

Ladenburger Kolleg
„Mitten am Rand – Zwischenstadt: Zur Qualifizierung der verstädterten Landschaft“

der Gottlieb Daimler- und Karl Benz-Stiftung

Symposium **Zwischenstadt – entdecken, begreifen, verändern**

Leitung: Prof. Thomas Sieverts

10. und 11. November 2005
Frankfurt/Main

Statements zu den Vorträgen

Grußwort	2
<i>Gisbert Freiherr zu Putlitz</i>	
Grußwort	3
<i>Florian Mausbach</i>	
Einführung: Wechselwirkungen	4
<i>Thomas Sieverts</i>	
Fokus „Rand und Grenze“	5
<i>Klaus Brake, Gerd Aufmkolk, Michael Steinbusch</i>	
Fokus „Netz und Dynamik“	7
<i>Mark Michaeli, Barbara Boczek, Andrea Soyka</i>	
Frankfurt-Rhein/Main: Stadt und Region in einem polyzentrischen Raum	9
<i>Petra Roth</i>	
Fokus „Eigenart und Einerlei“	10
<i>Christa Kamleithner, Stefan Körner, Lars Bölling</i>	
Fokus „Teilhabe und Streit“	12
<i>Martin Schröder, Ursula Stein, Barbara Schönig</i>	
Offene Forschungsfragen	14
<i>Dieter Läßle</i>	
Abendvortrag: Erbe der Zwischenstadt	15
<i>Franz Oswald</i>	
Einführung: „Qualifizierung von Zwischenstadt“ – Zwischenstadt verändern	16
<i>Thomas Sieverts</i>	
Qualifizierung von Sichtweisen, Haltungen und Einstellungen	17
<i>Susanne Hauser, Achim Hahn, Alex Wall</i>	
Qualifizierung von Prozessen und Verfahren	19
<i>Urs Zuppinger, Harald Bodenschatz, Ursula Stein</i>	
Zur Qualifizierung von Räumen	21
<i>Michael Koch, Barbara Boczek, Wolfgang Christ</i>	
Offene Forschungsfragen	23
<i>Thomas Sieverts</i>	

Redaktion: Vaillant und Vonderstein TEXTE, Berlin



Grußwort

Gisbert Freiherr zu Putlitz

Die Neuansiedlungen der Zwischenstadt sind kein bloßer Reflex auf die Enge der Städte; sie haben die Städte nicht einfach vergrößert, sondern in mancher Hinsicht eine neue Lebenswelt geschaffen. Dieses Neue erscheint als Ausdruck einer gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Umorientierung, die sich

unter den Lebensumständen der Innenstädte offensichtlich nicht entfalten konnte.

Die Gottlieb Daimler- und Karl Benz-Stiftung fördert interdisziplinäre Forschung zur Klärung der Wechselbeziehungen zwischen Mensch, Umwelt und Technik. Daher stieß der Vorschlag von Professor Sieverts auf offene Ohren, zu dem Thema „Zwischenstadt“ eine Forschungsgruppe zu fördern. Unter seiner Leitung arbeiteten in dem Ladenburger Kolleg „Mitten am Rand – Zwischenstadt“ seit Sommer 2002 Architekten, Raumplaner, Landschaftsökologen und Ökonomen an einem umfangreichen Forschungsprogramm. Eine „Echo-Gruppe“ von Kommunalpolitikern und Raumplanern aus der Rhein-Main-Region begleitet und kommentiert die Diskussionen und Arbeiten des Kollegs. Drei spezielle Projekte des Kollegs untersuchten Gemeinden im Umland Frankfurts.

Auf dem Symposium stellen die Wissenschaftler des Kollegs und ihre Mitarbeiter die Ergebnisse ihrer Arbeiten zur Diskussion. Die auf 13 Bücher angelegte Schriftenreihe "Zwischenstadt" dokumentiert die Analysen und Untersuchungen. Das Kolleg dient außerdem der Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses. Vier Promotionen sind aus den Projekten hervorgegangen, zwei Teilnehmer wurden auf Lehrstühle berufen.



Grußwort

Florian Mausbach

Viele lehnen die Ausdehnung der modernen Städte ab, leugnen Suburbia und verweigern sich der stadtgestalterischen Herausforderung. In Deutschland bekämpfen sich zwei ideologische Lager: die Verfechter der „europäischen Stadt“ und die Vertreter des Gegenleitbilds der „Zwischenstadt“.

