossern und Reihenhäusern, aber auch mit ihrem eigenen „Nordwestzentrum“ bislang noch relativ gut gegen die Spirale sozialen Abstiegs behaupten. Erfahrungen aus anderen Regionen und Ländern lassen aber erwarten, dass die Großsiedlungen der sechziger und siebziger Jahre besonders auch im Zuge des zu erwartenden nachlassenden Drucks auf den Wohnungsmarkt generell mit einem noch steigenden Transformationsbedarf konfrontiert werden. So werden in den Niederlanden trotz allgemeiner Wohnungsnot ganze Großsiedlungen abgerissen und durch kleinteil-

ligere Bebauungen ersetzt, die sich am klassischen Straßen-Parzellentyp orientieren und so die Qualität von Öffentlichkeit und Privatheit wiederbeleben.

Weniger deutlich manifestiert sich der Transformationsbedarf bislang im Bestand der raumprägenden Einfamilienhausgebiete. Die Strukturierung dieser vornehmlich in den fünfziger bis frühen achtziger Jahre entstandenen Areale erfolgte in der Regel ausschließlich nach Maßgabe rationeller Parzellierung von Einzelgrundstücken, die an individuelle Bauherrn vergeben wurden. Bedient wird der Wunsch nach gesicherter Privatheit mit Garten. Trotz von den Eigentümern bewusst inszenierter Unterschiedlichkeit der Häuser stehen diese Areale für einen hohen Grad an Austauschbarkeit der Elemente. Öffentlicher Raum reduziert sich auf die Erschließung aneinander gereihter Einzelbaukörper, der „Rand“ zur Landschaft ist potenzielle Anschlussstelle beliebiger Erweiterung. Das weitgehend gewandelte Bild neuerer Wohngebiete mit inszenierter Adresse, einem deutlich akzentuierten öffentlichen Raum und einer wachsenden Vielschichtigkeit lässt erwarten, dass diese älteren Areale zunehmend Probleme haben werden, den völlig gewandelten Ansprüchen an das Wohnen genügen zu können, z.B. Wohnen und Arbeiten zu verbinden, heterogene Bewohnerstrukturen zu integrieren und sich immer kurzfristigeren Eigentümerwechseln anzupassen. Angesichts der anstehenden umfassenden Verkaufs- und Vererbungswelle in den älteren Einfamilienhausgebieten stellt sich gerade in Ballungsräumen wie Rhein-Main ein weiteres gravierendes Problem: Für heutige Ansprüche sind die hier entstandenen Immobilien oft zu klein, die Grundstücke dagegen wegen hoher Bodenpreise zu groß. Folglich treten zunehmend Bauträger auf den Plan, die über Grundstückszusammenlegungen und Abriss bei verdichtetem Neubau vermarktbarere Einheiten erstellen, dabei aber gleichzeitig den Charakter der

bestehenden Areale nachhaltig verändern. Neben den negativen Aspekten könnten diese Transformationen in konzertierter Aktion durchaus zu einer Aufwertung führen: Gelungene Beispiele hierfür bietet der Betrachtungsraum gleichwohl bislang nicht. Meistens verhindern bestehende Bebauungspläne und Anwohnerproteste heute noch größere Interventionen, mit der mittelfristigen Aussicht auf eine zunehmend komplexe Problemlage auch in den älteren Einfamilienhausgebieten. ▶▶ S. 345

Während bis in die neunziger Jahre hinein allein die Lagegunst den Erfolg suburbaner Gewerbegebiete sicherte, geraten auch in diesem Segment die älteren Areale in ihrer monofunktionalen und rein zweckrationalen Struktur zunehmend unter Druck. Neuere Standorte können zu ähnlichen Konditionen ein weit „kultivierteres“ Umfeld und damit vor allem eine repräsentative Adresse bieten. Sichtbare Folge ist eine Reihe von Verlagerungen anspruchsvoller Firmen in den letzten Jahren. Auch in Eschborn-Süd, ehemals Inbegriff eines rein auf die Maximierung der Geschossfläche ausgerichteten Gewerbegebiets, sind erste Reaktionen auf diese Entwicklung erkennbar: Mittlerweile präsentiert man sich in Imagebroschüren als Standort hochwertiger Architektur von Weltunternehmen, und tatsächlich sind in den letzten Jahren einige Immobilien mit Merkzeichencharakter entstanden, die sich deutlich aus dem nach wie vor wenig ansprechenden Umfeld hervorzuheben suchen. Angesichts der massiven Verkehrsprobleme des Areals hat auch die Stadt Eschborn die Notwendigkeit einer Neuordnung der Erschließung und einer Aufwertung des „öffentlichen Raums“ in der Bürostadt erkannt und unternimmt erste Aufwertungsmaßnahmen. Im Zuge der Konkurrenzsituation zu neueren, attraktiveren Standorten mit inszenierter Adresse geraten die älteren Gewerbegebiete bei stagnierender oder zurückgehender Nachfrage unter den Druck, auch ihre Adressen vom Image des „Ausgelagerten“ zu befreien

und eigene Werte zu generieren. ▶▶ S. 347  
Vor allem aber die Shoppingcenter der ersten Generation belegen deutlich den Transformationsdruck, der auf den überkommenen Strukturen der Zwischenstadt lastet. Suburbane Einkaufszentren werden ergänzt durch Nutzungen im Bereich von Freizeit und Kultur, werden zur Bühne der umgebenden Bevölkerung, die an diesen Orten neben dem Einkaufen flanieren, beobachten und imponieren, etwas erleben will. Diese öffentlichen Bedürfnisse können nicht mehr wie bisher in qualitätslosen Verkaufsmaschinen befriedigt werden: Entsprechend erfahren die Shoppingmalls immer neue Umgestaltungs- und Verschönerungswellen, mit einem deutlichen Trend zu mehr Raumqualität in der Zwischenstadt.

Die beiden großen Einkaufszentren des Betrachtungsraums belegen diese Entwicklung: Das Nordwestzentrum, in den sechziger Jahren gleichsam als vom Autoverkehr umflossene Zitadelle inmitten der größten Frankfurter Trabantenstadt, der Nordweststadt, errichtet, hat sich im Laufe mehrere Umbau- und Erweiterungsphasen der letzten 15 Jahre vom reinen Versorgungs- zum Freizeit- und Erlebniszentrum inklusive Hotel- und Wellnessbereich gewandelt. Das Main-Taunus-Zentrum, in den sechziger Jahren als erstes suburbanes Shoppingcenter Deutschlands direkt jenseits der Frankfurter Stadtgrenze mit Autobahnanschluss erbaut, hat nicht nur sein ehemals von monofunktionalen „Kistenarchitekturen“ geprägtes Gesicht im Zuge kontinuierlicher Um- und Ausbauten massiv gewandelt. Angekoppelt wurden in den letzten Jahren neben weiteren Einkaufsmöglichkeiten vor allem Freizeitangebote, allen voran das „Kinopolis“ als größtes Kinocenter der Region. Darüber hinaus sorgt ein umfassendes Rahmenprogramm incl. Kulturveranstaltungen und Wochenmärkten für eine abwechslungsreiche Bespielung des Zentrums als „Marktplatz an der Autobahn“. ▶▶ S. 347



## 6.3. Potenziale räumlicher Qualifizierung in der Zwischenstadt Rhein-Main

Insgesamt erlaubt die sich abzeichnende Entwicklung den Schluss, dass die in der Fläche dominierenden monofunktionalen Areale der Zwischenstadt als die potenziellen Transformationsgebiete der näheren Zukunft betrachtet werden können. Vor dem Hintergrund eines quantitativ weitgehend fertig gebauten zwischenstädtischen Raums liegen im Umbau des Bestandes entscheidende Potenziale für eine räumliche Qualifizierung und Urbanisierung. Die Zwischenstadt ist Sanierungsgebiet. Tatsächlich versuchen erste Kommunen in Deutschland, suburbane Areale ihrer Gemarkung mit diesem klassischen Instrument der Städtebauförderung zu verbessern. ▶▶ S. 344 ff

### 6.2.4. Wachstum

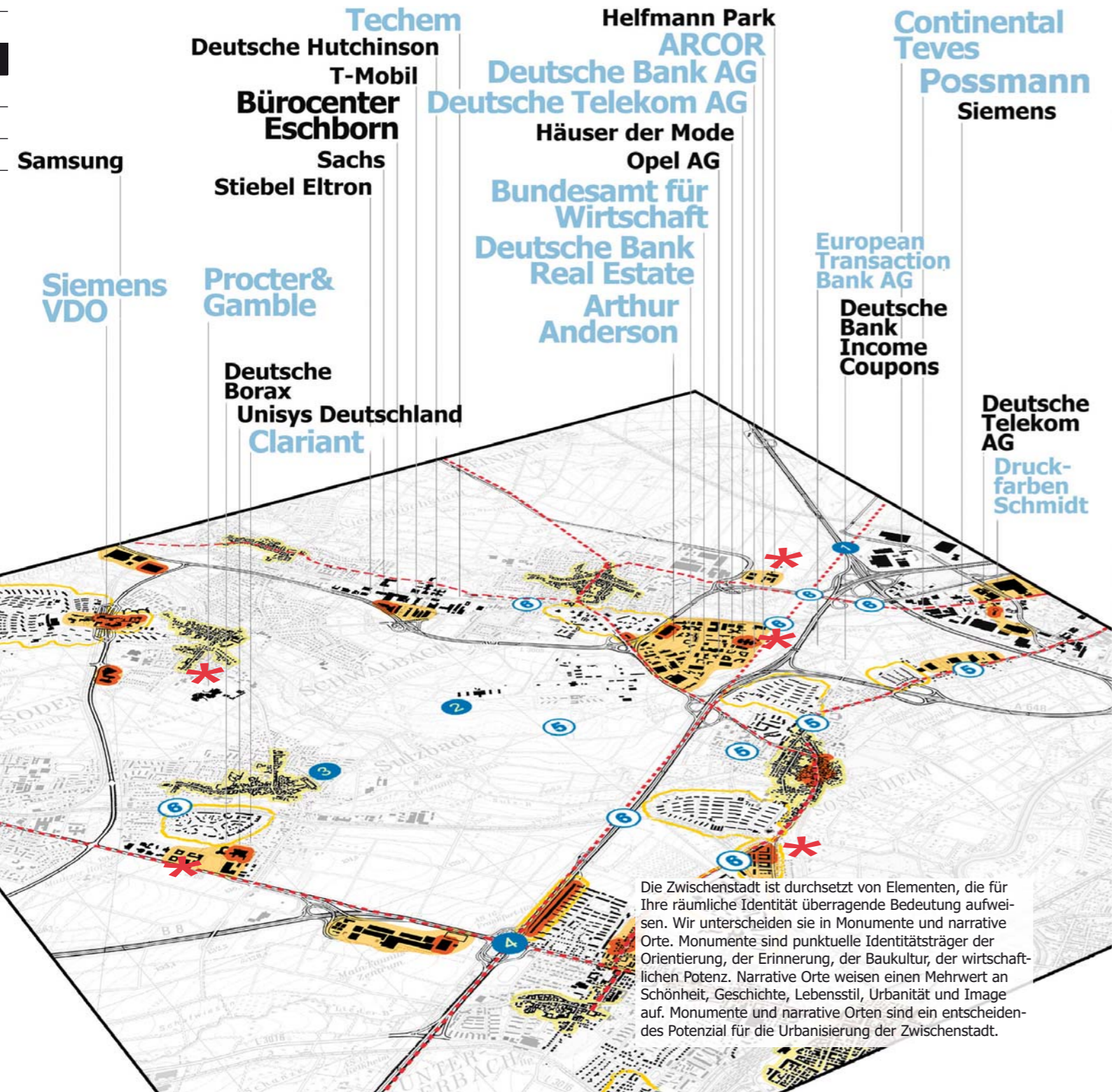
Entscheidende Potenziale für die Qualifizierung der „Erwachsenen Peripherie“ resultieren so aus der anstehenden Transformation des Bestands. In boomenden Regionen wie Rhein-Main besteht aber nach wie vor auch ein erheblicher Wachstumsdruck. Noch immer wandern hier jährlich ca. 15.000 Menschen zu. Die Kommunen halten umfangreiche Erweiterungsflächen vor, im Bereich des ehemaligen Umlandverbands Frankfurt allein für Wohnbauzwecke von 1995 bis 2010 ca. 5800 Hektar. Die Zusammenschau dieser im regionalen Flächennutzungsplan fixierten Areale zeigt deren enormes Potenzial für die Gestaltung der Zwischenstadt, welches bislang durch einen je eng auf die eigenen Gemarkungsgrenzen gerichteten Blick der Kommunen völlig ungenutzt bleibt. Die angestrebte Qualität neuer Stadtbauwerke am Stadtrand, die gerade in ihrer Nähe zum Freiraum liegt, droht so durch ein unkoordiniertes Zusammenwachsen der Städte zu verschwinden. In interkommunaler Aktion bieten allein die planungsrechtlich abgesicherten Erweiterungsflächen in ihrem unterschiedlichen Charakter zwischen Anfügung, Im-

plantat, Bindeglied und neuem Fragment die Möglichkeit zur Ausgestaltung von Rändern, Übergängen und neuen Zentren und damit für ein völlig neues „Bild der Zwischenstadt“.

▶▶ S. 348 ff

Die folgenden Seiten fassen die beschriebenen Entwicklungen am Beispiel des Betrachtungsraums in der Region Rhein-Main nochmals grafisch zusammen: Deutlich werden soll das umfassende Potenzial, welches sich allein aus den beobachtenden Tendenzen für eine Gestaltung, Qualifizierung und Urbanisierung der Zwischenstadt ergibt.





Die Zwischenstadt ist durchsetzt von Elementen, die für Ihre räumliche Identität überragende Bedeutung aufweisen. Wir unterscheiden sie in Monumente und narrative Orte. Monumente sind punktuelle Identitätsträger der Orientierung, der Erinnerung, der Baukultur, der wirtschaftlichen Potenz. Narrative Orte weisen einen Mehrwert an Schönheit, Geschichte, Lebensstil, Urbanität und Image auf. Monumente und narrative Orten sind ein entscheidendes Potenzial für die Urbanisierung der Zwischenstadt.

**Monumente**

**Netzzeichen | Monumente der Orientierung**



Die vielgeschossigen Architekturen in den raumprägenden Gewerbegebieten zielen auf überlokale Wahrnehmbarkeit besonders von den Autobahnen: Wirtschaftliche Potenz soll sich hier deutlich sichtbar manifestieren: Eingebettet in mehr oder weniger anspruchslose Gewerbegebiete steht vor allem die Höhe der Firmensitze und ihre entsprechende Sichtbarkeit im Vordergrund der Bemühungen. Die Hochhäuser der Bürostadt Eschborn-Süd bilden mit ihrer Skyline einen wichtigen Orientierungs-

punkt des Betrachtungsraums. Das Terrassenhochhaus der Chemiefirma Clariant prägt das Ortsbild von Sulzbach, während Schwalbach von einem vielgeschossigen Bürogebäude von Siemens-VDO überragt wird. Ähnlich deutliche Zeichen setzen eine Reihe von Großwohnsiedlungen und Wohnhochhäuser vornehmlich aus den sechziger und siebziger Jahren, die zum Teil deutliche Ränder zu ihrer Umgebung und damit markante Orientierungspunkte bieten.



F-Unterliederbach 'Papageiensiedlung'

Bürostadt Eschborn-Süd

Sulzbach Clariant-Hochhaus

**Historische Orte und Wege | Monumente der Erinnerung**



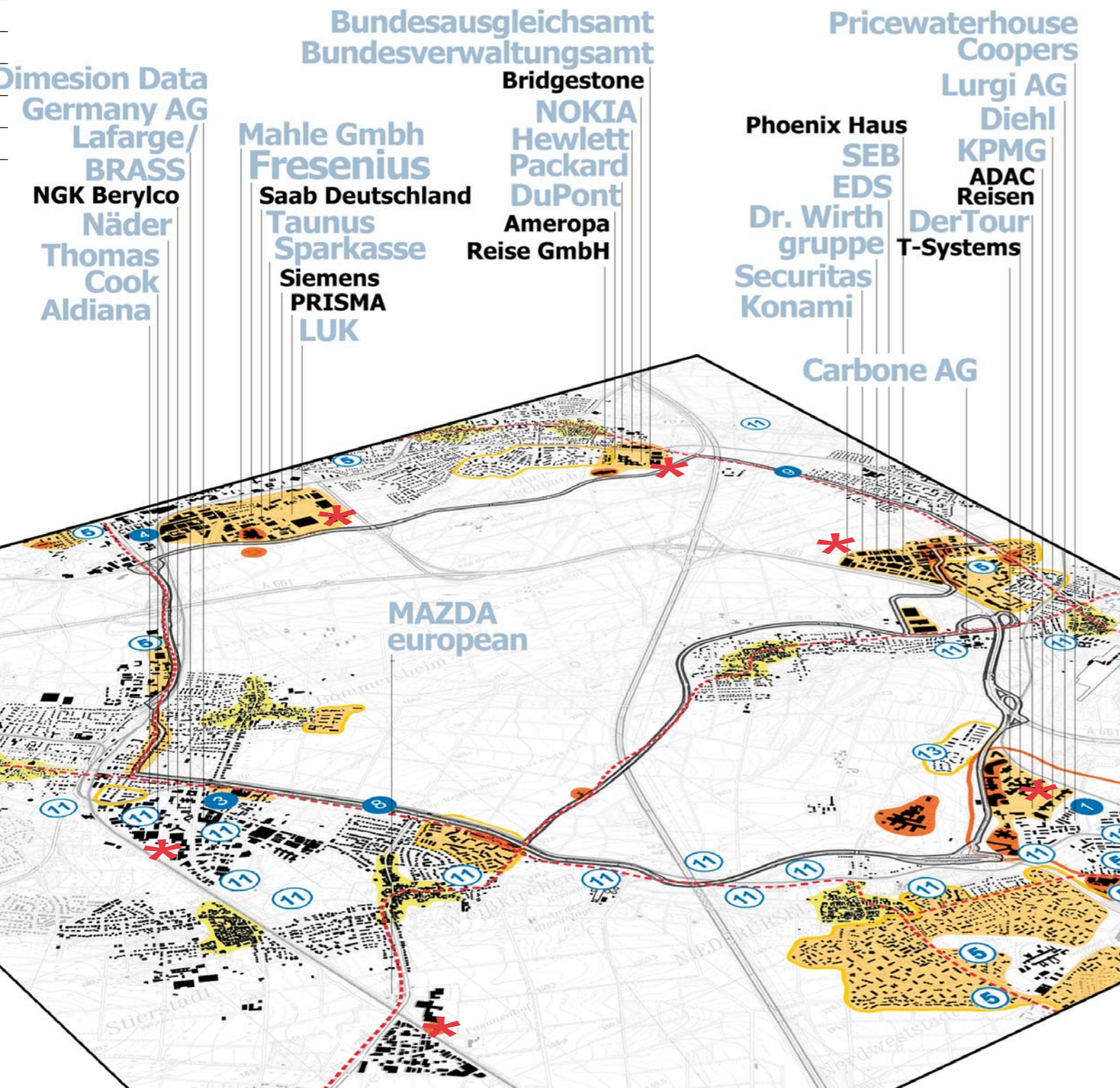
Der dekodierende Blick legt historische Schichten frei, deren Relikte und Monumente ein wichtiges Potenzial zur Inszenierung von 'Bedeutungsorten' in der Zwischenstadt darstellen. Teilweise, wie die alten Kerne, schon heute mehr oder weniger liebevoll inszeniert, meist aber verborgen und überlagert schreibt sich auch in die Zwischenstadt ein Subtext historischer Bedeutungen ein. Autobahntrassen folgen historischen Wegen, wichtige alte Handelswege zwischen Taunus und Main zeigen sich

heute vielfach überformt. Überall leuchten historische Fragmente durch, die schon heute wie der Bonifatiusbrunnen inmitten der neuen Bebauung am Riedberg als Bezugspunkte bzw. Imageträger neuer Bebauung aufgegriffen werden. In ihrer Verbindung bieten historische Orte und Wege die Chance zur Inszenierung räumlicher Zusammenhänge in der Zwischenstadt.



Verlauf der ehemaligen Elisabethenstraße





**Monumente**

**Architektur |** Monumente der Baukultur



In jüngerer Zeit ist ein deutlicher Bedeutungsgewinn hochwertiger Architektur besonders in den Gewerbegebieten der Zwischenstadt erkennbar. Architektonisch anspruchsvolle Firmenzentralen wie die von Proctor & Gamble in Schwalbach zeigen auch in der Zwischenstadt ein gewachsenes Bewusstsein für die Zusammenhänge zwischen der Wahrnehmung eines Unternehmens und seiner eigenen räumlichen Repräsentation. Auf den Bauschildern neuerer Gewerbebauten finden sich immer

häufiger ‚große Namen‘ der Architekturszene, die von den Firmen bewusst als Imageträger beauftragt werden. Zwischen der Masse anspruchsloser Zweckbauten entstehen so immer mehr Monumente baukultureller Qualität. In ihrer Umgebung können sie als Nukleus einer insgesamt höherwertigeren baukulturellen Entwicklung der Zwischenstadt wirken.



**Firmensitze |** Monumente wirtschaftlicher Potenz

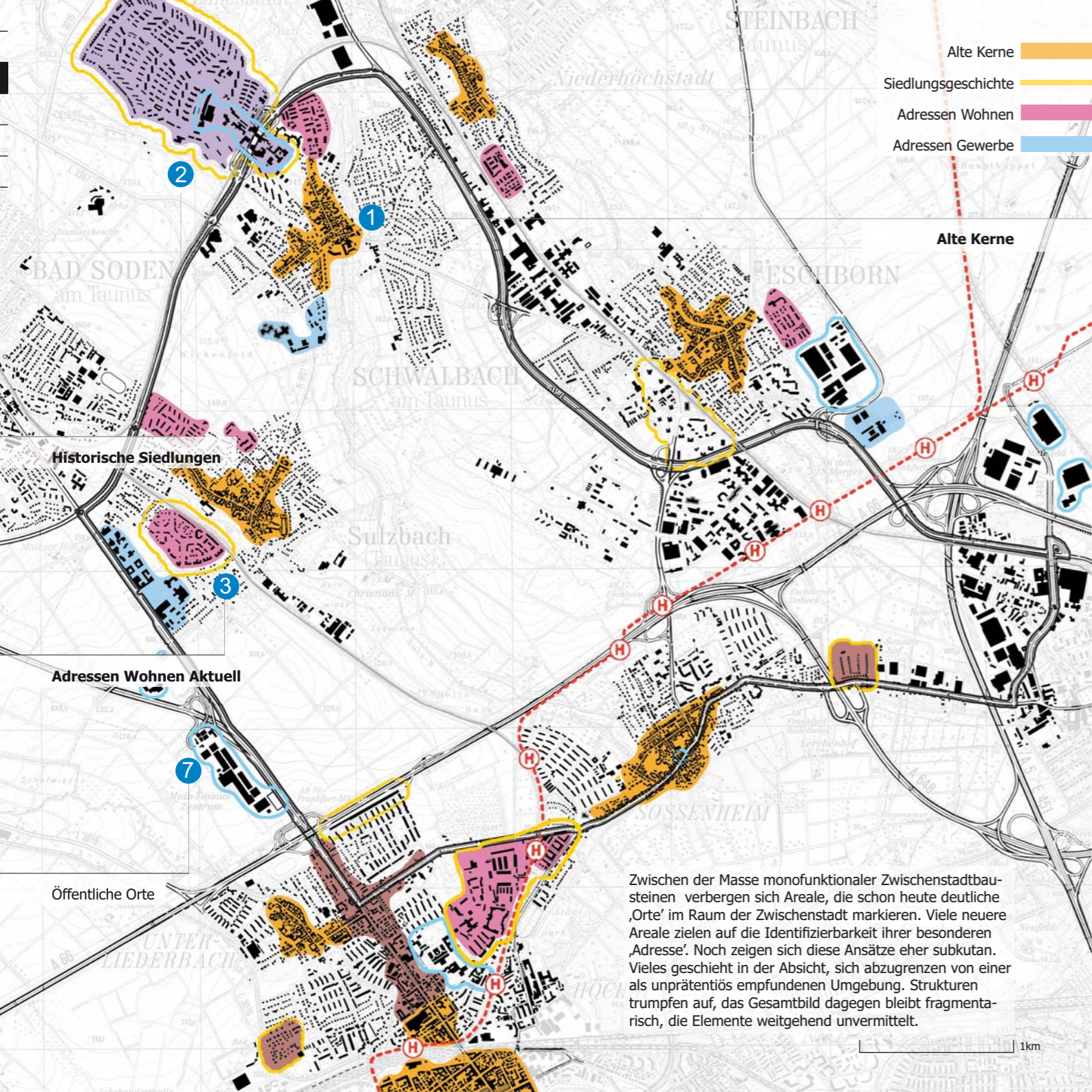


Unternehmens-Hauptverwaltungen wie die von Du Pont, Hewlett Packart oder Arcor übernehmen die Funktion von ökonomischen Ankern in der Dienstleistungs-Zwischenstadt. Als Monumente wirtschaftlicher Potenz veranschaulichen sie den vor allem seit den 80er Jahren zu beobachtenden Prozess der Verlagerung wirtschaftlicher Dynamik in die Zwischenstadt. Brake weist darauf hin, das der suburbane Raum der Gewinner der Beschäftigungsverteilung innerhalb der Stadtregion ist (Brake 2005, S. 16).

Angesichts ihrer anspruchsvollen Kundschaft und Belegschaft setzen auch in der Zwischenstadt immer mehr Unternehmen auf eine hochwertige Architektur in einem ansprechenden Umfeld. Damit ergibt sich die Chance, wichtige Firmen als Initiatoren höherwertiger Baukultur für die Zwischenstadt zu gewinnen.







## Narrative Orte

### Alte Kerne | Unser Dorf soll schöner werden

- Die in der Zwischenstadt aufgegangenen Dörfer werden als ‚Identitätskerne‘ im suburbanen Einerlei erkannt und sind seit Jahrzehnten Gegenstand baulich-gestaltender Maßnahmen. Als Bühne der identifikatorischen Sehnsüchte der Kommunen und ihrer Bewohner werden die alten Kerne auch zukünftig ein wichtiger Baustein einer städtebaulichen Qualifizierung der Zwischenstadt sein, neben die allerdings neue ‚Zwischenstadtkerne‘ wie Shoppingcenter und Bürostädte treten, die ihrerseits einen Wandel zu mehr Raum- und Aufenthaltsqualität verzeichnen.

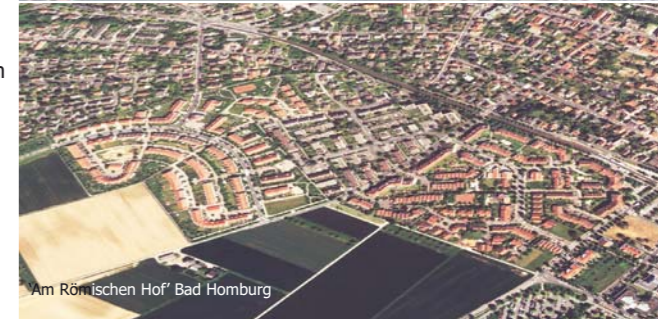
### Historische Siedlungen | Zeugen der Siedlungsgeschichte

- Verborgene Zeugen der Siedlungsgeschichte, zum Teil von großer baukultureller Qualität, definieren Orte in der unpräzisen Umgebung der Zwischenstadt. Von der Gartenstadt über Trabantenstädte der 60er bis zur postmodernen Anlage der 80er dokumentieren sie anschaulich den historischen Wandel städtebaulicher und gesellschaftlicher Leitvorstellung und Visionen. Neben den alten Kernen sind es vor allem diese Zeugen der Siedlungsgeschichte, die sich zur Inszenierung einer eigenen Raumgeschichte der Zwischenstadt eignen.

### Neues Wohnen | Inszenierte Lebenswelten

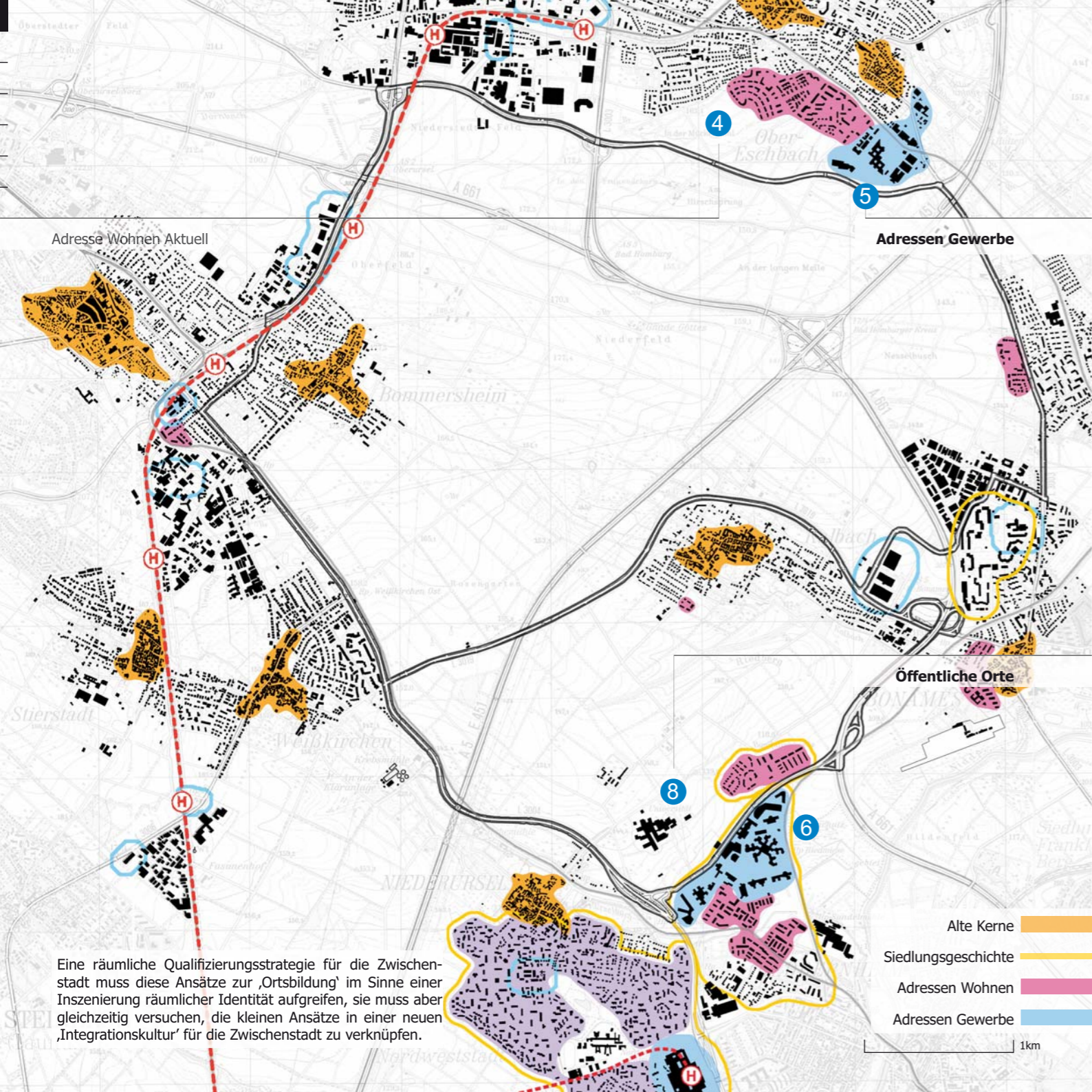
- In der Zwischenstadt entstehen neue Raumstrukturen, die für eine Transformation suburbaner Räume stehen. Neuere Wohnareale bieten nicht mehr nur Wohnraum an: Funktionale, oft auch preisliche Aspekte treten in den Hintergrund zugunsten der Attraktivität des ‚Besonderen‘, die durch die Inszenierung verschiedenster Attribute erzeugt wird. Hier entstehen ‚Adressen am Stadtrand‘, die bewusst Orte markieren wollen. Der auffällige Trend zur Thematisierung von neuen Zwischenstadtbausteinen steht für die neue Bedeutung, die der Inszenierung räumlicher Identität bei der Vermarktung von Immobilien zufällt. Als identifizierbare Orte, die ein gewisses Maß an öffentlicher Raum- und Erlebnisqualität sowie Vielschichtigkeit bieten, können ‚Adressen‘ zukünftig dem suburbanen Einerlei ihrer Umgebung mehr Struktur und Orientierung verleihen.

vgl. hierzu auch Bodenschatz/Schönig 2004





## Narrative Orte



Eine räumliche Qualifizierungsstrategie für die Zwischenstadt muss diese Ansätze zur ‚Ortsbildung‘ im Sinne einer Inszenierung räumlicher Identität aufgreifen, sie muss aber gleichzeitig versuchen, die kleinen Ansätze in einer neuen ‚Integrationskultur‘ für die Zwischenstadt zu verknüpfen.

### Neues Arbeiten | Das gute Image entscheidet

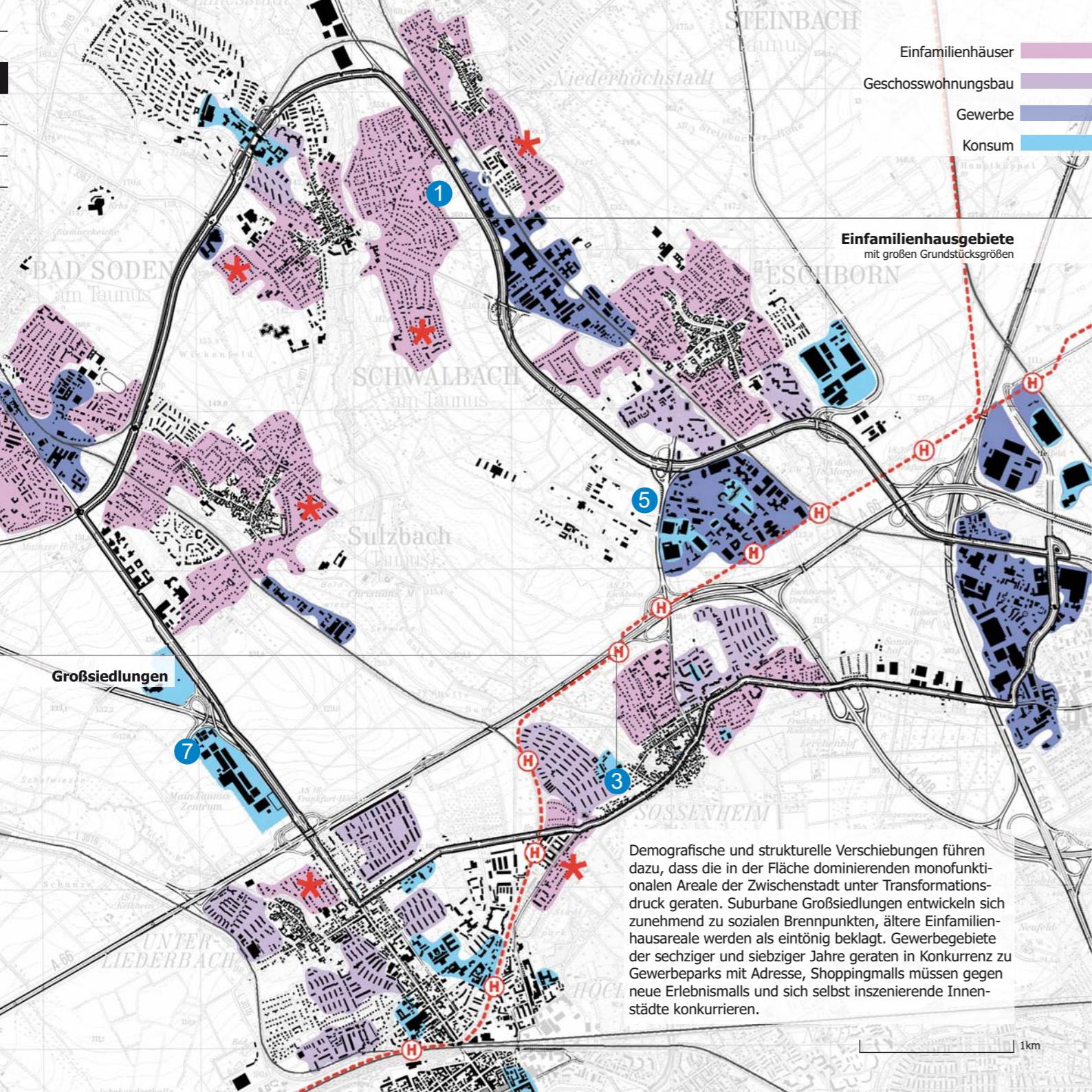
- 5 Zunehmend wird auch für Unternehmen der Wunsch nach einer identifizierbaren, möglichst repräsentativen ‚Adresse‘ relevant und mit entsprechenden Angeboten bedient. Gewerbegebiete präsentieren sich heute in aller Regel als ‚Park‘: Dem einzelnen Unternehmen soll ein angemessener Rahmen angeboten werden, in dem es sich präsentieren kann. Gestaltete öffentliche und grüne Freiräume bieten ein gewisses Maß an Aufenthaltsqualität. Oft ergänzen Zusatzangebote wie Restaurants, Hotels oder Läden das Angebot. Gewerbegebiete und Bürostädte in bester Erschließungslage wandeln sich im Zuge dieses Prozesses zu multifunktionalen ‚Zwischenstadtkernen‘ von hoher stadregionaler Zentralität, die in den USA als ‚Edge Cities‘ (vgl. Garreau 1991) bezeichnet werden.
- 6 Im Gegensatz zu den älteren Gewerbegebieten entstehen damit identifizierbare, bewusst inszenierte Orte höherer baukultureller Qualität, die der Zwischenstadt insgesamt mehr Struktur verleihen können.

### Neuer Öffentlicher Raum | Inszenierte Urbanität

- 7 Ähnlich deutlich zeichnet sich die Entstehung neuer ‚Zwischenstadtkerne‘ am Beispiel einer Reihe öffentlicher Orte ab. Großstrukturen wie suburbane Shoppingcenter, Krankenhäuser oder Bildungseinrichtungen, in den 60er und 70er Jahren auf der grünen Wiese oft bezugslos und ausschließlich mit dem Auto erreichbar errichtet, werden wie der Campus der Frankfurter Universität ‚Am Riedberg‘ vom Siedlungswachstum eingeholt. Gleichzeitig wandeln diese Orte ihren Charakter: Angesichts neuer Bedürfnisse einer postindustriellen Gesellschaft wird das ehemals monofunktionale Angebot mit dem Ziel von mehr Aufenthalts- und Erlebnisqualität ergänzt. Öffentliche Orte in der Zwischenstadt tragen damit das Potenzial in sich, zu Identitätskernen ihrer Umgebung zu werden. Hier entsteht eine neue, zwischenstädtische Urbanität.
- 8







### Einfamilienhausgebiete im Struktur- und Generationswandel

- 1 Erst undeutlich manifestiert sich der Transformationsbedarf bislang im Bestand der raumprägenden Einfamilienhausgebiete der 50er bis 80er Jahre. Das weitgehend gewandelte Bild neuerer Wohngebiete mit inszenierter Adresse, einem deutlich akzentuierten öffentlichen Raum und einer zunehmenden Vielschichtigkeit lässt erwarten, dass diese Areale zunehmend nicht mehr völlig gewandelten Ansprüchen an das Wohnen genügen werden. Angesichts der anstehenden umfassenden Verkaufs- und Vererbungswelle in den älteren Einfamilienhausgebieten stellt sich gerade in Ballungsräumen wie Rhein-Main ein weiteres gravierendes Problem: Für heutige Ansprüche sind die hier entstandenen Immobilien oft zu klein, die Grundstücke dagegen angesichts hoher Bodenpreise zu groß. Folglich treten zunehmend Bauträger auf den Plan, die über Grundstückszusammenlegungen und Abriss bei verdichtetem Neubau vermarktbare Einheiten erstellen, dabei aber gleichzeitig den Charakter der bestehenden Areale nachhaltig verändern. Gleichwohl könnten diese Transformationen in konzertierter Aktion durchaus zu einer Aufwertung der in der Regel in ihrem öffentlichen Raum eintönigen und rein funktionalen Areale führen.

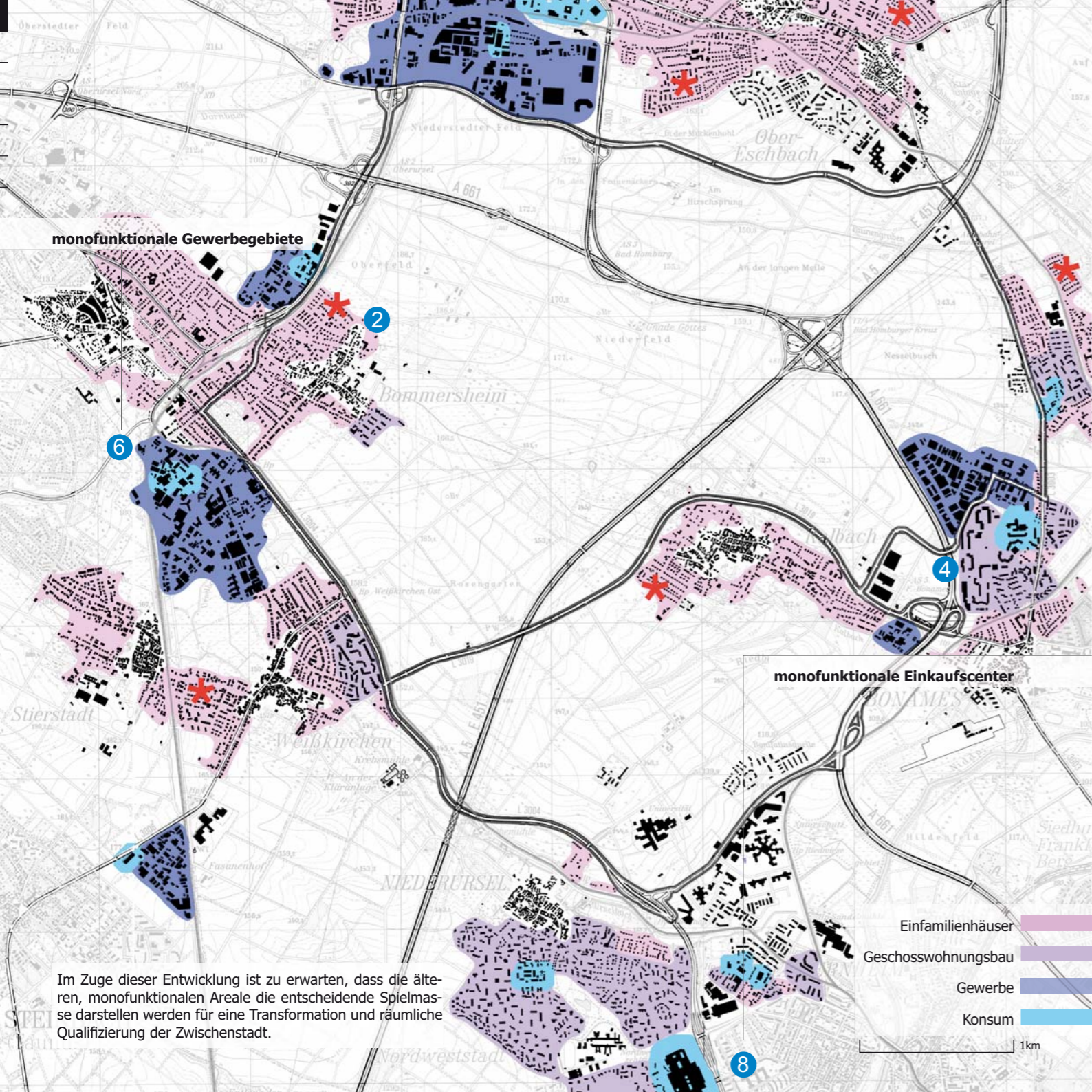
### Großsiedlungen | Gefahr der Ghettobildung

- 3 Besonders deutlich zeigt sich der Transformationsbedarf heute bereits in den älteren Lagen des suburbanen (sozialen) Geschosswohnungsbaus, die unter einer Abwärts Spirale von sozialer Segregation, Ballung von ‚Problemgruppen‘ und folgender Stigmatisierung zu leiden haben. Mehrere Großsiedlungen des Betrachtungsraums gelten heute entsprechend als soziale Brennpunkte und sind Gegenstand mehr oder weniger intensiver Qualifizierungsbemühungen geworden. Oft wird zunächst versucht, die Qualität der öffentlichen Räume in diesen Arealen zu erhöhen. Darüber hinaus erfahren die Erschließungsbereiche, Sinnbild der oft beklagten Anonymität und ‚Unmenschlichkeit‘ der Großsiedlungen, aber auch die Fassaden Auffrischungen, mit dem Ziel einer freundlicheren und einladenderen Anmutung. Mit Eigentumsprogrammen wird versucht, Mieter über die Möglichkeit des Erwerbs der eigenen Wohnung auch emotional längerfristig an das eigenen Viertel zu binden.

