

FORUM

07-08
AUG.16

DIE ÖSTERREICHISCHE FACHZEITSCHRIFT FÜR BAUKULTUR | P.b.b. Zul.-Nr. GZ 02Z030751 W, Retouren an PF 100, 1350 Wien, Postnummer 06 | 6,90 € | # 468 | 11. August 2016

Nehmt euch eure Stadt!



„Sichtbar machen“ ist ein Anspruch der Spaziergangswissenschaft; Orte und Zustände sichtbar machen kann man unter anderem auch durch Interventionen. Etwa durch das „ZEBRAstreifen“ in Kassel 1993. Foto: Angela Siever/Martin Schmitz Verlag

Nach-Denkpause!

Mehr als vier Jahre wird über das Intercont-WEV-Areal in Wien in aller Öffentlichkeit intensiv nachgedacht. Dem kooperativen Planungsverfahren folgt 2013 ein international ausgelobter, zweistufiger Architektenwettbewerb, mit vorgeschaltetem, städtebaulichem Verfahren. Eine hoch qualifizierte Jury kommt zu einem konkreten Ergebnis. In Summe eine gigantische Nachdenkleistung mehrerer Tausend Fachleute. Doch die Uneinigkeit in der Berufsgruppe gibt der Politik den Freibrief zum Eiertanz um das Weltkulturerbe. Der Fachbeirat, der bereits von Beginn an eingebunden war, stellt das Wettbewerbsergebnis der kollegialen Expertenjury in Frage. Daraufhin verordnet Planungsstadträtin Maria Vassilakou eine „Nachdenk-Pause“. Ein neues Super-Expertengremium mit altbekanntesten Namen soll die „breiten, fachlichen Grundlagen“ schaffen. Welchen Sinn machen kompetent besetzte, von den zuständigen Fachstellen der Stadt begleitete Verfahren, wenn nach lang signalisierter Zustimmung wieder alles in Frage gestellt wird? Über das Heumarkt-Projekt lässt sich in vielen Punkten streiten. Ebenso über den Fachbeirat. Aber die Achtlosigkeit, mit der die Stadt Wien die Expertise Tausender Architektenstunden einfach vom Tisch wischt, ist ein Skandal. Eine „Vordenk-Pause“ noch vor allen Verfahren wäre ein Zeichen politischen Gestaltungswillens gewesen.

Kommentar von Volker Dienst

ARCHITEKTURSOZIOLOGIE

Der Architekt, Verleger und Kasseler Kunsthochschulprofessor Martin Schmitz, ein Schüler von Lucius Burckhardt (1925–2003), engagiert sich seit 2004 für die Neuauflage vergriffener Burckhardt'scher Bücher und die Publikation unveröffentlichter Texte des Schweizer Soziologen. Martin Schmitz war kürzlich in Wien und hat im Rahmen einer Veranstaltung von Orte Architekturnetzwerk Niederösterreich in Kooperation mit der Ögfa über das Werk von Lucius Burckhardt gesprochen. Heidrun Schlögl hat Martin Schmitz für FORUM Fragen zur heutigen Relevanz der Burckhardt'schen Thesen gestellt.

Heidrun Schlögl im Gespräch mit Martin Schmitz

Mehr als 60 Jahre nach der Erstausgabe ist „Wir selber bauen unsre Stadt“ erschreckend aktuell. Man liest, „die Verwaltung hat zu viel Macht“ oder „Parkplätze nicht in der Innenstadt, sondern rundherum schaffen“ und von der „Verödung der City“. Themen, die heute brennender sind denn je. Es stellt sich die Frage: Haben wir nichts gelernt? Drehen wir uns im Kreis?

Burckhardts erste Texte entstanden anlässlich von Planungen aus dem Jahr 1949 für den Bau einer mehrspurigen Straße quer durch die gotische Altstadt von Basel. Er war damals Student und sah im autogerechten Umbau seiner Heimatstadt eine Zerstörung, gegen die er sich wehrte und auch zum politischen Mittel der Volksabstimmung griff – die knapp verloren wurde. In seinem kürzlich neu aufgelegten Buch „Wir selber bauen unsre Stadt“ legte er dar, wie Politiker und Planer von einer Aufgabe, die es bis dahin noch nie gegeben hatte – die Integration des Individualverkehrs in eine mittelalterliche Stadt

– völlig überfordert waren und Methoden entwickelten, die bis heute gelten. Über das eigentliche, übergeordnete Thema Automobilisierung wurde nicht mehr diskutiert, es wurde von der Politik dazu in einzelne Stücke zerlegt: Hier muss eine Brücke her, da die Straße breiter werden, hier brauchen wir Parkplätze. Lucius Burckhardt meinte, dass das Auto nie zu Ende erfunden worden sei: Erst sah man, dass nicht jeder neue Autobesitzer vor dem Geschäft in der Innenstadt parken konnte und Parkplätze gebaut werden mussten. Dann bemerkte man, dass Abgase die Luft verpesteten und ein Waldsterben auslösen. Burckhardt wurde zu einem Vordenker der Urbanismuskritik, denn nicht nur Basel, sondern ganz Europa wurde in der Folge von der Automobilisierung erfasst und entsprechend umgebaut.