Es ist aber wichtig, aus diesem Gegensatz herauszufinden. Wir benötigen vielmehr – in Kenntnis der Qualitäten der „europäischen Stadt“ – eine Fortentwicklung moderner Stadtbaukunst, welche Stadt, Umland, Natur und Kultur als Ganzes sieht. Eine Stadtbaukunst, die im Wissen um die Grenzen der Planungshoheit den mündigen Bürger durch Aufklärung, Überzeugung und Mitwirkung zu gewinnen sucht. Dafür bedarf es der Erkenntnis und Anerkennung der Gesetze und Beweggründe gesellschaftlicher und urbaner Entwicklung, einer Saldierung von Gewinnen und Verlusten und des Korrektivs von Umweltschutz, Naturschutz und Denkmalschutz. Nur mit einer gesellschaftlichen Verständigung über baukulturelle Umgangsformen und Mindeststandards kann es gelingen, dass sich auch die Zwischenstadt vom Wegwerf-Ambiente des Baumarkts fortentwickelt zu ästhetischer Nachhaltigkeit.



Einführung: Wechselwirkungen

Thomas Sieverts

Der Begriff Zwischenstadt als Bezeichnung für die weiten Areale, in denen Siedlung und Freiraum sich eng durchdringen, ist mehrdeutig. Man kann Zwischenstadt in dreierlei Form lesen: Als „Phänotyp“ mit beschreibbaren, sinnlichen Eigenschaften, die ihn von der Alten Stadt unterscheiden. Als einen „Strukturtyp“ mit verallgemeinerbaren Eigenschaften, die auch die Alten Städte verändern. Oder aber als dynamischen „Übergangstyp“, der in schneller Transformation erste Umrisse neuer Stadtformen erkennen lässt.

In dieser letzten, auf Veränderung setzenden Deutung, kann das Augenmerk auf diejenigen Merkmale gelenkt werden, die die historische Kontinuität zur Alten Stadt kennzeichnen – oder aber für das radikal Andere und Neue stehen. Denn Zwischenstadt ist gekennzeichnet durch die Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen, hier bestehen Kontinuität und Bruch mit der Geschichte nebeneinander.

In diesem Kontext erscheint es am produktivsten, die Wechselwirkungen zwischen alter und neuer Urbanität in der Stadtregion als Ganzes zu betrachten. Dabei treten neue Raumstrukturen und Orte zutage, die einen Hinweis geben auf den Weg, den die Städte in Zukunft gehen werden: etwa in der neuen Verbindung von Bewegungsräumen mit Lebensräumen, in der Kultivierung der inneren und äußeren Ränder, in einer Hinwendung zur verborgenen Ästhetik der Spuren des Lebens. Wege in die Zukunft zeigen sich auch in der aktiven Aneignung und Teilhabe an den Möglichkeiten der neuen Stadtgefüge.

Fokus „Rand und Grenze“

Ränder sind ein ausgeprägtes Merkmal der Zwischenstadt – sie bieten Anlass, über die Grenze zwischen Stadt und Land zu reflektieren, über unterschiedliche ökonomische Bedingungen sowie über neue Formen des Wohnens und der Urbanität.



Klaus Brake: Zwischenstadt = Rand?

Dem historischen Ursprung nach ist der suburbane Raum „Überlaufraum“ einer Kernstadt. Inzwischen ist er das jedoch weniger eindeutig.

Wohnsuburbanisierung wird ergänzt durch Gewerbesuburbanisierung. Dadurch wird der suburbane Raum funktional angereichert, strukturell vollständiger, interessant für vielfältigere Aktivitäten. Ist er also nicht mehr Rand? Mehr in die Mitte gerückt?

Die Zwischenstadt unterscheidet sich in ihren Standortqualitäten von der Kernstadt: weniger erlebbare Vielfalt im öffentlichen Raum, weniger Unerwartetes, Fremdes. Damit bietet sie sich eher für unternehmensorientierte Dienstleistungen an, für bereits arrivierte Aufgaben mit organisierten Tätigkeitsfeldern als für kreative Tätigkeiten.