## Neue Sanierungsgebiete







Im Zuge dieser Entwicklung ist zu erwarten, dass die älteren, monofunktionalen Areale die entscheidende Spielmasse darstellen werden für eine Transformation und räumliche Qualifizierung der Zwischenstadt.

## Neue Sanierungsgebiete

### Monofunktionale Gewerbegebiete in Konkurrenz zu Businessparks

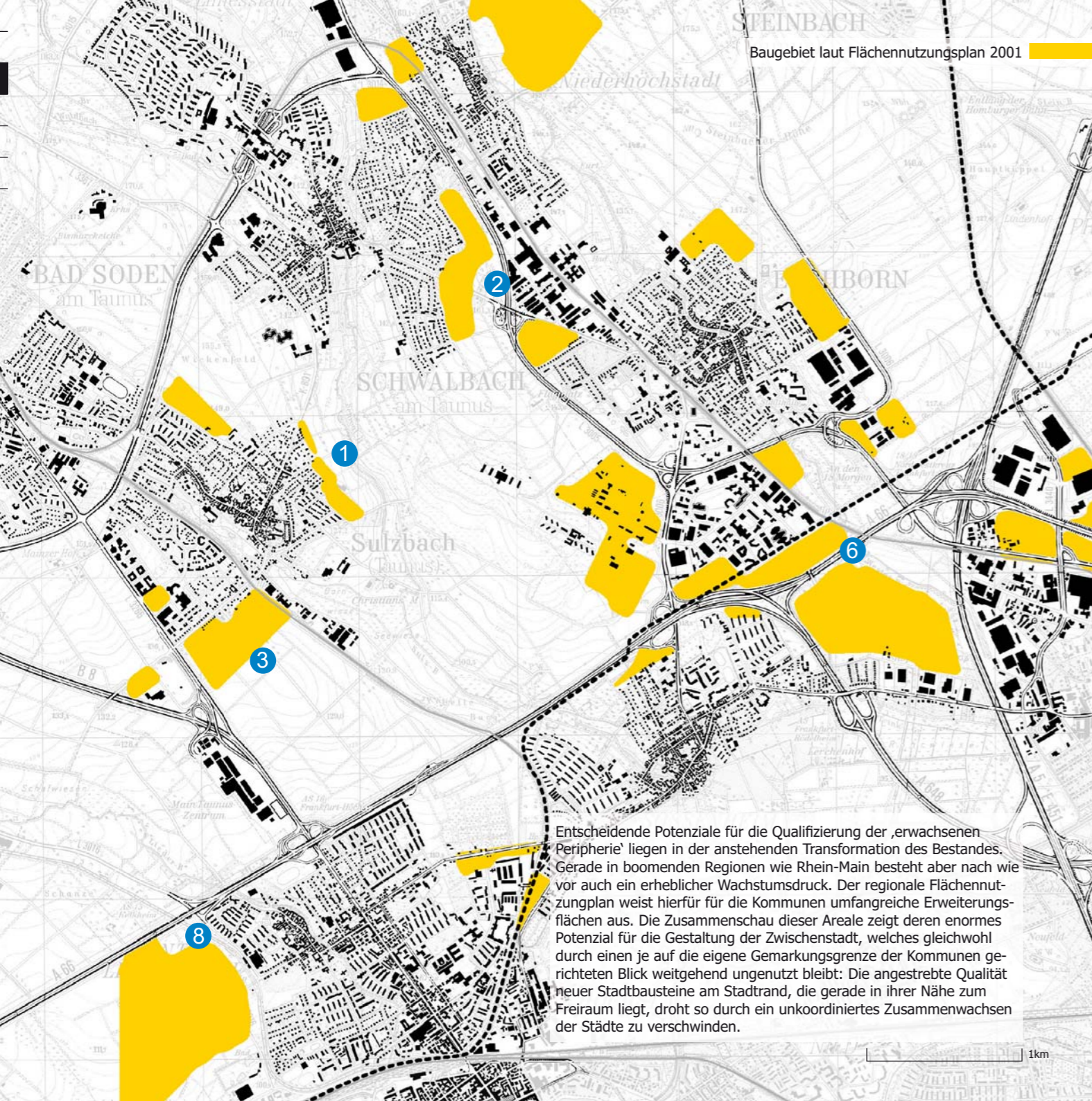
- 5 Während bis in die neunziger Jahre hinein allein die Lagegunst den Erfolg suburbaner Gewerbegebiete sicherte, geraten auch in diesem Segment die älteren Areale in ihrer monofunktionalen und rein zweckrationalen Struktur angesichts eines entspannten Büroflächenmarkts zunehmend unter Druck. Neuere Standorte können zu ähnlichen Konditionen ein weit ‚kultivierteres‘ Umfeld und damit vor allem eine repräsentative Adresse bieten. Sichtbare Folge sind eine Reihe von Verlagerungen anspruchsvoller Firmen in den letzten Jahren. Im Zuge der Konkurrenzsituation zu neueren, attraktiveren Standorten mit inszenierter Adresse bei stagnierender oder zurückgehender Nachfrage geraten die älteren Gewerbegebiete zunehmend unter den Druck, auch ihre Adressen mit Kampagnen bzw. Inszenierungen verschiedenster Art zu schärfen.

### Monofunktionale Einkaufszentren in Konkurrenz zu Erlebniswelten

- 7 Vor allem aber die älteren Shoppingcenter belegen deutlich den massiven Transformationsdruck, der auf den überkommenen Strukturen der Zwischenstadt lastet. Suburbane Einkaufszentren werden ergänzt durch Nutzungen im Bereich von Freizeit und Kultur, werden zur Bühne der umgebenden Bevölkerung, die an diesen Orten neben reiner Konsumbefriedigung flanieren, beobachten und imponieren, etwas erleben wollen. Diese öffentlichen Bedürfnisse können nicht mehr wie bisher in qualitätslosen Kistenarchitekturen befriedigt werden: Entsprechend erfahren die Shoppingmalls immer neue Umgestaltungs- und Verschönerungswellen, mit einem deutlichen Trend zu mehr Raumqualität auch in der Zwischenstadt. Die beiden regional wichtigen großen Einkaufszentren des Betrachtungsraums, das Main-Taunus-Zentrum und das Nordwestzentrum, belegen diese Entwicklung deutlich.







Baugebiet laut Flächennutzungsplan 2001

Entscheidende Potenziale für die Qualifizierung der ‚erwachsenen Peripherie‘ liegen in der anstehenden Transformation des Bestandes. Gerade in boomenden Regionen wie Rhein-Main besteht aber nach wie vor auch ein erheblicher Wachstumsdruck. Der regionale Flächennutzungsplan weist hierfür für die Kommunen umfangreiche Erweiterungsflächen aus. Die Zusammenschau dieser Areale zeigt deren enormes Potenzial für die Gestaltung der Zwischenstadt, welches gleichwohl durch einen je auf die eigene Gemarkungsgrenze der Kommunen gerichteten Blick weitgehend ungenutzt bleibt: Die angestrebte Qualität neuer Stadtbausteine am Stadtrand, die gerade in ihrer Nähe zum Freiraum liegt, droht so durch ein unkoordiniertes Zusammenwachsen der Städte zu verschwinden.

## Wachstumspotenziale

### Anfügen und Ränder ausbilden zum Freiraum

- 1 Im historisch vorherrschenden Fall zwischenstädtischer Stadterweiterung werden neue Siedlungsflächen zulasten offener, im Betrachtungsraum meist landwirtschaftlich genutzter Räume an den bestehenden Siedlungsrand angefügt. Normalerweise werden dabei keine gestalteten Ränder ausgebildet, vielmehr antizipiert die Erweiterung weitere Siedlungswellen. Im Zuge des fortschreitenden Zusammenwachsens der Siedlungsstrukturen wird diese Art der Flächenerweiterung in der Zwischenstadt zur Ausnahme.

### Anfügen und Ränder ausbilden zur Infrastruktur

- 2 Im Normalfall zwischenstädtischer Stadterweiterung wachsen neue Stadtbausteine an bestehende heran. Infrastrukturen wie Bundes- und Umgehungsstraßen, ehemals bewusst ‚auf Abstand‘ gebaut, werden so von der Siedlung wieder eingeholt. Den an den Rändern entstehenden Emissionsproblemen wird meistens mit dem Bau lückenloser Lärmschutzwände begegnet, die die Wahrnehmung der Zwischenstadt immer mehr prägen. Das Heranwachsen an Straßen könnte aber auch genutzt werden, um bewusst ‚Stadtbilder‘ zur eigentlichen Schau-seite der Zwischenstadt zu gestalten.

### Einfügen und Arrondieren

- 3 Aufgrund der fragmentierten Struktur der Zwischenstadt werden Erweiterungsflächen immer häufiger zu Implantaten, die an verschiedenen Seiten oft auf völlig unterschiedliche Randbedingungen anderer monofunktionaler Zwischenstadtbausteine reagieren müssen. Damit bietet sich gleichzeitig die Chance, bislang nicht bestehende Verbindungen und Zusammenhänge zu schaffen und den Siedlungskörper zu arrondieren.

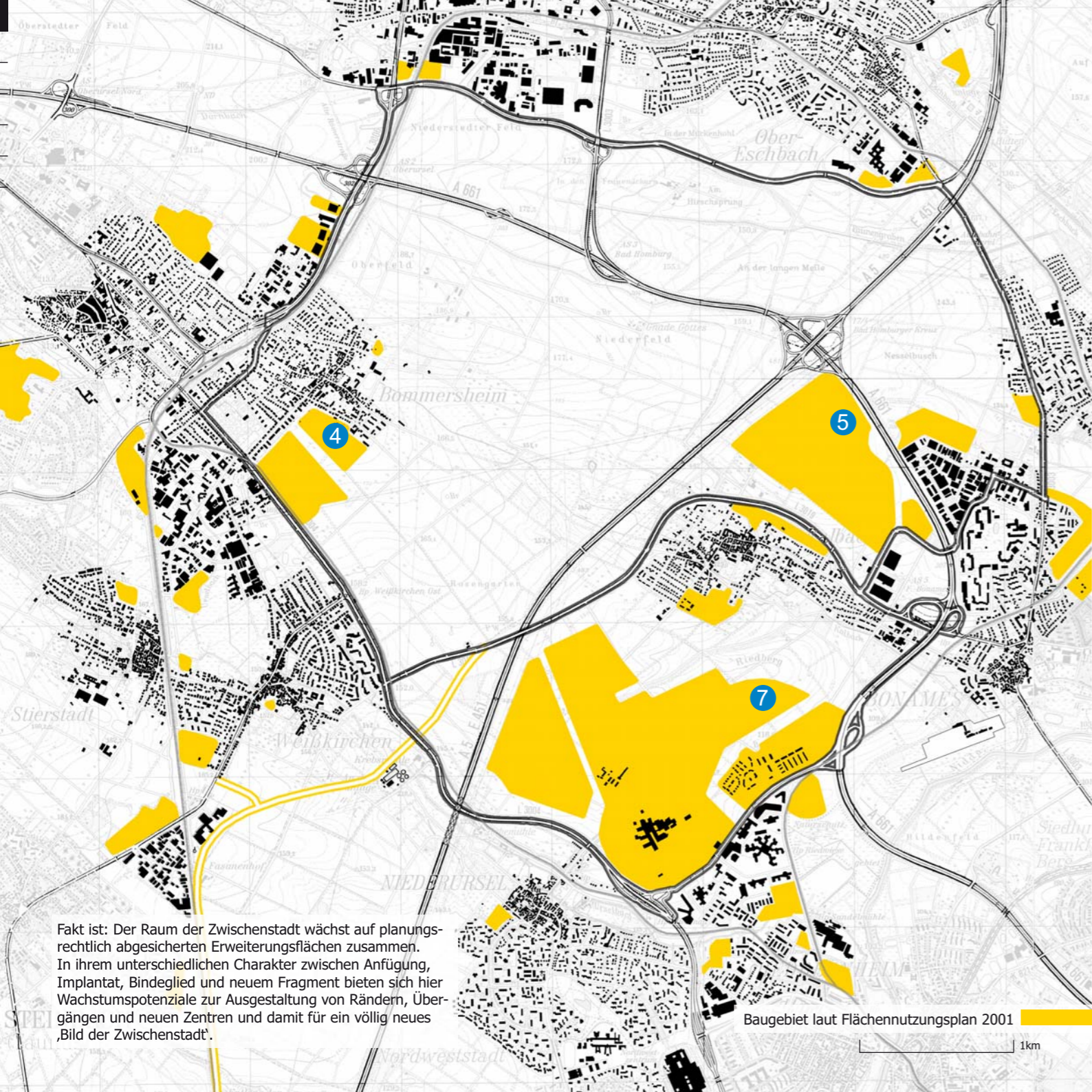
### Einfügen und Ränder ausbilden zur Landschaft

- 4 Die Landschaft selbst wird immer häufiger zum bedingenden Element zwischenstädtischer Erweiterungen. Interessen der Landwirtschaft, vor allem aber Naturschutzaspekte begrenzen neue Erweiterungsflächen. Damit bietet sich die Chance, durch die bewusste Gestaltung der Ränder zum Freiraum den Siedlungskörper zu qualifizieren.





## Wachstumspotenziale



Fakt ist: Der Raum der Zwischenstadt wächst auf planungsrechtlich abgesicherten Erweiterungsflächen zusammen. In ihrem unterschiedlichen Charakter zwischen Anfügung, Implantat, Bindeglied und neuem Fragment bieten sich hier Wachstumspotenziale zur Ausgestaltung von Rändern, Übergängen und neuen Zentren und damit für ein völlig neues ‚Bild der Zwischenstadt‘.

Baugebiet laut Flächennutzungsplan 2001

1km

### Zusammenfügen und Übergänge definieren

- 5 Im Zuge zunehmender Raumknappheit fällt neuen Erweiterungsflächen die Rolle des Zusammenfügens nicht nur bestehender Siedlungsfragmente einzelner Kommunen und Stadtteile zu, vielmehr schließen sie immer häufiger die verbliebenen Zäsuren zwischen den Gemeinden, deren Grenzen mehr und mehr verwischen. Statt wie bisher ‚Rückseiten‘ zur jeweiligen Gemarkungsgrenze auszubilden, bietet sich hier die Möglichkeit zur Gestaltung interkommunaler Schnittflächen, in der Regel in bester Erschließungslage.

### Zusammenfügen und Zusammenwachsen

- 6 Besonders augenfällig ist die Tendenz zum interkommunalen Zusammenwachsen um wichtige Infrastrukturnoten. In bester Erschließungslage siedeln sich hier vor allem Gewerbebetriebe an und bilden so ‚periphere Verdichtungen‘, die das Potenzial zur Gestaltung neuer interkommunaler ‚Zentren in der Zwischenstadt‘ in sich bergen.

### Dazufügen und neue Figuren schaffen

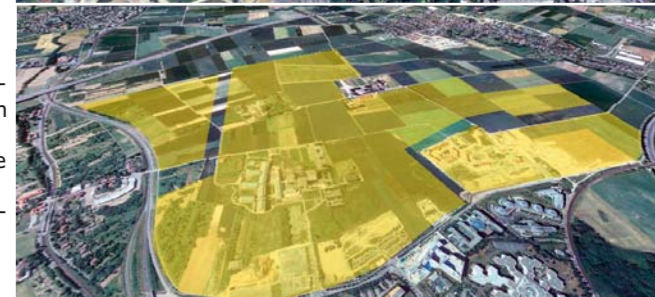
- 7 Eher selten bietet sich in der fragmentierten Zwischenstadt heute noch die Chance, gänzlich neue Stadtbausteine ‚auf der grünen Wiese‘ zu schaffen. Das Verhältnis von Figur und Grund in der Zwischenstadt hat sich dahingehend gewandelt, dass heute Siedlungsfragmente einzelne verbliebene Freirauminseln umschließen. Auf diese richten sich Erholungs- und Freizeitbedürfnisse der Bevölkerung, Interessen der Landwirtschaft, Begehrlichkeiten von Investoren und die Ansprüche des Naturschutzes. ‚Am Riedberg‘ opfert die Stadt Frankfurt einen ihrer letzten derartigen Freiräume für einen neuen Wohnstandort, um so einkommensstarke Bevölkerungsschichten nicht an das Umland zu verlieren. Gleichsam als Kompensation verfolgt der neue Stadtteil das Ziel, eine eigenständige Figur mit deutlich ausgeprägten Rändern zur verbleibenden, als Frischluftschneise und Erholungsfläche zu sichernden Landschaft auszubilden. Auf eine ähnlich deutliche Markierung einer eigenständigen Siedlungsfigur setzt die Planung der ‚Parkstadt Unterliederbach‘. Nach Süden soll das neue Quartier von einer Stadtmauer begrenzt werden, nach Norden öffnet es sich zu den Taunushügeln.



Frankfurt Bonames | Frankfurt Kalbach: Am Martinszehnten



Eschborn | F-Rödelheim | F-Sossenheim: Um das Nordwestkreuz Frankfurt

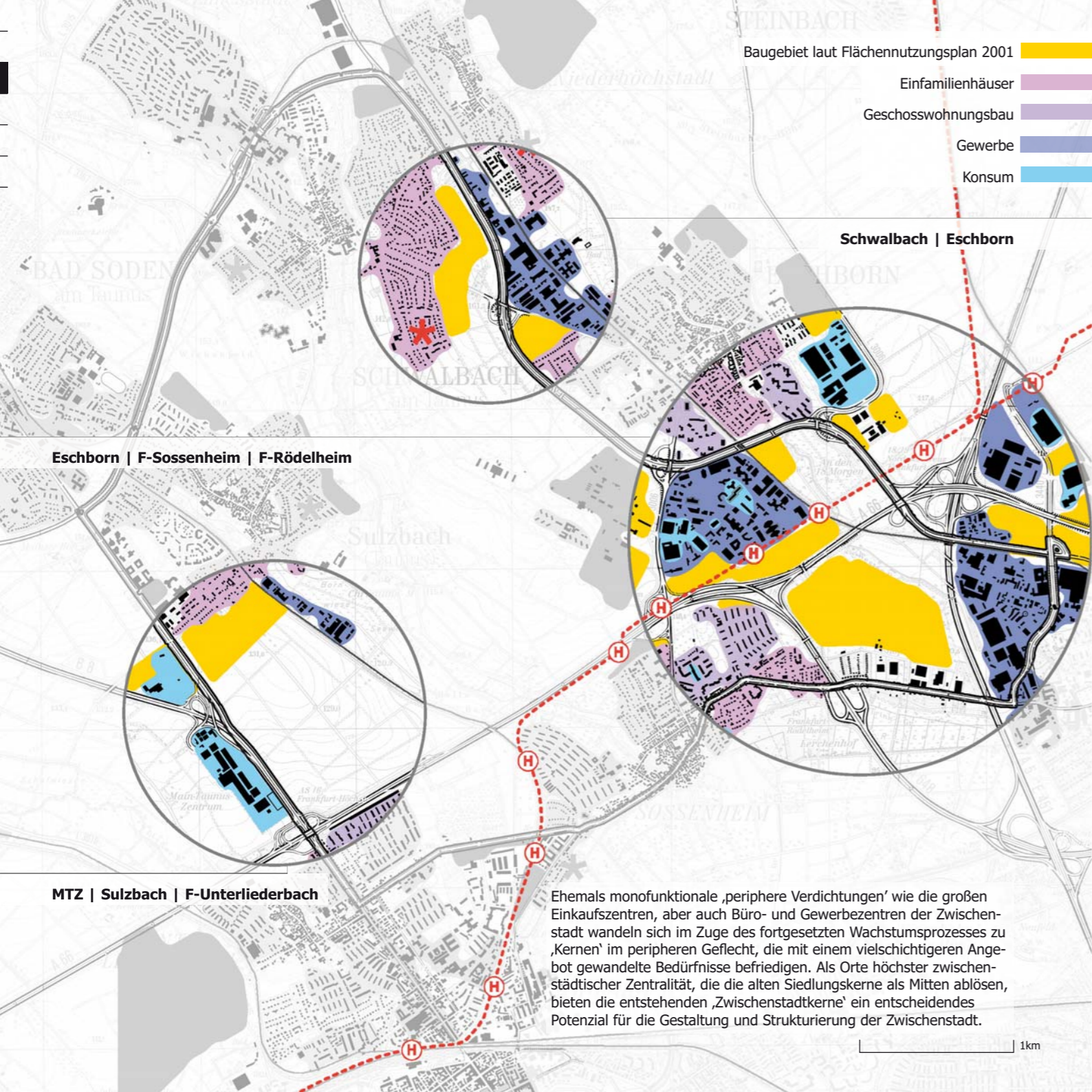


F-Hedernheim: Am Riedberg



F-Unterliederbach





## Zwischenstadtkerne

### Schwalbach | Eschborn

Bislang ist das interkommunale Zusammenwachsen von verschiedenartigen Zwischenstadtbausteinen durch die Ausbildung von ‚Rückseiten‘ gekennzeichnet. So entsteht zwischen Schwalbach und Eschborn aus an der Bundesstraße zusammenwachsenden ‚Rändern‘ ein neuer Wohn- und Gewebekern. Die Planung der betroffenen Kommunen nimmt gleichwohl keinerlei Bezug auf diesen Prozess.



### Eschborn | F-Sossenheim | F-Rödelheim

Zwischen den Orten Eschborn und den Frankfurter Stadtteilen Sossenheim und Rödelheim wachsen rund um das Nordwestkreuz Frankfurt verschiedene typisch suburbane Gewerbegebiete zu einer ‚peripheren Verdichtung‘ mit über 40.000 Arbeitsplätzen genau an der Frankfurter Stadtgrenze zusammen. Perfekt erschlossen durch zwei Autobahnknoten, S-Bahn und die geplante ‚Regionaltangente West‘ entsteht an dieser Schnittfläche ein Zwischenstadtkern als eine neue Mitte, ohne dass die Planung der betroffenen Gemeinden bislang auf diesen Prozess reagieren würde. Verstärkt durch interkommunale Konkurrenz werden die jeweiligen Gewerbegebiete eher gegen- als miteinander entwickelt, mit teilweise absurden infrastrukturellen und gestalterischen Folgen. Der wirtschaftlichen und räumlichen Bedeutung dieses für den nördlichen Betrachtungsraum prägenden Zwischenstadtkerns wird eine Planungspraxis, die die jeweiligen Entwicklungen als ‚am Rand‘ gelegen betrachtet, in keiner Weise gerecht.

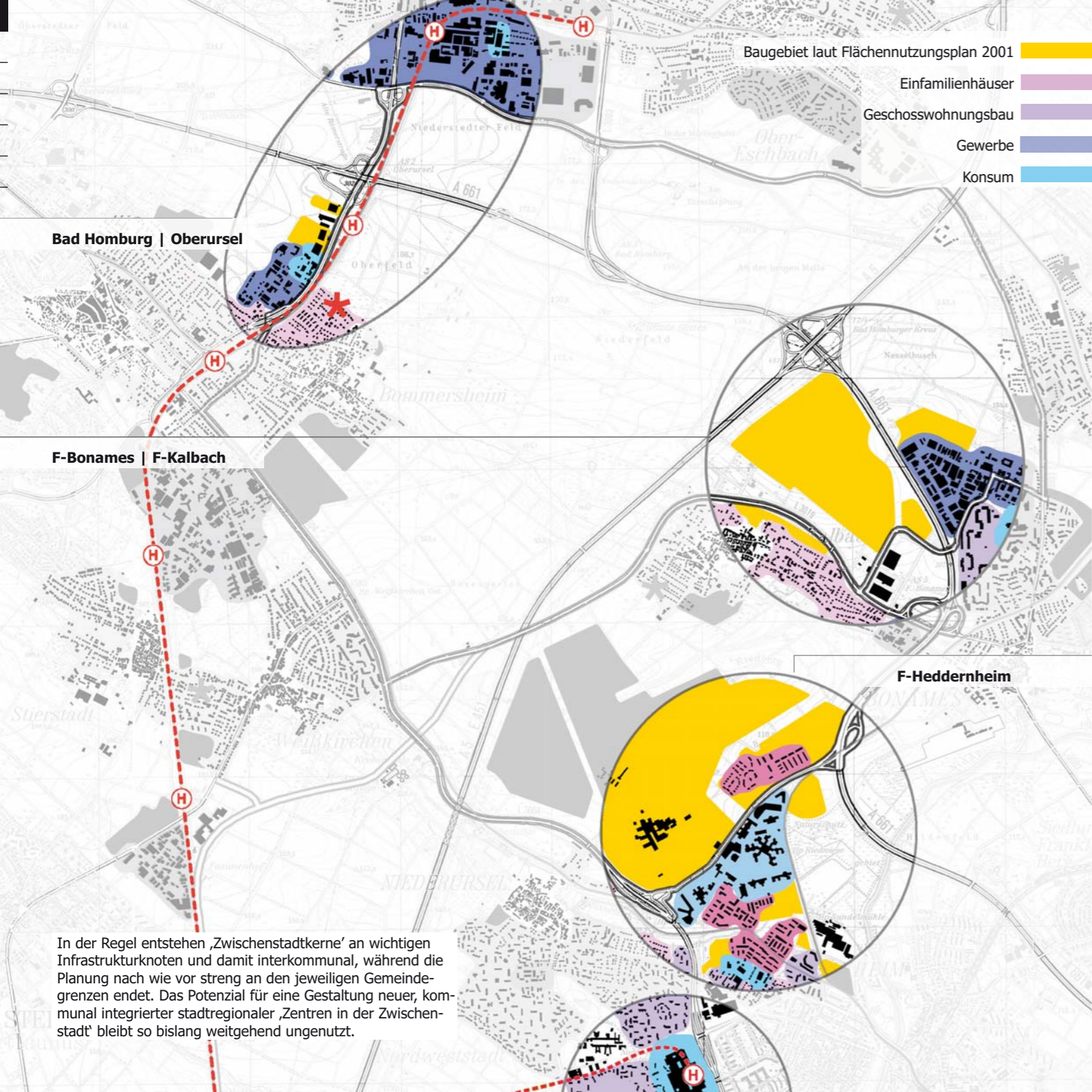


### Main-Taunus-Zentrum (MTZ) | Sulzbach | F-Unterliederbach

Mit immer neuen Angeboten und Umbauten wird seit Jahren versucht, die aus einfachsten ‚Kistenarchitekturen‘ addierte erste suburbane Shoppingmall Deutschlands an die Bedürfnisse heutiger Konsumenten anzupassen. Im Zuge der geplanten Erweiterung Sulzbachs wird das ehemals isolierte MTZ neu in die Siedlungsstruktur eingebunden. Damit bietet sich die Chance, das MTZ zu einem multifunktionalen Schnittpunkt und Zwischenstadtkern zwischen Frankfurt und seinen prosperierenden Umlandgemeinden zu entwickeln.







## Zwischenstadtkerne

### Bad Homburg | Oberursel

Zwischen Bad Homburg und Oberursel entsteht rund um den Schnittpunkt von Bundesstraße und Autobahn aus ehemals monofunktionalen Gewerbegebieten mit der Ansiedlung von Großmärkten, zunehmend aber auch von öffentlichen Einrichtungen wie dem Landratsamt des Hochtaunuskreises ein weiterer Zwischenstadtkern. Auch hier bestimmt die hervorragende Erschließungssituation, vor allem aber die Konkurrenz der Kommunen um die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben die Dynamik des Standorts.



### F-Bonames | F-Kalbach: Am Martinszehnten

Das Bad Homburger Kreuz als Schnittpunkt wichtiger Autobahnen stellt einen Ort höchster Zentralität in der untersuchten Zwischenstadt dar. Die Stadt Frankfurt realisiert hier mit dem neuen Gewerbegebiet ‚Am Martinszehnten‘ ihr neben der unmittelbar angrenzenden Bebauung ‚Am Riedberg‘ aktuell größtes Stadterweiterungsprojekt. Ergänzt durch Arrondierungen wachsen damit die Stadtteile Bonames und Kalbach endgültig zusammen, womit gleichzeitig ein weiterer wichtiger Freiraum am Frankfurter Stadtrand verschwindet.



### F-Heddernheim: Mertonviertel | Am Riedberg

Einzig innerhalb von Gemarkungsgrenzen entstehende Zwischenstadtkerne zeigen zarte Ansätze für das Potenzial zusammenwachsender und sich verdichtender zwischenstädtischer Strukturen für eine Strukturierung und Gestaltung der Zwischenstadt. So wird auf dem Areal des Mertonviertels in Frankfurt versucht, Wohn- und Gewerbenutzungen moderat zu mischen bzw. über einen entsprechend gestalteten öffentlichen Raum zu verknüpfen. Im angrenzenden Stadterweiterungsgebiet ‚Am Riedberg‘ entsteht aus einem ehemals monofunktionalen suburbanen Campus der Universität die neue Mitte des neuen Stadtviertels, eingebunden in den Stadtkörper über ergänzende Nutzungen wie Forschungs- und Gründerzentren, vor allem aber über einen relativ konventionellen bildenden Städtebau und neue Infrastrukturlinien.





## **7. INSZENIERUNG RÄUMLICHER IDENTITÄT IN DER ZWISCHENSTADT | SZENARIEN DER QUALIFIZIERUNG**





## 7.1. Integrationskultur in der Zwischenstadt

Die Zwischenstadt wird im doppelten Sinne normal: Als normal gewordener Baustein der Stadtregion beherbergt sie gleichberechtigt mit den alten Zentren einen bedeutenden Teil der Funktionen der Stadtregion. Gleichzeitig treten auch in der Zwischenstadt normale urbane Probleme zu Tage: Verkehrs- und Umweltprobleme, Probleme des Interessenausgleichs, Probleme des Umgangs mit überkommenen Strukturen.

Als „ganz normaler“ Lebensraum muss die Zwischenstadt einen großen Teil der Bedürfnisse ihrer Bewohner und Benutzer an den Raum befriedigen. Zunehmend sind diese Bedürfnisse eben nicht nur funktioneller Art, sondern werden überlagert von einem Bedürfnis nach Raumqualität, Verortung und Identifikationsmöglichkeiten, letztlich nach Attributen von, wenn auch mitunter nur temporärer, „Heimat“.

Im Kern widerspiegelt die sich bereits abzeichnende Transformation diese Bedürfnisse, d.h. in den Raum der Zwischenstadt werden Bedeutungen eingeschrieben, der Besatz der Zwischenstadt wird ergänzt mit identifizierbaren Orten, es entsteht eine neue Art von öffentlichem Raum.

Noch zeigen sich diese Ansätze eher subkutan. Vieles geschieht in der Absicht, sich abzugrenzen von einer als unpräzise empfundenen Umgebung. Strukturen trumphen auf, das Gesamtbild dagegen bleibt fragmentarisch, die Elemente weitgehend unvermittelt und unverbunden. Gleichwohl bietet die zunehmende „Ortsbildung in der Zwischenstadt“ Ansatzpunkte für eine gestalterische Aufwertung des Raumes. Eine räumliche Qualifizierungsstrategie für die Zwischenstadt muss diese Tendenzen aufgreifen, sie muss aber gleichzeitig versuchen, die kleinen Ansätze in einer neuen „Integrationskultur“ (Christ 2003) für die Zwischenstadt zu verknüpfen.

Es wurde gezeigt, dass sich Ansätze für eine Transformation der Zwischenstadt noch klarer als in Deutschland jenseits der Grenzen zeigen, z.B. in Holland, wo die (suburbane) Stadterweiterung vornehmlich in Form von Reihenhäusern seit Jahren im Zentrum der urbanistischen Diskussion steht, vor allem aber in den USA, wo sich nicht nur das Bild neuer Teile der immer weiter ausgreifenden Stadtlandschaften in den letzten beiden Jahrzehnten völlig gewandelt hat, sondern der „Sprawl“ insgesamt zum Gegenstand einer breiten gesellschaftlichen Debatte geworden ist (vgl. hierzu Bodenschatz/Schönig 2004).

Unter Aufgreifen der im Beispielraum beobachteten Tendenzen, aber auch vor dem Hintergrund vieler internationaler Beispiele werden im Folgenden vier grobe Modelle für eine räumliche Qualifizierung der Zwischenstadt vorgestellt. Im Kern der zu beobachtenden Tendenzen steht jeweils das Bemühen, im Raum der Zwischenstadt Monumente, Orte und städtebauliche Zusammenhänge mit Eigenschaften zu identifizieren bzw. zu inszenieren. Jedes der vier Modelle versucht, die sich abzeichnenden Strukturen, Transformationen und Eigenschaften, die der dekodierende Blick der vorangegangenen Kapitel im Bild der Zwischenstadt erkennen konnte, aufzugreifen und im Sinne einer neuen „Integrationskultur in der Zwischenstadt“ anschlussfähig zu machen für eine Gestaltung des Raumes der Stadtregion.

**Studio Zwischenstadt** | Das „Studio Zwischenstadt“ an der Professur Entwerfen und Städtebau 1 der Bauhaus-Universität Weimar bot unter der Leitung von Prof. Wolfgang Christ und dem Autor dieser Arbeit für die drei Jahre des „Ladenburger Kollegs“ von 2002 bis 2005 Studierenden der Architektur und des Masterstudiengangs „Europäische Urbanistik“ die Möglichkeit, sich mit ihren Ideen und Visionen aktiv an dem Forschungsprojekt zu beteiligen, dessen Grundlage die hier vorlie-

gende Arbeit ist. In Entwurfsprojekten und praxisorientierten Seminaren wurden die im Rahmen der Forschung entwickelten Modelle auf den von der Regionaltangente West umschriebenen Beispielraum im Zentrum des Rhein-Main-Gebiets übertragen. Über den ganzen Beispielraum verteilt wurden dabei Projektstandorte ausgewählt, die entweder bereits heute deutliche Transformationstendenzen zeigen oder aber für die angesichts des fortschreitenden Strukturwandels ein entsprechender Wandel zu erwarten ist.

Im Mittelpunkt der Auseinandersetzung im „Studio Zwischenstadt“ stand also die Frage nach dem Wandel bestehender Strukturen. Vor dem Hintergrund eines weiter bestehenden Wachstumsdrucks ging es aber auch darum, Szenarien für das bislang unkoordiniert verlaufende Zusammenwachsen der Strukturen zu erfinden. An keiner Stelle folgen die Projekte einer unrealistischen Wachstumseuphorie: Auch in den deutlich auf Erweiterung abzielenden Projekten wurden lediglich solche Flächen behandelt, die in den Flächennutzungsplänen der Region bzw. der Kommunen als Bauland ausgewiesen sind bzw. die sich bereits in der Bebauungsplanung oder gar der Bebauung befinden. Über die je an der Gemarkungsgrenze endende Kirchturnperspektive dieser bestehenden Planungen hinaus versuchen die Projekte des „Studios Zwischenstadt“, interkommunale bzw. regionale Visionen für diese „Mitten am Rand“ (vgl. Bölling/Sieverts 2004) gelegenen Areale zu entwickeln.

Die Regionaltangente West spielt in diesem Zusammenhang nicht nur als Rückgrat des Betrachtungsraums eine entscheidende Rolle: Sie bietet ein entscheidendes Potenzial für die Verknüpfung der verschiedensten, über den ganzen Betrachtungsraum verteilten Interventionsorte.

### 7.1.1. Adressen | Inszenierung räumlicher Identität durch bildhafte, thematische oder funktionale Anreicherung suburbaner Orte

Adressenbildung ist die heute am deutlichsten erkennbare Qualifizierungsstrategie in der Zwischenstadt. Sie steht für einen umfassenden Wandel der Anforderungen an suburbane Siedlungsstrukturen in Folge des fortschreitenden gesellschaftlichen Strukturwandels: Aus reinen Wohnstätten, aber auch aus monofunktionalen Arbeitsstätten müssen im Zeichen einer herausziehenden Dienstleistungs-, Freizeit- oder Erlebnisgesellschaft, aber auch „Rentengesellschaft“ Lebenswelten werden, die über die private Zelle und den reinen Arbeitsbereich hinaus räumliche Identitätsangebote, eine „Adresse“ bereitstellen.

Internationale, aber auch die Beispiele aus dem Betrachtungsraum belegen, dass diese Entwicklung ein umfassend gewandeltes Erscheinungsbild suburbaner Siedlungsstrukturen bedingt. Im Mittelpunkt dieser Projekte steht das Angebot des „besonderen“ Ortes mit Eigenschaften, die ihn von seiner unmittelbaren suburbanen Umgebung deutlich unterscheidbar machen. Vom üblichen Bild der Zwischenstadt lösen sich die Ansätze dabei vor allem durch drei Aspekte:

1. Durch ein klar ablesbares Erscheinungsbild, vor allem aber durch Thematisierung werden einprägsame und unverwechselbare Images inszeniert: Zitate einer bestimmten Aura oder mit festen Assoziationen verbundene Bilder, aber auch direkte Bezüge zu Lebensstilen und Überzeugungen stehen im Zentrum dieser Ansätze.
2. Eng damit verknüpft sind in der Regel Angebote, die weit über das Bild monofunktionaler, introvertierter Siedlungsstrukturen hinausgehen. Dies betrifft vor allem eine





umfassende technische und soziale Infrastruktur und verschiedenste Servicedienstleistungen, Freizeitangebote vom Fitnessstudio bis zum Golfcourse, zunehmend aber auch Angebote im Bildungs- und Gesundheitsbereich sowie Unterhaltungs- und Beschäftigungsprogramme.

3. Gerade mit einer bildhaften Abgrenzung nach außen und einem mit der Wahl des Ortes dokumentierten Bekenntnis zu Überzeugungen oder Lebensstilen geht eine Suggestion von Zusammengehörigkeit und Gemeinschaftlichkeit einher, die auch im Mittelpunkt der Vermarktung steht. Entgegen der auf die private Zelle konzentrierten klassischen Vorortsiedlung erleben damit die Begriffe Gemeinschaft, Community und Nachbarschaft eine neue Wertschätzung, versinnbildlicht durch das starke Bild der Siedlung und einen deutlich akzentuierten öffentlichen Raum, dem sich das einzelne Haus unterzuordnen hat.

In der Regel zielt Adressenbildung heute eher auf Abgrenzung, sei es zu einer als unpräzise empfundenen Umgebung oder zur Konkurrenz auf einem hart umkämpften Immobilienmarkt. Im Sinne einer neuen „Integrationskultur in der Zwischenstadt“ ergibt sich damit die Aufgabe, bewusst markierte und inszenierte Adressen in den Kontext der Stadtlandschaft einzubinden. Entscheidende Bedeutung fällt dabei der Gestaltung der Übergangsbereiche zu, sei es zur offenen Landschaft oder zu angrenzenden Zwischenstadtbausteinen. Inszenierte Adressen in der Zwischenstadt könnten so als identifizierbare Orte mit Raum- und Erlebnisqualität eine qualitätsvolle Hierarchisierung und Strukturierung erzeugen, die die Zwischenstadt insgesamt aus ihrer fragmentierten, unpräzisen Struktur erhebt.

Die genannten Entwicklungen und demografischen Verschiebungen führen dazu, dass ältere Wohn- und Gewerbegebiete

der Zwischenstadt als potenzielle Gebiete der Transformation gewertet werden können. Eine entscheidende Frage ist damit, wie auch diese Areale dem wachsenden Bedürfnis nach räumlicher Identität gerecht werden bzw. so mit neuen Angeboten ergänzt werden könnten, dass sie den gewandelten Ansprüchen einer postfordistischen Gesellschaft genügen.

Im „Studio Zwischenstadt“ wurde das Modell „Adressbildung“ u.a. am Beispiel eines typischen älteren Einfamilienhausgebiets in Schwalbach untersucht, das den anstehenden Transformationsdruck auf ältere Wohngebiete der Zwischenstadt repräsentiert. Im Vergleich zu neueren Wohngebieten mit „inszenierten Adressen“ verlieren die nüchternen Areale der 50er bis 70er Jahre an Attraktivität. Gleichzeitig sind die hier entstandenen Immobilien für heutige Ansprüche oft zu klein, die Grundstücke dagegen angesichts hoher Bodenpreise zu groß. Ein angrenzendes Erweiterungsgebiet und die Qualität der Nähe zum Rand bieten die Chance, Visionen für den Umbau in die Jahre gekommener Wohngebiete der Zwischenstadt zu entwickeln.

►► S. 370

In Hattersheim wurden Möglichkeiten der Konversion eines aufgegebenen suburbanen Produktionsstandortes der Schokoladenfabrik „Sarotti“ zu einem neuen Quartier in der Zwischenstadt untersucht. Dessen Adresse galt es durch Bezüge zur industriellen Vergangenheit, durch eine differenzierte Gestaltung des öffentlichen Raums, vor allem aber durch einen qualitätsvollen Übergang zu einem unmittelbar angrenzenden Grünzug des geplanten „Regionalparks Rhein-Main“ zu interpretieren. ►► S. 402

In Frankfurt Höchst stellt sich am Beispiel des ehemaligen Betriebsgeländes der Höchst AG die Frage, wie sich ein hermetisch

abgeriegeltes Areal von fast 500 ha Fläche neu in die Struktur der Stadtlandschaft einbinden lässt, um zukünftig als attraktiver Produktions- und Forschungsstandort erfolgreich Unternehmen und hochqualifizierte Mitarbeiter anwerben zu können.

►► S. 398

Entscheidende Potenziale für die Qualifizierung der „erwachsenen Peripherie“ erwachsen so aus der anstehenden Transformation des Bestandes. Gerade in boomenden Regionen wie Rhein-Main besteht aber nach wie vor auch ein erheblicher Wachstumsdruck, für den die Kommunen umfangreiche Erweiterungsflächen vorhalten. Die Zusammenschau dieser im regionalen Flächennutzungsplan fixierten Areale zeigt deren enormes Potenzial für die Gestaltung der Zwischenstadt, welches bislang durch einen je eng auf die eigenen Gemarkungsgrenzen gerichteten Blick der Kommunen völlig ungenutzt bleibt. Die angestrebte Qualität neuer Stadtbausteine am Stadtrand, die gerade in ihrer Nähe zum Freiraum liegt, droht so durch ein unkoordiniertes Zusammenwachsen der Städte zu verschwinden.

Das Projekt 3 mal U3 untersucht am Beispiel des „Zwischenraums“ von Oberursel und dem Nordwestrand Frankfurts, wie in interkommunaler Zusammenarbeit die hier von beiden Kommunen im Verlauf einer U-Bahn-Linie bestehenden Erweiterungswünsche sinnvoll realisiert und gleichzeitig Übergänge und Ränder qualifiziert werden könnten. In Verbindung von Siedlungs- und Landschaftsplanung versuchen die Beispielarbeiten, die Adressen der neuen Stadtbausteine durch ihre Einbindung in den Kontext einer bewusst gestalteten und verbindenden Landschaft zu definieren. ►► S. 384

Ein weiteres eindrucksvolles Beispiel für solche durch das tendenzielle Zusammenwachsen entstehenden Schnittflächen

bietet der Bereich um das Nordwestkreuz Frankfurt. Zwischen den Orten Eschborn und den Frankfurter Stadtteilen Sossenheim und Rödelheim wachsen verschiedene Gewerbegebiete zu einer „peripheren Verdichtung“ mit über 40.000 Arbeitsplätzen zusammen. Im Zusammenspiel mit der hervorragenden Erschließungssituation und der das Areal mittig durchschneidenden geplanten Regionaltangente West könnte hier ein neues Zentrum in der Zwischenstadt entstehen, welches sinnbildlich für ein zweites Transformationsmodell steht:

### ➕ 7.1.2. Knoten | Bildung neuer multifunktionaler Zentren in der Zwischenstadt

Dieses Modell beschreibt die Wandlung monofunktionaler Büro-, Gewerbe-, Infrastruktur- oder Konsumballungen zu multifunktionalen Knoten mit Zentrumscharakter im stadtreionalen Geflecht, die mit einem vielschichtigeren Angebot gewandelte Bedürfnisse befriedigen. In den USA ist diese Entwicklung unter anderem in den sog. „Edge Cities“ (vgl. Garreau 1991) weit vorangeschritten, die sich aus meist monofunktionalen suburbanen Bürostädten zu differenzierten Orten mit Konsum-, Freizeit- und Wohnangeboten verwandeln. Die Beobachtungen im Betrachtungsraum belegen die Tendenz einer zunehmenden Entstehung entsprechender „Zwischenstadtkerne“, die Gegenstand immer neuer Umbau- und Urbanisierungsmaßnahmen werden. Jenseits der alten Kerne entsteht so an meist hervorragend erschlossenen Orten eine neue, zwischenstädtische Zentralität.