... und wird bis heute von dieser Entwicklung bestimmt.

Daher ist auch dreizehn Jahre nach seinem Tod das Interesse an Burckhardts Überlegungen weiterhin sehr groß. → 2

Das Prinzip der lernenden Planung

Vor 20 Jahren zogen die ersten Bewohner auf das Rieselfeld in Freiburg – in einen neuen Stadtteil, der über die Grenzen hinaus Beachtung fand. Dieses Viertel, in dem Ende des Jahres als letzter Bau ein Bürohaus fertiggestellt wird, zeigt, wie nachhaltiger Städtebau gelingen kann.

PLANEN

Bericht auf Seite 9

Blick übers Land

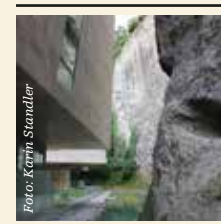


BAUEN

Der „Gache Blick“, am Piller Sattel zwischen Pitztal und Oberem Inntal gelegen, ist ein Aussichtspunkt von alters her. Ein als „storyline“ angelegter Steig von columbosnext Verena Rauch und Walter Prenner verstärkt die Wirkung des atemberaubenden Panoramablicks.

Bericht auf Seite 14

Dem Felsen abgetrotzt



THEMA

Unmittelbar an der monumentalen Felswand des Salzburger Rainbergs entstanden auf dem Areal der Sternbrauerei hochwertige Wohnbauten. Deren skulpturale Architektur von Hariri & Hariri und das Grünraumkonzept von Karin Standler inspirierten sich am kargen Bauplatz.

Bericht auf Seite 17

Die wirtschaftlichste Lösung!
www.abis-software.com
CAD
AVA
STATIK
ABIS

Die neue BauherrenSicherheit . alufenster.at
ALU FENSTER
SIC HER HEIT

ARCHITECTUR
FORUM in style
... wenn es um Produktentscheidungen und innovative Raumgestaltung im Objektbereich geht.
INTERIORDESIGN: 5. Dezember 2016

Nehmt euch eure Stadt!

Fortsetzung von Seite 1

Immer mehr Menschen spüren die Folgen verfehlter Planung und wie sehr das System des individuellen Autoverkehrs an Grenzen stößt. Nördlich von Peking hat sich kürzlich ein 100 Kilometer langer Stau erst nach zehn Tagen aufgelöst. Ich denke, wir stehen am Anfang einer neuen Urbanismuskonversation.

Wobei Burckhardts Kritik ja weit über die autogerechte Stadt hinausging.

Richtig, Ende der 40er Jahre machte sich in Basel noch ein anderes Übel bemerkbar: die Spekulation. In Erwartung einer Neuplanung der Stadt mit höheren Häusern und größeren Parzellen gingen nach dem Zweiten Weltkrieg beträchtliche Teile der Stadt in den Besitz von Immobilienspekulanten über. Als Lucius Burckhardt und sein Kommilitone Markus Kutter ihren Protest starteten, gab es eine bürgerliche Lobby mit großem Profitinteresse. Einer von Burckhardts ersten Aufsätzen in der Bauwelt 1957 trug den Titel „Stadtplanung und Demokratie“. Seine Überzeugung war, Stadtplanung ist Politik. Das Feld wurde großteils den Interessen von Investoren überlassen, die die Politik beeinflussten. Das Interesse der Stadtbewohner kann aber nicht die Privatisierung ganzer Stadtteile zu Gunsten von Banken sein. Auch daran sieht man, wie sehr wir uns im Kreis drehen. Die nächste Urbanismusdebatte kann jedenfalls auf viel vorhandenem Material aufbauen.

Offensichtlich bedeutet das Erkennen eines Problems noch lange nicht, dass sich daran etwas ändert. Ist der Leidensdruck nicht groß genug?

Burckhardt spricht wie der Planungswissenschaftler Horst Rittel von böartigen Problemen, die man nicht lösen, sondern nur ein bisschen verbessern kann. So war er – ganz im Gegensatz auch zu heutigen Verkehrsplanern – der Überzeugung, dass das Problem des Autoverkehrs mit seinem ungeheuren Platzbedarf nicht gelöst werden kann. Auch ein GPS-gesteuerter Verkehr, in dem Autos miteinander kommunizieren, und das selbstfahrende Fahrzeug werden Staus und Unfälle nicht abschaffen. Im Autorausgang der Nachkriegszeit wurde prognostiziert, dass es im Jahr 2000 keine Fahrräder mehr im Verkehr geben würde.

Burckhardt schreibt: „Baufragen gehen jedermann an.“ Das Thema Partizipation geistert seit einigen Jahren mehr als Schlagwort denn als gelebte Praxis durch unser Land. Der Kulturoziologe Thomas Wagner bezeichnet die aktuelle Bürgerbeteiligung gar als Mitmachfalle und Mittel zur Durchsetzung politischer Intentionen. Wie würde Burckhardt zur heutigen Beteiligungskultur stehen?

Ich möchte dazu nochmal auf das Basel der 50er Jahre zurückkommen. Viele Stadtbewohner waren damals gezwungen, ihre Häuser, die aufgrund der Straßenverbreiterungen abgerissen werden sollten, zu verlassen. Neben den dilettierenden Planern und den überforderten Politikern wurde so der Bewohner zum zentralen Thema für Lucius Burckhardt. Stadtplanung in einer Demokratie muss auch Partizipation bedeuten. Diese Perspektive hat er nie aufgegeben. Gerne hat er auf die Stadt Mulhouse hingewiesen, in der die Arbeiterhäuser schon früh ins Eigentum der Bewohner übergegangen waren und sich nach deren Vorstellungen baulich veränderten. Das ist früher „Do-it-yourself-Urbanismus“ mit einem hohen Grad an Identifikation. Kein Stadtplaner kam jemals auf die Idee, diese Häuser abzureißen, um einen Cityring zu bauen. Burckhardt sagte kurz und knapp: „Der Bürger darf nicht von der Planung vergewaltigt werden.“ Das gilt noch heute.

Ein zentraler Kritikpunkt Burckhardts ist der Automatismus, stets mit einem Bau auf Probleme zu reagieren.

Die Mittel, mit denen die Politik arbeitet, sind Lösungen. Das heißt, ein Politiker tritt auf, sucht nach einem Übelstand – die Welt ist ja voller Übelstände – und gemeinsam mit den ihn beeinflussenden Fachleuten nach der dazu passenden Lösung. Die macht er dann den Menschen begreiflich. Zumal dahinter Architekten und Verkehrsplaner stehen, ist diese Lösung meistens ein Bau. Die Aufgaben sind aber viel komplizierter, als dass man sie mit einer Straßenverbreiterung oder einem Gebäude lösen könnte. Trotzdem führt das Problem der Alterung der Gesellschaft vor allem zum Bau von Altenheimen, der Besucherschwund im Theater zu dessen Abriss und Neubau oder sinkende Besucherzahlen eines Landschaftsparks zur Errichtung eines Besucherzentrums.

Lucius Burckhardt hat in den 1980er Jahren die Spaziergangswissenschaft entwickelt. In den letzten Jahren wurde seine Promenadologie ein beliebtes Instrument zur Wahrnehmung von Baukultur. Was sagt das über unser Bedürfnis

nach Auseinandersetzung mit unserer Umwelt aus?

Burckhardts Wissenschaft stellte erstmals Mobilität, Wahrnehmung und Medien sowie die Rückkopplungen auf das Planen und Bauen in einen Zusammenhang. Mitte der 80er hatten Straßen und Autobahnen, Flughäfen und Schnellbahnstraßen unsere Welt bereits sichtbar verändert – und auch unsere Wahrnehmung derselben. Mit der Spaziergangswissenschaft reagierte Burckhardt darauf mit der einfachsten Form der Bewegung, nämlich dem Gehen, um sich einen Raum, eine Stadt oder Landschaft zu erschließen. Wir müssen uns heute darin bewegen, um Aussagen darüber treffen zu können. Denn wenn wir beide hier sitzen und von der typischen Steiermark sprechen, ist das nur ein Eindruck, den wir schon im Gepäck, in unserem Kopf haben. Wir sind nicht nur einer noch nie dagewesenen Mobilität ausgesetzt, sondern auch einer enormen medialen Beeinflussung, die unser Gepäck, unsere Köpfe füllt. So wird einerseits eine zunehmende Verhäßlichung der Umwelt durch öde Verkehrsflächen beklagt, während andererseits die Sehnsucht nach idyllischen Landschaften und intakten Städten wächst. In Frankfurt am Main entsteht gerade eine neue Altstadt und in Berlin ein Schloss ohne Prinzen und Prinzessinnen.