Das Modell „Knotenbildung“ greift diesen unumkehrbaren Trend auf: Bestehende und neu entstehende suburbane Zentren können als neue Knoten im heterogenen suburbanen Patchwork maßgeblich zur Strukturierung der Zwischenstadt beitragen,





wenn sie im Kontext der Stadtregion entwickelt werden, als Teil eines polyzentrischen Raums, in dem sich die alten Zentren der Innenstädte und neue Zentren der Zwischenstadt sinnvoll ergänzen. Damit stellt sich auch die Frage, wie die neuen Knoten als attraktive Bezugspunkte deutlich wahrnehmbar im infrastrukturellen Geflecht der Stadtregion verortet werden können.

Das Entwurfsprojekt „Downtown Eschborn-Sossenheim“ entwickelt am Beispiel des Areals um das Nordwestkreuz Frankfurt Visionen für einen entsprechenden „Knoten in der Zwischenstadt“. Dabei wird etwa versucht, die heterogenen Strukturen um das Autobahnkreuz in einem monumentalen Ring zusammenzufassen, dessen von Autobahnen durchschnittenes Inneres als Park gleichzeitig die Adresse des neuen Zentrums definiert. Die Autoren einer weiteren Arbeit möchten mit den zusammenwachsenden Strukturen einen markanten neuen Stadtbaustein bilden, dessen prominente Mitte den Schnittpunkt mit den wichtigen Infrastrukturlinien und das Entree in die Landschaft markiert. ▶▶ S. 388

Eine ähnliche Herausforderung stellt in unmittelbarer Nachbarschaft das in den sechziger Jahren direkt jenseits der Frankfurter Stadtgrenze erbaute Main-Taunus-Zentrum (MTZ) dar. In den USA fallen schon heute ähnliche suburbane Malls der ersten Generation in großer Anzahl zum Umbau an, weil sie nicht mehr konkurrenzfähig sind gegen neue „Erlebnismalls“ oder die wieder entdeckten Innenstädte. Dabei sind in den letzten Jahren eine ganze Reihe interessanter Modelle entstanden, die vom Hinzufügen von Freizeit-, Arbeits- und Wohnangeboten bis zum völligen Neubau reichen.

Im Projekt wurden Vorschläge für den Wandel des bis heute hermetischen MTZs zu einem multifunktionalen Schnittpunkt

zwischen Frankfurt und seinen prosperierenden Umlandgemeinden entwickelt. Wichtige Ansatzpunkte sind seine Einbindung in die siedlungsstrukturelle und landschaftliche Umgebung, seine Anreicherung mit „städtischen“ Funktionen jenseits reinen Konsums sowie die Aufhebung seiner rein autoorientierten Erschließung, immer aber auch der Versuch, die Adresse des Main-Taunus-Zentrums als Stadtbaustein der Stadtregion deutlich zu markieren. ▶▶ S. 392

In Europa zeigt sich die Tendenz zur Knotenbildung bislang besonders an und um die großen Flughäfen. Diese ehemals rein monofunktionalen Infrastrukturlinien reichern sich mit vielfältigen Nutzungen vor allem im Shopping- und Freizeitbereich an, darüber hinaus werden sie auch als Gewerbe- und temporärer Wohnstandort immer populärer. Unter dem Titel „Airportcity Rhein-Main“ war entsprechend der Flughafen Rhein-Main ein weiteres Forschungsobjekt. Welche zusätzlichen Funktionen benötigt oder trägt dieser Ort, wie kann er jenseits seiner globalen Vernetzung wahrnehmbar im stadtreionalen Geflecht der Zwischenstadt verortet werden? Ergebnisse der entwerfenden Forschung zeigen erneut, dass der Gestaltung der Schnittstellen dieser Knoten in der Zwischenstadt sowohl zur lokalen Umgebung als auch zur regionalen Infrastruktur die größte Bedeutung zugemessen wird, zum Beispiel gestaltet mit einer neuen Freizeitinfrastruktur, die den Flughafen vom Main bis zum Langener Waldsee mit Erlebnisstationen in die Stadtlandschaft Rhein-Main einbindet. ▶▶ S. 406

### ✳ 7.1.3. Mythen | Identifizieren und Inszenieren von auratischen Orten in der Zwischenstadt

Mit der Strategie der Adressen- und Knotenbildung wird einem Raum eine Hierarchie attestiert und damit Bedeutung zugemessen, der bis heute per se als urbanistisch bedeutungslos und kontraproduktiv gewertet wird. Die zunehmende Produktion von Orten in der Zwischenstadt bietet neue Chancen der gestalterischen Strukturierung lokaler und regionaler Zusammenhänge. Das Identifizieren und Inszenieren von auratischen Orten wird damit zu einer entscheidenden Entwurfsaufgabe und Perspektive für die gestaltenden Berufe. Landmarks, Merkzeichen, historische, soziale, ökonomische oder kulturelle Monumente und Orte können in ihrer Vernetzung eine neue Form regionaler Identität konstituieren.

Die Studien im Betrachtungsraum haben verdeutlicht, dass sich schon heute das Bild der Zwischenstadt wesentlich von der Vorstellung einer „Stadt ohne Eigenschaften“ (Koolhaas 1996) unterscheidet. Wahrnehmungsstudien zeigen einen strukturierten Raum, durchsetzt von räumlichen Merkzeichen wie verdichteten Gewerbegebieten und Großsiedlungen, die der Zwischenstadt eine eigene Struktur verleihen und durchaus Orientierung erlauben. Gleichzeitig werden Brüche deutlich: Durch Lärmschutzwände verstellte Passagen, spannungslose Ortsdurchfahrten, strukturlose Ränder: Mögliche Interventionsorte für die Gestaltung räumlicher erlebbarer Zusammenhänge der Zwischenstadt.

Deutlich wurde darüber hinaus, wie sich schon heute verschiedenste Bedeutungsorte in die Zwischenstadt einschreiben und ein Potenzial für deren „Mythisierung“ bilden. Wie in der alten Stadt praktiziert scheint es in diesem Zusammenhang zunächst naheliegend, die spezifische Geschichtlichkeit des Raumes zu

ergründen. Alte Dorfkernkerne werden als Identitätsanker im suburbanen Einerlei erkannt und sind schon heute Gegenstand liebevoller Selbstinszenierungen. In anderen Regionen werden oft die Relikte der eigenen Industriegeschichte mythisiert, und auch in Rhein-Main gibt es mittlerweile eine „Route der Industriekultur“.

Die Frage ist allerdings, ob in der relativ monumentarmen Zwischenstadt nicht andere Mythen kreiert werden müssen. So könnte etwa die Geschichtlichkeit der Suburbanisierung selbst thematisiert und inszeniert werden. In die Zwischenstadt schreibt sich eine Geschichte suburbaner Träume und Visionen ein, die es neu zu erzählen und zu inszenieren gilt. Im Untersuchungsraum bieten sich hierfür vom Arbeiterwohnbau der Jahrhundertwende in Hoechst über die Stadterweiterungen Ernst Mays bis zu markanten Trabantsiedlungen wie der Nordwest- und der Limesstadt hervorragende Beispiele an. ▶▶ S. 377

Geschichtliche Analysen im Untersuchungsraum zeigen darüber hinaus das Potenzial alter Wegeverbindungen für entsprechende Raumgeschichten. Schon zu Römerzeiten durchzog die Mitte des Betrachtungsraums eine wichtige Verbindungsstraße zwischen Mainz und den Verteidigungsanlagen am Limes. Als Prozessionsweg des Leichenzuges Bonifatius erhielt die „Elisabethenstraße“ zusätzliche mythische Aufladung. Straßennamen erinnern an die ehemalige Bedeutung des Weges, der sich heute vielfach überformt zeigt: In weiten Teilen beschreibt die A 66 seinen Verlauf. Hier bietet sich die Chance, den Mythos der Elisabethenstraße gerade im Kontrast zu seinen zwischenstädtischen Überformungen wieder aufleben zu lassen. ▶▶ S. 379

Die autobahnähnlich ausgebaute alte Oberurseler Straße ist zur wichtigen Achse der Wohnsuburbanisierung in Richtung





der begehrten Taunusrandlagen geworden. Die Straße tangiert heute von noblen Vorortvillen in Oberursel über die Römerstadt Ernst Mays, die Nordweststadt von Walter Schwagenscheidt bis zu markanten neuen Entwicklungen wie dem Stadtteil „Am Riedberg“ Meilensteine der Siedlungssuburbanisierung. Deren inszenierte Verknüpfung könnte Geschichte und Mythos suburbaner Wohnräume erlebbar machen. ►► S. 379

Alte Handelswege zwischen Main und Taunus sind zum Rückgrat der rasanten wirtschaftlichen Entwicklung des Taunusrandgebietes geworden. Die vielfach überformte alte Kronberger Straße zwischen Frankfurt und Kronberg etwa präsentiert sich heute als „Strip“ verdichteter Gewerbegebiete mit Firmensitzen zum Teil von Weltruf. Diese gilt es, für die Gestaltung einer glitzernden „Perlenkette wirtschaftlicher Kraft“ durch die Zwischenstadt zu gewinnen. ►► S. 379

Vor allem sind es heute diese wirtschaftlichen Bezüge, die der untersuchten Zwischenstadt eine hohe funktionale Bedeutung zumessen, die gleichwohl in der Wahrnehmung des Raumes kaum erfahrbar ist. In den unpräzisen, meist gesichtslosen Gewerbegebieten verbirgt sich eine große Anzahl von Firmensitzen mit überregionaler Bedeutung. Keineswegs handelt es sich hierbei nur um Backoffices, vielmehr haben Weltfirmen hier ihren nationalen Hauptsitz. Während sich solche Firmen in den Innenstädten in ihrem Repräsentationsstreben oft gegenseitig überbieten, historisch damit aber auch zu Pracht und Schönheit der Städte beigetragen haben, gilt es dieses enorme wirtschaftliche Potenzial in der Zwischenstadt für die Gestaltung des Raumes erst zu erschließen: Vor dem Hintergrund der Konkurrenz um die besten Köpfe werten schon heute viele Firmen ihre Standorte auf, ein Prozess, den es zu koordinieren und gestalten gilt. ►► S. 377

#### 7.1.4. Verbindungen | Verknüpfung heterogener regionaler Strukturen zu einem „Bild der Stadtregion“

Um eine handlungsfähige politische Realität werden zu können, muss sich die Stadtregion auch mental in den Köpfen ihrer Bewohner als Heimat verorten. Architektur, Städtebau und Landschaftsplanung gewinnen in diesem Zusammenhang eine wichtige Bedeutung bei dem Versuch, ein „Bild der Region“ zu generieren. Das Modell „Verbindungen“ versucht in diesem Sinne, heterogene regionale Strukturen assoziativ zu einem regionalen Image zu integrieren. Aufgabe des Entwurfs ist es, offene und verdeckte Bedeutungsstrukturen, seien es Adressen, Knoten oder Mythen, im Raum der Zwischenstadt zu erkennen bzw. zu erfinden und sie in einem wahrnehmbaren Netz zu verknüpfen.

Beispiele zeigen, dass angesichts der Heterogenität der Bausteine der Zwischenstadt vor allem die Landschaft ein großes Potenzial für entsprechende Vernetzungsstrategien darstellt. Die Idee eines verbindenden Regionalparks spiegelt dieses Vorgehen wieder, umgesetzt etwa bei der IBA Emscher Park oder dem „Filderpark“ (vgl. Landschaftspark Naturraum Filder 2003) bei Stuttgart. Auch im Rhein-Main Gebiet nimmt ein Regionalpark Rhein-Main langsam Konturen an, der sich vornehmlich entlang landschaftlich attraktiver Wegeverbindungen organisiert. Erfahrungen zeigen allerdings, dass die Landschaft u.a. aufgrund bestehender Interessenskonflikte diese bildhafte „Integrationskultur“ allein nicht tragen kann. Oft ist es die Landwirtschaft selbst, die in Erwartung möglicher höherer Veräußerungsgewinne bei der Umwandlung ihrer Felder in Bauland entsprechende Strategien verhindert.

Heute sind es die Autobahnen, die das Funktionieren des Beispielsraumes gewährleisten und seine eigentliche Mitte definie-

ren. Die Wahrnehmung der Zwischenstadt wird geprägt durch die Fahrt auf der Autobahn, d.h. primär durch großvolumige räumliche Merkzeichen. Der Taunus als nordwestlicher Horizont und die Skyline der Frankfurter Bankentürme, aber auch die an- und abfliegenden Flugzeuge des Flughafens Rhein-Main ermöglichen fast von überall eine grobe Orientierung. Die Autobahnpassage ist die Visitenkarte der ganzen Stadtregion, für den Transitreisenden bleibt sie in der Regel der einzige bildhafte Eindruck, den er von der Stadtregion gewinnt. Es stellt sich also die Frage, wie die Autobahn von einer zunehmend von Lärmschutzwänden umgebenen monofunktionalen Schneise zum „Boulevard der Stadtregion“ werden könnte. Von entscheidender Bedeutung dabei ist eine bewusste Bildregie, die mit einer spannungsvollen Abfolge von Raumgeschichten einen nachhaltigen Eindruck der Durchfahrt der Stadtregion hinterlässt. ►► S. 381

Bislang gibt es im den Untersuchungsraum umschreibenden Verlauf der Autobahnen nicht mal eine Raststätte. Gerade solchen Raststätten bieten ein wichtiges Potenzial für die Gestaltung von Verknüpfungspunkten zwischen der globalen Ebene des Transitverkehrs und den regionalen und lokalen Gegebenheiten der Stadtregion. Die im Rahmen des Studios Zwischenstadt erarbeitete Diplomarbeit „Rhein-Main-Raststätte“ möchte einen entsprechenden vielschichtigen Verknüpfungspunkt zwischen lokaler, regionaler und globaler Ebene anbieten. Der Standort zwischen der Umlandgemeinde Steinbach und dem Frankfurter Stadtteil Praunheim inmitten eines von der Autobahn durchschnittenen attraktiven Landschaftsraums bietet eine schöne Aussicht sowohl auf die Frankfurter Skyline als auch auf die umliegenden Taunushänge und damit auf die zentralen Pole, die die Rhein-Main-Region repräsentieren. Die „Rhein-Main-Raststätte“ kommuniziert in ihrer Lage und in ihrer

Ausgestaltung die Qualitäten der Region und markiert als neue Landmarke die Stadtregion Rhein-Main. ►► S. 416

Als zentrales Medium einer Integrationskultur in der Zwischenstadt bieten sich schließlich neue regionale Infrastrukturen an. Die Verschiebung der Hierarchieverhältnisse zwischen Kern und ehemaligen Randzonen bedeutet unumkehrbar, dass die konzentrische Struktur der Stadt zunehmend überlagert wird von tangentialen Bezügen. Der Bedarf an neuen regionalen Verkehrsinfrastrukturen ist unverkennbar und ein wichtiger Ansatz zwischenstädtischer Qualifizierungsstrategien, vor allem im Umfeld neuer Haltepunkte und Knoten. Zu den bestehenden, radial auf die Zentren ausgerichteten Linien gesellen sich damit zunehmend tangentiale Linien, die reale Bezugsgeflechte der Region abbilden und neue Erfahrungslinien in die Region einschreiben.

Im Untersuchungsraum repräsentiert die geplante Regionaltangente West diese Entwicklung. Ziel der entwerfenden Forschung ist es, Ideen für die räumliche Erlebbarkeit der neuen regionalen Linie und damit der untersuchten Zwischenstadt zu entwickeln. Neben den bestehenden Autobahnen kann die RTW künftig das Rückgrat der untersuchten Zwischenstadt bilden. Ihre Aufgabe wird es sein, Einzelbausteine über eine neue regionale Erfahrungslinie zu vernetzen. Um ihre Stationen bietet sich die einmalige Chance für einen Städtebau der Stadtregion.

Die im Studio Zwischenstadt erarbeiteten Beispiele versuchen auf verschiedenste Art und Weise, Ideen für die räumliche Erlebbarkeit der neuen Linie zu entwickeln. Im Mittelpunkt steht dabei immer auch der Versuch, die Zwischenstadt als möglichen Raum der Aneignung vorzustellen, mit einzigartigen Möglichkeiten der Ausgestaltung neuer Lebenswünsche von Freizeit über





Sport bis zum meditativen Erlebnis. ►► [S. 418](#) Am Beispiel des ehemaligen Agfa-Geländes in Neu-Isenburg sollte zudem ein neuer Stadtbaustein entworfen werden, der als Start- bzw. Endpunkt der neuen Regionalbahn explizit lokale und regionale Bezüge verbindet. ►► [S. 412](#)

Der folgende Anhang der Arbeit zeigt die Ergebnisse der Auseinandersetzung mit den vier Modellen der Qualifizierung am Beispiel des von der Regionaltangente West umschriebenen zwischenstädtischen Beispielraums. Insgesamt wurden im „Studio Zwischenstadt“ an der Bauhaus-Universität Weimar zwischen 2002 und 2005 zwölf Entwurfsprojekte zu typischen Orten und Situationen der Zwischenstadt mit Studierenden bearbeitet. In der einleitenden Projektübersicht werden die Standorte und Zielsetzungen der jeweiligen Projekte kurz vorgestellt. Anschließend werden die Projekte, dem Betrachtungsraum in einem Bogen von Nord nach Süd folgend, detailliert beschrieben. Alle Projekte wurden unter maßgeblicher Beteiligung des Autors dieser Arbeit entwickelt, betreut und aufgearbeitet. Die Ergebnisse der Entwurfsprojekte werden jeweils am Beispiel ausgewählter studentischer Arbeiten dargestellt. Die Beschreibungen der jeweiligen studentischen Arbeiten wurden ebenfalls vom Autor dieser Arbeit verfasst. Die gezeigten Arbeiten sind dagegen das Ergebnis der individuellen Auseinandersetzung der jeweiligen studentischen Bearbeiter mit den gestellten Aufgaben. Sie zeigen Möglichkeiten der Anwendung der Modelle auf den Raum der Zwischenstadt und spiegeln die Haltungen und Vorstellungen ihrer Autoren wider, die jeweils deutlich erkennbar namentlich erwähnt werden.

## **ANHANG** | ANWENDUNG DER QUALIFIZIERUNGSSZENARIEN IN DER ZWISCHENSTADT RHEIN-MAIN, REGIONALTANGENTE WEST





## Projektübersicht | Adress- und Knotenbildung

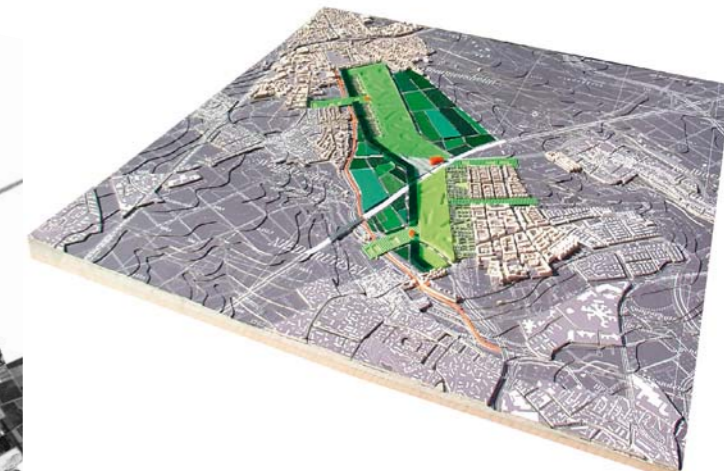
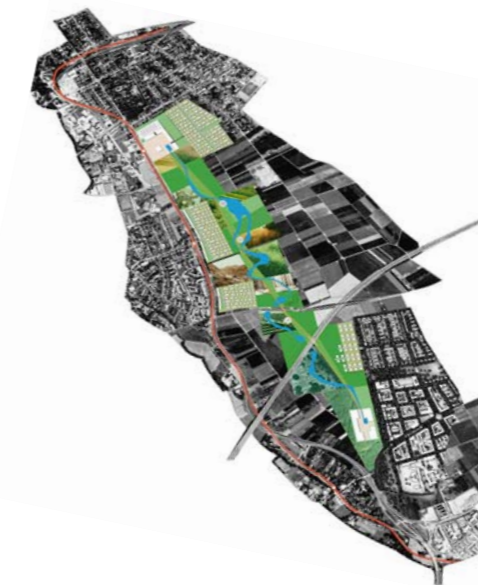
### Adressen des Wohnens auf der grünen Wiese



3 mal U3 | Gerade in boomenden Regionen wie Rhein-Main besteht nach wie vor auch ein erheblicher Wachstumsdruck, für den die Kommunen umfangreiche Erweiterungsflächen vorhalten. Durch einen je eng auf die eigenen Gemarkungsgrenzen gerichteten Blick der Kommunen bleibt das Potenzial dieser Areale für eine Gestaltung der Zwischenstadt bislang völlig ungenutzt. Das Projekt 3 mal U3 untersucht am Beispiel des Zwischenraums von Oberursel und dem Nordwestrand Frankfurts,

wie in interkommunaler Aktion die hier von beiden Kommunen im Verlauf einer U-Bahn-Linie bestehenden Erweiterungswünsche sinnvoll realisiert werden und gleichzeitig Übergänge und Ränder qualifiziert werden könnten. In Verbindung von Siedlungs- und Landschaftsplanung soll versucht werden, die Adressen der neuen Stadtbausteine durch ihre Einbindung in den Kontext einer bewusst gestalteten und verbindenden Landschaft zu definieren.

► Entwurf 3 mal U3, S. 384



### Adressen und Knoten von Gewerbeflächen



Am Martinszehnten | Rund um das Bad Homburger Kreuz entsteht ein weiterer wichtiger ‚Zwischenstadtkern‘ im Untersuchungsraum. Die Stadt Frankfurt realisiert hier mit dem neuen Gewerbegebiet ‚Am Martinszehnten‘ ihr neben der unmittelbar angrenzenden Bebauung ‚Am Riedberg‘ aktuell größtes Stadterweiterungsprojekt. Ergänzt durch Arrondierungen wachsen die Stadtteile Bonames und Kalbach endgültig zusammen, womit gleichzeitig einer der letzten Freiräume am Frankfurter

Stadtrand verschwindet. Durch die Vielschichtigkeit der angrenzenden Areale vom alten Kern Kalbachs über ein Sport- und Freizeitzentrum bis zum Gewerbegebiet, vor allem aber als Standort des neuen ‚Frischezentrums‘, das die alte Frankfurter Großmarkthalle ersetzt, wächst dem neuen Gewerbegebiet die Rolle eines neuen Zentrums zu. Hier gilt es einen neuen Knoten zu gestalten, der einen Teil der Lebendigkeit des alten Standorts der Großmarkthalle in die Zwischenstadt überträgt.







## Projektübersicht | Adress- und Knotenbildung



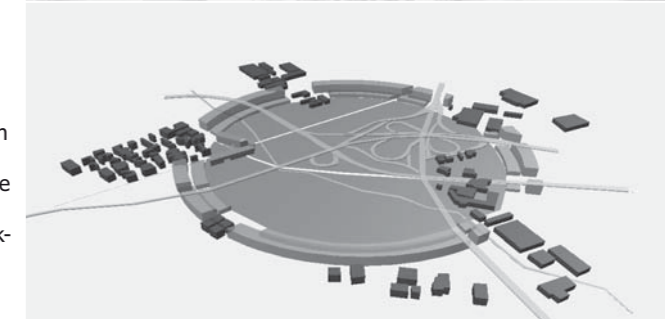
### Adressen des Wohnens durch Umbau des Bestandes

- 4 Schwalbach | Dieses Einfamilienhausgebiet offenbart den anstehenden Transformationsdruck auf ältere Wohngebiete der Zwischenstadt. Im Vergleich zu Wohngebieten mit ‚inszenierten Adressen‘ verlieren die nüchternen Areale der 50er bis 70er Jahre an Attraktivität, gleichzeitig sind die bestehenden Immobilien für heutige Ansprüche oft zu klein, die Grundstücke dagegen angesichts hoher Bodenpreise zu groß. Ein angrenzendes Erweiterungsgebiet und die Qualität der Nähe zum Rand bieten hier die Chance, Visionen für den Umbau in die Jahre gekommener Wohngebiete der Zwischenstadt zu entwickeln.



### Adressen und Knoten des Gewerbes durch Umbau und Erweiterung

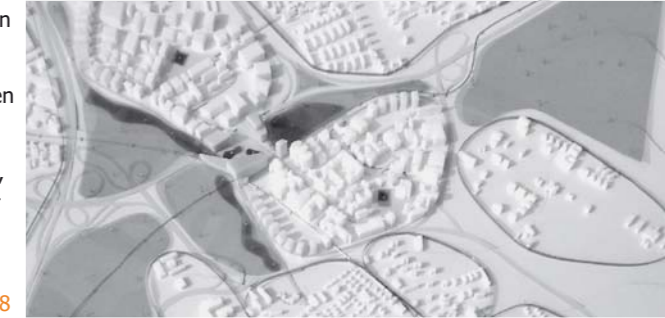
- + 5 Downtown Eschborn-Sossenheim | Eschborn hat sich von einem Dorf zu einem Dienstleistungsschwerpunkt des Rhein-Main-Gebiets mit über 25.000 Arbeitsplätzen entwickelt. Die Entwicklung des unmittelbar an Eschborn angrenzenden Stadtteils Frankfurt-Sossenheim verlief ähnlich dynamisch. Das Projekt soll Perspektiven für eine solche Entwicklung aufzeigen: Zwischen Eschborn und Sossenheim wachsen rund um das Nordwestkreuz Frankfurt verschiedene typische ‚suburbane‘ Gewerbegebiete genau an der Frankfurter Stadtgrenze zu einem ‚Zwischenstadtkern‘ mit über 40.000 Arbeitsplätzen zusammen. Perfekt erschlossen durch Autobahnknoten, S-Bahn und die geplante ‚Regionaltangente West‘ entsteht an dieser Schnittfläche eine neue Mitte, die Funktion und Struktur der Zwischenstadt prägt und zu einem wichtigen Bezugspunkt der Stadtregion geworden ist. ‚Downtown Eschborn-Sossenheim‘ entwickelt Visionen für einen entsprechenden ‚Knoten in der Zwischenstadt‘, dessen Gestaltung für die Dienstleistungs- und Erlebnisgesellschaft im Zentrum des Entwurfs steht.



►► Entwurf **Downtown Eschborn Sossenheim**, S. 388

### Adressen und Knoten des Konsums durch Umbau und Erweiterung

- + 6 Main-Taunus-Zentrum | In ihrer monofunktionalen Struktur entsprechen ältere Einkaufszentren wie das MTZ, das erste nicht integrierte Shoppingcenter Deutschlands, nicht mehr den Bedürfnissen einer ‚Erlebnis- und Freizeitgesellschaft‘. Das Projekt sucht nach Möglichkeiten, das MTZ zu einem multifunktionalen ‚Knoten‘ in der Zwischenstadt zu gestalten.



►► Entwurf **Main-Taunus-Zentrum**, S. 392





Technologiestadt Hoechst

7

Hattersheim: Wenn der Sarotti Mohr geht

8

1km



## Projektübersicht | Adress- und Knotenbildung

## Adressen und Knoten durch Konversion von Industriegebieten



Der Industriepark Hoechst ist nicht nur das in der Fläche größte Gewerbegebiet des Untersuchungsraums, mit über 20.000 Arbeitsplätzen ist er bis heute der wichtigste Industriestandort der Stadt Frankfurt. In bester Erschließungslage am Main, in unmittelbarer Nähe zum Flughafen und umgeben von drei Autobahnen bildet er einen wichtigen Knotenpunkt im zwischenstädtischen Raum. Heute gilt es, das ehemals auf die Belange eines Konzerns ausgerichtete, nach außen völlig abgeschottete

Areal als attraktive, einladende Adresse für Unternehmen und Forschungseinrichtungen zu vermarkten. Das Projekt sucht nach Wegen, den Industriepark neu im infrastrukturellen Geflecht der Stadtregion zu positionieren. Mit seiner 140 Jahre währenden Geschichte verknüpft das Höchster Industrieareal auf einzigartige Weise Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft europäischer Industriekultur und könnte dadurch zu einem Imageträger der Region werden.

►► Entwurf **Technologiestadt Hoechst**, S. 398



## Adressen und Knoten durch Konversion von Gewerbearealen



Das Sarotti-Areal in Hattersheim ist ein weiteres Beispiel für suburbane Industriestandorte, die immer häufiger zur Konversion anstehen. Eindrucksvolle Backsteinbauten zeugen von der bewegten Industriegeschichte des Areals, auf dem seit dem 19. Jahrhundert Schokoladenprodukte gefertigt wurden. Nach der Stilllegung der Produktion stellt sich die Frage nach dem Entwicklungspotenzial des Areals neu. Ehemals eine unzugängliche ‚Stadt in der Zwischenstadt‘, stellt das Sarotti-Areal durch seine

infrastrukturelle Verflechtung in die Rhein-Main-Region einen Ort höchster Zentralität dar. Direkt angrenzend an den Regionalpark Rhein-Main und in unmittelbarer Nähe zum Main bietet sich hier die Chance, ein hoch attraktives neues Quartier in der Stadtregion zu entwickeln. Dessen Adresse gilt es durch Bezüge zur industriellen Vergangenheit, durch eine differenzierte Gestaltung öffentlichen Raums, vor allem aber durch einen qualitätsvollen Übergang zum Landschaftsraum zu inszenieren.

►► Entwurf **Wenn der Sarotti Mohr geht**, S. 402







## Projektübersicht | Adress- und Knotenbildung



Airportcity Rhein-Main

### Neuer Knoten Flughafen



Airportcity Rhein-Main | In Europa zeigt sich die Tendenz zur Knotenbildung bislang besonders an und um die großen Flughäfen. Neben der Funktion des Ein-, Aus- und Umsteigens entwickelt sich hier ein Geflecht urbaner Milieus aus Kongreßzentren, Hotels, Büro- und Gewerbenutzungen bis zu Entertainment und Shopping. Der Flughafen wird mehr und mehr zur ‚Flaniermeile‘ und zum eigentlichen Mittelpunkt der Stadtregion. Am Beispiel des Flughafens Rhein-Main sucht das Projekt ‚Airportcity

Rhein-Main‘ konzeptionelle und experimentelle Antworten auf die mit diesem Prozess verbundenen Herausforderungen an eine gewachsene, polyzentrische Stadtregion. Welche zusätzlichen Funktionen benötigt oder verträgt dieser Ort, welches besondere Profil kann er ausweisen, wie kann sich der Flughafen jenseits seiner globalen Vernetzung wahrnehmbar im stadregionalen Geflecht der Zwischenstadt verorten?

►► Entwurf **Airportcity Rhein-Main**, S. 406



Agfa-Areal Neu Isenburg

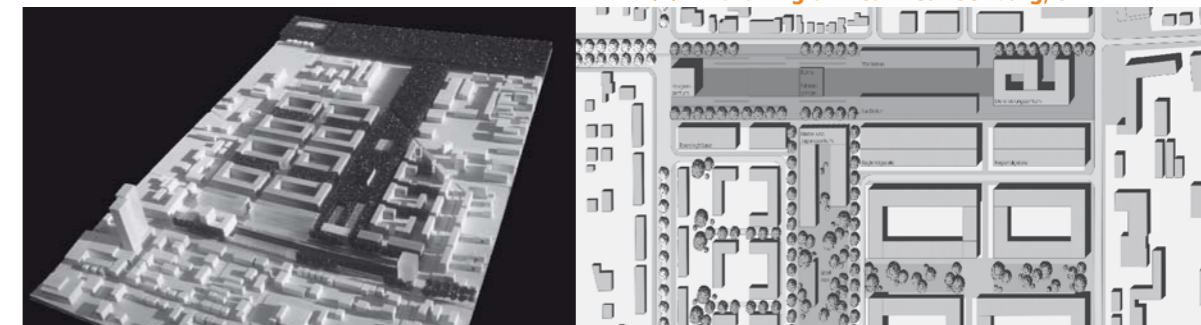
### Adresse durch Konversion von Gewerbe



Am Rande Frankfurts und in unmittelbarer Flughafennähe gelegen, hat sich Neu Isenburg zu einem Schwerpunkt der Gewerbesuburbanisierung entwickelt. Produzierendes Gewerbe wird dabei zunehmend durch Unternehmen des Dienstleistungsbereichs verdrängt, die ihrerseits völlig andere Anforderungen an den Standort haben. Durch die Aufgabe des Agfa-Areals bietet sich die Chance, eine neue Mitte des südlichen Gewerbegebiets und einen Übergang zur angrenzenden Innenstadt zu gestalten.

Eine regionale Dimension gewinnt der Standort dadurch, dass hier die ‚Regionaltangente West‘ starten soll. Das Projekt sucht nach Potenzialen, die sich aus der notwendigen Transformation monofunktionaler Siedlungsstrukturen und dem Ausbau regionaler Verkehrsinfrastruktur für die Qualifizierung der Zwischenstadt bieten. Am Beispiel des Agfa-Geländes soll ein neuer Stadtbaustein entworfen werden, der als Start- bzw. Endpunkt der neuen Regionalbahn explizit lokale und regionale Bezüge verbindet.

►► Entwurf **Agfa-Areal Neu Isenburg**, S. 412







## Projektübersicht | Mythen und Verbindungen

### Verknüpfung von Orten der Siedlungsgeschichte



In die Zwischenstadt schreibt sich eine Geschichte suburbaner Träume und Visionen ein, die es neu zu erzählen gilt. Zwischen strukturlosen Einfamilienhaus- und Gewerbegebieten verbergen sich Perlen der Siedlungsgeschichte, Manifeste des Glaubens an eine Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse durch eine umfassende Reform des Siedlungsbaus: Hier eine kleine Gartenstadt der ehemaligen Farbwerke Höchst, dort wunderbare Siedlungen des Neuen Frankfurts von Ernst May, die

schon in den zwanziger Jahren auf bestechende Weise mit den besonderen Qualitäten des Stadtrandes spielten. ‚Trabantenstädte‘ der sechziger Jahre, heute von zweifelhaftem Image, doch wie die Nordweststadt von Walter Schwagenscheidt und die Limesstadt von Hans-Bernhard Reichow in ihrer Zeit bedeutende und mit viel Hoffnung verbundene Reformprojekte mit teilweise noch heute hervorragenden Qualitäten, z.B. im Freiraum.

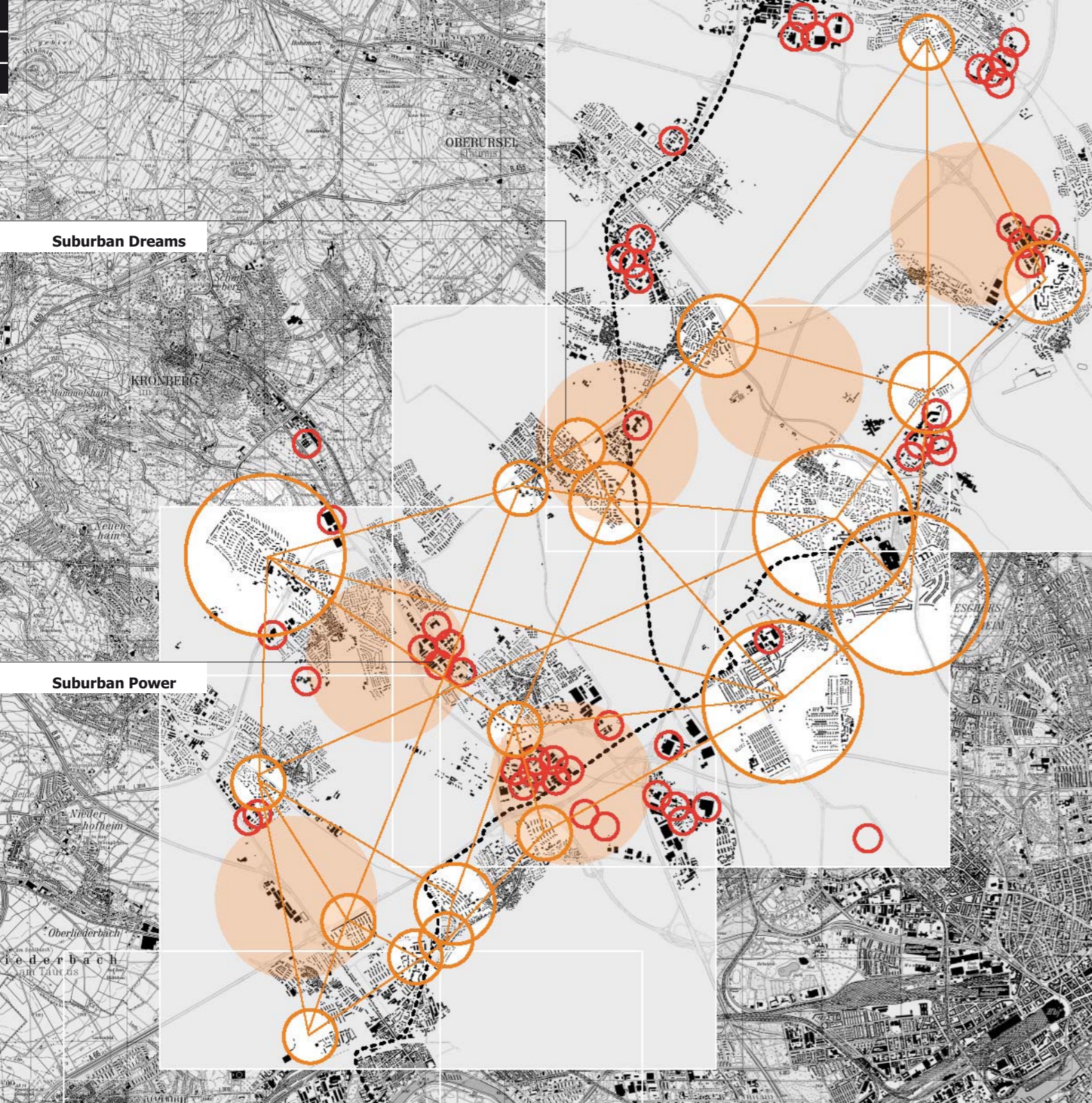


### Dichtes Netzwerk von Firmen-Hauptsitzen



Der Raum der Zwischenstadt trägt wirtschaftliche Bedeutung, die gleichwohl bislang kaum wahrnehmbar ist. In den meist gesichtslosen Gewerbegebieten verbirgt sich eine große Anzahl von Firmensitzen mit überregionaler Bedeutung. Dabei handelt es sich nur um Backoffices, vielmehr haben Weltfirmen wie Hewlett Packard oder Procter & Gamble hier ihren nationalen Hauptsitz. Während sich solche Firmen in den Innenstädten in ihrem Repräsentationsstreben oft gegenseitig überbieten, histo-

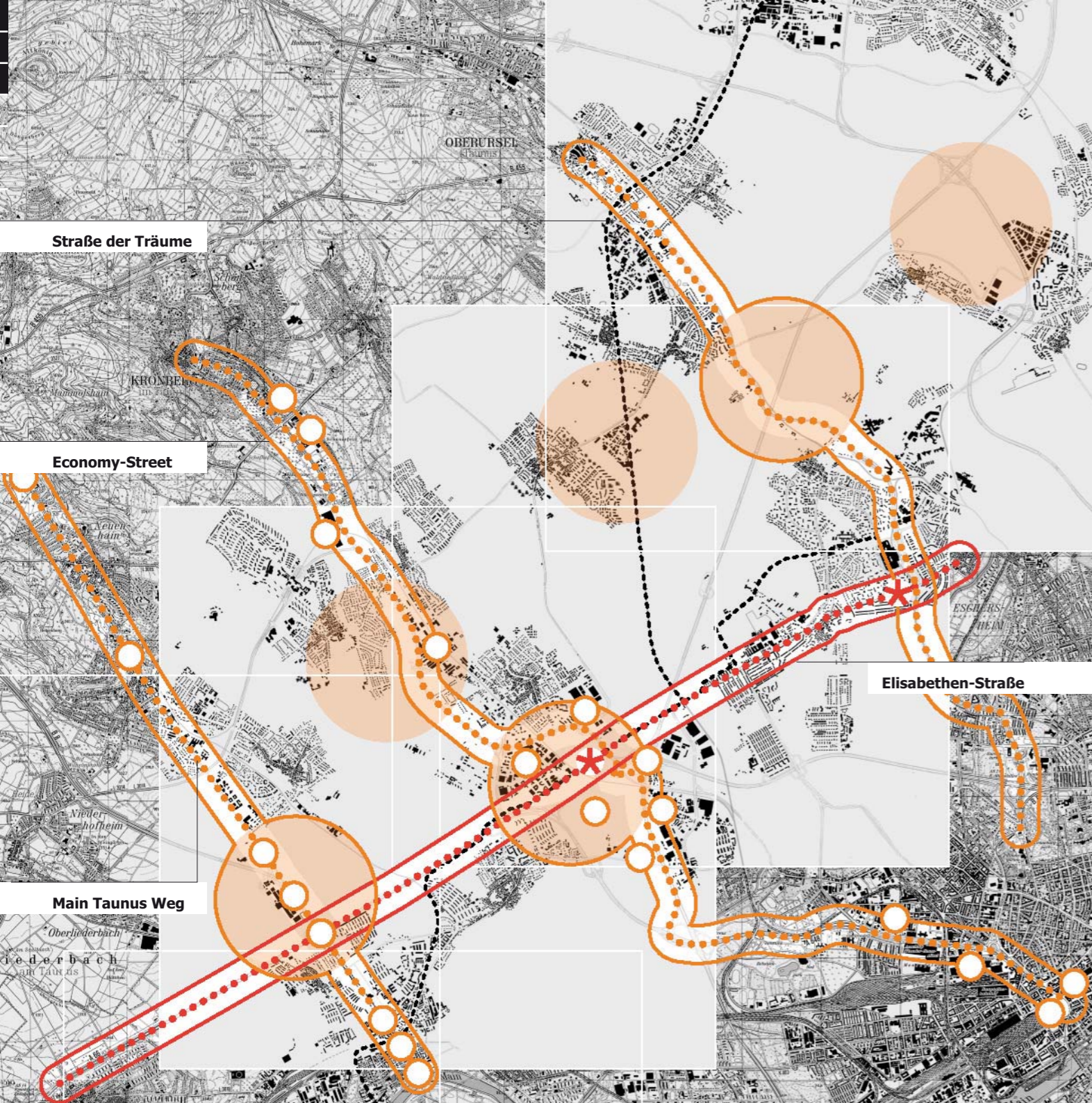
risch damit aber auch zu Pracht und Schönheit der Städte beigetragen haben, gilt es dieses enorme urbanistische Potenzial in der Zwischenstadt für die Gestaltung des Raumes erst zu erschließen: Vor dem Hintergrund der Konkurrenz um die besten Köpfe werten schon heute viele Firmen ihre Standorte auf. Ein ‚Dichtes Netzwerk‘ von Firmen-Hauptsitzen von baukultureller Qualität könnte zukünftig eine Geschichte der Genese und wirtschaftlichen Kraft der Zwischenstadt erzählen.







## Projektübersicht | Mythen und Verbindungen



### Der Traum suburbanen Wohnens

Die autobahnähnlich ausgebaute alte Oberurseler Straße ist zur wichtigen Achse der Wohnsuburbanisierung in Richtung der begehrten Taunusrandlagen geworden. Die Straße tangiert heute von noblen Vorortvillen in Oberursel über die Römerstadt Ernst Mays, die Nordweststadt von Walter Schwagenscheidt bis zu markanten neuen Entwicklungen wie dem Stadtteil ‚Am Riedberg‘ Meilensteine der Siedlungsuburbanisierung. Deren sorgsam gestaltete Verknüpfung könnte eine Geschichte vom ‚Traum suburbanen Wohnens‘ erzählen.



### Eine Perlenkette wirtschaftlicher Kraft

Alte Handelswege zwischen Main und Taunus sind zum Rückgrat der wirtschaftlichen Entwicklung des Taunusrandgebietes geworden. Die vielfach überformte alte Kronberger Straße zwischen Frankfurt und Kronberg präsentiert sich heute als Strip verdichteter Gewerbegebiete mit Firmensitzen zum Teil von Weltruf. Diese gilt es, ähnlich wie die Firmen in den Innenstädten, für die Gestaltung einer städtebaulich hochwertigen ‚Perlenkette wirtschaftlicher Kraft‘ durch die Zwischenstadt zu



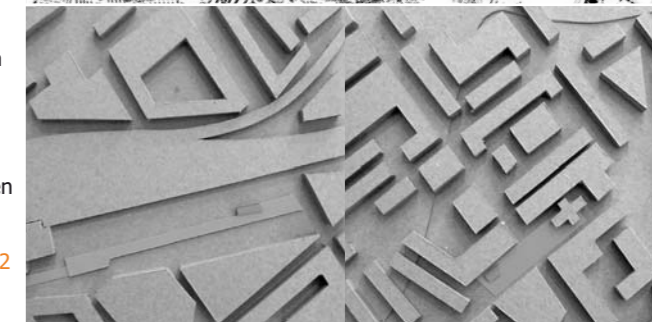
### Ein Weg voller Mythen

Schon zu Römerzeiten durchzog die Mitte des Betrachtungsraums eine ‚Hauptstraße‘ zwischen Mainz und dem Limes. Als Prozessionsweg des Leichenzuges Bonifatius erhielt der Weg zusätzliche mythische Aufladung. Straßennamen erinnern an die ehemalige Bedeutung des Weges, der sich heute vielfach überformt zeigt: In weiten Teilen beschreibt die A 66 seinen Verlauf. Hier bietet sich die Chance, den Mythos der alten Elisabethenstraße gerade im Kontrast zu seinen zwischenstädtischen Überformungen wieder aufleben zu lassen.



### Vom Main in den Taunus

Zwischen Main und Taunus und den historischen Kernen von Hoechst und Königstein repräsentiert die Königsteiner Straße einen sinnbildlichen Schnitt durch die Zwischenstadt: Nirgends sonst kann das Wesen der Stadtregion Rhein-Main besser zum Ausdruck gebracht werden. Das Main-Taunus-Zentrum kann dabei zur neuen Schnittstelle zwischen Stadt und Umland werden.







## Projektübersicht | Mythen und Verbindungen

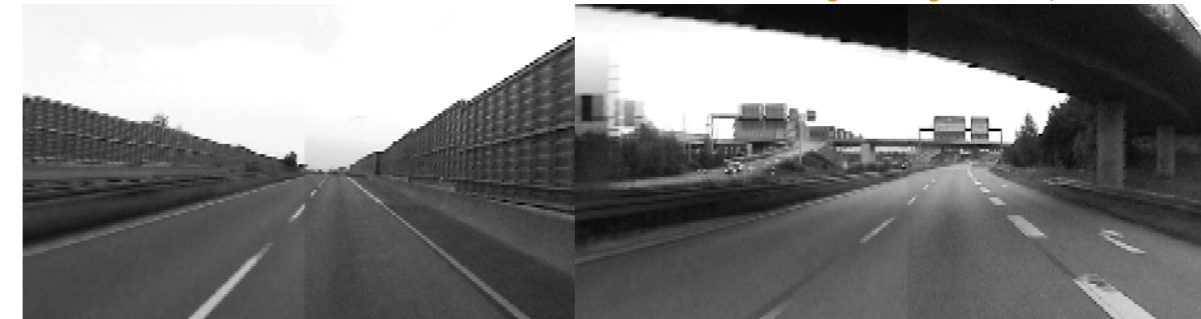
### Von der Funktionsschneise zur Visitenkarte der Region



Die Autobahnen gewährleisten das Funktionieren des Beispielraumes und bilden seine funktionale ‚Mitte‘. Die Wahrnehmung der Zwischenstadt wird geprägt durch die Fahrt auf der Autobahn, d.h. primär durch großvolumige räumliche Merkzeichen. Der Taunus als nordwestlicher Horizont und die Skyline der Frankfurter Bankentürme, aber auch die an- und abfliegenden Flugzeuge des Flughafens Rhein-Main ermöglichen fast von überall eine grobe Orientierung. Die Autobahnpassage ist die Visitenkarte

der ganzen Stadtregion, für den Transitreisenden bleibt sie in der Regel der einzige bildhafte Eindruck, den er von der Stadtregion gewinnt. Es stellt sich also die Frage, wie die Autobahn von einer zunehmend von Lärmschutzwänden umgebenen monofunktionalen Schneise zum ‚Boulevard der Stadtregion‘ werden könnte.

►► Entwurf **Regionaltangente West**, S. 418



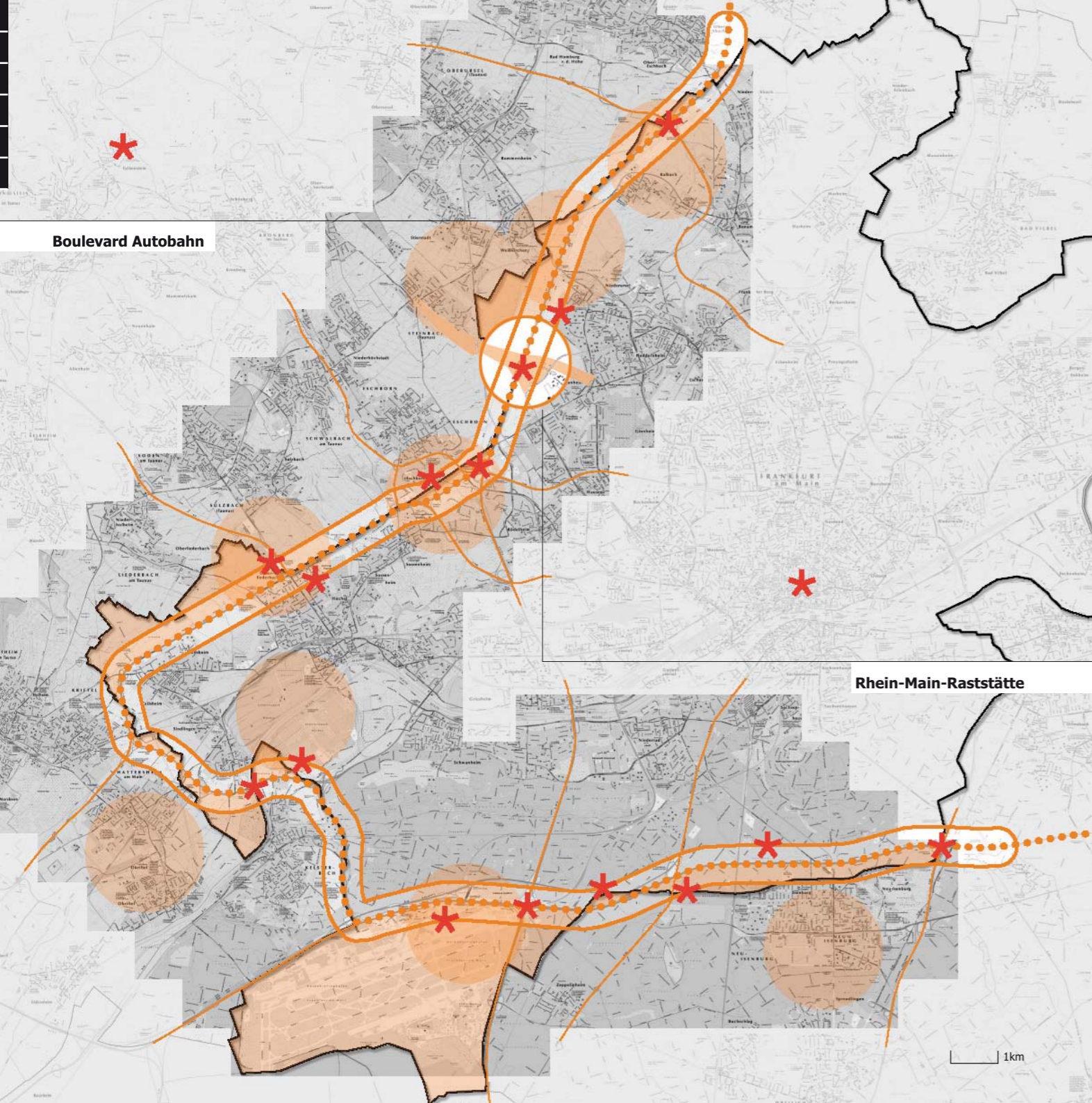
### Verknüpfungspunkt in die Region



Sowohl für den Transitreisenden als auch für den Anwohner fällt der Autobahn eine zentrale Bedeutung für die Wahrnehmung und das entsprechend konstruierte Bild der Stadtregion zu. Bislang präsentiert sich die Autobahn gleichwohl als rein technisch bedingte Funktionsschneise, in der es im untersuchten Kernbereich des Rhein-Main-Gebiets nicht mal eine Raststätte gibt. Die neue ‚Rhein-Main-Raststätte‘ soll einen vielschichtigen Verknüpfungspunkt zwischen lokaler, regionaler und ‚globaler‘ Ebene

anbieten. Der Standort zwischen der Gemeinde Steinbach und dem Frankfurter Stadtteil Praunheim inmitten eines von der Autobahn durchschnittenen attraktiven Landschaftsraums bietet eine schöne Aussicht sowohl auf die Frankfurter Skyline als auch auf die umliegenden Taunushänge und damit auf zwei dominante ‚Merkzeichen‘ der Rhein-Main-Region. Das Autobahnterminal kommuniziert die Qualitäten der Region und repräsentiert als neue Landmarke die Stadtregion Rhein-Main.

►► Entwurf **Rhein-Main-Raststätte**, S. 416







## Projektübersicht | Adressen Knoten Mythen Verbindungen

### Regionaltangente West | Rückgrat der Zwischenstadt

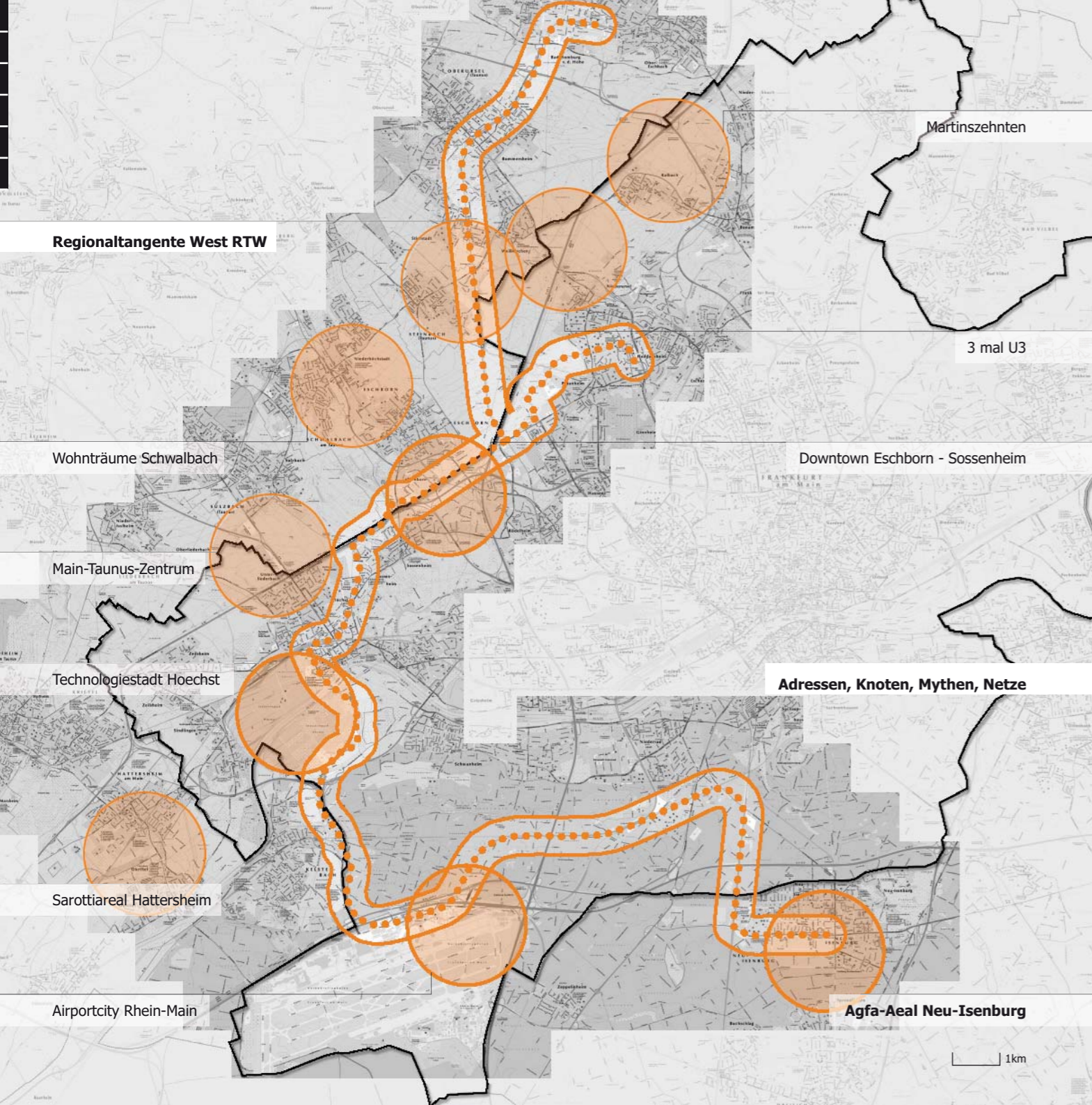
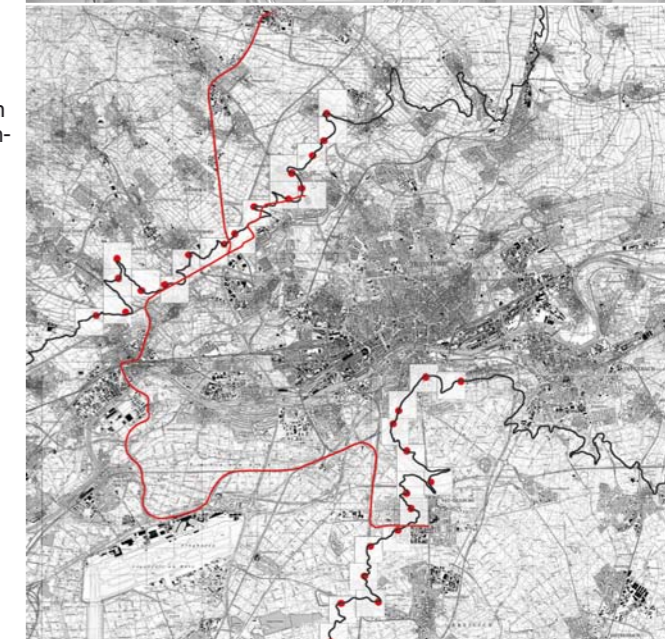
Als zentrales Medium der Vernetzung von Zwischenstadt und Stadtregion bieten sich schließlich neue regionale Infrastrukturen an. Die Hierarchieverhältnisse zwischen Kern und ehemaligen Randzonen lösen sich auf. Die konzentrische Struktur der Stadt wird zunehmend von tangentialen Bezügen überlagert. Der Bedarf an neuen regionalen Verkehrsinfrastrukturen ist unverkennbar und ein wichtiger Ansatz zwischenstädtischer Qualifizierungsstrategien, vor allem im Umfeld neuer Haltepunkte und Knoten.

Im Untersuchungsraum repräsentiert die geplante Regionaltangente West (RTW) diese Entwicklung. Ziel der entwerfenden Forschung ist es, Ideen für die räumliche Erlebarkeit der neuen Regionalen Linie und damit der untersuchten Zwischenstadt zu entwickeln. Neben den bestehenden Autobahnen kann die RTW künftig das Rückgrat der untersuchten Zwischenstadt bilden, indem sie Einzelbausteine über eine neue regionale Erfahrungslinie vernetzt.

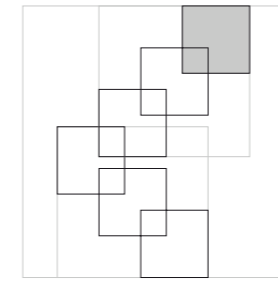
►► Entwurf **Regionaltangente West**, S. 418

### Integrationskultur in der Zwischenstadt

Adressen, stadtrregionale Knoten, Mythen und Verbindungen: In der Zusammenschau wird deutlich, wie die an verschiedenen Situationen im Beispielraum erprobten Modelle zu einer räumlichen Qualifizierung der Zwischenstadt beitragen könnten.





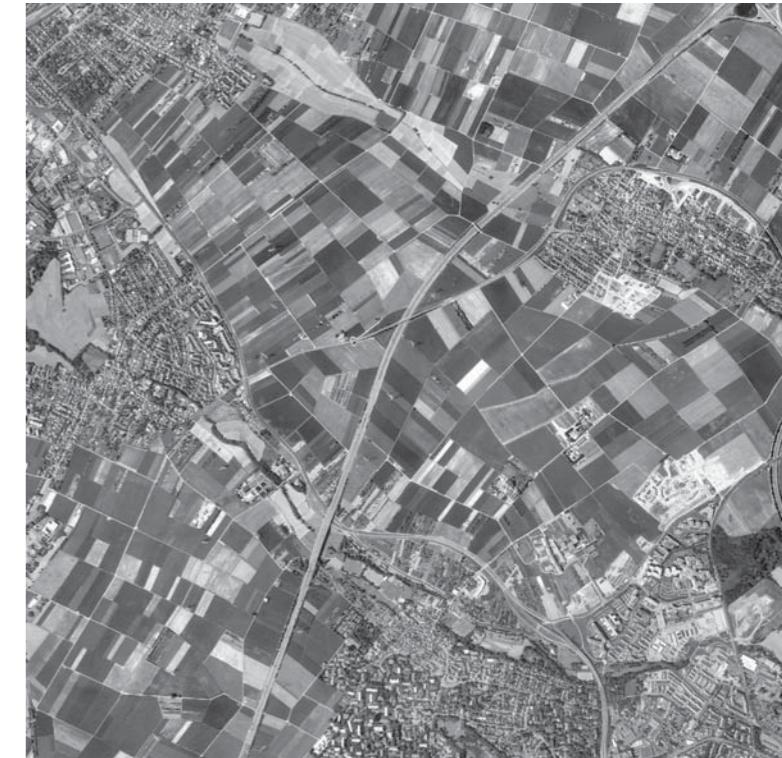


Adressbildung | 3 mal U3

**Zwischen Frankfurt und Oberursel** | ‚Am Riedberg‘ in Frankfurt ist eines der größten aktuellen Stadterweiterungsgebiete in Deutschland. Auf der grünen Wiese entsteht hier ein neuer Stadtteil für 15.000 Menschen und ein neuer Campus der Frankfurter Goethe-Uni. Mit dem bewusst formulierten Ziel, durch die Ausweisung von Bauland vor allem für Einfamilienhäuser ein Abwandern einkommensstarker Bevölkerungsschichten ins Umland zu verhindern, überbaut die Stadt Frankfurt damit einen der wenigen verbliebenen Freiräume an ihrem nordwestlichen Stadtrand. Direkt jenseits der Stadtgrenze möchte auch die Stadt Oberursel ihre letzten größeren Entwicklungspotenziale nutzen. Aus Frankfurter und Oberurseler Sicht am Rand der Stadt gelegen, schließen die Bebauungen ‚Am Riedberg‘ und die Erweiterungsareale von Oberursel einen Kranz suburbaner Bebauungscluster, der sich aus dem Wachstum der Städte Bad Homburg, Oberursel und Frankfurt um das Bad Homburger Kreuz gebildet hat. Durch einen je eng auf die eigenen Gemarkungsgrenzen gerichteten Blick der Kommunen bleibt das Potenzial dieser Areale für eine konzertierte Gestaltung der Zwischenstadt bislang völlig ungenutzt. Die angestrebte Qualität der neuen Stadtbausteine am Stadtrand, die gerade in ihrer Nähe zum Freiraum liegt, droht so durch ein unkoordiniertes Zusammenwachsen der Städte zu verschwinden.

Das Entwurfsprojekt soll an einem Streifen im Verlauf der U-Bahn U3 zwischen Frankfurt-Riedberg und dem Südrand von Oberursel Perspektiven für eine Qualifizierung dieses für die Zwischenstadt typischen Wachstumsprozesses aufzeigen. Dabei geht es besonders um die Gestaltung des Übergangs zwischen neuen Stadtbausteinen und Freiraum sowie um die Einbindung in das infrastrukturelle Netz der Zwischenstadt. Ziel des Entwurfs ist es, in Verbindung von Siedlungs- und Landschaftsplanung die Adressen der neuen Stadtbausteine durch ihre Einbindung in den Kontext einer bewusst gestalteten und verbindenden Landschaft zu definieren.

Aktualität gewinnt die Aufgabenstellung durch Überlegungen, mit der Auslagerung des Frankfurter Zoos in das Entwurfsgebiet an der Schnittstelle zwischen Frankfurt und seinen Nachbarstädten ein regionales Leuchtturmprojekt zu initiieren, welches Anstoß geben könnte für die in Rhein-Main dringend benötigte regionale Kooperation. Obwohl diese Idee heftig umstritten ist und wenig Aussicht auf Realisierung hat, dient sie im Projekt als eine mögliche Anregung. Nur durch eine Qualifizierung und Thematisierung sowohl der Siedlungs- als auch der Freiraumentwicklung können die besonderen Qualitäten der Zwischenstadt langfristig gesichert werden.



#### Entwurfsprojekt an der Bauhaus-Universität Weimar

Lehrstuhl für Entwerfen und Städtebau 1

Wintersemester 2003/2004

Konzeption und Betreuung:

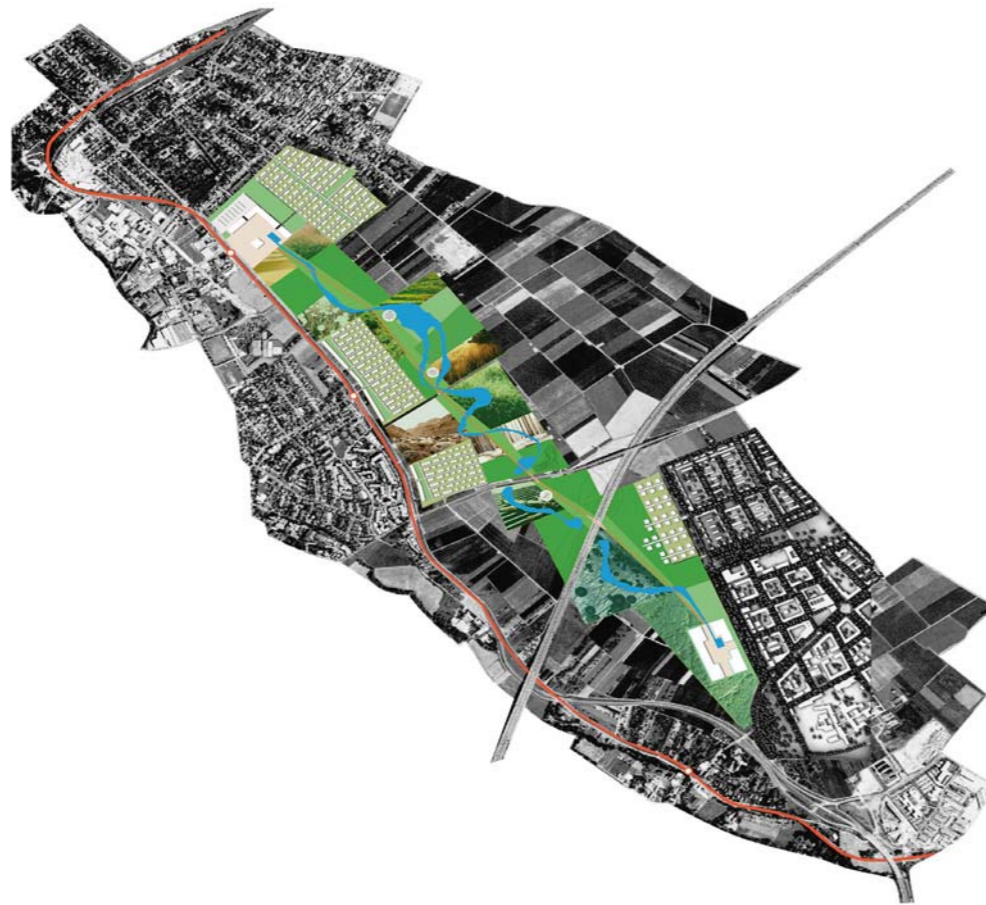
Prof. Wolfgang Christ, Dipl.-Ing. Lars Bölling





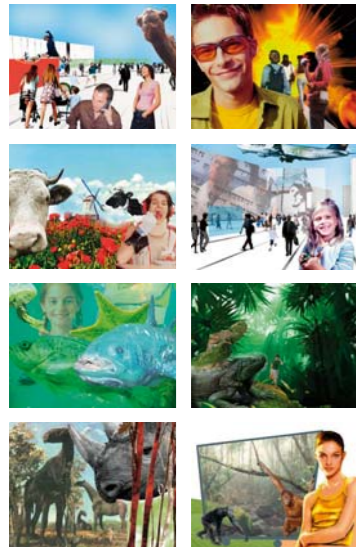
## Evolution Strip

**David Brinkhoff, Tobias Brox und Fan Fan** schlagen den 'Strip' zwischen Oberursel und Frankfurt als Standort eines neuen Regionalzoos vor. Dessen regionale Dimension erwächst einerseits aus der zentralen Lage an der A5, andererseits aus der verknüpfenden Funktion zwischen Frankfurt und den sogenannten Umlandgemeinden. Im linearen Verlauf des Urselbachs und parallel zu U-Bahn- und Straßenverlauf wird der neue Zoo als 'Evolution Strip' gestaltet, d.h. entscheidende Stationen der Evolution des Lebens werden als Erlebnisbereiche inszeniert. Angelagert werden drei neue Wohnquartiere sowie zwei öffentliche Areale als Ein- bzw. Ausgang, die gleichzeitig den Anschluss zu bestehenden Zwischenstadtbausteinen herstellen. Die neuen Quartiere profitieren in ihrer Lage und ihrem Image von der unmittelbaren Nähe zu den Erlebnisstationen des neuen Regionalzoos.



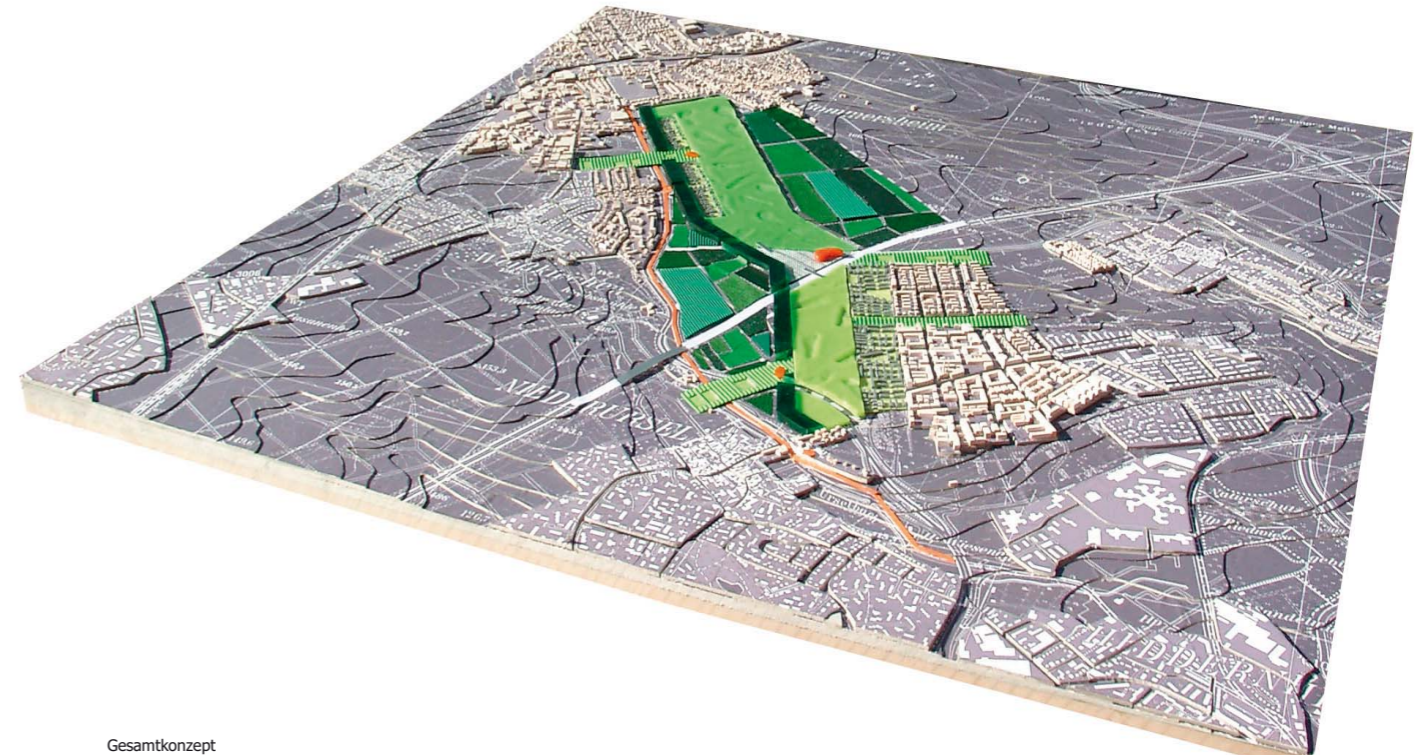
### Stationen im Zoo

- 1 Eintritt Platz
- 2 Beginn
- 3 Kultivierte Natur
- 4 Generierung von Leben
- 5 Lebensquelle
- 6 Erste Schritte
- 7 Selektion
- 8 Erkenntnis



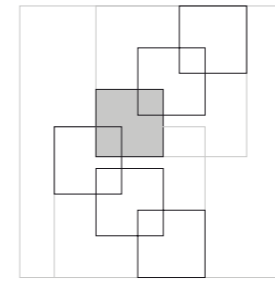
## Aktiv-Park Rhein-Main

**Kati Halfter, Felicia Leibe, Olof Karlsson** untersuchen das Potenzial von Trendsportarten für eine Gestaltung der Zwischenstadt. Besonders in den USA, zunehmend aber auch in Europa spielt die Verknüpfung neuer Wohnquartiere mit Freizeitangeboten, vor allem mit Golfplätzen, eine herausragende Rolle. Die Arbeit versucht, diesen oft zu recht als 'exklusiv' im Sinne von ausgrenzend kristisierten Trend positiv zu interpretieren. Neue, themenbezogene Wohnquartiere werden in einen 'Aktiv-Park-Rhein-Main' eingebunden, der an hervorragend erschlossenem Ort Sport- und Freizeitmöglichkeiten für die ganze Region anbietet. Die neuen Quartiere und der Park inklusive Golfplatz verbinden dabei gleichzeitig die fragmentierten Bauungs- und Landschaftcluster der Zwischenstadt. Sondernutzungen wie ein Golfzentrum oder ein Hotel setzen Schwerpunkte und definieren die Eingänge in die neue Freizeitlandschaft.



Gesamtkonzept





## Adressen und Knoten | Downtown Eschborn Sossenheim

**Rund um das Nordwestkreuz** | Eschborn hat sich von einem Dorf mit wenigen tausend Einwohnern in den 50er Jahren zu einem Dienstleistungsschwerpunkt des Rhein-Main-Gebiets mit über 25.000 Arbeitsplätzen entwickelt. Durch seine Lage direkt an der Frankfurter Stadtgrenze und seine hervorragende infrastrukturelle Einbindung ist Eschborn zum Synonym einer dynamischen Kommune in der Peripherie der Großstadt geworden. Heute ist Eschborn dabei nicht mehr nur ‚Backoffice-Bereich‘, sondern selber Standort einer ganzen Reihe von Firmenzentralen.

Diesseits der Frankfurter Stadtgrenze hat sich das ehemalige Dorf Sossenheim seit seiner Eingemeindung nach Frankfurt im Jahr 1928 zur typischen Arbeiterwohnsitzgemeinde entwickelt. Nach dem Krieg entstanden zudem mehrgeschossige Siedlungen um den bis heute dörflichen Kern, wodurch sich die Bevölkerungszahl Sossenheims allein in den letzten 30 Jahren mehr als verdoppelt hat. Erst in den letzten Jahren verzeichnet Sossenheim auch im gewerblichen Bereich erhebliche Zuwächse. Im direkten Anschluss an die Bürostadt Eschborn-Süd hat die Stadt Frankfurt an der Wilhelm-Fay-Straße ein großflächiges neues Gewerbegebiet ausgewiesen. Aus Sicht der Stadt Frankfurt am Rand der Stadt gelegen, sollen sich hier vor allem Betriebe des produzierenden Gewerbes ansiedeln. Doch in der Realität führen allein die hohen Bodenpreise dazu, dass in Sossenheim wie im angrenzenden Eschborn-Süd hauptsächlich Bürogebäude des Dienstleistungsgewerbes entstehen.

Zwischen den Orten Eschborn und den Frankfurter Stadtteilen Sossenheim und Rödelheim wachsen damit rund um das Nordwestkreuz Frankfurt verschiedene typisch suburbane Gewerbegebiete zu einer ‚peripheren Verdichtung‘ mit über 40.000 Arbeitsplätzen genau an der Frankfurter Stadtgrenze zusammen. Perfekt erschlossen durch zwei Autobahnknoten, S-Bahn und die geplante Regionaltangente West entsteht an dieser Schnittfläche eine neue Mitte, deren Gestaltung für die Dienstleistungs- und Erlebnissesellschaft im Zentrum des Entwurfs steht. Der Standort repräsentiert eine maßgebliche Entwicklung der Zwischenstadt: Jenseits der alten Kerne, die oft sogar ihre Nahversorgungsfunktion verlieren, entwickelt sich an meist hervorragend erschlossenen Orten eine neue, zwischenstädtische Zentralität. Hier entstehen Knoten im infrastrukturellen Geflecht, die Funktion und Struktur der Zwischenstadt prägen und zu den eigentlichen Bezugspunkten der Stadtregion werden.

Das Entwurfsprojekt ‚Downtown Eschborn-Sossenheim‘ entwickelt am Beispiel des Areals um das Nordwestkreuz städtebauliche Konzepte für einen entsprechenden Knoten in der Zwischenstadt.



### Entwurfsprojekt an der Bauhaus-Universität Weimar

Lehrstuhl für Entwerfen und Städtebau 1

Wintersemester 2002/2003

Konzeption und Betreuung:

Prof. Wolfgang Christ, Dipl.-Ing. Lars Bölling



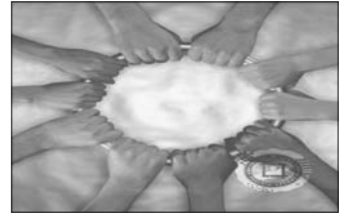


Interkom Island

**Johanna Mieskes, Jan-Hendrik Müller, Anders Nilsson, Salvatore Trovato** | Erst in ihrer Gesamtheit bilden die gegeneinander abgegrenzten Areale der Zwischenstadt ein neues Bild von Stadt eigener Identität. Diesen eigenständigen Charakter der Zwischenstadt greift der Entwurf auf. Aus Sicht der Autoren fehlen dem Gebiet Aufenthaltsqualitäten, eine stärkere Mischung der Funktionen sowie eine wahrnehmbare Adresse. Die bestehenden Bebauungscluster sollen durch die Fassung ihrer Ränder gestärkt werden. Mit den zusammenwachsenden Strukturen der Gewerbegebiete soll ein klar abgegrenzter neuer Stadtbaustein gebildet werden, dessen aufwändig gestaltete Mitte das neue urbane Zentrum, den Schnittpunkt mit den wichtigen Infrastrukturlinien und das Entree in die Landschaft markiert. Neben einer Bahn- und Busstation sollen um den zentralen Platz Nahversorgungs- und Freizeiteinrichtungen sowie ein Hotel mit Kongresszentrum entstehen. Die bestehenden und neuen Gewerbeflächen werden dagegen lediglich durch eine klare Erschließungsstruktur und das Hinzufügen fehlender öffentlicher Räume und randbildender Strukturen gegliedert. Eine aus der Struktur Eschborn Süds entwickelte und auf das Erweiterungsgebiet in Sossenheim gespiegelte räumliche Matrix erlaubt ansonsten eine möglichst flexible räumliche Entfaltung.

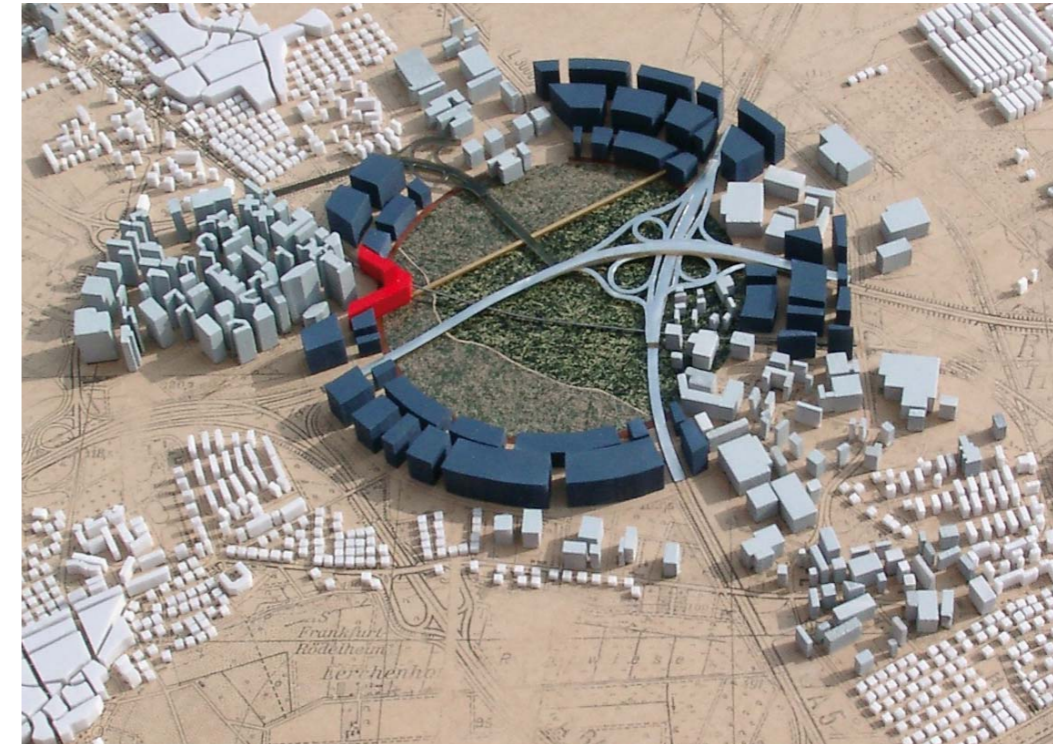


1 Interkom Island



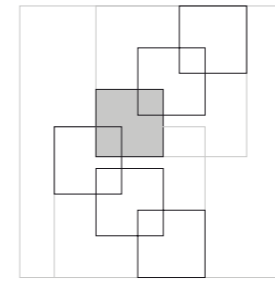
The Circle

**Thomas Papp, Thomas Kleinsteuber, Francesco Schiavello, Chang-Hwi Hong** | Die durch die hervorragende Erschließung gegebene Attraktivität des Standorts soll gesichert werden, indem das bislang unkoordinierte Wachstum der verschiedenen Areale zur Ausbildung einer ringförmigen Dienstleistungsstadt mit ausdrucksstarker Adresse zusammengefasst werden soll. ‚The Circle‘ wird durch drei wesentliche Elemente gebildet: Den Ringsegmenten, die die bestehenden Gewerbegebiete verbinden, einen so entstehenden ‚Central Park‘ in der Mitte sowie den den Ring gliedernden Infrastrukturen. Am Schnittpunkt der Verkehrsstrassen soll ein zentraler Umsteigeplatz entstehen. Während der äußere Ring gewerblichen Nutzungen vorbehalten ist, wird der zum Park orientierte innere Ring mit Freizeiteinrichtungen ergänzt. Ein verbindender mittiger Boulevard lädt zum Flanieren ein. Der dynamische Charakter des neuen Parks wird durch die Inszenierung der ihn durchschneidenden Verkehrsstrassen gestärkt.



1 The Circle – Modell





## Knotenbildung | Main-Taunus-Zentrum MTZ

**Knoten in der Zwischenstadt** | Das MTZ war das erste nicht integrierte Shoppingcenter Deutschlands: In den sechziger Jahren mit Autobahnanschluss direkt jenseits der Frankfurter Stadtgrenze erbaut, ist es Sinnbild für die bis heute heftige Konkurrenz zwischen Downtown und Suburbia. Nachdem jahrelang die Innenstädte den Verlust von Kaufkraft durch solche Shoppingmalls auf der grünen Wiese beklagt haben, geraten seit einiger Zeit vor allem ältere typisch suburbane Einkaufszentren in Bedrängnis: Ihre monofunktionale, architektonisch meist anspruchslose Struktur entspricht nicht mehr den Bedürfnissen einer Erlebnis- und Freizeitgesellschaft. In den USA fallen schon heute ähnliche Malls aus den sechziger Jahren in großer Anzahl brach, weil sie nicht mehr konkurrenzfähig sind gegen neue Erlebnismalls oder aufgewertete Innenstädte.

Die sich in den letzten Jahren abzeichnenden Transformationen des MTZ stehen exemplarisch für einen entsprechenden Wandel im ‚Bild der Zwischenstadt‘: Zunehmend werden ehemals monofunktionale Einkaufs- und Gewerbezentren ergänzt durch Nutzungen im Bereich von Freizeit und Kultur. In den neunziger Jahren wurde auf dem Areal des MTZ das ‚Kinopolis‘ als größtes Kinocenter der Region eröffnet. Mit immer neuen Um- und Anbauten versucht man, die ehemals aus einfachsten Kistenarchitekturen addierte Mall an die Bedürfnisse heutiger Konsumenten anzupassen, die an diesen Orten neben reiner Konsumbefriedigung flanieren, beobachten, etwas erleben wollen. Wochenmärkte und kulturelle Veranstaltungen ergänzen das Angebot, sich mehrere Stunden aufzuhalten.

Das Entwurfsprojekt untersucht am Beispiel des MTZ Möglichkeiten, diesen Wandel monofunktionaler Malls zu multifunktionalen Knoten im infrastrukturellen Geflecht der Zwischenstadt zu gestalten. Was kann ein solches Zentrum in der Zwischenstadt sein, wie kann es aussehen, welches sind seine zusätzlichen Angebote und in welche räumliche und funktionale Beziehung tritt es zu seiner Stadtregion?

Im Projekt werden Vorschläge für den Wandel des bis heute hermetischen MTZs zu einem multifunktionalen Schnittpunkt zwischen Frankfurt und seinen prosperierenden Umlandgemeinden entwickelt. Wichtige Ansatzpunkte sind seine Einbindung in die siedlungsstrukturelle und landschaftliche Umgebung, seine Anreicherung mit städtischen Funktionen jenseits reinen Konsums sowie die Aufhebung seiner rein autoorientierten Erschließung, immer aber auch der Versuch, die Adresse des Main-Taunus-Zentrums als Stadtbaustein der Stadtregion deutlich zu markieren. Ein brachgefallenes Autokino, eine ausgeräumte Landschaft, die Überbauung oder Parkplatzflächen oder ein kompletter Umbau bieten hierfür den nötigen Spielraum.