Beim Lesen seiner Aufsätze vermisst man Patentrezepte. Hatte er konkrete Lösungsvorschläge?

In Burckhardts Dissertation aus dem Jahr 1955 finden

wir ein bemerkenswertes Zitat des russischen Politikwissenschaftlers der Jahrhundertwende Moissai Jakowlewitsch Ostrogorski: „Nur die

Formen und Institutionen können im Voraus entworfen werden. Die politischen Kräfte, welche sie erfüllen, kann uns erst die Erfahrung zeigen.“ Genau da verläuft die Grenze bezüglich Patentrezepten. Ich glaube, dass die große Bedeutung Burckhardts in seinem Blick aus unterschiedlichen fachlichen und beruflichen Perspektiven liegt. Als Soziologe, Journalist und Universitätslehrer analysierte er Zeit seines Lebens die sichtbaren und unsichtbaren Teile unserer menschengemachten Umgebungen – Städte und Landschaften, Politik und Gesellschaft. Wie beeinflussen wir durch Beschlüsse und Eingriffe die Umwelt, und wie wirken die Veränderungen auf uns zurück? Er verpackte die komplexen Themen in schöne Fragestellungen und allgemein verständliche Texte. Und er fand, dass wir darüber schon früh in der Schule lernen sollten. Tatsächlich war er an drei Universitäten an neuen Konzeptionen für die Ausbildung der planenden und entwerfenden Berufe beteiligt: in Kassel, Saarbrücken und Weimar.

Burckhardts Proklamation „Keine Politik ohne Utopie“ erinnert an die Aussage des gleichaltrigen Filme- und Theatermachers Armand Gatti, der postuliert hat „Ohne Utopie keine Veränderung.“ Ist der Wunsch nach Utopie noch zeitgemäß?

Eine Utopie sollte nicht mit einer zukünftigen Wirklichkeit verwechselt werden. Ebenso wenig sollten wir versuchen, Utopien tatsächlich zu verwirklichen und zu bauen, denn alle bisher bekannten städtebaulichen Utopien sind technische Lösungen, wie Architekten sie nun mal zu entwickeln gewohnt sind. Burckhardt versteht Utopie als einen Aufschrei der Gestalter, um eine Diskussion in Gang zu bringen. Wenn wir also mit den Studierenden in Kassel nach dem Nulltarif für die öffentlichen Verkehrsmittel rufen oder die Abschaffung der Fußgängerzone fordern, ist das Geschrei groß – und die Diskussion somit da!

In dem von Ihnen neu aufgelegten Buch betont Burckhardt: „Die Planung schafft neue Menschen“, dass also unser tägliches Leben als Folge der Planung zu betrachten sei. Welches Zeugnis stellt es den Gestaltern unseres Lebensraums aus, wenn immer mehr Menschen vereinsamen und die gesellschaftliche Schere zwischen wohlhabend und arm noch weiter aufgeht?

Das Pendel in den gestaltenden Disziplinen schwingt nun wieder in Richtung Theorie, Kritik und Politik zurück. Die Automobilisierung und die Ökonomisierung unseres Lebensraums wirken – für viele sichtbar – nachteilig. Erfreulicherweise ist die gesellschaftliche Dimension der Planung für die Studierenden wieder ein Thema.

Wo finden Burckhardts Erkenntnisse heute ihren Niederschlag?

Akademiker tun sich natürlich schwer damit, wenn jemand einfach eine neue Wissenschaft gründet. Sie sprechen nicht von Spaziergangswissenschaft, sondern nennen es lieber „erfarenbasierte Planung“ oder so. Die Promenadologie, oder englisch auch Strollology, ist inzwischen aber auch in der breiten Gesellschaft angekommen. Nach dem Erscheinen von „Warum ist Landschaft schön? Die Spaziergangswissenschaft“ 2006 gab es nicht nur Vortragseinladungen von Universitäten, sondern auch von politischen Vereinen, Künstlergruppen, Literaturhäusern und sogar einem Tanzzentrum.