### Entwurfsprojekt an der Bauhaus-Universität Weimar

Lehrstuhl für Entwerfen und Städtebau 1

Wintersemester 2003/2004

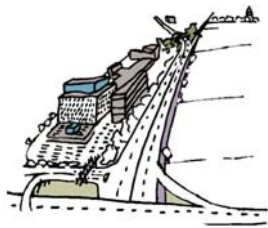
Konzeption und Betreuung:

Prof. Wolfgang Christ

Dipl.-Ing. Lars Bölling

Dipl.-Ing. Juliane Kopperschmidt



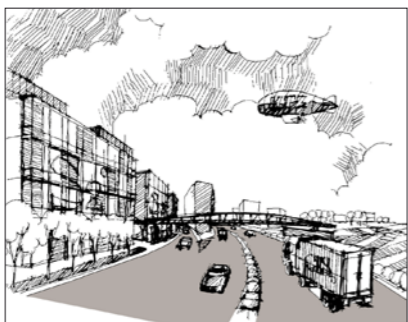


## Main Taunus City

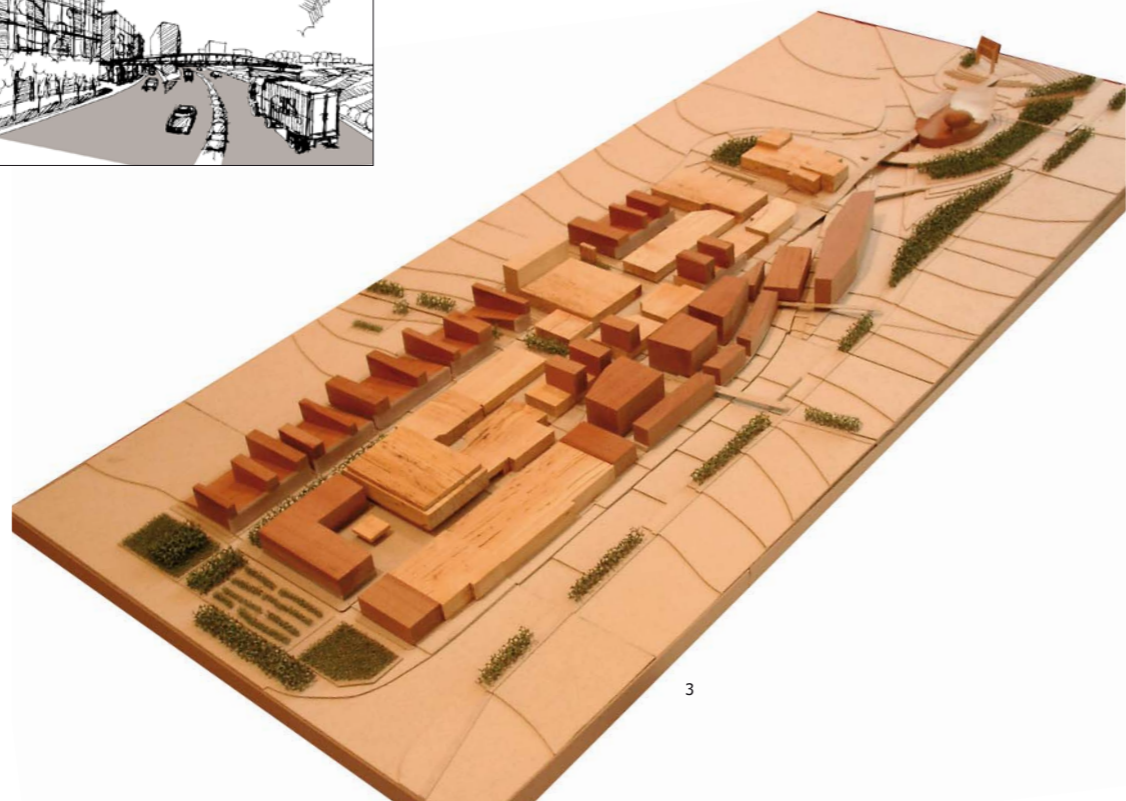
**Chen Yi, Jens Rott und Torsten Symank** ergänzen das MTZ nicht nur mit städtischen Funktionen, sie bilden mit den auf überbauten Parkplatzflächen ergänzten Baustrukturen gleichzeitig einen neuen urbanen Raum, der mit den eigenen Qualitäten der Zwischenstadt spielt. Angestrebt wird ein radikaler Wandel von der aktuellen Erscheinung des Zentrums als Ensemble monofunktionaler Kästen mit nach außen gekehrten, tristen Rückseiten hin zu einem urbanen Ort in der Zwischenstadt, dessen Gestalt sowohl auf die Geschwindigkeit der auf der Autobahn vorbeifahrenden Autos als auch auf den unmittelbaren Umgebung reagiert. Die Adresse ‚Main Taunus City‘ soll dabei in ihrer Wahrnehmung und in ihren zusätzlichen Angeboten Übergänge zwischen regionaler und lokaler Ebene formulieren. Ergänzt werden einerseits zusätzliche Freizeitznutzungen und Bürogebäude, zur offenen Landschaft bilden dagegen Wohngebäude einen kräftigen neuen Rand aus.



1

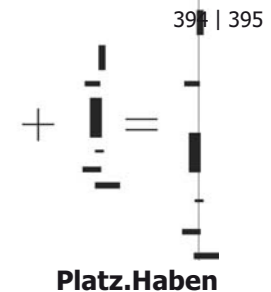


2



3

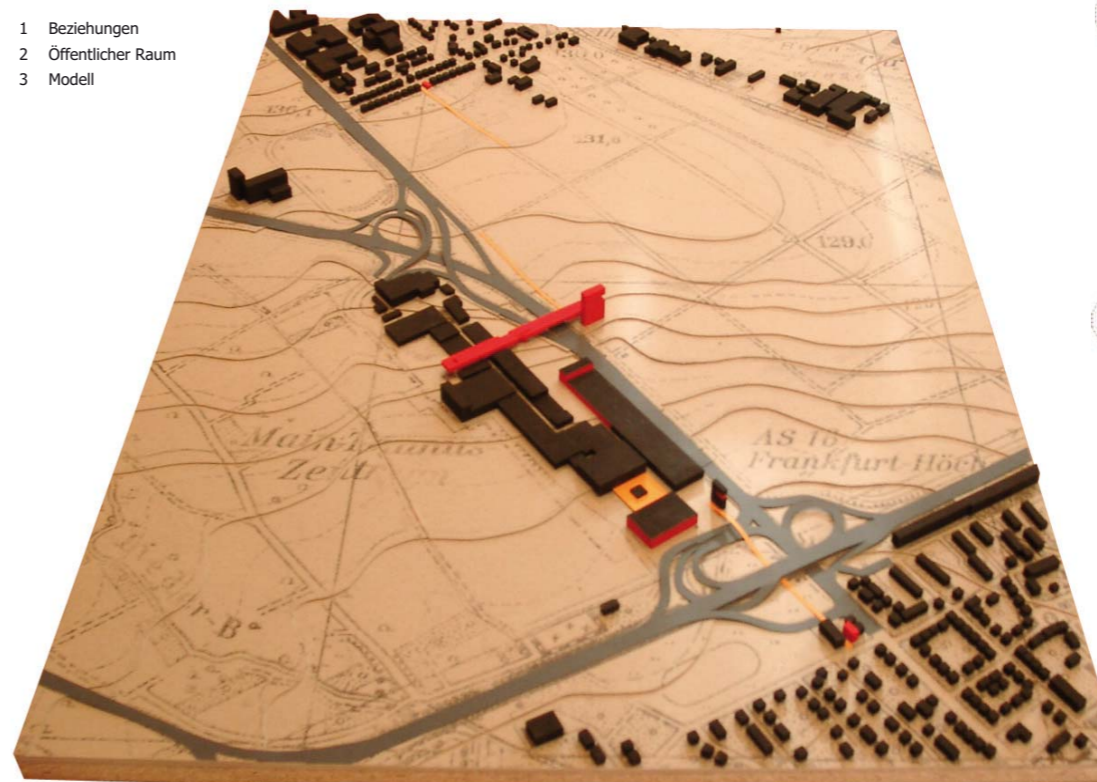
- 1 Main-Taunus-City in ihrer Umgebung
- 2 Stadtkante Main-Taunus-City zur B8
- 3 Modell Main-Taunus-City



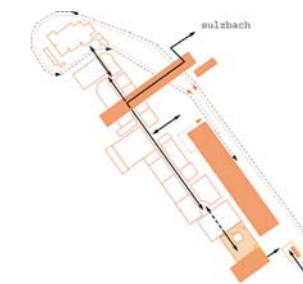
## Platz.Haben

**Martin Brandt, Louise Heimler, Claudia Gerhauer** betrachten das MTZ im Kontext seiner Einbindung in eine wichtige Verbindungsachse zwischen Main und Taunus, an der sie verschiedene prägende Plätze und Situationen mit immer ähnlichen Interventionen zu einer Kette wiedererkennbarer ‚Bedeutungsorte‘ in der Zwischenstadt verknüpfen. Mit neuen Funktionen wird das MTZ in dieser Kette zum multifunktionalen Schnittpunkt zwischen Frankfurt und seinem Umland. Steg oder Riegel als immer wiederkehrende Erkennungszeichen der Interventionen erfahren hier ein Maßstabssprung. Ein neuer, 300 m langer schwebender ‚Gebäudesteg‘ verknüpft das MTZ über die trennende Straße mit seiner Umgebung. Ein senkrechter Riegel jenseits der Straße definiert gleichermaßen den Zielpunkt des Stegs und die neue Landmarke des MTZ. Steg und Riegel integrieren neue Nutzungen wie ein Hotel, Restaurants und Wellnessbereiche sowie ein gebündeltes Service-center. Steg und Riegel definieren darüber hinaus im Außenraum einen neuen urbanen Platz, der dem Haupt-Eingangsbereich des Centers einen neuen Charakter gibt.

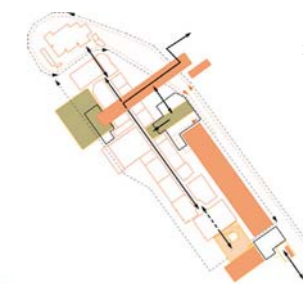
- 1 Beziehungen
- 2 Öffentlicher Raum
- 3 Modell



3



1



2

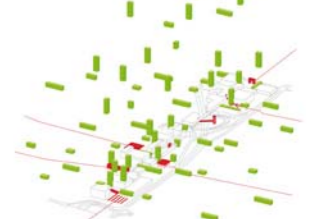
3





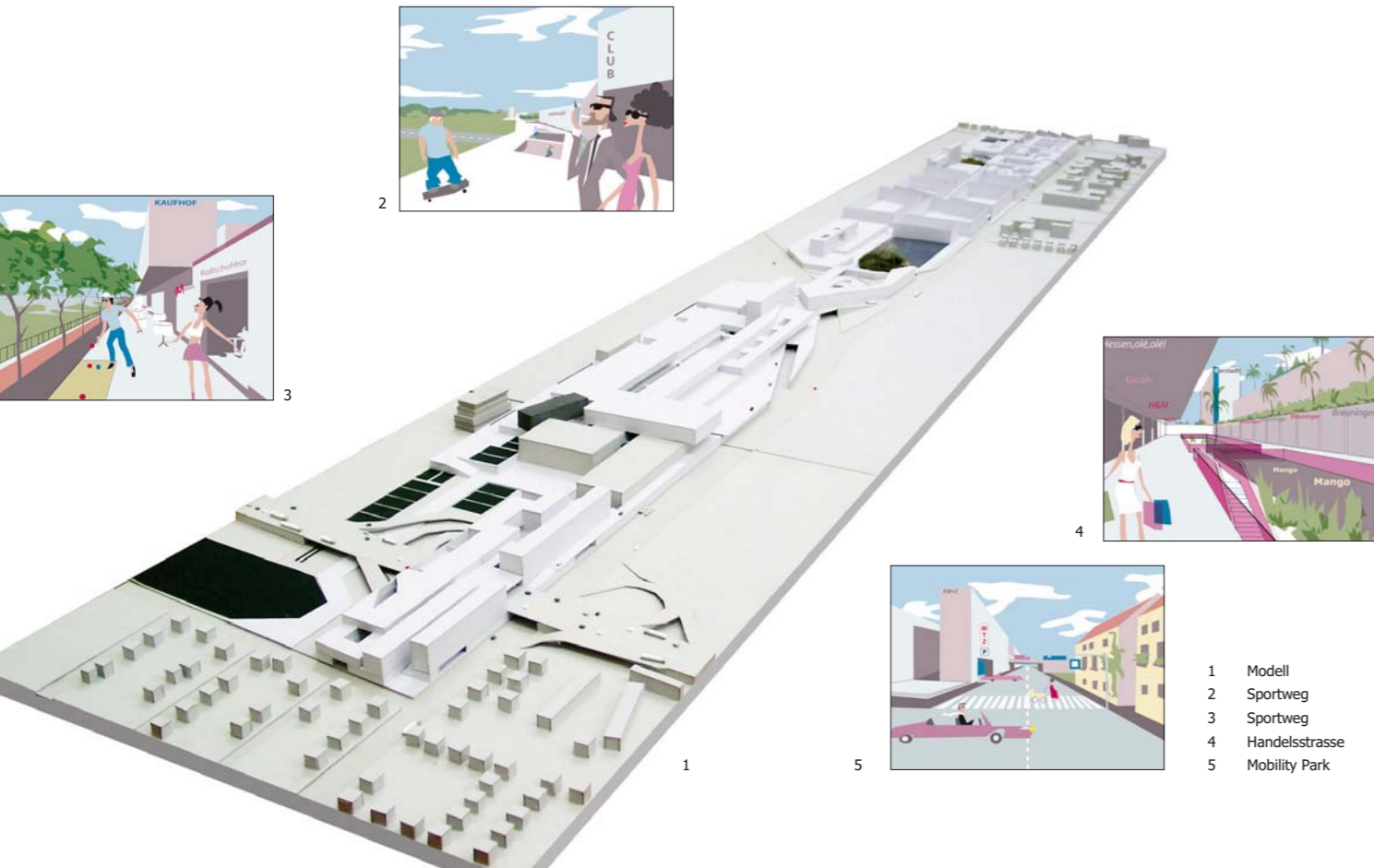
Main Taunus Streifen

**Robert Hensel, Astrid Kühn, Felix Scholz** gehen von einem nach wie vor dynamischen Wachstums der Rhein-Main-Region aus. Als Alternative zu der bislang vorherrschenden Zersiedelung der Landschaft schlagen sie mit dem ‚Main-Taunus-Streifen‘ eine hochverdichtete Konzentration des zukünftigen Erweiterungsbedarfs vor, die gleichwohl nicht auf die Vorzüge der Zwischenstadt verzichtet. Entlang der alten Handelsachse vom Main bis in den Taunus geht es ihnen dabei unter freier Bezugnahme auf die ‚Situationistische Internationale‘ primär um die Inszenierung ‚aufregender Situationen‘, die räumliche Begabungen aufgreifen und im Bebauungsband je eigene Adressen und ‚Identitätsräume‘ definieren. Verschiedene Passagen in drei Dimensionen mit verschiedener thematischer Ausrichtung sollen diese Orte zu räumlichen Erzählungen verknüpfen, die typisch zwischenstädtische Elemente wie den Autoverkehr mit einbinden. Als neue Nutzungen finden sich neben Wohn- und Büroarealen vor allem Freizeitangebote und ein Netz öffentlicher Freiräume.



Main-Taunus-Zentrum

**Maria Barone, Nina Svensson und Markus v. Dellingshausen** wollen das bislang nur auf die Autobahn bezogene MTZ in seine Region und unmittelbare Umgebung einbinden. Die das MTZ umgebenden Gemeinden sollen durch einen neuen Erlebnisweg verknüpft werden, der an spezifischen Orten über von Künstlern gestaltete Landmarks, hier ‚Konnektoren‘ genannt, einen symbolischen Bezug zum die Mitte definierenden MTZ aufbaut. Im Center tauchen an zentralen Orten ähnliche ‚Konnektoren‘ wieder auf und sollen ihrerseits auf die lokale Einbindung des Centers verweisen. Als bauliche Ergänzungen werden an der mittigen Achse Flächen für weitere Konsum- und Freizeitangebote vorgeschlagen. Darüber hinaus werden Andockstellen für s.g. ‚Parasiten‘ ausgewiesen, die mit neuen Funktionen den monofunktionalen Charakter des Centers brechen, Ränder und Übergangsbereiche definieren und eine neue bauliche Gestalt des MTZ generieren sollen.



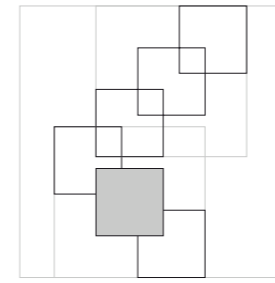
1 Konzept-Konnektoren  
2 Modell

1 Modell  
2 Sportweg  
3 Sportweg  
4 Handelsstrasse  
5 Mobility Park



1





## Adressen und Knoten | Technologiestadt Hoechst

### Adressen | Wenn der Sarotti Mohr geht

**Der Industriepark Hoechst** ist mit über 460 ha das größte Gewerbegebiet des Untersuchungsraums und mit über 20.000 Arbeitsplätzen der wichtigste Industriestandort Frankfurts. In bester Erschließungslage am Main, in unmittelbarer Nähe zum Flughafen und umgeben von drei Autobahnen bildet er schon heute einen wichtigen Knotenpunkt im zwischenstädtischen Raum. Seit 1863 hat sich auf dem Areal mit der Hoechst AG eines der weltweit größten Chemieunternehmen entwickelt. Im Rahmen der Auflösung der Hoechst AG mutierte das Werksgelände zum Industriepark mit fast 100 aus der Hoechst AG entstandenen oder neu angesiedelten Unternehmen. Heute gilt es, das ehemals nach außen völlig abgeschottete Areal von über 460 ha als attraktive, einladende Adresse für Unternehmen und Forschungseinrichtungen zu vermarkten. Ohne seine Sicherheitsbelangen geschuldete Umgrenzung generell aufgeben zu können, muss sich der Industriepark deutlich wahrnehmbar neu im infrastrukturelle Geflecht der Stadtregion positionieren. Eine zusätzliche Perspektive erwächst aus der geplanten Regionaltangente West: Durch einen eigenen Haltepunkt wird der Industriepark noch unmittelbarer mit wichtigen ‚zwischenstädtischen‘ Zentren der Stadtregion verbunden. Mit seinen bedeutenden Forschungs- und Entwicklungszentren einerseits und einer bewegten Geschichte andererseits verknüpft das Höchster Industrieareal auf einzigartige Weise Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft europäischer Industriekultur und könnte dadurch zu einem wichtigen Imagerträger der Region werden.

Freie Diplomarbeit an der Bauhaus-Universität Weimar, Sommersemester 2002  
Betreuung: Prof. Wolfgang Christ, Dipl.-Ing. Lars Bölling

**Das Sarotti-Areal in Hattersheim** ist ein weiteres Beispiel für Industriestandorte, die auch in der Zwischenstadt immer häufiger zur Konversion anstehen. Seit dem 19. Jahrhundert wurden hier Schokoladenprodukte gefertigt. Eindrucksvolle Backsteinbauten zeugen von der bewegten Industriegeschichte der Firma Sarotti, die aufs engste mit der Entwicklung Hattersheims verwoben ist und bis heute, Jahre nach Schließung der Produktion, ein erhebliches Identifikationspotenzial birgt. Ehemals eine unzugängliche ‚Stadt in der Zwischenstadt‘, stellt das heute brachliegende Sarotti-Areal durch seine infrastrukturelle Einbindung einen Ort höchster Zentralität dar. Durch den unmittelbaren S-Bahnanschluss liegen die Innenstädte von Frankfurt, Mainz und Wiesbaden in weniger als 20 minütiger Entfernung, der Rhein-Main Flughafen ist mit dem Auto in 10 Minuten zu erreichen. Angrenzend an einen zentralen Freiraum des Regionalparks Rhein-Main und in unmittelbarer Nähe zum Main ist der Standort zudem landschaftlich äußerst attraktiv. Die Perspektive des ehemaligen Industriegebiets liegt damit nicht primär in einer möglichen Ortserweiterung Hattersheims: Hier bietet sich die Chance, ein hoch attraktives neues Quartier mit deutlich stadtregiionaler Ausrichtung im zwischenstädtischen Geflecht zu entwickeln. Das Projekt ‚Wenn der Sarottimohr geht‘ stellt sich dieser Aufgabe. Die Arbeiten versuchen, die ‚Adresse‘ des neuen Zwischenstadtbausteins durch Bezüge zur industriellen Vergangenheit, durch eine differenzierte Gestaltung öffentlichen Raums, vor allem aber durch einen qualitätsvollen Übergang zum Landschaftsraum des geplanten ‚Regionalparks Rhein-Main‘ zu inszenieren.

Entwurfsprojekt an der Bauhaus-Universität Weimar, Wintersemester 1998/1999  
Betreuung: Prof. Wolfgang Christ, Dipl.-Ing. Christian Moczala, Dipl.-Ing. Lars Bölling, Dr. Klaus Sieber

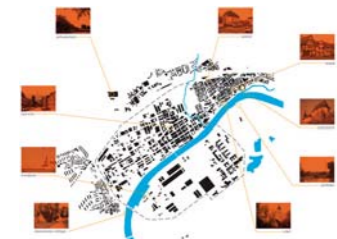






## Technologiestadt Hoechst

**Hanno Garthaus** setzt sich in seiner Diplomarbeit das Ziel, unter Einbeziehung der eigenen Potenziale und der Qualitäten der Umgebung den Industriepark Hoechst zu einem neuen Integrations-, Informations- und Identifikationsraum für die ganze Stadtregion umzugestalten. Die bislang ‚verbotene Stadt‘ soll deutlich wahrnehmbar in das Geflecht der Stadtregion eingebunden werden, um der Gefahr einer zunehmenden Entfremdung zu begegnen. Der bislang unzugängliche östliche Teil mit bedeutenden historischen Monumenten wie der alten Hauptverwaltung von Peter Behrens wird als neuer Forschungs- und Bildungstadtteil geöffnet. Punktuelle Interventionen wie ein Informationszentrum im Süden und ein neuer Bildungscampus im Norden binden zusammen mit einer als Grün- und Erholungsraum gestalteten ‚Grünen Grenze‘ den Industriepark in seine Umgebung ein. Der geplante Verlauf der Regionaltangente West wurde vom östlichen Rand in die Mitte des Areals verschoben und soll zukünftig die neue Grenze zwischen öffentlichen und geschützten Bereichen definieren. Zusammen mit einer neuen Mainpromenade soll der Industriepark damit auch infrastrukturell als ein wichtiger und attraktiver Baustein der Stadtregion wahrgenommen werden können.



1

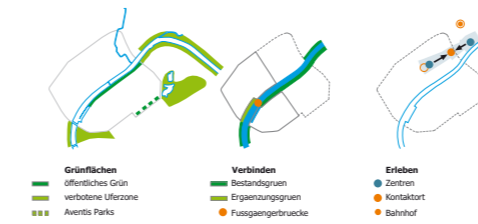


2



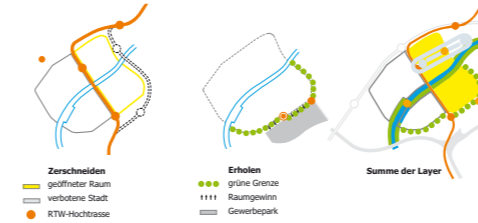
3

- 1 Monumente in und um den Industriepark
- 2 Potenziale des Industrieparks
- 3 Modell Technologiestadt Hoechst



**Grünflächen**  
 Öffentliches Grün  
 verbotene Uferzone  
 Averbis Parks

**Verbinden**  
 Bestandsgrün  
 Ergänzungsgrün  
 Fußgängerbrücke



**Erleben**  
 Zentren  
 Kontaktort  
 Bahnhof

**Zerschneiden**  
 geöffneter Raum  
 verbotene Stadt  
 RTW-Hochtrasse

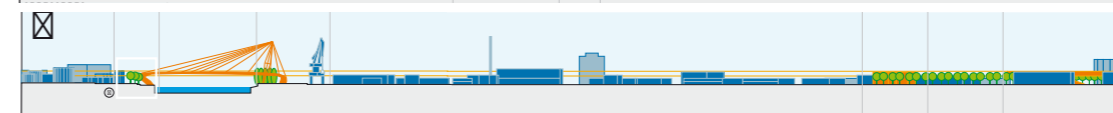
4-9

**Erholen**  
 grüne Grenze  
 Raumgewinn  
 Gewerbepark

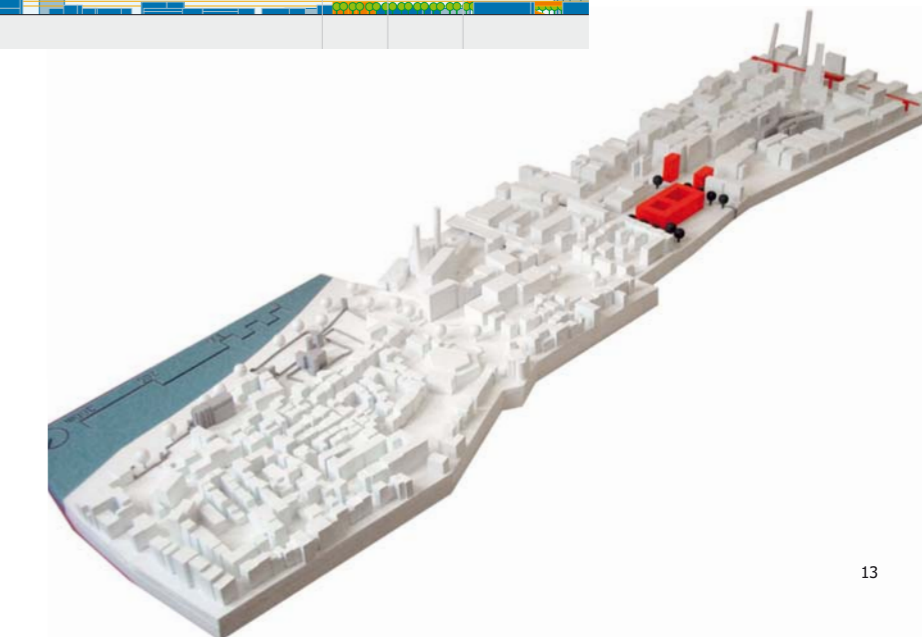
**Summe der Layer**



10



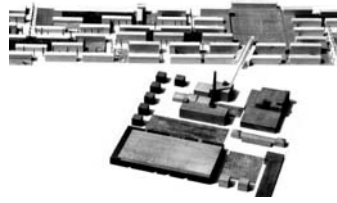
11-12



13

- 4-9 Konzeptschritte
- 10 Masterplan
- 11-12 Modell Technologiestadt Hoechst
- 13 Detailmodell Neue Mitte





## Kulturinsel und Wohnschiene

**Alexander Ehm, Marko Kreyßig und Dirk Hädicke** wollen das Sarotti-Areal zu einem regional bedeutenden ‚Identifikationspunkt‘ entwickeln. Der historische Kernbereich der Sarotti-Werke soll zu einer ‚Kulturinsel‘ transformiert werden, bestehend aus Werkstätten, Ateliers, Theater- und Kinoräumen, die vielfältige Möglichkeiten zur Aneignung bieten sollen. Die markante Erscheinung der ‚Kulturinsel‘ wird durch eine scharfe Abgrenzung zum angrenzenden gestalteten Landschaftsraum gesteigert: Den einzigen Zugang bildet eine zum Steg ausgebaute alte Förderbrücke. Zweites markantes Element des neuen Quartiers ist eine ‚Wohnschiene‘, die sich parallel zu den Schienen aufspannt. In den Grundabmessungen gleiche, in ihrer Geschossigkeit jedoch differenzierte Gebäude umschließen Plätze und Freiräume mit unterschiedlichen atmosphärischen Qualitäten und erlauben eine Vielzahl verschiedener Wohnformen. An den Enden des Siedlungsbandes stellen ‚Waldpuffer‘ den Anschluss an die Umgebung her.

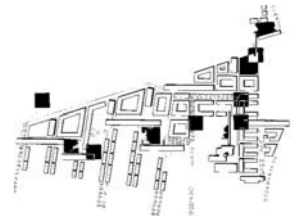


1



2

1 Ansichten  
2 Modell



## Landschaftshafen

**Janka Schröder, Tobias Seidl und Timo Reichert** ist bei der regionalen Annäherung aufgefallen, dass das Sarotti-Areal an einen fast kreisförmigen Freiraum angrenzt, der von den zusammenwachsenden Siedlungsstrukturen der Stadtlandschaft umschlossen wird. Um diesen Freiraum zu sichern und zu qualifizieren, wollen sie das neue Quartier als ‚Landschaftshafen‘ mit markanten Übergängen zwischen Siedlungsraum und Landschaftsraum entwickeln. Zur Bahn hin wird ein geschlossener, lärmabsorbierender Rücken ausgebildet, rhythmisch gegliedert durch markante mehrgeschossige Bauten. Zur Landschaft dagegen öffnet sich das Quartier mit Gärten und niedrigen Reihenhauszeilen. Dazwischen spannt sich ein urbanes Geflecht mit differenzierten Freiräumen auf, das spannungsreiche Raumfolgen vom zentralen Bahnhofplatz über ein neues Zentrum mit umgenutzten Relikten der Industriegeschichte bis zum offenen Landschaftsraum des Regionalparks Rhein-Main bietet.



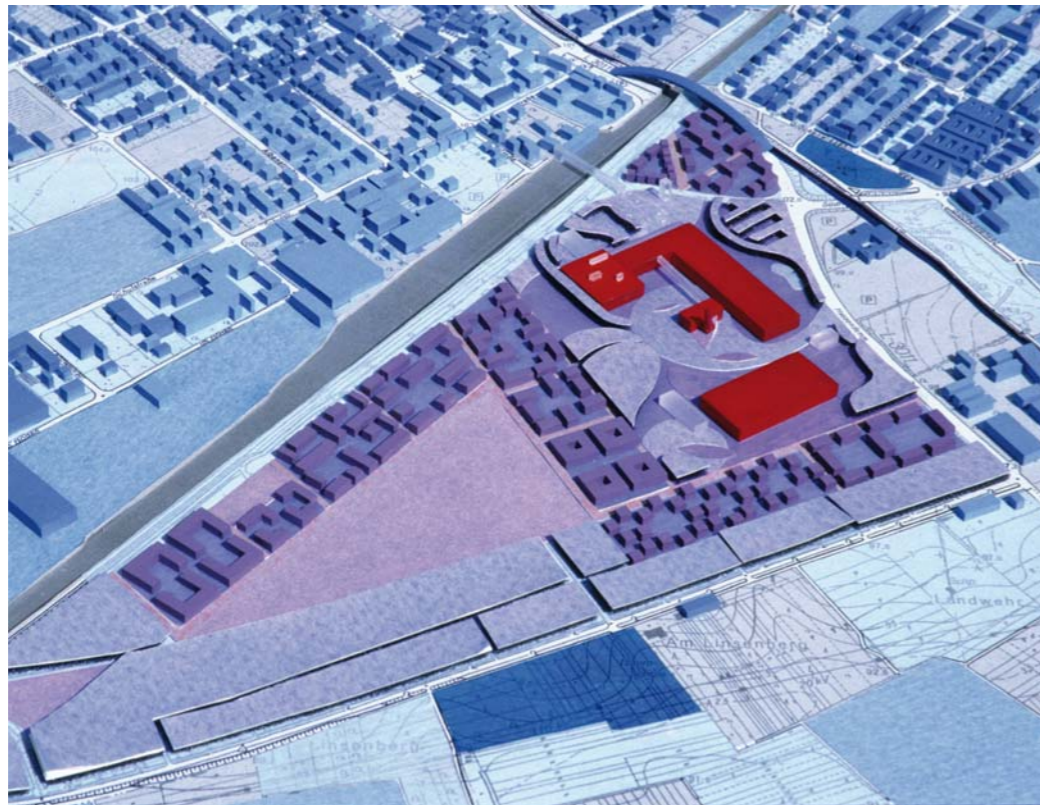
Modell



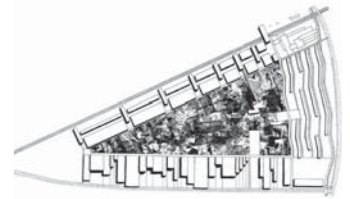


## Kunstlogistik

**Iris Karstädt, Doreen Kresse und Antje Seidel** wollen die Adresse des Sarotti-Areals durch ein ‚Zentrum für Kunstlogistik‘ als Mittelpunkt des neuen Quartiers prägen. Kunstlogistik bedeutet, dass Kunst aus aller Welt über den Flughafen, die Autobahn und Eisenbahn nach Hattersheim kommt, dort in den alten Hallen zwischenlagert und temporär ausgestellt wird. Kurze Verweildauern sichern einen ständigen Ausstellungswechsel. Ergänzt wird die ‚Kunstlogistik‘ durch das Sarotti-Museum im ehemaligen Heizwerk incl. Aussichtspunkt und Café. Um die neue Mitte herum legt sich ein Z-förmiges Wohnband, dessen verschiedene Quartiere eine je eigene Identität entwickeln sollen. Das Wohnband definiert gleichzeitig vielfältige Übergänge zum angrenzenden Landschaftsraum.

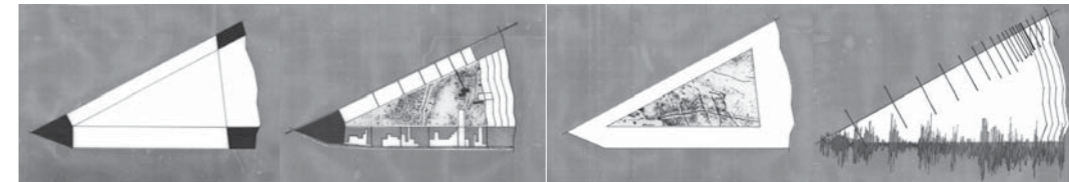


Modell



## Klanglandschaft

**Christiane Illing, Sandra Riedel und Torsten Bittner** | „Klänge formen Landschaften des Hörens – Klanglandschaften“. Dieser Ansatz des Klangökologen Murray Schafer ist Grundlage einer ganz eigenen Annäherung. Die drei völlig unterschiedlichen Begrenzungen des Sarotti-Areals sollen als charakteristische Klangräume je eigene Strukturen hervorbringen: Die Bahnlinie im Norden spiegelt Rhythmus und Verlangsamung wieder, der Schwarzbach im Osten rauschendes Fließen und Harmonie, die Wasserwerksallee im Süden die Melodie des Waldes. Entsprechend ergibt sich an der Bahn eine rhythmisierte, das Abbremsen der Züge symbolisierende Baustruktur. Am Schwarzbach folgen Reihenhausezeilen dem fließenden Verlauf des Baches. An der Wasserwerksallee versinnbildlicht der Rhythmus der Bepflanzung die Melodie der Natur. Im Inneren entsteht ein Vakuum mit eigenen Relikten der Industriegeschichte: Das Feld dient als Enklave der Stille und der Erinnerung an die frühere Identität des Geländes.



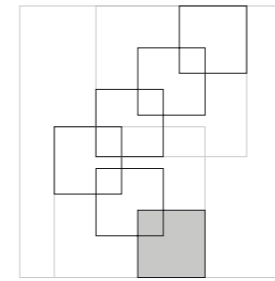
1



2

1 Bausteine  
2 Modell





## Adressen und Knoten | Airportcity Rhein Main

**Knoten im infrastrukturellen Geflecht** | Flughäfen und ihr Umfeld sind ein deutliches Zeichen der Emanzipation der Peripherie von alten städtischen Zentren. Neben der Funktion des Ein-, Aus- und Umsteigens entwickelt sich hier ein Geflecht urbaner Milieus aus Kongreßzentren, Hotels, Büro- und Gewerbenutzungen bis zu Entertainment und Shopping. Der Flughafen wird mehr und mehr zur Flaniermeile und zum touristischen Highlight für Fluggäste und Bewohner der Stadtregion.

Der Rhein-Main-Flughafen steht sinnbildlich für die beschriebenen Entwicklungen. Die wirtschaftliche Potenz des ganzen Rhein-Main-Gebiets hängt maßgeblich an dem größten Flughafen in Kontinentaleuropa und größtem Arbeitgeber Deutschlands. Gelegen am Schnittpunkt der wichtigsten europäischen Fernautobahnen, noch verstärkt durch den neuen ICE-Bahnhof, stellt der Flughafen heute den zentralen Knoten im infrastrukturellen Geflecht dar, der Funktion und Struktur der untersuchten Zwischenstadt nachhaltig prägt und zum eigentlichen Bezugspunkt der ganzen Rhein-Main-Region geworden ist. Rhein-Main tut sich gleichwohl bislang schwer damit, diese nicht nur wirtschaftliche und infrastrukturelle, sondern umfassende Zentrumsfunktion des Flughafens anzuerkennen. Besonders die Stadt Frankfurt fürchtet den Flughafen als Konkurrenten als Einkaufs-, Kongress- und Bürozentrum. Der Prozess der Zentrenbildung wird damit nicht verhindert, im nationalen und internationalen Standortmarketing fällt der Flughafen damit aber hinter Standorte wie München oder Amsterdam zurück, die den Prozess zur ‚Airport-City‘ aufgreifen und ihre Flughäfen nicht nur zu attraktiven Zentren der Region, sondern zur wichtigen Visitenkarte der Region in der Welt gestalten.

Am Beispiel des Flughafens Rhein-Main sucht der Entwurf ‚Airportcity Rhein-Main‘ konzeptionelle und experimentelle Antworten auf die mit diesem Prozess verbundenen Herausforderungen an eine gewachsene, polyzentrische Stadtregion. Welche zusätzlichen Funktionen benötigt oder verträgt dieser Ort, welches besondere Profil kann er ausweisen, ohne zwingend die Innenstädte zu gefährden? Wie kann sich der Flughafen jenseits seiner globalen Vernetzung wahrnehmbar im stadtreionalen Geflecht der Zwischenstadt verorten? Mit seiner u. a. durch den Freizug von ehemals militärisch genutzten Flächen anstehenden städtebaulichen Transformation ergibt sich die Chance, diese Entwicklung gezielt städtebaulich zu kultivieren. Besondere Bedeutung hat dabei die Gestaltung der Schnittstellen des Flughafens zur lokalen Umgebung und zur regionalen Infrastruktur.



### Entwurfsprojekt an der Bauhaus-Universität Weimar

Lehrstuhl für Entwerfen und Städtebau 1

Sommersemester 2002

Konzeption und Betreuung:

Prof. Wolfgang Christ, Dipl.-Ing. Lars Bölling

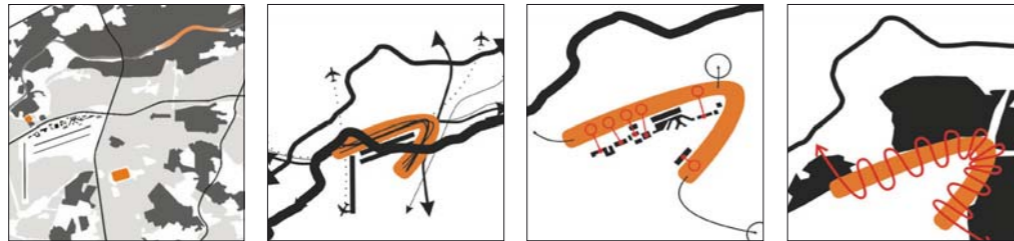




## Muscle Bridge

**Nicolai Frhr. v. Brandis, Patrik Brummermann und Nils Köplin** greifen eine Entwicklung auf, mit der der Flughafen schon heute eine wichtige Rolle für die Freizeitgestaltung der Bewohner der Stadtregion einnimmt. In Anlehnung an 'Muscle Beach' in Los Angeles schlagen sie eine neue lineare Freizeitinfrastruktur vor, die den Flughafen vom Main bis zum Langener Waldsee mit seiner Stadtlandschaft Rhein-Main verwebt. Erlebnisstationen reagieren dabei mit je eigenen Themenschwerpunkten auf die verschiedenen Situationen am Rand des Flughafens: Ein 'Mäander' durchbohrt als Skaterbahn Lärmschutzwände, ein 'MobilitySpace' markiert den Schnittpunkt der verschiedensten Verkehrsarten, 'Gangway Gardens' schweben über den Dächern von Werkshallen und die 'PlaneSpotting'-Röhre erlaubt Ausblicke auf die Startbahnen mit Logenqualität.

1-4



5



- 1 Einbindung in Stadtlandschaft
- 2 Bewegungsräume
- 3 Aufenthaltsqualitäten
- 4 Vernetzung mit Landschaft
- 5 Modell



## Die Ellipse

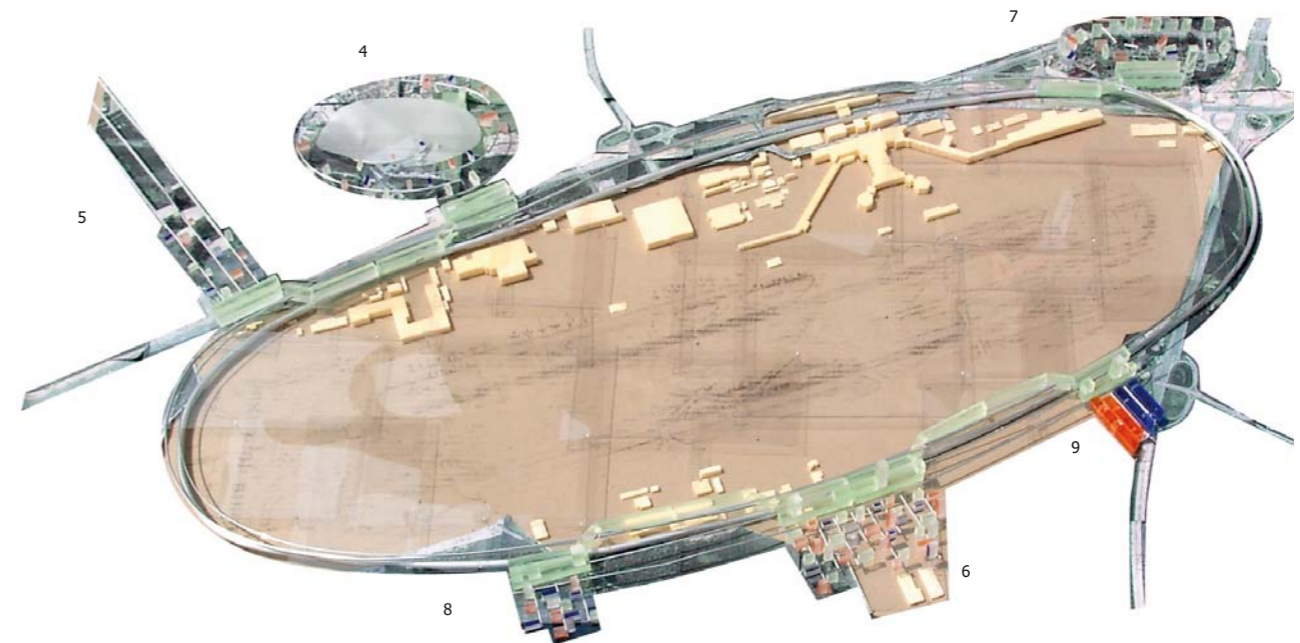
**Joao Cardoso und Ana Figueiredo** suchen nach einer sehr direkten Übersetzung des Begriffs Airport-City. Der Standort des Flughafens als Zentrum des Rhein-Main-Gebiets wird deutlich mit 'Der Ellipse' markiert, einer ringförmigen Magnetschwebbahn, die alte und eine ganze Reihe neuer Quartiere der Airport-City verknüpft. Die Autoren wollen international wahrnehmbare Adressen für ein globales Geschäfts- und Freizeitnomadentum anbieten, die mit den je vorgefundenen Situationen spielen, aber auch assoziative Bezüge zu markanten Orten weltweit herstellen sollen. So bietet etwa 'Manhattan' am Südrand eine eigene Skyline aus kleinen Wohn- und Bürohochhäusern, während 'La Villette' als Siedlung um einen See und 'Sporenburg' als 'Grachtenstadt' im Norden mit vorgefundenen Landschaftselementen spielen.



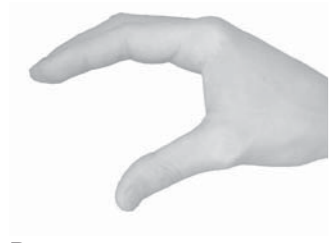
1-3

Themenquartiere an der ‚Ellipse‘

- 4 La Villette
- 5 Sporenburg
- 6 Manhattan
- 7 Las Vegas
- 8 Savonlinna
- 9 Edge City





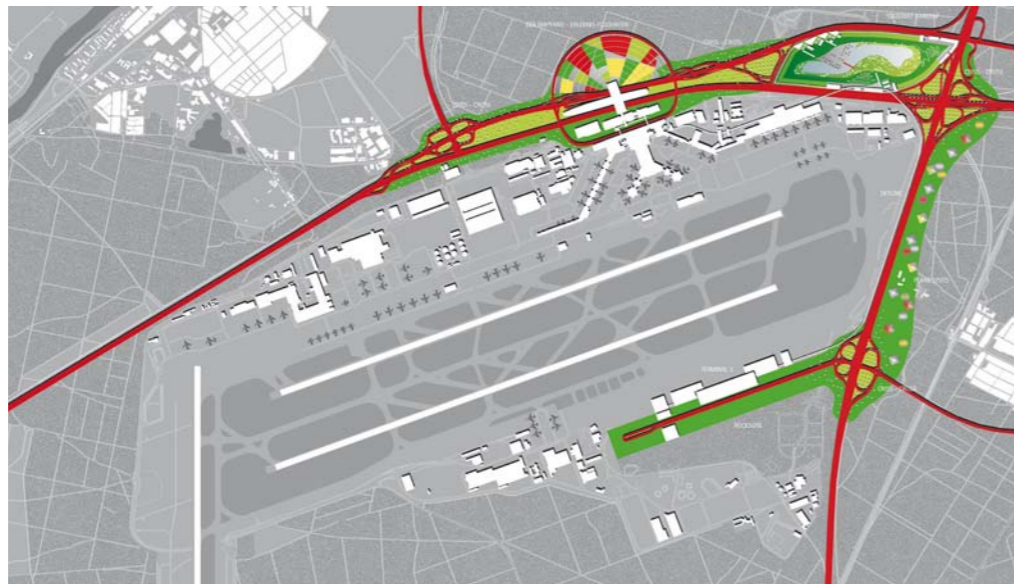


Parterre

**Arne Genz, Lars Henze und Sandra Sugge** betrachten den Rand des Flughafens zu den wichtigen Autobahnen und Bahnlinien, die heute primär von Lärmschutzwänden und 'Rückseiten' geprägt werden. Um diese abweisende, inselartige Präsenz des zentralsten Ortes in der Region aufzuheben, schlagen die Autoren die Ausbildung eines parkartigen 'Glacis' vor, das den Flughafen wie eine ,haltende Hand' in seine Umgebung einbettet. Mit Mitteln der Landschaftsgestaltung und Land-Art werden verschiedene Schwerpunkte im Park ausgebildet, so etwa eine repräsentative 'Parterre'-Anlage, die deutlich den zentralen Eingang markiert, ein introvertierter 'Gateway Garden' als kontemplative Zone auf dem Areal des ehemaligen Militärgebiets bzw. ein Feld mit 'PlaneSpots' als Tribünen für den Startbahntourismus.



1-3



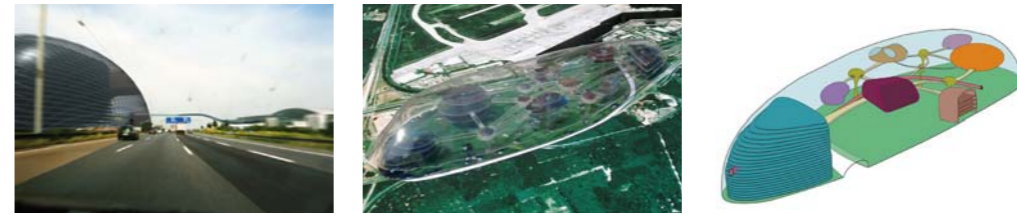
4

- 1 Empfang Airportcity
- 2 Gateway Garden
- 3 Plane Spots
- 4 Gesamtplan



Biosphere Gateway Gardens

**Andreas Beetz, Sebastian Schreiner** wollen das direkt am Frankfurter Kreuz gelegene aufgegebene amerikanische Militärareal 'Gateway Gardens' zu einem neuartigen Flughafen-Erlebniscenter umbauen, das mit seiner gigantischen Glaskuppel eine 'Biosphäre' mit eigenem Klima und eigener Vegetation bildet. Abgeschildert von Lärm- und Schadstoffemissionen bietet die Biosphäre ein Mischung aus flughafenbezogenen Events, Kongresszentrum, Casino und einem 'Schaufenster der Region'. Vor allem soll die Biosphäre eine aus der Luft und von den verknüpfenden Autobahnen und ICE-Trassen unübersehbare Landmarke setzen, die zu dem zentralen Wahrzeichen des Flughafens und der ganzen Rhein-Main-Region werden soll.



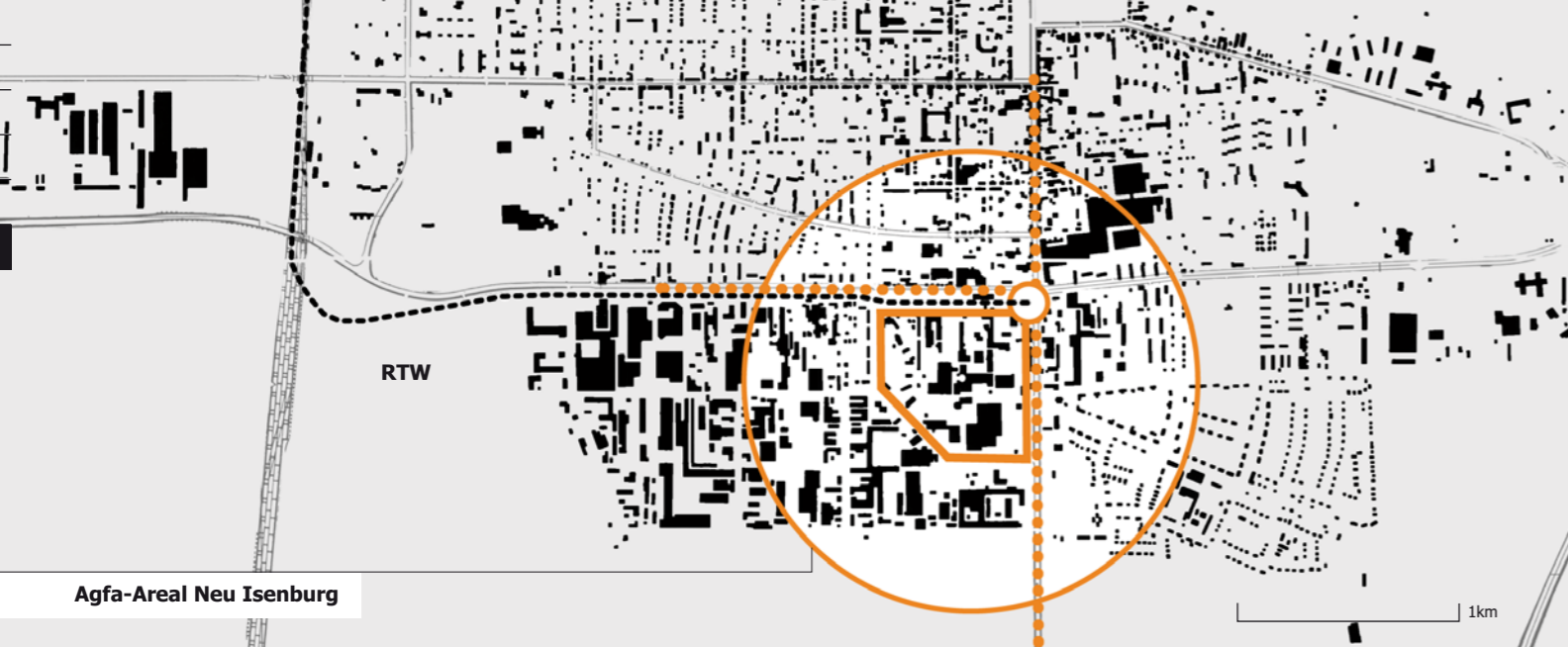
1-3



4

- 1 Blick von der Autobahn
- 2 Biosphäre Modell Detail
- 3 Celle Innenleben
- 4 Modell Aufsicht





Agfa-Areal Neu Isenburg

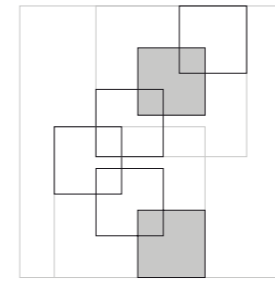


Steinbach

Rhein-Main-Raststätte

Eschborn

F-Praunheim

Adressen und Knoten | **Agfa-Areal Neu Isenburg**Linien und Netze | **Rhein-Main-Raststätte**

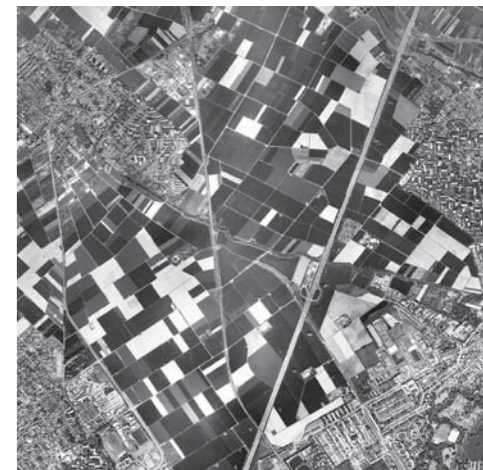
**Neu Isenburg** ist nach Eschborn der größte Gewerbestandort der betrachteten Zwischenstadt. Der aktuelle Strukturwandel hat zur Folge, dass in Orten wie Neu Isenburg entstandene Gewerbegebiete erstmals zur Transformation anstehen. Produzierendes Gewerbe wird zunehmend durch Dienstleistungsunternehmen verdrängt, die ihrerseits völlig andere Anforderungen an die Standorte stellen. Das Agfa-Areal ist ein typisches Beispiel für diese Tendenz. Durch die endgültige Aufgabe des Standortes für die Filmproduktion ist hier eine Brache entstanden, die ein großes Potenzial für die Umgestaltung des ganzen Bereichs und für die Definition einer Schnittstelle zur Innenstadt Neu Isenburgs in sich birgt. Eine wichtige regionale Dimension erhält der Standort durch die Tatsache, dass hier die ‚Regionaltangente West‘ starten bzw. enden soll, die das Agfa-Areal unmittelbar mit dem nahen Flughafen und wichtigen stadregionalen Zentren verknüpfen wird. Mit der Regionaltangente West bietet sich die einmalige Chance für einen regionalen Städtebau. Das Projekt sucht am Beispiel des Agfa-Areals nach Potenzialen, die sich aus der notwendigen Transformation monofunktionaler Siedlungsstrukturen und dem Ausbau regionaler Verkehrsinfrastruktur für die Qualifizierung der Zwischenstadt bieten. Ein neuer Stadtbaustein sollte entworfen werden, der als Start- bzw. Endpunkt der neuen Regionalbahn explizit lokale und regionale Bezüge kombiniert.

Entwurfsprojekt an der Bauhaus-Universität Weimar, Wintersemester 2001/2002  
Konzeption und Betreuung: Prof. Wolfgang Christ, Dipl.-Ing. Lars Bölling



**Rhein-Main-Raststätte** | Anja Traffas nähert sich der Zwischenstadt von der Autobahn, der eine zentrale Bedeutung für die Wahrnehmung und das entsprechend konstruierte Bild der Stadtregion zufällt. Bislang präsentiert sich die Autobahn gleichwohl als rein technisch bedingte Funktionsschneise, in der es im untersuchten Kernbereich des Rhein-Main-Gebiets nicht mal eine Raststätte gibt. Sie repräsentiert damit ein typisches Phänomen der Zwischenstadt, in der völlig unterschiedliche Geschwindigkeits- und Wahrnehmungsräume unvermittelt aufeinanderprallen. Der neue ‚Autobahnterminal der Metropolregion‘ soll einen vielschichtigen Verknüpfungspunkt zwischen lokaler, regionaler und ‚globaler Ebene‘ anbieten. Der gewählte Standort zwischen Steinbach und dem Frankfurter Stadtteil Praunheim inmitten eines von der Autobahn durchschnittenen attraktiven Landschaftsraums bietet eine schöne Aussicht sowohl auf die Frankfurter Skyline als auch auf den nahen Taunus. Die neue Raststätte soll in ihrer expressiven Form die Verknüpfung zwischen der dynamischen Bewegung auf der Autobahn und den Blicken inszenieren, die sich diesseits und jenseits des neuen Terminals auf die mit Skyline und Taunus zentralen Merkzeichen der Region eröffnen. Der neue Terminal bildet gleichzeitig die zentrale Station in dem insgesamt parkartig aufgewerteten Landschaftsraum zwischen Frankfurt und Steinbach. Transitraum und Landschaftsraum, die dynamische Bewegung der Autobahnfahrt und das langsame Flanieren in der Natur, Weltläufigkeit und Lokalkolorit werden hier bewusst überlagert. Das Autobahnterminal kommuniziert die Qualitäten der Region und markiert als neue Landmarke die Stadtregion Rhein-Main.

Freie Diplomarbeit an der Bauhaus-Universität Weimar, Sommersemester 2004  
Betreuung: Prof. Wolfgang Christ, Dipl.-Ing. Lars Bölling





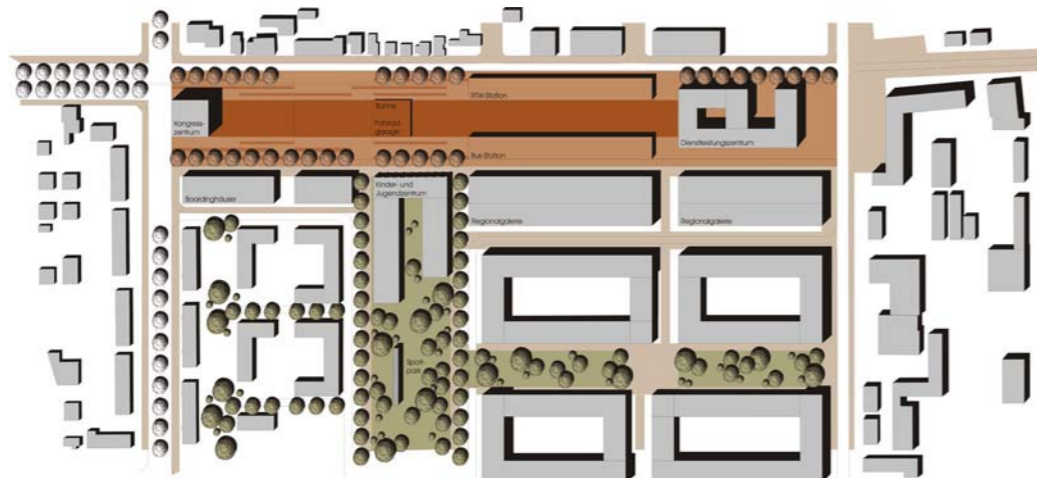


**Regionalplatz  
Neu Isenburg**

**Carolin Sieber, Jana Weigmann, Vidal Abascal und Hanno Garthaus** möchten mit der RTW der Entwicklung Neu Isenburgs eine regionale Dimension verleihen. Entlang der neuen Bahnlinie wird eine Perlenkette markanter ‚Plätze der Region‘ vorgeschlagen, die das Interesse der Menschen an ihrer Region wecken und eine regionale Identität begründen helfen sollen. ‚Hauptplätze‘ sollen am Mainufer in Frankfurt-Höchst, auf einem ehemaligen Militärareal in Eschborn und auf dem Agfa-Areal in Neu Isenburg entstehen, die aus Sicht der Autoren je ein hohes Identifikationspotenzial für die Bewohner der Stadtregion besitzen. Der Entwurf für den ‚Regionalplatz Neu Isenburg‘ sieht einerseits die Errichtung eines attraktiven Büro- und Wohnviertels mit regionaler Adresse vor, das über einen Grün- und Erholungsraum sowohl mit dem nahem Stadtzentrum als auch mit dem Neu Isenburg umgebenden Wald verknüpft wird. Der ‚Regionalplatz‘ bietet darüber hinaus eine Bühne für Veranstaltungen von regionaler Bedeutung, ein regionales Jugendkulturzentrum und eine Regionalgalerie, die ein Bild der ganzen Stadtregion vermitteln soll.

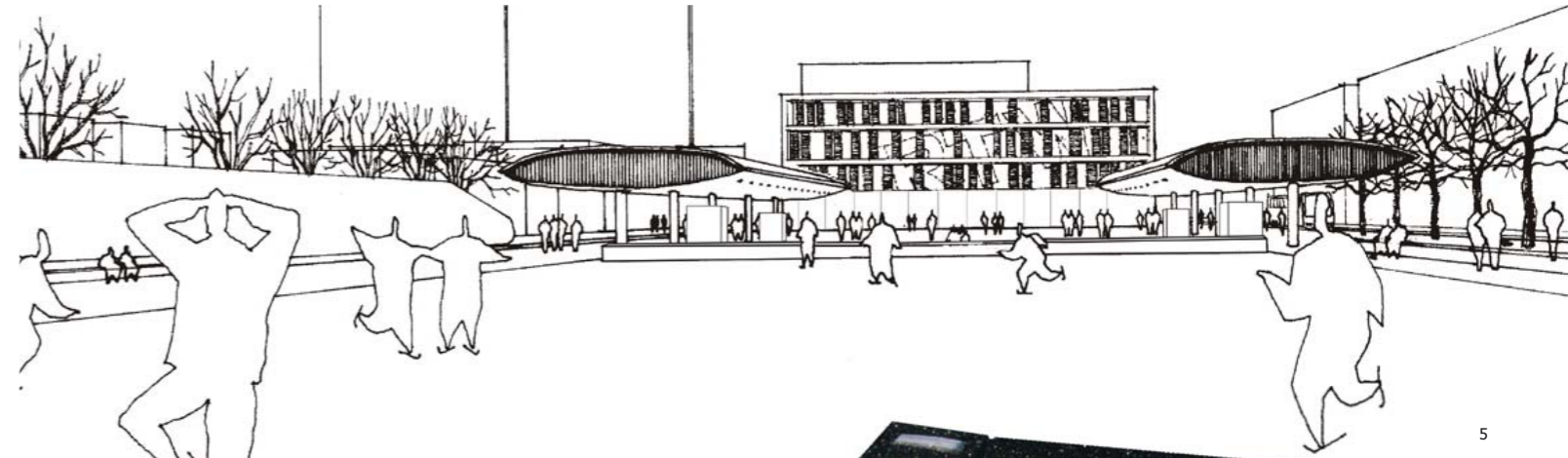


1-3

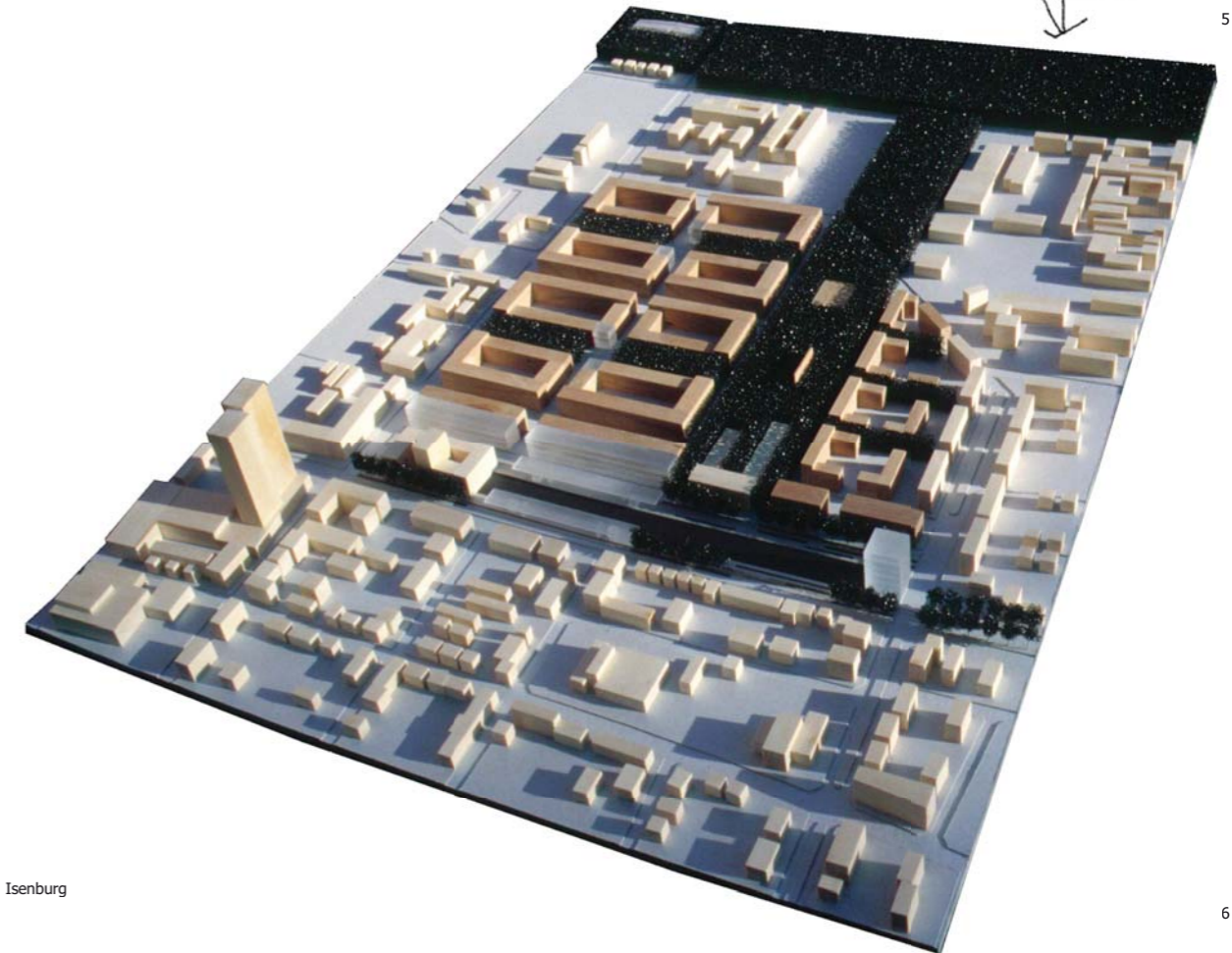


4

- 1 Heutige Situation des ÖPNV
- 2 Verlauf der Regionaltangente
- 3 Plätze der Region
- 4 Lageplan



5



5 Regionalplatz Neu Isenburg  
6 Modell

6





### Rhein-Main-Raststätte

**Anja Traffas** möchte mit der Rhein-Main-Raststätte einen neuen Verknüpfungspunkt zwischen bislang unvermittelten Geschwindigkeiten, Nutzungen und Wahrnehmungsformen gestalten. In ihrer expressiven Form inszeniert die neue Raststätte sowohl die dynamische Bewegung auf der Autobahn als auch die Blicke, die sich diesseits und jenseits der Autobahn auf die Frankfurter Skyline und den Taunus eröffnen. Der neue Terminal bildet gleichzeitig die zentrale Station in einem parkartig aufgewerteten Landschaftsraum zwischen Frankfurt und Steinbach. Zusätzlich angelagerte Angebote wie ein ‚Autobahn-Park‘ richten sich sowohl an ein lokales als auch an das internationale Publikum der Rastenden. Typische Elemente und Phänomene der Zwischenstadt wie Hochspannungsleitungen und das Aufeinandertreffen völlig unterschiedlicher Geschwindigkeiten und Wahrnehmungsebenen werden hier bewusst für die Gestaltung eines neuen Wahrzeichens der Region genutzt.

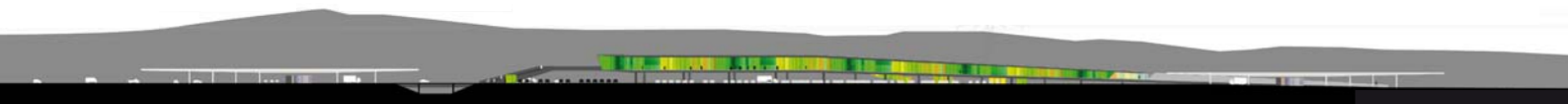
3



4-6



- 3 Neuer Landschaftspark mit Rhein-Main-Raststätte
- 4 Rastplätze Rhein-Main-Gebiet
- 5 Autobahnterminal A5
- 6 Überlagerung Transit-Landschaft
- 7 Ansicht vor Frankfurter Skyline
- 8 Verkehrsebene
- 9 Terminalebene
- 10 Rhein-Main-Raststätte

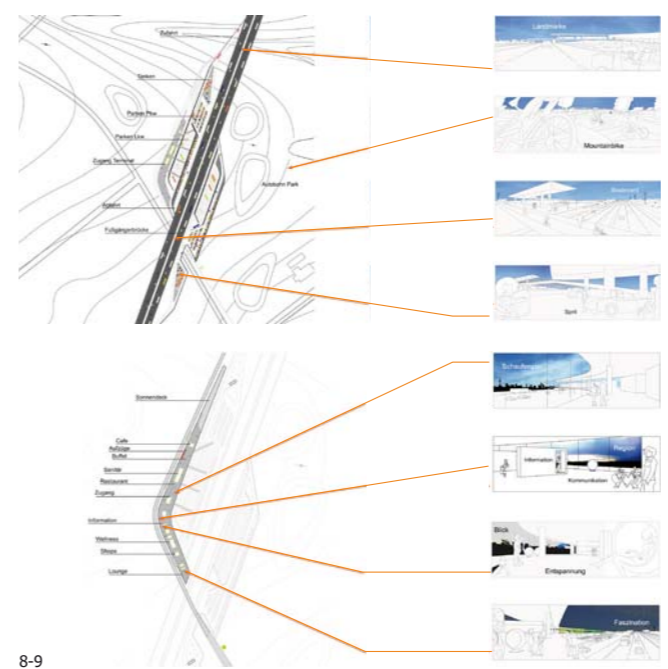


1

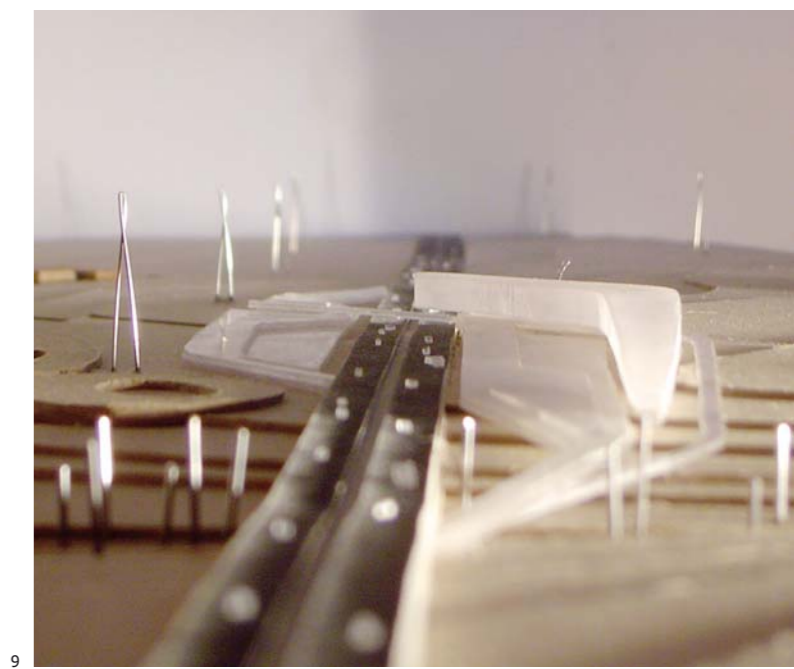


7

9



8-9



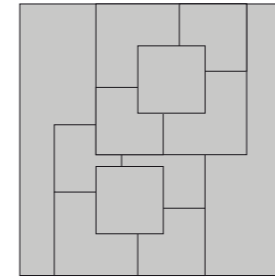
9

- 1 Ansicht vor Taunus
- 2 Rhein-Main-Raststätte





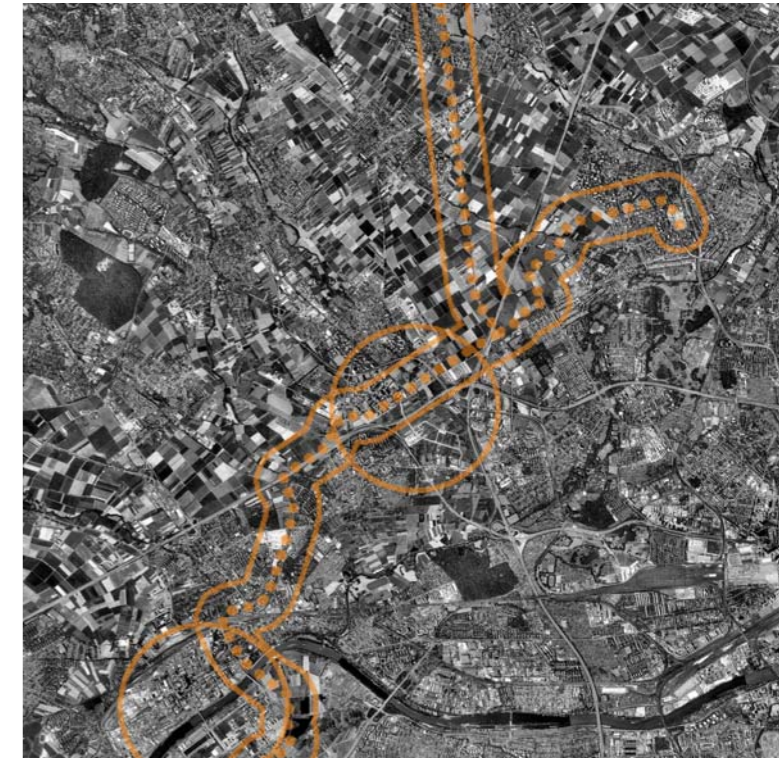
## Verbindungen | Regionaltangente West RTW



**Rückgrat der Zwischenstadt** | Als zentrales Medium einer Verknüpfung und Vernetzung im Sinne einer Integrationskultur der Zwischenstadt bieten sich neue regionale Infrastrukturen an. Die Verschiebung der Hierarchieverhältnisse zwischen Kern und ehemaligen Randzonen bedeutet unumkehrbar, dass die konzentrische Struktur der Stadt zunehmend überlagert wird von tangentialen Bezügen. Der Bedarf an neuen regionalen Verkehrsinfrastrukturen ist unverkennbar und ein wichtiger Ansatz zwischenstädtischer Qualifizierungsstrategien, vor allem im Umfeld neuer Haltepunkte und Knoten.

Das Entwurfsprojekt im Masterstudiengang Europäische Urbanistik sucht nach Potenzialen, die sich aus diesem notwendigen Ausbau regionaler Infrastrukturen für das Bild der Region ergeben. Im Untersuchungsraum repräsentiert die geplante Regionaltangente West diese Entwicklung. Sie tangiert im westlichen Umland die ganze Bandbreite typischer Zwischenstadtbausteine in der Stadtregion: Von der Großsiedlung bis zur Gewerbewüste, von Autobahnkreuz bis zum Rübenacker, von der Shoppingmall bis zum Golfplatz und vom internationalen Flughafen bis zur Einfamilienhausidylle. Die Regionaltangente schreibt sich in die Region ein, die Chronologie der Ereignisse in ihrem Verlauf erzählt eine Geschichte der Region. Ziel des Entwurfsprojekts ist es, Ideen für die räumliche Erlebbarkeit der neuen Regionalen Linie und damit der untersuchten Zwischenstadt zu entwickeln. Im Mittelpunkt der Arbeiten steht der Versuch, den von der RTW aufgespannten Raum zu interpretieren, ihn lesbar und damit als zusammengehörig begreifbar zu machen. Die RTW hat das Potenzial, künftig das Rückgrat der untersuchten Zwischenstadt zu bilden, indem sie Einzelbausteine über eine neue regionale Erfahrungslinie vernetzt. Um ihre Stationen bietet sich die einmalige Chance für einen ‚regionalen Städtebau‘.

**Nur Verkehr?** | Martin Probst untersucht in seiner Masterarbeit am Beispiel einer der quer zur Regionaltangente West verlaufenden wichtigen Straßenverbindungen zwischen Frankfurt und den boomenden Gemeinden am Taunusrand das Potenzial von zentralen Verkehrsstraßen für eine Qualifizierung der Zwischenstadt. Vom Frankfurter Hauptbahnhof über Messe, industriell geprägte Vororte Frankfurts und die Bürostadt Eschborn bis nach Kronberg können mit der Untersuchung ‚Nur Verkehr?‘ eindrucksvoll Genese, Transformation und Anreicherung der Zwischenstadt dargestellt werden. Die Leistung der Arbeit liegt im besonderen in der Entwicklung eines grafischen Instrumentariums zur Beschreibung der Zwischenstadt.

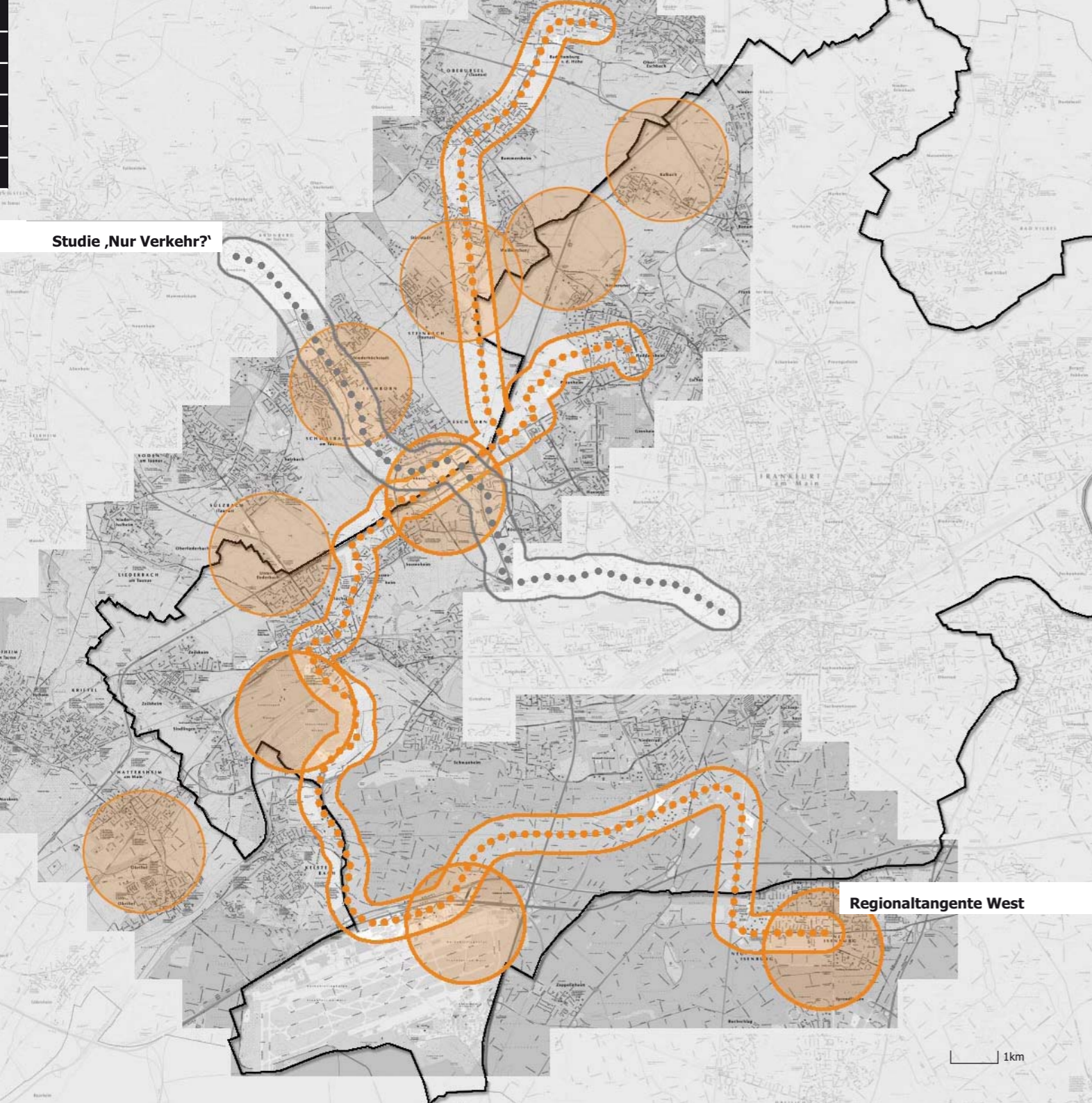


### Entwurfseminar an der Bauhaus-Universität Weimar

Lehrstuhl für Entwerfen und Städtebau 1  
Wintersemester 2002/2003  
Masterstudiengang Europäische Urbanistik  
Konzeption und Betreuung: Prof. Wolfgang Christ, Dipl.-Ing. Lars Bölling

### Masterarbeit Martin Probst an der Bauhaus-Universität Weimar

Lehrstuhl für Entwerfen und Städtebau 1  
Sommersemester 2003  
Masterstudiengang Europäische Urbanistik  
Betreuung: Prof. Wolfgang Christ, Dipl.-Ing. Lars Bölling



Studie ‚Nur Verkehr?‘

Regionaltangente West

1km



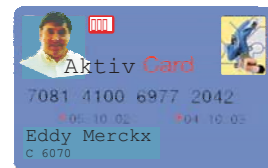


**Gesund mit der RTW**

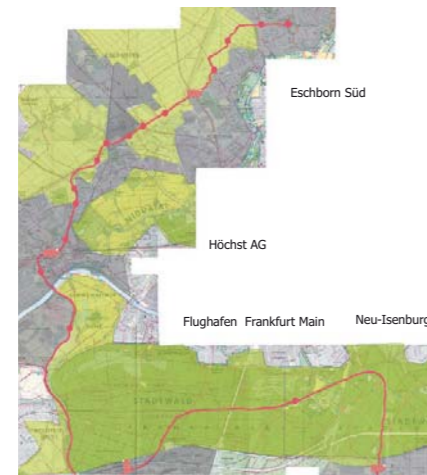
**Juliane Naumann** möchte mit der Regionaltangente West das Wohlbefinden und die Gesundheit der Bewohner und Benutzer der Stadtregion verbessern. Die Regionaltangente verbindet Arbeitszentren der Zwischenstadt wie die Bürostadt Eschborn-Süd, den Industriepark Höchst oder den Flughafen Rhein-Main, aber auch die wichtigsten Freizeit- und Erholungsräume der Region wie Stadtwald, das Niddatal und die Taunushänge. Die Konzeption der neuen Linie incl. der Gestaltung der Bahnhöfe sollen zukünftig die unmittelbare Verknüpfung zwischen Arbeitswelt und Sport- und Rekreation gewährleisten. Schließfächer und Umkleidekabinen ermöglichen vor, während oder nach der Arbeit den direkten Einstieg in vorhandene oder neu angebotene ‚Aktivitätsräume‘. Eine neue ‚Aktivkarte‘ ersetzt Bahncard und Krankenkassenkarte.



1



2



3



4-7

- 1-2 Konzeptvorschlag einer Activcard
- 3 Verlauf RTW mit Haltestellen
- 4-7 Reisezentren mit funktionalen Schwerpunkten



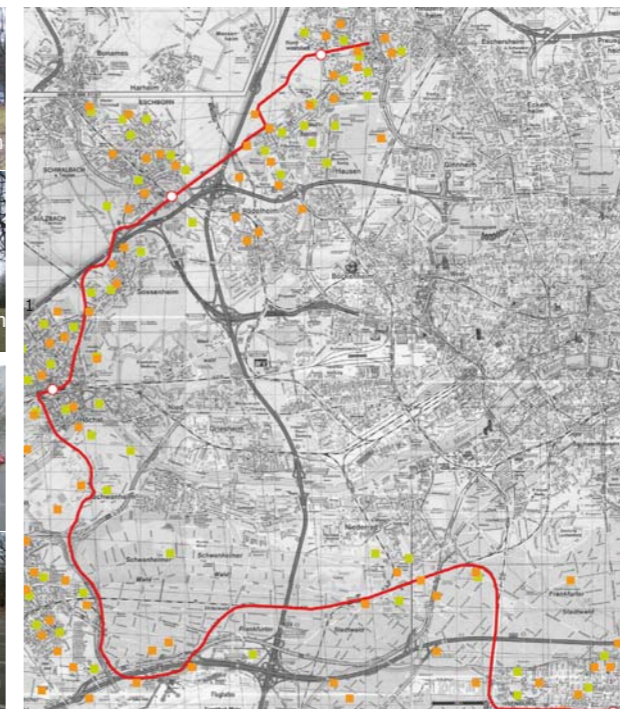
**Frei - Raum - Kultur**

**Martina Baum, Julia Müller und Rossano Puseddu** spielen in ihrer räumlichen Szenario für die Regionaltangente West mit ‚Parkplatz‘ und ‚Grüner Wiese‘. Diese für die Zwischenstadt prägenden, bislang allerdings eher negativ konnotierten Elemente werden dabei als ‚Möglichkeitsräume‘ präsentiert, die vielfältige Gelegenheiten zur Aneignung und Gestaltung bieten. Je stückweise aus dem Kontext angrenzender zwischenstädtischer Areale exportiert‘ werden zehn auf zehn Meter große Parkplatz- oder Rasenflächen im unmittelbaren Bahnhofsvorfeld der Stationen der Regionaltangente West als zwischenstädtischen Bühne für verschiedenste Aktivitäten angeboten. Entstehen soll so eine verbindende Perlenkette zwischenstädtischer Spots mit Wiedererkennungswert, die in den Quartieren gleichzeitig zu Beteiligung und Bürgersinn anregen soll.

1

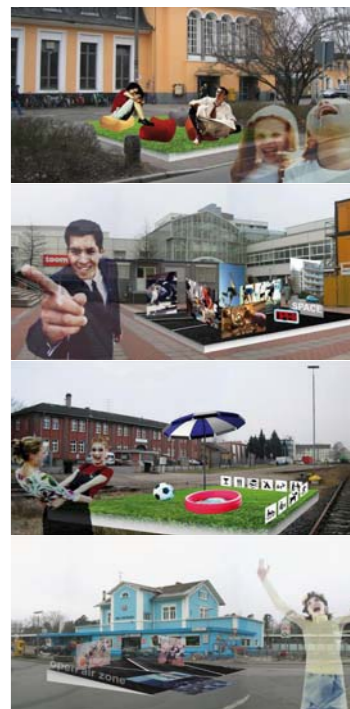


2



- Höchst AG
- Modul Aktion Event Wiese Aktive Lounge Party
- Nord-West Zentrum
- Modul Aktion Event befestigte Fläche Placette Lesung
- Neu-Isenburg
- Modul Aktion Event Wiese Übersilien / Schilder Open Air Kino
- Neu-Isenburg AG
- Modul Aktion Event befestigte Fläche Placette Open Air Kino

3-6



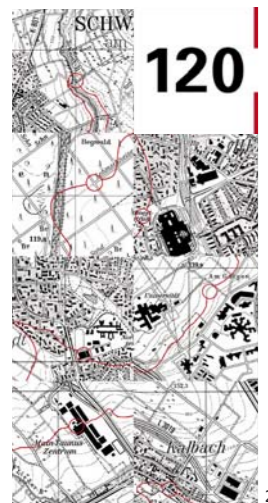
- Möglichkeitsräume befestigt
- Möglichkeitsräume Wiese
- 1 Möglichkeitsräume
- 2 Lageplan mit Möglichkeitsräumen
- 3-6 Möglichkeitsräume Höchst, Nord-West-Zentrum, Neu-Isenburg





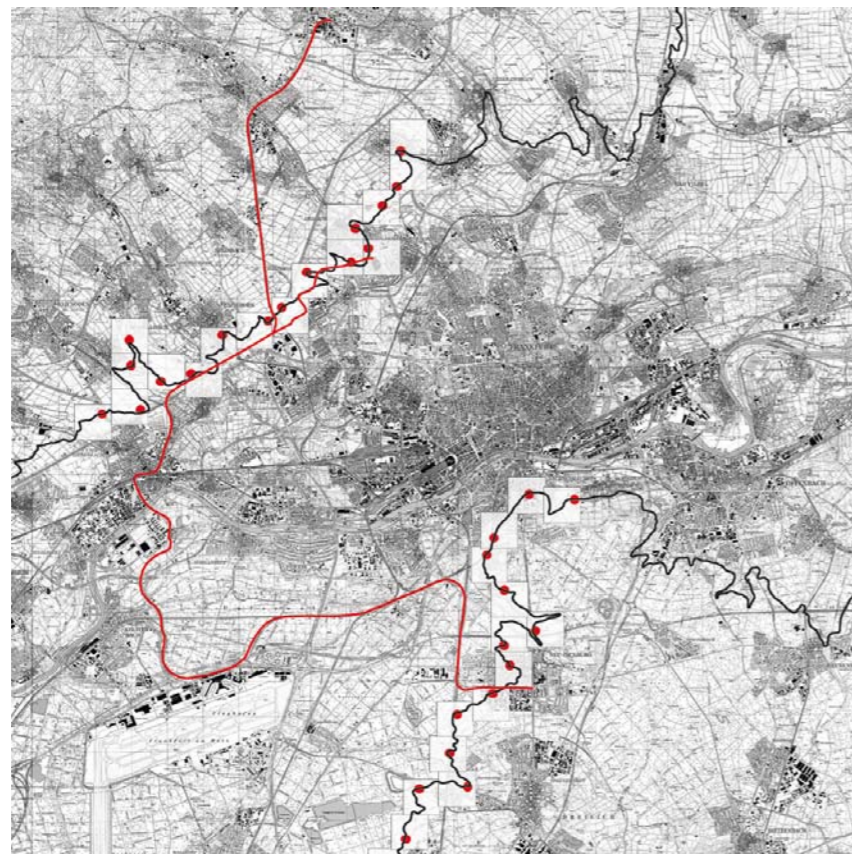
120

**Füsun Türetken und Martin Probst** betrachten die RTW in Beziehung zu einer fiktiven '120er Linie', der 120 Meter Höhenisobare, die den zwischenstädtischen Betrachtungsraum durchzieht. Schnittpunkte der Höhenlinie mit typischen, oft unpräzisen, manchmal aber auch markanten Orten des Untersuchungsraums werden zu Stationen einer zwischenstädtischen Schnitzeljagd. Ein 'Flaschenpostamt' ermöglicht das Versenden von Nachrichten in die Welt, ein 'Bett im Kornfeld' das Gefühl unbegrenzter Weite in der Enge des Ballungsraums. Schnittpunkte von RTW und 120er Linie bieten optionale Ein- und Ausstiegspunkte. Wanderkarten, je abschnittsweise erhältlich und frei komponierbar, weisen den Weg auf einer Entdeckungsreise in die zwischenstädtische Welt, die einladen soll zum Begreifen und zur Aneignung der eigenen Region.