Anlässlich seines Abschieds als Gründungsdekan des Fachbereichs Gestaltung an der Bauhaus Universität Weimar hielt Burckhardt auf Einladung des Studentenfarrers in einer Weimarer Kirche eine Predigt. Er sprach über den Umgang mit Nicht-Wissen und meinte: „Wir müssen für Irrtümer offenbleiben!“ Wie sieht eine Planung aus, die ein mögliches Irren oder Scheitern der beteiligten Akteure impliziert?

Die wichtigste Burckhardt'sche Forderung in diesem Zusammenhang ist jene nach dem „minimalen Eingriff“ – im Gegensatz zu den maximalen Eingriffen scheinbar perfekter, sauberer Lösungen von Planern und Architekten. Statt mit gewaltigen Mitteln reale Eingriffe vorzunehmen, sollten wir zunächst die Vorstellungen in unseren Köpfen diskutieren und verändern, um anschließend in kleinen Schritten vorzugehen und Korrekturen zu ermöglichen. Der aller kleinste Eingriff nach Lucius Burckhardt bedeutet folglich Bauverhinderung.



Lucius Burckhardt: Die Landschaftsfalle, Multiple 1986. Foto: Martin Schmitz Verlag

Bisher im Martin Schmitz Verlag erschienene Texte von Lucius Burckhardt:

„Wer plant die Planung? Architektur, Politik und Mensch“ (2004)
 „Warum ist Landschaft schön? Die Spaziergangswissenschaft“ (2006)
 „Design ist unsichtbar. Entwurf, Gesellschaft und Pädagogik“ (2012)
 „Der kleinstmögliche Eingriff“ (2013)
 „Wir selber bauen unsre Stadt“ (2015)



www.martin-schmitz-verlag.de

FORUM Impressum

mit Mitteilungen von
Architektur Stiftung Österreich

Erstellt gemäß § 25 Abs 2 MedienG in der Fassung ab 1.7.2012:
 Medieninhaber, Verleger, Herausgeber, Redaktion: Österreichischer Wirtschaftsverlag GmbH, 1120 Wien, Grünbergstraße 15/Stiege 1, Tel: (01) 546 64-0, Fax: (01) 546 64-711, www.wirtschaftsverlag.at
 Geschäftsführung: Thomas Zembacher
 Erscheinungsweise: 9 x jährlich, 46. Jahrgang
 Chefredaktion: Dr. Christine Müller, DW 347, E-Mail: c.mueller@wirtschaftsverlag.at
 Konsulenten der Redaktion: DI Walter M. Chramosta, DI Volker Dienst, Dr. Barbara Feller, DI Dr. Christian Kühn, DI Dr. Reinhard Seiß, Dr. Franco Veremondi
 Grafik: Make Media Mediendienstleistungen OG, 1140 Wien, office@makemedia.at
 Verkaufsleitung: Dr. Rainer Wimmer, DW 240
 Anzeigen- und Medienberatung: Gabriella Leschhorn, Mobil: (06 64) 132 03 49, E-Mail: g.leschhorn@wirtschaftsverlag.at
 Anzeigenservice: Barbara Schreiber, DW 462, Fax: DW 535, E-Mail: architektur@wirtschaftsverlag.at
 Anzeigenrepräsentanz OÖ: Gerhard Weberberger, Kleinhorn, 8, 4030 Linz, Tel: (07 32) 31 50 29-0, Fax: (07 32) 31 50 29-46, Handy: (06 76) 518 55 75, E-Mail: linz@wirtschaftsverlag.at
 Anzeigentarif: Nr. 32, gültig ab 1. Jänner 2016
 Herstellung: Samson Druck GmbH, 5581 St. Margarethen 171, www.samsondruck.at
 Abo-Service: Tel: +43/1/361 70 70-570, Fax: DW 9570, E-Mail: aboservice@wirtschaftsverlag.at
 Einzelpreis (Inland): 6,90 Euro
 Jahresbezugspreis (Inland): 60 Euro
 Für Studenten (Inland): 35 Euro
 Ausland: 103 Euro inkl. Postspesen;
 Abonnements, die nicht einen Monat vor Ablauf des Bezugsjahres storniert werden, laufen weiter.
 Bankverbindung: Bank Austria, IBAN: AT17 1100 0095 2329 8900, BIC: BKAUATWW, Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages.
 Namentlich gezeichnete Beiträge entsprechen nicht zwingend dem Standpunkt der Redaktion, sondern widerspiegeln die Meinung des Autors. Aus Gründen der Textökonomie wird auf schlechterspezifische Formulierungen verzichtet.
 DVR: 0368491
 Offenlegung: Die Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz ist unter www.wirtschaftsverlag.at/offenlegung ständig abrufbar.
 Druckauflage JS 2015: 10.638