120

1



- 1 Lageplan mit Höhenschicht von 120 m
- 2 Wanderkarten
- 3 Der Alte Turm
- 10 Formel 120
- 11 Flaschenpostamt
- 13 Ein Bett im Kornfeld
- 14 Wildddiebe



120 | NW 8

**NW 8 Der alte Turm** markiert eine ehemals öffentliche Fläche des Main-Taunus-Zentrums (MTZ). Heute ist er überkommene Infrastruktur am Rand eines Parkplatzes. Augenfällig markiert mit seiner absoluten Höhe, soll er ein neues Merkzeichen bilden, das die Kunden des MTZ in ihre eigene Region einlädt, auf den Spuren der 120er Linie.

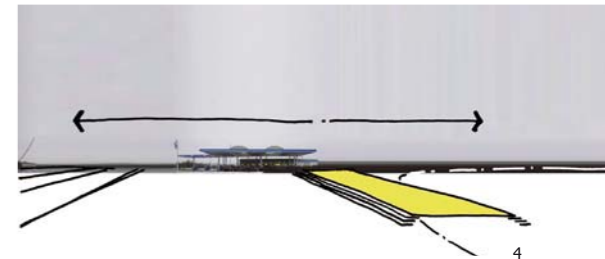


3



120 | NW 7

**NW 7 Formel 120** Eine Tankstelle an der Autobahn, ein typischer ‚Zweckort‘ der Zwischenstadt, wird mit einer neuen ‚Auto-bahn-bühne‘ zum Aufenthaltsort aufgewertet. Man genießt den Ausblick auf Tempo 120, die Frankfurter Downtown und den Taunus, bestens versorgt vom Tankstellen-Shop.



4

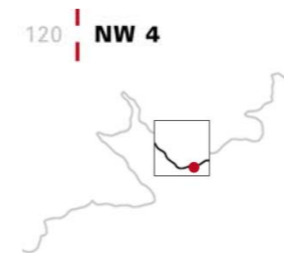


120 | NW 6

**NW 6 Flaschenpostamt** Ein einfacher Steg wird auf 120m üNN über den Schwalbach gelegt. Durch ein Flaschenregal, ein paar leere Flaschen und die Postkarte auf der Rückseite der Wanderkarte wird aus dem Ort der Ausgangspunkt für eine Wett-reise der Botschaften.

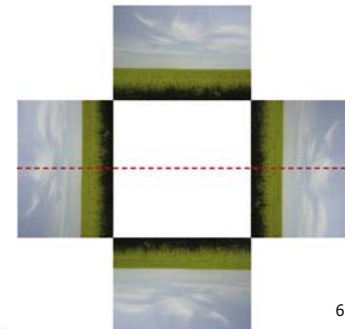


5



120 | NW 4

**NW 4 Ein Bett im Kornfeld** Am Feldweg zwischen Sulzbach und Eschborn konnte ein Bauer gewonnen werden, sein Kornfeld entlang der 120er Linie wie einen schmalen Weg auszumähen. Mitten im Feld dann ein größerer freier Platz - weit weg von allem. Mit Blick in den Himmel hebt man ab von 120.



6



120 | SO 4

**SO 4 Wildddiebe im Revier 120** Fern ab der üblichen Wege werden die 120er hier auf eine Fährte ins Unterholz des Frankfurter Stadtwaldes geführt. Das Suchen, Lesen und Verfolgen einer Fährte führt die Abenteuerer zu einer Wildpfanne in das Wirtshaus ‚Zum Wilddieb‘ an der Oberschweinstiege.



7

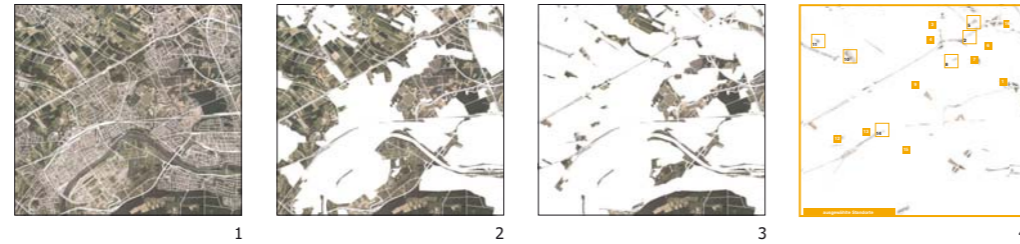




Vergessene Orte

**Carsten Maier** bietet die 'vergessenen Orte der Zwischenstadt' als Möglichkeitsräume der Aneignung und Gestaltung an. Vergessene Orte sind für ihn diejenigen Flächen, die nach Abzug von Verkehrs-, Siedlungs-, Gewässer- oder land- und forstwirtschaftlicher genutzter Flächen im Netz der Zwischenstadt übrigbleiben: Baulücken- und Brachen, vor allem aber Restflächen am Rand oder zwischen Infrastrukturschneisen. Mit einer Plakataktion soll zunächst Neugierde für diese Flächen in der Region geweckt werden. Unter dem Motto "Hier will ich ..." wird Bürgern die Möglichkeit eröffnet, ihre individuellen Wünsche phantasievoller Nutzung dieser Räume zu artikulieren bzw. in einem moderierten Prozess auch zu verwirklichen, sei es die Strandkulisse im aufgegebenen Autokino oder das Golfturnier im Abstandsgrün. Aus Flächen jenseits des Vermarktungsdrucks der Ballungsregion entsteht so ein Netz temporär bespielter 'Schauplätze', in ihrer meist unpräzisen Umgebung befremdend und strukturierend zugleich.

- 1 Zwischenstadt: Abzug der Verkehrsflächen
- 2 Abzug der Siedlungs- und Gewässerflächen
- 3 Abzug landwirtschaftlicher Nutzflächen
- 4 Abzug Wald- u. Wiesenflächen und ausgewählte Standorte für Aktionen
- 5 Gesamtplan der „vergessenen Orte“

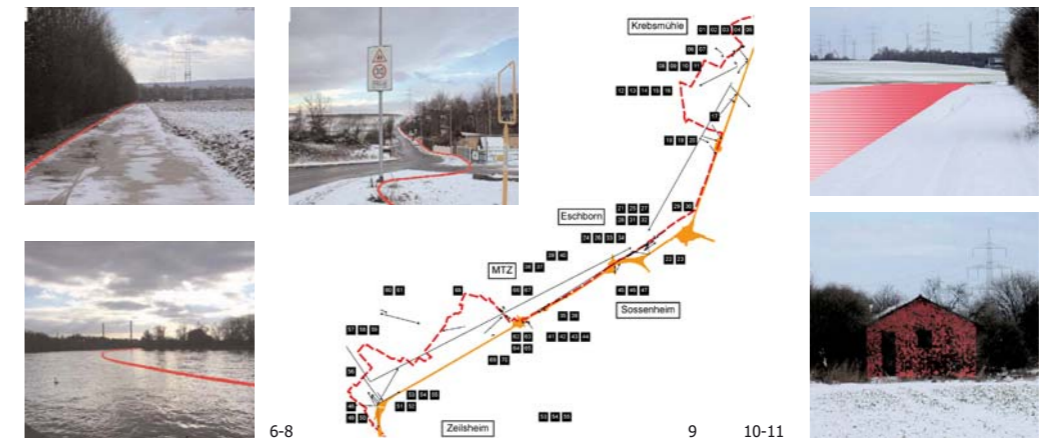
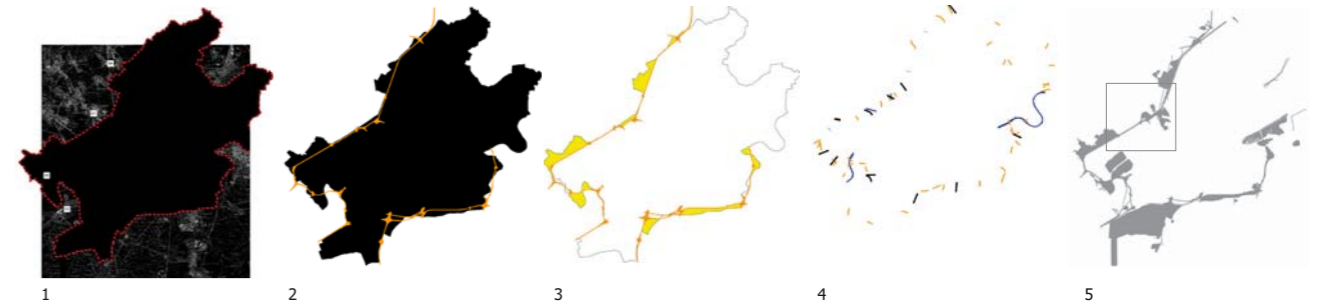


- Vergessene Orte als Aktionsorte:  
 Hier will ich ...  
 6 Autokino: ... Sonnenbaden  
 7 Baulücke: ... Schafe züchten  
 8 Bahnbrache: ... Golf spielen



Frankfurter Grenze

**Jürgen Weidner** betrachtet im Untersuchungsraum den Verlauf der Autobahnen, der geplanten Regionaltangente West und der Frankfurter Stadtgrenze, die sich mehrfach überlagern und verschneiden. Die von diesen Linien gebildeten Schnittflächen zeichnen sich im Vergleich zur räumlichen Fülle der Stadtregion Frankfurt Rhein-Main durch eine auffällige Leere aus. Autobahnen verhindern den Zugang, die Stadtgrenze verhindert den Zugriff: Es entstehen 'Restflächen der Zwischenstadt', trotz ihrer zentralen Lage in der Nutzung meist auf Landwirtschaft, 'Abstandsgrün' oder störende Infrastruktur wie Entsorgungseinrichtungen oder Hochspannungsleitungen begrenzt. Der Autor schlägt diese 'Nicht-Orte' als Gegenstand subtiler Inszenierungen vor, die aus der sperrigen Ästhetik dieser Flächen ein Netz irritierender Merkzeichen in der Zwischenstadt entwickeln.



- 1 Heutiger Grenzverlauf von Frankfurt
- 2 Stadtgrenze und Autobahn
- 3 Restflächen zwischen Autobahn und Stadtgrenze
- 4 Grenzüberschreitungen
- 5 Grenzgebiete und Vertiefungsausschnitt
- 6-8 Grenzzonen
- 9 Ausschnitt Vertiefung mit Untersuchungs- und Interventionsorten
- Irritierende Merkzeichen
- 10 Das rote Feld
- 11 Die rote Ruine



## Resümee

Inszenierte Adressen, stadtreionale Knoten, Mythen und Verbindungen: In der Zusammenschau wird deutlich, wie die an verschiedenen Situationen im Untersuchungsraum dieser Arbeit erprobten Modelle zu einer räumlichen Qualifizierung, zur Inszenierung einer räumlichen Identität der Zwischenstadt beitragen könnten. Man kann das heterogene Patchwork Zwischenstadt nicht zu einem kohärenten Bild im traditionellen Sinn verschmelzen: Zu viele Anforderungen, Bedürfnisse und Lebensentwürfe sind dafür in sie eingeschrieben. Als Alltagsraum und Heimat muss die Zwischenstadt aber zum Identitätsraum ihrer Bewohner werden können, mit gemeinsamen und verbindenden Raumgeschichten und –bildern über die je individuell zusammengesetzten hinaus.

Die hier vorliegende Arbeit will mit ihren sieben Kapiteln und ihrem Anhang einen Beitrag zu einer entsprechenden Qualifizierung der Zwischenstadt leisten. Der Begriff „räumliche Identität“ steht dabei im Mittelpunkt: In deren Dekodierung und gegebenenfalls Inszenierung wird ein Potenzial erkannt, die Zwischenstadt als Gestaltungsfeld ins Blickfeld zu rücken und die Aufenthalts- und Erlebnisqualität dieses für die Mehrzahl der Bewohner der Stadtregion prägenden Lebensraums zu verbessern.

Kapitel eins und zwei haben versucht, die Bedeutung des Begriffs räumliche Identität vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion um Zwischenstadt und Stadtregion sowie der historischen Entwicklung städtebaulicher Leitvorstellungen zu reflektieren. Deutlich wurde dabei die bis heute bestehende Dominanz eines Blickwinkels, der räumliche Identität vornehmlich vor dem Spiegelbild der alten, europäischen Stadt bewertet: Die Zwischenstadt erscheint aus dieser Perspektive als „eigenschaftslos“. Als solche wird sie entweder abgelehnt oder schlicht

ignoriert, mitunter aber auch als ein von einer „Zwangsjacke der Identität“ (Koolhaas 1996, S. 18) befreiter Raum gepriesen, der demnach die Voraussetzung für die freie Entfaltung des Individuums bietet. Spätestens seit der erneuten massiven Suburbanisierungswelle der neunziger Jahre wird deutlich, dass weder eine positiv noch die negativ vom Bild der Europäischen Stadt motivierte Haltung dem Phänomen der Zwischenstadt gerecht wird: Weder ist es auch nur im Ansatz gelungen, mit dem Verweis auf die Qualitäten der Europäischen Stadt die suburbanen Entwicklungen in den Stadtregionen einzudämmen, noch werden aus diesem Blickwinkel die Transformationen wahrgenommen, die sich selbst im Bild der Zwischenstadt abzeichnen und ganz deutlich die These einer vermeintlichen Eigenschaftslosigkeit widerlegen.

Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnis, aber auch der ungelösten und sich verschärfenden Probleme der suburbanisierten Stadtregionen wurde seit Mitte der neunziger Jahre wieder eine Reihe von Ansätzen entwickelt, die nach eigenständigen Methoden der Wahrnehmung und Darstellung der Zwischenstadt forschen. In Kapitel drei wurden die aus Sicht des Autors wichtigsten Versuche einer Annäherung an das spezifische „Bild der Zwischenstadt“ dargestellt und bewertet. Trotz unterschiedlicher normativer Grundhaltungen werden bei allen diesen Annäherungen eigenständige Qualitäten und Eigenschaften der Zwischenstadt dekodiert, die Ansatzpunkte bieten könnten für eine ohne Zweifel gebotene Qualifizierung dieses Raums.

Auf der Basis des Wissens um diese vorliegenden Arbeiten wurde im Kapitel vier am Beispiel der Region Rhein-Main eine eigene Annäherung an das „Bild der Zwischenstadt“ unternommen. Der von der geplanten „Regionaltangente West“ umschriebene Untersuchungsraum eignet sich in hervorragender Weise,



mit eigenständigen Methoden die „Anatomie der Zwischenstadt“ zu dekodieren. Baustein für Baustein und Schicht für Schicht wurde der Versuch unternommen, die eigene Sprache, gleichsam einen Code dieses Raumes zu entziffern.

Die Ergebnisse dieser Auseinandersetzung entheben die Zwischenstadt aus ihrer vermeintlichen Eigenschaftslosigkeit. In der Masse raumfunktional organisierter Siedlungsbausteine werden Orte mit Bedeutung, Zusammenhänge und Raumgeschichten lesbar, zeigen sich Verdichtungen und Ansätze einer eigenen Urbanität. Historische Fragmente wie alte Dorfkern, alte Wege und Reste der alten Kulturlandschaft werden zum Gegenstand liebevoller Inszenierungen, in denen die Bewohner der Zwischenstadt eine Spur von Geschichtlichkeit und Unverwechselbarkeit ihres Raumes suchen. Endgültig widerlegt wird die Annahme einer vermeintlichen Eigenschaftslosigkeit mit Blick auf neue „Zwischenstadtbausteine“, die in den letzten beiden Dekaden das Bild der Zwischenstadt zunehmend verändern. Hier entstehen „Adressen am Stadtrand“, die in ihrer unpräzisen Umgebung unterscheidbar und damit identifizierbar sein wollen. Mittel zu diesem Zweck sind Inszenierungen unterschiedlichster Art, oft aber auch ein funktional vielschichtigeres Angebot, das das strenge Prinzip raumfunktionaler Arbeitsteilung aufweicht.

Im fünften Kapitel der vorliegenden Arbeit wurde diese Tendenz ausführlich beschrieben. Gleichzeitig entstehen mit dieser Entwicklung neue „periphere Verdichtungen“, die ihrerseits zu einer Differenzierung der Zwischenstadt beitragen und die als deutlichster Beleg einer partiellen Urbanisierung dieses Raumes gedeutet werden können. Viele neue „Gewerbeparks“ werben nicht nur mit einem über Außenräume und Architektur vermittelten hochwertigen Ambiente, sondern versuchen mit Restaurants, Hotels, Einkaufs- und Dienstleistungsangeboten

geänderten Bedürfnissen einer gewandelten Arbeitswelt zu entsprechen. Mit ähnlichen Anreicherungen streben ehemals suburbane Shoppingmalls vor dem Hintergrund eines erlebnisorientierten Einkaufsverhaltens nach neuer Attraktivität. Immer häufiger wird auch in der Zwischenstadt der Versuch unternommen, Wohn- und Gewerbenutzungen moderat zu mischen. Im Geflecht der Zwischenstadt bilden sich so Ansätze einer zwischenstädtischen Zentralität, entstehen neue „Zwischenstadtkerne“, die ein entscheidendes Potenzial für die Gestaltung und Strukturierung der Zwischenstadt bieten.

Vor dem Spiegel dieser Entwicklungen erscheint der in der Masse dominierende Bestand der Zwischenstadt in einem neuen Licht: Die überkommenen, rein monofunktionalen Strukturen dieses Raumes sind nicht nur aus ökologischen, ästhetischen und sozialen Gesichtspunkten problematisch, sie entsprechen offensichtlich immer weniger den Anforderungen und Bedürfnissen einer „postmodernen“ Gesellschaft an den Raum. „Transformation“ wird damit zum zentralen Begriff in der Auseinandersetzung mit der Zwischenstadt. Es bedarf überhaupt keiner großen Mühe, fast überall entsprechende Transformationen zu erkennen. Die neuen Bausteine der Zwischenstadt unterscheiden sich in der Regel deutlich von den klassischen „Zwischenstadtbausteinen“ der 70er und 80er Jahre. Gegen diese neuen, vielschichtigeren Angebote, oft mit inszenierter Adresse, verlieren ältere Gewerbe-, Einkaufs- und Wohngebiete an Attraktivität und versuchen ihrerseits, mit Anreicherungen und Inszenierungen unterschiedlichster Art ihren Wettbewerbsnachteil auszugleichen. Im Betrachtungsraum wurde dies an Gewerbegebieten und Shoppingmalls, aber auch an einigen Siedlungen des Geschosswohnungsbaus klar belegt.

Überdeutlich wird diese Tendenz durch den ebenfalls im fünften

Kapitel unternommenen Blick in Länder wie die USA oder die Niederlande, in denen sich noch viel unvermittelter als in Deutschland ein entsprechender Wandel des Bildes der Bausteine der Zwischenstadt vollzieht.

Versucht man, den Kern der in der Zwischenstadt zu beobachtenden Transformationen zu benennen, ist man erneut bei der zentralen Vokabel dieser Arbeit. Egal, ob es sich um das Herausputzen historischer Fragmente, um Themensiedlungen, Gewerbeparks oder schließlich neue Shoppingmalls handelt: Immer steht die Suche und eine entsprechende Inszenierung von Attributen räumlicher Identität im Mittelpunkt der Vermarktungsstrategien neuer oder umgestalteter Zwischenstadtbausteine.

Das heißt nicht, dass die Zwischenstadt mit diesen neuen Bausteinen und Tendenzen im ökologischen oder gar ästhetischen Sinne weniger problematisch zu bewerten wäre: Mit den Inszenierungen entstehen oft Stilblüten von zweifelhafter ästhetischer Qualität, angelegt eher auf Abgrenzung von ihrer Umgebung, bis hin zur „Gated Community“, die besonders in den USA das Bild der Zwischenstadt immer stärker prägt. Ein Exkurs auf die oft beißende Kritik der Fachpresse und vieler Vertreter aus Architektur und Städtebau hat belegt, dass diese oft im neohistorischen Gewand daherkommenden Entwicklungen von weiten Teilen der Fachöffentlichkeit besonders wegen ihrer ästhetischen Erscheinung vehement ablehnt werden.

Bei aller formalen Berechtigung verkennt diese Kritik gleichwohl, dass die unübersehbaren Transformationen des Bildes der Zwischenstadt Ausdruck ganz anderer gesellschaftlicher Produktionsbedingungen und entsprechender Anforderungen und Bedürfnisse sind, die mit den überkommenen Bildern vor-

städtischer Lebensformen und Räume nur noch wenig gemein haben. Im Kapitel sechs wurden die gezeigten Entwicklungen vor dem Hintergrund eines umfassenden gesellschaftlichen Strukturwandels interpretiert. Entwickelt wurde hier die These einer erwachsenen Peripherie: Diese hat sich von ihrer einseitigen Dependenz zur Kernstadt gelöst, tritt aber gleichzeitig in einen umfassenden Wandel, um sich geänderten Lebensformen und Bedürfnissen anzupassen. Die beobachteten Tendenzen spiegeln dies wieder. Die Stilblüten neuer Siedlungsformen in der Zwischenstadt kann man als architektonisch, auch als sozial und ökologisch problematisch kritisieren. Es bleibt aber anzuerkennen, dass die Projektentwickler legitime Bedürfnisse der Bewohner und Benutzer der Zwischenstadt befriedigen, während sich weite Teile der Fachdiskussion in ästhetischen Scheingefechten verfangen.

Die vorliegende Arbeit plädiert dagegen dafür, die unverkennbare und unumkehrbare Transformation des Bildes der Zwischenstadt anzuerkennen und sie als Chance zur Qualifizierung dieses Raumes zu interpretieren. Ein undogmatischer Umgang mit diesen Tendenzen, wie er zum Teil in den Niederlanden zu erkennen ist, könnte ein Schlüssel dazu sein. Einige der in Kapitel fünf gezeigten internationalen Beispiele sollen dabei als Anregung dienen, wie auch jenseits neohistorischer Stilblüten den neuen Bedürfnissen im Sinne einer Inszenierung räumlicher Identität entsprochen werden kann.

Die in Kapitel sieben entwickelten Modelle versuchen diese Ansätze zu systematisieren und der Tendenz zu Segregation und Abtrennung mit einer neuen Integrationskultur für die Zwischenstadt zu begegnen. Neben Adress- und Knotenbildung stehen dabei vor allem die Modelle „Mythen“ und „Verbindungen“ für den Versuch, räumliche Zusammenhänge, gleichsam



Raumgeschichten der Zwischenstadt zu dekodieren bzw. zu erfinden und entsprechend „in Szene“ zu setzen. Dies lenkt die Perspektive auf die Stadtregion: Nur diese wird zukünftig in der Lage sein, eine neue Einbindung der von den alten Kernen emanzipierten, damit aber auch bindungslos gewordenen Fragmente der Zwischenstadt zu gewährleisten.

Die vorliegende Arbeit plädiert für einen unvoreingenommenen Blick auf die Zwischenstadt. Für einen solchen Blick werden Methoden der Dekodierung entwickelt, die deutlich das Bild einer „Stadt ohne Eigenschaften“ widerlegen und die Zwischenstadt als Stadt im Wandel präsentieren. Die erkannten Tendenzen einer zunehmenden „Inszenierung räumlicher Identität“ werden aufgegriffen und in erste Vorschläge für eine Modellbildung zur Qualifizierung der Zwischenstadt verdichtet.

Diesen Versuch gilt es zu untersetzen. Die vorliegende Arbeit konzentriert sich auf Methoden zur Dekodierung der räumlichen Identität der Zwischenstadt. Sie reiht sich damit ein in eine Reihe vorausgehender Arbeiten, die in Kapitel drei beschrieben und bewertet werden und die die vorliegende Arbeit weiterentwickeln sucht. Eine entsprechende ernsthafte Auseinandersetzung mit dem „Bild der Zwischenstadt“ findet, nach einigen interessanten Ansätzen vornehmlich in den sechziger Jahren, erst seit Mitte der neunziger Jahre wieder statt. Während die vorangegangenen Arbeiten in der Regel entweder einen großmaßstäblichen, globalen Blick oder einen spotlichtartigen „Stichprobenblick“ (vgl. Boeri 1998, S. 110) auf die neuen räumlichen Strukturen und Phänomene unternehmen, hat sich die vorliegende Arbeit an einer „Anatomie der Zwischenstadt“ versucht. Vom Maßstab der Stadtregion bis zum kleinräumlich erfahrbaren „Zwischenstadtteil“ wurde die Zwischenstadt dabei Schicht für

Schicht nach ihren spezifischen räumlichen Eigenschaften befragt. Ergebnis ist ein systematischer Atlas der Zwischenstadt, mit klaren und sich für alle Raumausschnitte wiederholenden Kategorien. Die vermeintlich als fremd und chaotisch oder gar „eigenschaftslos“ beschriebene Struktur der Zwischenstadt „normalisiert“ sich durch diesen Blick. Indem die Zwischenstadt hier möglichst objektiv beschrieben und umfassend dargestellt wird, wird sie als gegebener Baustein der Stadtregion lesbar und dadurch diskutierbar. Die Zwischenstadt offenbart durch diesen Blick neue Strukturen und Zusammenhänge, aber auch viel Vertrautes und Profanes.

Die Zwischenstadt aus einer unangemessenen Aura entweder gepriesener oder verdammter Eigenschaftslosigkeit oder einer „Terra incognita“ entheben zu können, ist ein wichtiges Ergebnis der vorliegenden Untersuchung. Man muss das Vokabular klassischer Stadträume und Raumdarstellungen nicht vergessen, um Zwischenstadt begreifen zu können, man muss es allerdings erweitern und ergänzen.

**Ausblick |** Eine entsprechend ernsthafte Auseinandersetzung mit den räumlichen Phänomenen der Zwischenstadt muss fortgesetzt werden. Die allgemeinen Bemühungen um eine Integration der Stadtregionen bedürfen lesbarer Bilder, die Stadtregion als räumlichen und funktionalen Zusammenhang begreifbar machen. Hierzu möchte die vorliegende Arbeit Anregungen bieten. Durch entsprechend erweiterte, systematische Darstellungs- und Beschreibungsmethoden, wie sie in der vorliegenden Arbeit vorgestellt werden, offenbart die Zwischenstadt wie andere Stadtstrukturen Zusammenhänge und Brüche, Qualitäten und Defizite, deren Dekodierung die Voraussetzung bietet für eine räumliche Qualifizierung. Systematisch können aus den beobachteten Phänomenen Orte für einen möglichen Um- bzw.

Weiterbau der Zwischenstadt und Modelle entsprechender Qualifizierungsbemühungen abgeleitet werden.

Dagegen konnten nur sehr wenige Beispiele beschrieben werden, die eine positive Umsetzung der Modelle im Raum der Zwischenstadt zeigen. Die tendenziell ablehnende Haltung der dominierenden Fachdiskurse hat bislang offensichtlich verhindert, eine Best-Practice-Studie guten zwischenstädtischen Städte- und Siedlungsbaus zu erstellen. Diese wäre aus Sicht des Autors gleichwohl dringend geboten, gerade um die einseitige Dominanz neohistorischer Bilder im aktuellen zwischenstädtischen Siedlungsbau zu brechen. Die aktuelle Debatte über Baukultur muss auf die Zwischenstadt ausgedehnt werden.

Grundlegende Voraussetzung hierfür ist es, die Zwischenstadt als ein zwar in vielerlei Hinsicht problematisches, aber gegebenes und für die Mehrzahl der Bewohner der Stadtregion prägendes räumliches Phänomen anzuerkennen. Die Zwischenstadt ist da und macht in den Ballungsregionen oft über 75% der Fläche aus. Vor dem Hintergrund von Stadtregionen wie dem Rhein-Main-Gebiet verbieten sich von vornherein von vielen Kritikern ernsthaft geäußerte Forderungen, die Zwischenstadt müsse, gleichsam als Verirrung der Moderne, zugunsten der alten Kerne aufgegeben werden. Über 50 Jahre hat sich die Stadtregion aus dem zwischenstädtischen Wachstum konstituiert, schon die ersten Karten des Untersuchungsteils dieser Arbeit belegen dies mit einfachen Bildern. Stadtregionen wie Rhein-Main sind durch und durch zwischenstädtisch organisiert und geprägt. Der Schlüssel zur Qualifizierung der Stadtregion liegt so primär in der Qualifizierung der Zwischenstadt.

Diese Qualifizierungsherausforderung stellt sich in vielen Bal-

lungsregionen nach wie vor unter der Maßgabe des Wachstums. Wo Stadtregionen wachsen, und dies ist weltweit immer noch in der weit überwiegenden Anzahl der Stadtregionen der Fall, müssen geeignete Modelle für ein ökologisch, sozial und ästhetisch nachhaltiges Wachstum der Siedlungsstrukturen entwickelt werden. Die eigentliche Herausforderung und Chance liegt gleichwohl im Umbau dieses Raumes. Eine unvoreingenommene Auseinandersetzung mit der Zwischenstadt ist alles andere als ein Plädoyer für weitere Zersiedlung und widerspricht keineswegs dem Primat der Innenentwicklung. Gleichwohl können die Probleme der Zwischenstadt nur in der Zwischenstadt gelöst werden. Wie die gründerzeitlichen Strukturen als Sanierungsgebiete „modernen“ Bedürfnissen an Licht und saubereren sanitären Verhältnissen angepasst wurden, muss sich die Zwischenstadt den postmodernen Bedürfnissen nach Raumqualität und Identität anpassen.

Auch der aktuelle demografische Wandel, verbunden mit bereits heute umfassenden Schrumpfungerscheinungen in strukturschwachen Regionen, die, wenn auch erheblich zeitverzögert, mittelfristig auch zu einer Stagnation oder Rückgängen der Bevölkerung in Ballungsregionen führen könnten, wird das Phänomen Zwischenstadt nicht beseitigen. Nicht zu überhören sind die Unkenrufe, die die Zwischenstadt angesichts dieser Tendenzen für obsolet erklären oder gar ihren Abriss propagieren.

Auch hier zeigt allein der Blick auf die in dieser Arbeit präsentierten Karten der Region Rhein-Main, wie wirklichkeitsfremd diese Annahme ist. Die zwischenstädtisch geprägten Raumbilder spiegeln die Organisation gegebener Produktions-, Distributions- und schließlich Lebensformen wieder, für die die alten Kerne weder geeignet sind noch auch nur im Ansatz den



## Abbildungsverzeichnis

nötigen Raum bieten. Zudem ist es keineswegs so, dass sich in schrumpfenden Regionen Schrumpfung gleichsam automatisch von außen nach innen vollzieht. Die bislang im Rahmen der Programme „Stadtumbau Ost und West“ gemachten Erfahrungen zeigen oft das Gegenteil. Oft sind es zunächst die alten Kerne, die besonders von Leerständen betroffen sind. Für den beginnenden Leerstand von im privaten Eigentum befindlichen Einfamilienhäuser am Stadtrand liegen dagegen bislang keinerlei Konzepte vor, und der „Stadtumbau West“ spart entsprechende Gebiete wohlwissend in der Regel aus. Natürlich ist es sinnvoll, wenn, wie in Leipzig mit innovativen Modellen hervorragend vorgeführt, auf innerstädtischen Brachen neue Wohnmodelle erprobt werden. Letztlich werden hier zumindest in Deutschland mit der Zwischenstadt konnotierte Wohnformen wie das Reihenhauses in die Stadt getragen. Wachstum an den Rändern kann und muss so reduziert werden. Wann aber in Frankfurt, München oder gar London entsprechende, zumal bezahlbare Entwicklungen auch nur in den Bereich des denkbaren rücken, ist nicht absehbar.

In Kapitel eins wurde der bei Stadtplanern beliebte Vergleich zwischen Stadtstrukturen und verschiedenen Zubereitungsformen des Eis herangezogen. Vor allem die „Anatomie der Zwischenstadt“ in Kapitel vier dieser Arbeit hat anschaulich die metaphorische Aussage Marco Venturis belegt: Man kann aus dem „Rührei“ der Zwischenstadt nie wieder ein „Spiegelei“ machen. Vielmehr müssen wir uns für Venturi „nun bald auf die Soufflés konzentrieren“ und „neue Rezepte ausprobieren“, wobei wir „die Zutaten allerdings in ihrem derzeitigen Zustand verwenden müssen.“ Als ganz normaler Lebensraum muss die Zwischenstadt einen großen Teil der Bedürfnisse Ihrer Bewohner und Benutzer an den Raum befriedigen. Zunehmend sind

diese Bedürfnisse nicht nur funktioneller Art, sondern werden überlagert von einem Bedürfnis nach Raumqualität, Verortung und Identifikationsmöglichkeiten. Für diese Bedürfnisse angemessene, auratische, voraussichtlich aber immer fragmentarische und nicht für alle lesbare Raumbilder mit Eigenart zu finden oder zu inszenieren, ist im Angesicht des Status Quo der Stadtlandschaft eine wichtige und hoffentlich zukunftsfruchtige Aufgabe.

Alle Fotografien der Kapitel 4 und 6 sowie auf den einleitenden Seiten des Anhangs (außer S. 186 o.links und S. 245 o.rechts): Lars Bölling

Alle Grafiken in den Kapiteln 4 und 6 und sowie auf den einleitenden Seiten des Anhangs wurden von Lars Bölling auf der Grundlage der unten genannten Quellen, zum Teil mit Hilfe der studentischen Mitarbeiter Valentin Hadelich, Martin Probst und Alexander Rudolph, an der Bauhaus-Universität Weimar erstellt

- S. 63 1: aus Bollerey 1991, Titelbild; 2: aus Harlander 2001, S. 100  
S. 64/65 1: aus Becker/Steiner/Wang 1995, S. 139, 2: aus Design Museum 1998/1, S. 288; 3: aus Harlander 2001, S. 179; 3: aus Vitra Design Museum 1998/2, S. 44  
S. 68/69 1: aus Hörzu 21.07.1997, S. 35; 2: aus Arch+ 139/140 1997/1998, S. 72; 3: aus Arch+ 139/140 1997/1998, S. 35; 4: aus Arch+ 139/140 1997/1998, S. 53  
S. 70/71 1: aus Heuvel 1992, S. 52; 2: aus Heuvel 1992, S. 74; 3: aus Atelier 5 1994, S. 31; 4: aus Rainer 1995, S. 82; 5: aus Joedicke 1968, S. 212  
S. 72/73 links: aus Stadt Frankfurt, Prospekt; rechts: aus Durth 1988, S. 75  
S. 78 aus Lynch 1989, S. 168/169  
S. 79 aus Cullen 1997, S. 17  
S. 80 aus Appleyard/Lynch/Myer 1964, S. 30/31  
S. 85 aus Lynch 1976, S. 151  
S. 91 oben: aus Venturi/Scott Brown/Izenour 1997, S. 31/32; unten: aus Venturi/Scott Brown/Izenour 1997, S. 42/43  
S. 97 aus Koolhaas 2001, S. 311  
S. 98 aus Chora/Bunschoten 2001, S. 207  
S. 102/103 links: aus Boeri 1998, S. 112; rechts: Boeri 1998, S. 111  
S. 106 aus Maas 1998, S. 51  
S. 108/109 von links nach rechts: aus MVRDV 2000, S. 32/33; S. 84/85; S. 194  
S. 112/113 von links nach rechts: aus NRW-Forum Kultur und Wirtschaft 2002, S. 176; S. 177; S. 332/333  
S. 116 aus Humpert/Becker/Brenner 2002, S. 96/97 (oben); S. 50/51 (unten)  
S. 120 aus Xaveer De Geyter Architects 2002, S. 46/47  
S. 123 aus Art Center College of Design 2001, S. 182  
S. 124 aus Art Center College of Design 2001, S. 221  
S. 129 aus Oswald/Baccini 2003, S. 73  
S. 130/131 von links nach rechts: aus Oswald/Baccini 2003, S. 115; S. 119; S. 121; S. 125  
S. 132/133 aus Oswald/Baccini 2003; linke Seite: S. 136/137; rechte Seite: S. 141  
S. 138/139 aus Campi 2001; rechte Seite: S. 31; linke Seite: aus Campi 2001, S. 48-50  
S. 140 aus Campi 2001, S. 58/59

- S. 142 aus Campi 2001; oben: S. 133; unten: S. 135  
S. 146 aus Mecanoo Architects 2003, S. 87  
S. 158/159 Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main  
S. 160/161 Kartengrundlage: Karte des Deutschen Reiches 1:100.000 (KDR 100), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes  
S. 162/163 Kartengrundlage: ATKIS® DTK200-V, © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2004  
S. 164 Kartengrundlage: Karte des Deutschen Reiches 1:100.000 (KDR 100), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes  
S. 165 Kartengrundlage: ATKIS® DTK200-V, © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2004  
S. 168-171 Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main  
S. 172/173 Bilder aus dem Film ‚Tangente West‘ von Nadine Thierolf und Nils Havermann, erstellt im Auftrag des Forschungsprojekts ‚Bilder einer Zwischenstadt‘ an der Bauhaus-Universität Weimar  
S. 174/175 Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main  
S. 176/177 Bilder aus dem Film ‚Tangente West‘ von Nadine Thierolf und Nils Havermann, erstellt im Auftrag des Forschungsprojekts ‚Bilder einer Zwischenstadt‘ an der Bauhaus-Universität Weimar  
S. 178-197 Darstellungen auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main  
S. 186 Fotos Hattersheim: Maike und Winfried Pohl, Hattersheim  
S. 198/199 Kartengrundlage: Historische Höhenschichtkartenblätter 1:25.000, historische Topografische Karten 1:25.000 und Topografische Karten 1:25.000 (TK 25), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes  
S. 200-223 Darstellungen und Luftbilder auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main  
S. 224 Kartengrundlage: Vergrößerung Topografische Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes  
S. 226 Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und der vergrößerten Topografischen Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes  
S. 227 Kartengrundlage: Historische Höhenschichtkartenblätter 1:25.000, vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes  
S. 228 Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und der vergrößerten Topografischen Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit



S. 230	freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes Kartengrundlage: Vergrößerung Topografische Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes			S. 308	links: aus Deutsche Bauzeitung 4/2004, S. 62; rechts: aus Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 113		
S. 232	Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und der vergrößerten Topografischen Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes	S. 251	Abbildungen rechts, von oben nach unten: 1. Werbebroschüre einer vom ‚New Urbanism‘ inspirierten Wohnanlage in Pasadena, Californien; 2. Darstellung der angestrebten Dichteverteilung in der ‚gegliederten und aufgelockerten Stadt‘. In: Göderitz, Johannes u.a.: Die gegliederte und aufgelockerte Stadt. 1957; 3. Schwagenscheidt, Walter: Vorarbeiten für die Nordweststadt Frankfurt. In: Reinborn, Dietmar. Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, S. 189; 4. Titelbild der ersten Nummer der Zeitschrift ‚Das Neue Frankfurt‘ mit Teilen der Siedlung Praunheim von Ernst May. In: Reinborn, Dietmar. Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, S. 103	S. 312	oben: aus Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 73; Mitte: aus Atelier 5, 1994, S. 31; unten: aus Rainer 1995, S. 82	S. 381	Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main Abbildungen von oben nach unten: 1.+2. Bilder aus dem Film ‚Tangente West‘ von Nadine Thierolf und Nils Havermann, erstellt im Auftrag des Forschungsprojekts ‚Bilder einer Zwischenstadt‘ an der Bauhaus-Universität Weimar, 3. Entwurf A. Traffas
S. 233	Kartengrundlage: Historische Höhenschichtkartenblätter 1:25.000, vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes			S. 313	oben: aus Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 33; unten: aus Bhalotra 1999, S. 55	S. 383	Abbildungen von oben nach unten: 1.-3. Entwurf M. Probst, F. Türetken
S. 234	Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und der vergrößerten Topografischen Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes	S. 252, 254	Kartengrundlage: Vergrößerte Topografische Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes	S. 314	aus Baumeister 12/1996, S. 20	S. 384	Kartengrundlage: Vergrößerte Topografische Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes
S. 236	Kartengrundlage: Vergrößerung Topografische Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes	S. 256-259	Luftbild Darstellungen auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main	S. 315	aus El Croquis 108/2002, S. 151	S. 385	Luftbild Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main
S. 238	Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und der vergrößerten Topografischen Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes	S. 260, 262	Kartengrundlage: Vergrößerte Topografische Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes	S. 317	oben: aus Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 137; Mitte: aus Bauwelt 9/2005, S. 32; unten: aus Bauwelt 9/2005, S. 31	S. 388	Kartengrundlage: Vergrößerte Topografische Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes
S. 239	Kartengrundlage: Historische Höhenschichtkartenblätter 1:25.000, vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes	S. 264/265	Luftbild Darstellungen auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main	S. 318/319	aus archithese 2000; 1: S. 13; 2: S. 14; 3: S. 15	S. 389	Luftbild Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main
S. 240	Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und der vergrößerten Topografischen Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes	S. 266, 268	Kartengrundlage: Vergrößerte Topografische Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes	S. 320	aus Garten und Landschaft 11/2003, S. 9	S. 392	Kartengrundlage: Vergrößerte Topografische Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes
S. 242-247	Kartengrundlage: Historische Höhenschichtkartenblätter 1:25.000, historische Topografische Karten 1:25.000 und vergrößerte Topografische Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes	S. 267	Abbildungen rechts, von oben nach unten: 1. Fahrfreier Markt nach Vorschlag Walter Schwagenscheidt. In: Reichow, Hans Bernhard: Die Autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrschaos. Ravensburg 1959, S. 39; 2-4: Abbildungen aus Werbebroschüren	S. 321	aus Stadtbauwelt 12/2000, S. 38	S. 393	Luftbild Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main
S. 245	Foto oben rechts: Urs Bölling	S. 270/271	Luftbild Darstellungen auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main	S. 336; 338	Kartengrundlage: Historische Höhenschichtkartenblätter 1:25.000, historische Topografische Karten 1:25.000 und vergrößerte Topografische Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes	S. 398	Kartengrundlage: Vergrößerte Topografische Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes
S. 248	Kartengrundlage: Vergrößerte Topografische Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes	S. 272, 274	Kartengrundlage: Vergrößerte Topografische Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes	S. 337	Schrägluftbild erstellt mit Buhl D-Sat 6® Business mit Lizenz	S. 399	Luftbild Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main
S. 249	Abbildungen rechts, von oben nach unten: 1. Gliedschema. Grundelemente des organischen Städtebaus. In: Reichow, Hans Bernhard: Die Autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrschaos. Ravensburg 1959, S. 25; 2. Besonnungsschema nach Le Corbusier, In: Reinborn, Dietmar. Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, S. 99; 3. Gegenüberstellung Sprawl - Traditional Town. Charta des New Urbanism; 4. Drei Magnete nach Ebenezer Howard. In: Reinborn, Dietmar. Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, S. 47	S. 276/277	Luftbild Darstellungen auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main	S. 340-354	Kartengrundlage: Vergrößerte Topografische Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes	S. 406	Kartengrundlage: Vergrößerte Topografische Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes
S. 250	Kartengrundlage: Vergrößerte Topografische Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes	S. 294	Google Earth® 2006	S. 339	Bild oben links (Eurohypobank): <a href="http://www.hochtief-projektentwicklung.de/htp/43.jhtml">http://www.hochtief-projektentwicklung.de/htp/43.jhtml</a>	S. 407	Luftbild Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main
		S. 295	oben: Google Earth® 2006; unten: Lars Bölling	S. 341-351	Schrägluftbilder erstellt mit Buhl D-Sat 6® Business mit Lizenz	S. 412	Kartengrundlage: Vergrößerte Topografische Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes
		S. 296	oben: Google Earth® 2006; unten: Lars Bölling	S. 353, 355	Luftbild Darstellungen auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main	S. 413	Luftbild Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main
		S. 297	oben: Google Earth® 2006; unten: Lars Bölling	S. 368-378	Kartengrundlage: Vergrößerte Topografische Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes	S. 418	Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main
		S. 298	Google Earth® 2006; unten: Lars Bölling	S. 369	Abbildungen von links nach rechts: 1. Entwurf D. Brinkhoff, T. Brox, F. Fan; 2. Entwurf K. Halfter, O. Karlsson, F. Leibe	S. 419	Luftbild Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main
		S. 299	Lars Bölling	S. 371	Abbildungen von oben nach unten: 1. Schrägluftbild erstellt mit Buhl D-Sat 6® Business mit Lizenz; 2. Entwurf C. Hong, T. Kleinstaub, T. Papp, F. Schiavello; 3. Entwurf J. Mieskes, J.H. Müller, A. Nilsson, S. Trovato; 4. Entwurf M. Brandt, L. Heimler, C. Gerhaeusser		
		S. 300	links: Google Earth® 2006; rechts: Lars Bölling	S. 373	Abbildungen von oben nach unten: 1.+2. Entwurf H. Garthaus; 3. Entwurf I. Karstädt, D. Kresse, A. Seidel; 4. Entwurf T. Reichert, J. Schröder, T. Seidl		
		S. 301	Google Earth® 2006	S. 375	Abbildungen von oben nach unten: 1. Entwurf N.F.v. Brandis, P. Brummermann, N. Köplin; 2. Entwurf A. Beetz, S. Schreiner; 3.+4. Entwurf H. Garthaus, C. Sieber, J. Weigmann		
		S. 307	links: ais Baumeister 7/2002, S. 49; rechts: aus Raith/Hertelt/van Gool 2003, S. 47	S. 379	Abbildungen von oben nach unten: 1. Lars Bölling; 2.+3. Kartengrundlage: Vergrößerte Topografische Karte 1:10.000 (TK V 10), vervielfältigt mit freundlicher Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes; 4. Entwurf M. Brandt, L. Heimler, C. Gerhaeusser		
				S. 380, 382	Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des		



## Literaturverzeichnis

- Adam, Hubertus (2003): Toolenburg Zuid. In: archithese Nr. 4, 2003, S. 24f
- Albers, Gerd (1997): Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa. Begegnungen, Einflüsse, Verflechtungen. Braunschweig/Wiesbaden
- Alexander, Christopher (1965): A city is not a Tree. In: Architectural Forum, April/May 1965, S. 58-62
- Angermann, Oswald; Weinreich, Günter (1989): Von 66 zu 9 Minuten Arbeit für 250 g Butter. Verdienste und Kosten der Lebenshaltung. In: Hölder, Egon (Hrsg.): Im Zug der Zeit. Ein Bilderbogen durch vier Jahrzehnte. Wiesbaden, S. 235-246
- Appleyard, Donald; Myer, John R.; Lynch, Kevin (1966): The View from the Road. Cambridge Mass.
- Arc en reve centre d’architecture (2001): Mutations. Bordeaux
- Arch+ 109/110 (1991): Der Sprawl: Die Auflösung der Stadt in die Region.
- Arch\* 122 (1994): Von Berlin nach Neuteutonia.
- Arch+ 132 (1996): Rem Koolhaas. Die wichtigsten Texte aus S, M, L, XL und die neuesten Projekte 1993-1996.
- Arch+ 133 (1996)
- Arch+ 139/140 (1997/1998)
- Arch+ 162 (2002)
- Arch+ 10 (1998)
- Architectural Design (1994): The Periphery. Profile No. 108, London
- archithese Sondernummer (2000): Stadt-Landschaft oder Landschafts-Stadt Schweiz. Archithese Sondernummer, 30. Jahrgang, Zürich
- Arendt, Hannah (1989): Vita activa oder Vom tätigen Leben. München
- Aring, Jürgen (1999/1): Suburbia - Postsuburbia - Zwischenstadt. Die jüngere Wohnsiedlungsentwicklung im Umland der großen Städte Westdeutschlands und Folgerungen für die regionale Planung und Steuerung. Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Hannover
- Aring, Jürgen (1999/2): Regionalplanung im Umbruch. In: Magistrat der Stadt Frankfurt a. M., Dezernat Planung: Die Zukunft des Städtischen. Raumordnung Süd Hessen 2000. Rundgespräch im Technischen Rathaus Frankfurt am Main, 18. Februar 1999. Frankfurt, S. 22
- Aring, Jürgen (1998): Die Bedeutung der Raumordnung in den verstädterten Metropolregionen. In: Magistrat der Stadt Frankfurt a. M., Dezernat Planung: Die Zukunft des Städtischen. Raumordnung in der Region Frankfurt am Main. Frankfurt, S. 20
- Aring, Jürgen (1996): Stadt - Umland - Entwicklungen als interessengeleiteter Prozess. In: Informationen zur Raumentwicklung 4-5 1996, S. 209 – 219
- Aring, Jürgen; Herfert, Günter (2001): Neue Muster der Wohnsuburbanisierung. In: Brake, Klaus; Dangschat, Jens; Herfert, Günter (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen, S. 43-56
- Art Center College of Design, Pasadena (2001): L.A. Now. **Volume One**. Pasadena
- Atelier 5 (1994): Siedlungen und städtebauliche Projekte. Braunschweig/Wiesbaden
- Aufmkolk, Gerd (2003): Deutscher LandschaftsArchitektur-Preis 2003. In: Bund Deutscher LandschaftsArchitekten (Hrsg.): Event Landschaft? Zeitgenössische deutsche Landschaftsarchitektur. Deutscher LandschaftsArchitektur-Preis 2003. Basel
- Baart, Theo; Metz, Tracy; Ruimschotel, Tjerk (2000): Atlas of Change. Rearranging the Netherlands. Rotterdam
- Baccini, Peter; Oswald, Franz (1998): Netzstadt. Transdisziplinäre Methoden zum Umbau urbaner Systeme. Ergebnisse aus dem ETH-Forschungsprojekt Synoikos - Nachhaltigkeit und urbane Gestaltung im Raum Kreuzung Schweizer Mittelland. Zürich
- Bade, Franz-Josef (1990): Der wirtschaftliche Strukturwandel im überregionalen Vergleich. Produktionsorientierte Dienstleistungen als Träger regionaler Wachstumsprozesse. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung: Tertiärisierung und Stadtstruktur. ILS-Schriften 44, Dortmund, S. 12-21
- Banham, Reyner (1971): Los Angeles. The Architecture of Four Ecologies. Harmondsworth
- Bauman, Zygmunt (1992): Moderne und Ambivalenz. Das Ende der Eindeutigkeit. Hamburg, S. 250
- Baumeister 12 (1996)
- Baumeister 7 (2003)
- Bauwelt 9 (2005)
- Bayerisches Staatsministerium des Inneren + Oberste Baubehörde (Hrsg.) (1998): Wohnungen in Holzbauweise. Wohnmodelle Bayern, Band 2. München
- Beck, Ulrich (1993/1): Die Erfindung des Politischen. Zu einer Theorie reflexiver Modernisierung. Frankfurt
- Beck, Ulrich (Hrsg.) (2000): Die Zukunft von Arbeit und Demokratie, Frankfurt a. M.
- Beck, Ulrich (1993/2): Die Erfindung des Politischen. Zu einer Theorie reflexiver Modernisierung. Frankfurt a.M.
- Beck, Ulrich (1998): Reflexive Modernisierung. In: Arch+ 10 (1998), S. 18-20
- Beck, Ulrich (1994): Risiko Stadt. Architektur in der Reflexiven Moderne. In: Schwarz, Ullrich: Risiko Stadt? Perspektiven der Urbanität. Hamburg, S. 33
- Beck, Ulrich (1986): Risikogesellschaft: Auf dem Weg in eine andere Moderne. Frankfurt am Main
- Beck, Ulrich; Erdmann Ziegler, Ulf (1997): Eigenes Leben. Ausflüge in die unbekannte Gesellschaft, in der wir leben. München
- Becker, Annette; Steiner, Dietmar; Wang, Winfried (1995): Österreich. Architektur im 20. Jahrhundert. München/New York
- Bhalotra, Ashok (1999): Lebensstile und Wohnformen am Beispiel der Siedlung Kattenbroek. In: Wüstenrot Stiftung Stuttgart: Neue Wohnformen. Stuttgart, S. 50ff
- Bodenschatz, Harald, Schönicg, Barbara (2004): Smart Growth – New Urbanism – Liveable Communities. Programm und Praxis der Anti-Sprawl-Bewegung in den USA. Wuppertal
- Bodenschatz, Harald (2000): New Urbanism. Die Neuerfindung der amerikanischen Stadt. In: Stadtbauwelt 12 (2000): New Urbanism. S. 22 ff
- Bodenschatz, Harald (2001): Städtebau – Von der Villenkolonie zur Gartenstadt. In: Harlander, Tilman (Hrsg.): Villa und Eigenheim. Suburbaner Städtebau in Deutschland. Stuttgart / München, S. 76-106
- Bodenschatz, Harald; Kegler, Harald (2000/1): Städtebaureform auf Amerikanisch: Projekte des New Urbanism. In: Stadtbauwelt 12 (2000): New Urbanism. S. 42ff
- Bodenschatz, Harald; Kegler, Harald (2000/2): Städtebaureform auf Amerikanisch: Projekte des New Urbanism. In: New Urbanism. Stadtbauwelt 12 (2000), S. 42ff
- Boeddinghaus, Gerhard (Hrsg.) (1995): Gesellschaft durch Dichte. Kritische Initiativen zu einem neuen Leitbild für Planung und Städtebau 1963 / 1964. Braunschweig / Wiesbaden
- Boelens, Luuk; Sanders, Wies (Urban Unlimited) (2003): Der große KAN Atlas. Mentaler Atlas des städtischen Netzwerks Arnheim-Nimwegen. Rotterdam
- Boeri, S.; Lanzani, A.; Marini, E. (1993): Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi en immagini delle regione Milanese. Mailand
- Boeri, Stefano (1998): Eklektische Atlanten. Vier mögliche Blicke auf die Stadt. In: Daidalos 69/70 (1998), S. 102-113
- Boeri, Stefano; Basilio, Gabriele (1998): Italy. Cross Section of a Country. Zürich
- Bollerey, Franziska (1991): Architekturkonzeptionen der utopischen Sozialisten. Alternative Planung und Architektur für den gesellschaftlichen Prozess. Berlin
- Bölling, Lars; Sieverts, Thomas (2004): Mitten am Rand. Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft. Wuppertal
- Bormann, Oliver; Koch, Michael, Schmeing, Astrid; Schröder, Martin; Wall, Alex (2005): Zwischen Stadt Entwerfen. Wuppertal
- Bose, Michael (Hrsg.) (1997): Die unauffhaltsame Auflösung der Stadt in die Region? Kritische Betrachtungen neuer Leitbilder, Konzepte, Kooperationsstrategien und Verwaltungsstrukturen für Stadtregionen. Dortmund
- Brake, Klaus (2005): Der Suburbane Raum als Standorttyp. In: Brake, Klaus; Einacker, Ingo; Mäding, Heinrich: Kräfte, Prozesse, Akteure. Zur Empirie der Zwischenstadt. Wuppertal, S. 9-57
- Brake, Klaus; Dangschat, Jens; Herfert, Günter (Hrsg.) (2001): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen
- Brake, Klaus; Einacker, Ingo; Mäding, Heinrich (2005): Kräfte, Prozesse, Akteure. Zur Empirie der Zwischenstadt. Wuppertal
- Breck, Joachim (Hrsg.) (1990): Gemeinsam Leben. Gruppenwohnprojekte in der BRD. Darmstadt
- Buchholz, Peter: Bauen als Stadtreparatur – Konversion alter Flächen: Westpark und Lindenviertel. In: Wentz, Martin (Hrsg.) (2000): Die kompakte Stadt. Die Zukunft des Städtischen. Frankfurter Beiträge. Band 11, Frankfurt a. M., S. 200-205
- Calthorpe, Peter: Pedestrian Pockets (1991). In: Arch+ 109/110 (1991): Der Sprawl: Die Auflösung der Stadt in die Region. S. 56-59
- Calthorpe, Peter (1994): The Next American Metropolis. In: Architectural Design: The Periphery. Profile No. 108. London, S. 19
- Campi, Mario; Bucher, Franz; Zardini, Mirko (2001): Annähernd perfekte Peripherie. Glattatstadt/Greater Zurich Area. Basel
- Chora; Bunschoten, Raoul; Hoshino, Takuro; Binet, Hélène (2001): Urban Flotsam. Stirring the city. Rotterdam
- Christ, Wolfgang (2003): Integrationskultur – Paradigmenwechsel als Chance der Stadt. In: Christ, Wolfgang; Hassenpflug, Dieter (Hrsg.): Jahrbuch der Modellprojekte 2002. Weimar, S. 26-34
- Christ, Wolfgang (1997): Planning the Sense of a Region. Vom Bild der Stadt zum Bild der Region. In: Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (Hrsg.): Raum und Identität. Potentiale und Konflikte der Stadt- und Regionalentwicklung. Erkner, S. 71
- Christaanse, Kees (2004): Situationen in der besiedelten Landschaft. In: Bölling, Lars; Sieverts, Thomas: Mitten am Rand. Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft. Wuppertal, S. 124-134
- Christaanse, Kees (2000/1): Wohnen in der Landschaft. In: Topos Nr. 30 (2000), S. 92-100
- Christaanse, Kees (2000/2): Wohnen in der Landschaft. Beispiele aus den Niederlanden. In: archithese Sondernummer: Stadt-Landschaft oder Landschafts-Stadt Schweiz. Archithese Sondernummer (2000), 30. Jahrgang, Zürich, S. 12
- Cohen, Jean-Louis (1991): Der rationale Rebell oder der Stadtbegriff des OMA. In: Lucan, Jacques: OMA. Rem Koolhaas. Zürich und München
- Confurius, Gerrit (1993): Editorial. Daidalos 46 (1993): An der Peripherie., S. 23
- Constant Nieuwenhuis (1964): New Babylon. An Urbanism of the Future. In: Architectural Design Juni 1964. Zitiert und übersetzt in: Levin, Thomas Y.: Der Urbanismus der Situationisten. In: Arch+ 139/140 (1997/1998), S. 76
- Cullen, Gordon (1991): Townscape. Das Vokabular der Stadt. Basel/Berlin/Boston
- Daidalos 46 (1993): An der Peripherie.
- Dangschat, Jens S. (1995): Multikulturelle Gesellschaft und sozialräumliche Polarisierung. In: Schwarz, Ulrich (Hrsg.): Risiko Stadt? Perspektiven der Urbanität. Hamburg, S. 179-190
- Davis, Mike: Ecology of Fear (1999). Los Angeles and the Imagination of Disaster. New York
- De Boeck, Lieven; Xaveer De Geyter Architects (2002): After-Sprawl. In: Xaveer de Geyter Architects: After-Sprawl. Research for the contemporary city. Rotterdam
- Dekkers, Daniel (2002): The Regionmaker. Technische Grundlagen. In: NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf; MVRDV: RheinRuhrCity. The Regionmaker. Ostfildern-Ruit, S. 142-159
- Deutsche Bauzeitung 4 (2004)



- Deutsche Shell (Hrsg.) (2000): Jugend 2000. Band 1, Opladen
- Die Welt, 21.12.2005
- Diener, Roger; Herzog, Jacques; Meuron, Pierre de; Meili, Marcel; Schmid, Christian (2005): Die Schweiz. Ein städtebauliches Porträt. Basel
- Dröge, Franz; Müller, Michael (1994): Die Revision der Moderne: Ein Skandal. In: Arch+ 122: Von Berlin nach Neuteutonia.
- Durth, Werner (1988): Die Inszenierung der Alltagswelt : Zur Kritik der Stadtgestaltung. Braunschweig (u.a.)
- Eisinger, Angelus; Schneider, Michel (Hrsg.) (2003): Stadt-Land-Schweiz. Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung der Schweiz. Basel, Boston, Berlin
- Eisinger, Angelus; Schneider, Michel (Hrsg.) (2003): Stadt-Land-Schweiz. Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung der Schweiz. Basel, Boston, Berlin
- El Croquis 108 (2002)
- El Croquis 111 (2002)
- EMPIRICA (1997): Siedlungserweiterung und Flächenschutz. Raumentwicklung zwischen Status Quo, Dispersion, Mittelstadtentwicklung und Verstädterung am Stadtrand. Gutachten für das BMBau. Bonn
- Etzioni, Amitai (1995): Die Entdeckung des Gemeinwesens : Ansprüche, Verantwortlichkeiten und das Programm des Kommunitarismus. Stuttgart
- Ferguson, Francesca (2004): Deutschlandschaft. Epizentren der Peripherie. Ostfildern
- Fishman, Robert (1987): Bourgeois Utopia. The rise and fall of Suburbia. New York
- Fishman, Robert (1991): Die befreite Megalopolis. Amerikas neue Stadt. In: Arch+ 109/110 (1991), S. 73-83
- Fishman, Robert (1994): Space, Time and Sprawl. In: Architectural Design: The Periphery. Profile No. 108, London 1994, S. 45
- Fishman, Robert (1997): Visions of Suburbia. In: Fainstein, Susan; Campell, Scott (Hrsg.): Readings in urban theory. Malden, Oxford
- Flagge, Ingeborg (Hrsg.) (1999): Geschichte des Wohnens (Band 5). 1945 bis heute: Aufbau, Neubau, Umbau. Stuttgart
- Fourastié, Jean (1954): Die große Hoffnung des Zwanzigsten Jahrhunderts. Köln
- Frankhauser, Pierre (1991): Fraktales Stadtwachstum. In: Arch+ 109/110 (1991): Der Sprawl: Die Auflösung der Stadt in die Region. S. 84-89
- Frantz, Douglas; Collins, Catherine (1999): Celebration, USA. Living in Disney's Brave New Town. New York
- Fuchs; Gotthard; Moltmann; Prigge (Hrsg.) (1995): Mythos Metropole. Frankfurt a.M.
- Fuchs-Heinritz, Werner (Hrsg.) (1994): Lexikon zur Soziologie. Opladen
- Garreau, Joel (1991): Edge Cities. Life on a new frontier. New York
- Garten und Landschaft 11 (2003)
- Geissbühler, Dieter; Koch, Michael; Rotzler, Stefan (2000): Grüne Mitte Lorenzstadt. In: archithese Sondernummer (2000): Stadt-Landschaft oder Landschafts-Stadt Schweiz. Archithese Sondernummer, 30. Jahrgang, Zürich, S. 28
- Geuze, Adriaan (1993): In Holland staat een Huis. Buch zur Ausstellung. Rotterdam
- Glasmeier, Michael (1993): Periphere Gedanken für Peripheristen. In: Daidalos 46 (1993): An der Peripherie. S. 88
- Habraken, N. J. (1998): The structure of the ordinary. Form and control in the built environment. Cambridge, Mass. (u.a.)
- Hahn, Achim; Steinbusch, Michael (2006): Zwischen Möglichkeit und Grenze. Zur Bedeutungsgestalt der Zwischenstadt. Wuppertal
- Harlander, Tilman (Hrsg.) (2001): Villa und Eigenheim. Suburbaner Städtebau in Deutschland. Stuttgart / München
- Hartwig, Nina (2000): Neue Urbane Knoten am Stadtrand? Die Einbindung von Flughäfen in die Zwischenstadt: Frankfurt/Main – Hannover – Leipzig/Halle – München. Berlin
- Harvard Project on the City (1997/1): Shopping. In: Hanru, Hou; Obrist, Hans Ulrich: Cities on the Move. Ostfildern-Ruit
- Harvard Project on the City (1997/2): Shopping. In: Hanru, Hou; Obrist, Hans Ulrich: Cities on the Move. Ostfildern-Ruit
- Hauser, Werner (1992). Zit. In: Wüstenrot Stiftung (Hrsg.): Wohnungspolitik für Morgen. Ludwigsburg und Stuttgart, S. 59
- Häußermann, Hartmut ; Siebel, Walter (1993): Neue Urbanität. Frankfurt, Main
- Häußermann, Hartmut u.a. (Hrsg.) (1992): Stadt und Raum. Soziologische Analysen. Pfaffenweiler
- Häußermann, Hartmut (1999): Neue Haushalte - Wohnformen zwischen Individualisierung und Vergemeinschaftung. In: Wüstenrot Stiftung Stuttgart: Neue Wohnformen. Stuttgart, S. 12ff
- Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter (2000): Soziologie des Wohnens. Eine Einführung in Wandel und Ausdifferenzierung des Wohnens. Weinheim
- Heiligenthal, Roman (1921): Deutscher Städtebau. Heidelberg
- heimat, deine Häuser (1963). db-Sonderheft
- Heinze, Rolf G.; Strünck, Christoph (2000): Die Verzinsung des sozialen Kapitals. Freiwilliges Engagement im Strukturwandel. In: Beck, Ulrich (Hrsg.): Die Zukunft von Arbeit und Demokratie. Frankfurt, S. 171-216
- Heinze, Wolfgang; Kill, Heinrich (1995): Telekommunikation. In: ARL (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover, S. 953-962
- Henckel, Dietrich (1989): Zeitstrukturen und Stadtentwicklung. Schriftenreihe des DIFU 81, Stuttgart-Berlin-Köln
- Heuvel, Wim J. van (1992): Structuralism in Dutch Architecture. Rotterdam
- Hilberseimer, Ludwig (1944): The New City. Chicago
- Hillebrecht, Rudolf (1962): Schemaskizze zur Entwicklung einer städtebaulichen Form der Stadtregion mit 2 Mio. Einwohnern. Stadtplanungs- und Vermessungsamt Hannover 1962, abgedruckt in Schoof: Städtebau und Stadtentwicklung. In: Archiv für Kommunalentwicklung 1962, Bd. 1
- Hilpert, Thilo (1997/1998): Stadtvisionen der sechziger Jahre. In: Arch+ 139/140 (1997/1998), S. 50 - 57
- Hoffmann Axthelm, Dieter (1996): Der Ort der verbotenen Lüste. Die Wiederentdeckung der Vorstadt. In: Du. Zeitschrift der Kultur. Zürich, 1996, H. 11, S. 36
- Hoffmann-Axthelm, Dieter: Stadt oder Siedlung. In: Arch+ 109/110 (1991): Der Sprawl: Die Auflösung der Stadt in die Region. S. 105-107
- Hoffmann-Axthelm (1996): Wohnen als fixe Idee. In: Daidalos Band 60 (1996)
- Hölder, Egon (Hrsg.) (1989): Im Zug der Zeit. Ein Bilderbogen durch vier Jahrzehnte. Wiesbaden
- Holl, Christian: Konversion. In: db 2/2000, S. 30
- Holzner, Lutz (1996): Stadtland USA. Die Kulturlandschaft des American way of life. Gotha
- <http://artscenecal.com/Listings/WestSide/UCLAFile/UCLAHammerExhibitions/October2000/UnPrivateHousePR.html>
- <http://www.ckv.com/parkstadt>
- [http://www.cnu.org/pdf/Charta\\_deutsch.pdf](http://www.cnu.org/pdf/Charta_deutsch.pdf)
- <http://www.mertonviertel.de>
- <http://www.parkstadt2000.de>
- Hulsman, Bernard (2000): Der Triumph der Antimodernisten. Die postmoderne Architektur erobert die Niederlande. In: Ibelings, Hans (Hrsg.): Die Gebaute Landschaft. Zeitgenössische Architektur, Landschaftsarchitektur und Städtebau in den Niederlanden. München, London, New York, S. 277
- Humpert, Klaus; Brenner, Klaus; Becker, Sibylle (Hrsg.) (2002): Fundamental Principles of Urban Growth. Wuppertal
- Humpert, Klaus; Brenner, Klaus; Becker, Sibylle (1996): Von Nördlingen bis L.A. - Fraktale Gesetzmäßigkeiten der Urbanisation. In: Spektrum der Wissenschaften 6/1996
- Humpert, Klaus; Schenk, Martin (2001): Entdeckung der mittelalterlichen Stadtplanung. Das Ende vom Mythos der „gewachsenen Stadt“. Stuttgart
- IBA Emscher Park (Hrsg.) (1998): IBA '99 Finale. Das Programm. Gelsenkirchen
- Ibelings, Hans (Hrsg.) (2000): Die Gebaute Landschaft. München, London, New York
- Ibelings, Hans (1998): Supermodernisme. Architektur im Zeitalter der Globalisierung. Rotterdam
- Informationen zur Raumentwicklung 7/8 (1998)
- Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (Hrsg.) (1997): Raum und Identität. Potentiale und Konflikte der Stadt- und Regionalentwicklung. Erkner
- IÖR Institut für Ökologische Raumentwicklung (2002): Siedlungsstrukturelle Veränderungen im Umland der Agglomerationsräume. Forschungsvorhaben im Auftrag des BMVBW/BBR, Dresden
- Ipsen, Detlev (1997/1): Was trägt der Raum zur Entwicklung der Identität bei, und wie wirkt sich diese auf die Entwicklung des Raumes aus? In: Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (Hrsg.): Raum und Identität. Potentiale und Konflikte der Stadt- und Regionalentwicklung. Erkner, S. 15
- Ipsen, Detlev (1993). Regionale Identität. In: Raumforschung und Raumordnung. Heft 1 (1993)
- Ipsen, Detlev (1997/2): Raumbilder: Kultur und Ökonomie räumlicher Entwicklung. Pfaffenweiler
- Jackson, Kenneth T. (1985): Crabgrass Frontier. The suburbanization of the United States. New York
- Jacobs, Jane (1963): Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Berlin (u.a.)
- Jessen, Johann (2001): Suburbanisierung - Wohnen in verstädterter Landschaft. In: Harlander, Tilman (Hrsg.): Villa und Eigenheim. Suburbaner Städtebau in Deutschland. Stuttgart / München, S. 316
- Jessen, Johann; Simon, Christina: Städtebau - Vom eigenen Haus mit Garten zum suburbanen Wohnquartier. In: Harlander, Tilman (Hrsg.) (2001): Villa und Eigenheim. Suburbaner Städtebau in Deutschland. Stuttgart / München, S. 350
- Joedicke, Jürgen (1968): Candelis, Josic, Woods. Ein Jahrzehnt Architektur und Stadtplanung. Stuttgart
- Kaltenbrunner, Robert (1998): Lebenswelt „Peripherie“. Über die Rolle des Wohnungsbaus in der neuen Stadtentwicklung. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 7/8 (1998) S. 483
- Kapp, Volker (1993): Der Umgekehrte Blick. Zentrum und Peripherie bei Pasolini. In: Daidalos 46 (1993): An der Peripherie. S. 58
- Karsten, Martin; Usbeck, Hartmut (2001): Gewerbesuburbanisierung. Die Tertiärisierung der suburbanen Standorte. In: Brake, Klaus; Dangschat, Jens; Herfert, Günter (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen, S. 71-80
- Kiepe, Folkert (1997): Die Stadt und ihr Umland - Zur Notwendigkeit der Bildung von Stadtregionen. In: Umlandverband Frankfurt (Hrsg.) (1997): Ansichten zur Region. Bd. 6. Verwaltungsreform. Modelle zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Region Frankfurt / RheinMain. Frankfurt, S. 107 - 122
- Kling, Rob; Olin, Spencer; Poster, Marc (1995): Beyond the edge. The dynamism of postsuburban regions. In: Kling, Rob; Olin, Spencer; Poster, Marc: Postsuburban California. The Transformation of Postwar Orange County (2<sup>nd</sup> Edition). Berkeley, Los Angeles, Oxford
- Kling, Rob; Olin, Spencer; Poster, Marc (1991): Postsuburban California. The Transformation of Postwar Orange County since World War II. Berkeley, Los Angeles, Oxford
- Koolhaas, Rem (1999): Delirious New York. Aachen
- Koolhaas, Rem (1996): Die Stadt ohne Eigenschaften. In: Arch+ 132 (1996): Rem Koolhaas. Die wichtigsten Texte aus S, M, L, XL und die neuesten Projekte 1993-1996. S. 18-27
- Koolhaas, Rem (2001): Harvard Project on the City. In: Arc en reve centre d'architecture: Mutations. Bordeaux
- Koolhaas, Rem (1998): Pearl River Delta. In: David, Catherine; Chevier, Jean-



- Francois: Documenta X. The Book. Kassel
- Koolhaas, Rem; Mau, Bruce (1995): S, M, L, XL. New York
  - Koshalek, Richard; Hutt, Dana, Rising, Nelson (2001): Foreword. In: Art Center College of Design, Pasadena: L.A.: Now. Volume One. Pasadena, S. 8
  - Lampugnani, Vittorio Magnago (2005). www.nsl.ethz.ch
  - Landschaftspark Naturraum Filder (2003). Region Stuttgart. Erster Teil, Stuttgart
  - Langdon, Philip (1994): A Better Place to Live. Reshaping the American Suburb. Amherst
  - Levin, Thomas Y. (1997/1998): Der Urbanismus der Situationisten. In: Arch+139/140 (1997/1998), S. 70 -82
  - Lootsma, Bart (2000): Architektur für eine Zweite Moderne. In: Ibelings, Hans (Hrsg.): Die Gebaute Landschaft. München, London, New York, S. 280
  - Lootsma, Bart (1998): Reality Bytes. Die Bedeutung der Forschung in der Zweiten Moderne. In: Daidalos 69/70, Dezember, S. 8-21
  - Lucan, Jacques (1991): OMA. Rem Koolhaas. Zürich und München
  - Lynch, Kevin (1981): A Theory of Good City Form. Cambridge
  - Lynch, Kevin (1989): Das Bild der Stadt. Braunschweig/Wiesbaden
  - Lynch, Kevin (1976): Managing the sense of a region. Cambridge, Mass.
  - Maas, Winy (2002/1): Einführung. In: NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf; MVRDV: RheinRuhrCity. The Regionmaker. Ostfildern-Ruit, S. 10
  - Maas, Winy (2002/2): Gibt es überhaupt Regionen? In: NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf; MVRDV: RheinRuhrCity. The Regionmaker. Ostfildern-Ruit, S. 22-27
  - Maas, Winy (1998): Datascape. Die letzte Extravaganz. In: Daidalos 69/70 (1998), S. 48-59
  - Maas, Winy; de Rivero, Manuel (2002): Einsatzgebiete für den Regionmaker. In: NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf; MVRDV: RheinRuhrCity. The Regionmaker. Ostfildern-Ruit, S. 92-99
  - Magistrat der Stadt Frankfurt a. M., Dezernat Planung (1998): Die Zukunft des Städtischen. Raumordnung in der Region Frankfurt am Main. Frankfurt
  - Mayne, Thom (2001): Introduction. In: Art Center College of Design, Pasadena: L.A.: Now. Volume One. Pasadena, S. 10
  - Meadows, Dennis; Meadows, Donella; Zahn, Erich; Miling, Peter (1973): Die Grenzen des Wachstums. Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit. Reinbek bei Hamburg,
  - Mecanoo Architekten (2003): Holland Avenue. Design Road Atlas. Delft
  - Mitscherlich, Alexander (1996): Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Frankfurt am Main
  - MVRDV (2000): Costa Iberica. Barcelona
  - MVRDV (1998): Farmax. Excursion on Density. Rotterdam
  - MVRDV (2003): What could Switzerland become. In: Eisinger, Angelus; Schneider, Michel (Hrsg.): Stadt-Land-Schweiz. Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung der Schweiz. Basel, Boston, Berlin, S. 325
  - Neutelings, Willem Jan (1994): Explorations into wonderland. Riding the periphery in the Low Countries. In: Architectural Design: The Periphery. Profile No. 108, London 1994, S. 59
  - NL-Jahrbuch Architektur (1998/1999). Rotterdam
  - NL-Jahrbuch Architektur (2001/2002). Rotterdam
  - NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf; MVRDV (2002): RheinRuhrCity. The Regionmaker. Ostfildern-Ruit
  - Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (Hrsg.) (1999): Wohnmodelle Bayern. Band 3. Kostengünstiger Wohnungsbau. München
  - Oswald, Franz; Baccini, Peter (2003): Netzstadt. Einführung in das Stadtentwerfen. Basel, Boston, Berlin
  - Pawley, Martin (1991): Information. Weniger ist mehr. In: Arch+ 108 (1991), S. 65ff
  - Pfeiffer, Ulrich (1982): Städtebau am Stadtrand - Für einen neuen Planungskonsens. In: StadtBauwelt 75 (Bauwelt 36/1982), S. 1507 - 1512
  - Pfeiffer, Ulrich; Aring, Jürgen (1993): Stadtentwicklung bei zunehmender Bodenknappheit. Vorschläge für ein besseres Steuerungssystem. Stuttgart, S. 23
  - Priebs, Axel (1997): Die Stadtregion als Verwaltungs- und Planungseinheit. Erfahrungen, aktuelle Herausforderungen und Perspektiven für die Region Hannover. München
  - Prigge, Walter (Hrsg.) (1998): Peripherie ist überall. Frankfurt/Main (u.a.)
  - Rainer, Roland (1995): Vitale Urbanität. Wohnkultur und Stadtentwicklung. Wien, Köln, Weimar
  - Raith, Frank-Bertold; Hertelt, Lars; van Gool, Rob (2003): Inszenierte Architektur: Wohnbau jenseits des Standards. Stuttgart – München
  - Reimann, Ivan (1993): Die Stadtlandschaft. In: Daidalos 46 (1993): An der Peripherie. S. 136
  - Reinborn, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert. Stuttgart
  - Reulecke, Jürgen (Hrsg.) (1997): Geschichte des Wohnens. Band 3. Stuttgart
  - Reulecke, Jürgen (1997): Die Mobilisierung der „Kräfte und Kapitale“: der Wandel der Lebensverhältnisse im Gefolge der Industrialisierung und Verstädterung. In: Reulecke, Jürgen (Hrsg.): Geschichte des Wohnens. Band 3. Stuttgart, S. 17
  - Reynders, Tom (2003): Taking a lot and giving little. The Haverleij Project in S’Hertogenbosch. In: Archis No. 4/2003, S. 72-80
  - Rifkin, Jeremy (1996): Das Ende der Arbeit und ihre Zukunft. Frankfurt a.M.
  - Rifkin, Jeremy (2000): Access. Das Verschwinden des Eigentums. Frankfurt a.M. (u.a.)
  - Rodenstein, Marianne (1992): Städtebaukonzepte: Bilder für den baulich-räumlichen Wandel der Stadt. In: Häußermann, Hartmut u.a. (Hrsg.): Stadt und Raum. Soziologische Analysen. Pfaffenweiler, S. 48
  - Roost, Frank (2000): Die Disneyfizierung der Städte. Großprojekte der Entertainmentindustrie am Beispiel des New Yorker Times Square und der Siedlung Celebration in Florida. Opladen
  - Ross, Andrew (2000): The Celebration Chronicles. Life, liberty, and the pursuit of property value in disney’s new town. London/New York
  - Schulze, Gerhard (1993): Die Erlebnisgesellschaft. Kultursociologie der Gegenwart. Frankfurt, Main
  - Schwarz, Ullrich (1994): Risiko Stadt? Perspektiven der Urbanität. Hamburg
  - Scott, Allen John; Soja, Edward W. (1996): The city. Los Angeles and urban theory at the end of the twentieth century. Berkeley, California
  - Sennett, Richard (2000): Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus. Berlin
  - Sewing, Werner (1996): Die Moderne unter den Teppich gekehrt. In: Arch+133 (1996), S. 72-76
  - Sewing, Werner (2002): No more Learning from Las Vegas. In: Arch+162 (2002), S. 26-29
  - Sierks, Hans Ludwig (1929): Grundriß der sicheren, reichen und ruhigen Stadt. Dresden
  - Sieverts, Thomas (1998): Die Stadt in der Zweiten Moderne, eine europäische Perspektive. In: Informationen zur Raumentwicklung 7/8 (1998), S. 455
  - Sieverts, Thomas (1997): Zwischenstadt: Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Braunschweig
  - Soja, Edward W.; Scott, Allen J. (1996/2): Introduction to Los Angeles: City and Region. In: Soja, Edward W.; Scott, Allen J.: The City. Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century. Berkeley and Los Angeles, S. 1-21
  - Soja, Edward W.; Scott, Allen J. (1996/1): The City. Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century. Berkeley and Los Angeles.
  - Soja, Edward (1995): Postmoderne Suburbanisierung - Die 6 Restrukturierungen von L.A.. In: Fuchs; Gotthard; Moltmann; Prigge (Hrsg.): Mythos Metropole. Frankfurt a.M.
  - Staab, Karl-Heinz; Büttner, Jürgen (2000): Ein Teil der kompakten Großstadt: Das neue Universitätsviertel „Am Riedberg“. In: Wentz, Martin (Hrsg.): Die kompakte Stadt. Die Zukunft des Städtischen. Frankfurter Beiträge Band 11, Frankfurt, S. 206-213
  - Stadtbauwelt 12 (2000): New Urbanism
  - Stadtbauwelt 48 (2002): Dirty Urbanism?
  - Steiner, Dietmar (1993): Vielleicht eine Biographie der Peripherie. In: Daidalos 46 (1993): An der Peripherie. S. 82
  - Stimmann, Hans (1993): Einleitung. In: Neue Berlinische Architektur: Eine Debatte. Berlin
  - Stock, Wolfgang Jean (1996): Urbane Partitur. In: Baumeister 12 (1996), S. 19ff
  - Tafuri, Manfredo (1990): Die Krise der Linearität. In: Arch + 105/106 (1990), S. 98
  - Tessin, Wulf (1988): Umriss städtischer Umland-Politik. In: Archiv für Kommunalwissenschaften 1/1988, S. 43-60
  - Umlandverband Frankfurt (Hrsg.) (1997): Ansichten zur Region. Bd. 6. Verwaltungsreform. Modelle zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Region Frankfurt / RheinMain. Frankfurt
  - Venturi, Marco (2003): Die gewendete Stadt. Texte zur Stadtplanung. Delmenhorst/Berlin
  - Venturi, Robert; Scott Brown, Denise; Izenour, Steven (1977): Learning from Las Vegas. The forgotten Symbolism of Architectural form. Massachusetts Institute of Technology
  - Venturi, Robert; Scott Brown, Denise; Izenour, Steven (1997): Lernen von Las Vegas. Zur Ikonographie und Architektursymbolik der Geschäftsstadt. Braunschweig
  - Virilio, Paul (1986): Ästhetik des Verschwindens. Berlin
  - Vitra Design Museum (1998/1): Automobiliy. Weil am Rhein
  - Vitra Design Museum (1998/2): Frank Lloyd Wright. Die Lebendige Stadt. Weil am Rhein
  - Wall, Alex (1994): The Dispersed City. In: Architectural Design: The Periphery. Profile No. 108 (1994), S. 8
  - Wall, Ronald (2002/1): Der REGIONMAKER und die Regionen. In: NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf; MVRDV: RheinRuhrCity. The Regionmaker. Ostfildern-Ruit, S. 110 – 119
  - Wall, Ronald (2002/2): Die Struktur des REGIONMAKER. In: NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf; MVRDV: RheinRuhrCity. The Regionmaker. Ostfildern-Ruit, S. 120 – 136
  - Weber, Jos (1999): Strategien, Konzepte und bauliche Formen neuen Wohnens im internationalen Vergleich. In: Wüstenrot Stiftung Stuttgart: Neue Wohnformen. Stuttgart, S. 23
  - Weeber, Carel (1998): Het Wilde Wonen. Rotterdam
  - Wentz, Martin (Hrsg.) (2000): Die kompakte Stadt. Die Zukunft des Städtischen. Frankfurter Beiträge Band 11, Frankfurt
  - Wolfe, Tom (1981): From Bauhaus to Our House. New York
  - Woodroffe, Jonathan; Papa, Dominic; McBurnie, Ian (1994): An Introduction. In: Architectural Design: The Periphery. Profile No. 108 (1994), S. 6
  - Wright, Frank Lloyd (1934): Broadacre City. New York
  - Wüstenrot Stiftung (Hrsg.) (1992): Wohnungspolitik für Morgen. Ludwigsburg und Stuttgart
  - Wüstenrot Stiftung Stuttgart (1999): Neue Wohnformen. Stuttgart
  - http://www.ivt.ethz.ch (2006)
  - http://www.nsl.ethz.ch (2006)
  - Xaveer de Geyter Architects (2002): After-Sprawl. Research for the contemporary city. Rotterdam
  - Zapf, Katrin (1999): Haushaltsstrukturen und Wohnverhältnisse. In: Flagge, Ingeborg (Hrsg.): Geschichte des Wohnens (Band 5). 1945 bis heute: Aufbau, Neubau, Umbau. Stuttgart, S.565-614
  - Zimmermann, Clemens (2001): Wohnungspolitik - Eigenheime für alle? In: Harlander, Tilman (Hrsg.): Villa und Eigenheim. Suburbaner Städtebau in Deutschland. Stuttgart / München, S. 330
  - Zlonicky, Peter (2003): Vorwort. In: Venturi, Marco: Die gewendete Stadt. Texte zur Stadtplanung. Delmenhorst/Berlin, S. 8
  - Zschokke, Walter (1999): Rüdiger Lainer. Stadt, Bau, Werke 1984-1999. Basel, S. 86ff



# Ehrenwörtliche Erklärung

Ich erkläre hiermit ehrenwörtlich, dass ich die vorliegende Arbeit ohne unzulässige Hilfe Dritter und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Hilfsmittel angefertigt habe. Die aus anderen Quellen direkt oder indirekt übernommenen Daten und Konzepte sind unter Angabe der Quelle unmißverständlich gekennzeichnet.

Bei der Auswahl und Auswertung folgenden Materials haben mir die nachstehend aufgeführten Personen in der jeweils beschriebenen Weise entgeltlich/unentgeltlich geholfen:

1. Hilfe bei der grafischen Bearbeitung einzelner Karten in den Kapiteln 4 und 6 sowie bei den einleitenden Karten des Anhangs: Valentin Hadelich, Martin Probst und Alexander Rudolph

Weitere Personen waren an der inhaltlich-materiellen Erstellung der vorliegenden Arbeit nicht beteiligt. Insbesondere habe ich hierfür nicht die entgeltliche Hilfe von Vermittlungs- bzw. Beratungsdiensten (Promotionsberater oder anderen Personen) in Anspruch genommen. Niemand hat von mir unmittelbar oder mittelbar geldwerte Leistungen für Arbeiten erhalten, die im Zusammenhang mit dem Inhalt der vorgelegten Dissertation stehen.

Die Arbeit wurde bisher weder im In- noch im Ausland in gleicher oder ähnlicher Form einer anderen Prüfungsbehörde vorgelegt.

Ich versichere ehrenwörtlich, dass ich nach bestem Wissen die reine Wahrheit gesagt und nichts verschwiegen habe.

Berlin, 8. Juli 2007