Zwar ist der suburbane Raum dabei sich ausdifferenzieren, sich von der Kernstadt loszukoppeln. Aber ganz von ihr abgekoppelt ist er (noch) nicht. Auch wenn er zunehmend eigenständiger wird, so ist er doch nicht selbstständig, autonom oder gar autark. Zwischenstadt ist also noch suburban – und insofern: Rand.



Gerd Aufmkolk: Lange Ränder zur Landschaft

Die Zwischenstadt entwickelt lange Ränder, was auch ihr Stigma „Landschaftszersiedelung“ begründet. Dem gegenüber steht der Vorteil für ihre Bewohner, dass sie nah an der Landschaft siedeln, sie auf kurzen Wegen erreichen können. Allerdings hat dieses Nebeneinander von Land und Stadt (noch) nicht zu einem Miteinander geführt. Beziehungslos, ungeordnet und ungestaltet liegen die Freiflächen der Hochleistungs-Landwirtschaft neben und im

zwischenstädtischen Gemenge. Bei der landwirtschaftlichen Fläche kollidieren die Nutzungen wie nirgends sonst, wenn Landwirte, Sportler, Erholungssuchende, Bauwillige und Investoren im Wettbewerb um den

wertvollen Freiraum stehen. Dabei könnte die Landwirtschaft mit den neuen Nachbarn Modelle zur Weiterentwicklung der Kulturlandschaft aushandeln.

Ansätze dazu sind erkennbar. So beginnt die Landwirtschaft ihre Suche nach neuen Kunden etwa mit den Kräutergärten in München, den Maislabyrinthen, Blumenfeldern oder der Pensionspferdehaltung. Mit Energie aus Biomasse könnten Landwirte Siedlungsteile versorgen, von ihnen bewirtschaftete Schilfkläranlagen und Regenrückhaltbecken übernehmen Entsorgungsaufgaben.



Michael Steinbusch: Nicht an den Rand gedrängt

Wer in der Zwischenstadt lebt, das zeigen Gespräche mit ihren Bewohnern, gehört nicht schon deshalb zu den „an den Rand Gedrängten“, den Außenseitern. Der Rand ist hier Ziel einer aktiven Suche. Eine bewusste Entscheidung für ein tendenziell knappes Gut, den Rand der bebauten Gebiete, wie ihn auch der Städtebauer kennt.

Dennoch zeigt sich „Rand“ auch dabei als soziales Phänomen: Der „Rand“ als Wohnort wird besprochen und beschrieben und auf diese Weise sprachlich gefasst und mitgeteilt. Die Entscheidung für den Wohnort fällt, weil Verheißungen mit ihm einhergehen: Er verspricht „Freiheit“ (für Kinder, für Erwachsene), „Aussicht“, „Bewegung“, „Vielfalt“ und „Abstand“ und erlaubt eine Zwischenstellung, von der aus Angebote aus der Stadt – wirtschaftlicher und kultureller Art – weiterhin wahrgenommen werden können. Gerade dadurch ermöglicht er den Bewohnern der Zwischenstadt ein Bleiben, eine „Mitte“.

Fokus „Netz und Dynamik“

Der Begriff und das Bild des Netzes werden inzwischen in vielen Bereichen zur Charakterisierung neuer, für die Gegenwart typischer Eigenschaften von Gesellschaft, Wirtschaft und Raum benutzt. „Netz“ steht für offenen, im Prinzip grenzenlosen Austausch, für Freiheiten der Kommunikation. Netze sind Voraussetzung für die Dynamik der Stadt und begünstigen die Entstehung neuer Zentren. Netze im Raum haben eine Geschichte, von den Wegen über Straßen, die technische Infrastruktur zu den unsichtbaren elektronischen Netzen für eine grenzenlose Kommunikation.



Mark Michaeli

In der Zwischenstadt bezeichnen Netze Lage- und Austauschbeziehungen von Individuen zueinander. Der urbane Kontext wird damit zum konstituierenden Element einer besonderen Form der Urbanität. „Ort“ und „Umfeld“ als Begriffe stadträumlicher Ordnung treten in ein neues Verhältnis zueinander. Zentralitäten und Peripherien verlagern sich innerhalb dieses Gefüges dynamisch, Mitten und Ränder des Raums sind Gegenstand einer andauernden Erfindung. Jedes Individuum im Gefüge stellt potenziell eine Zentralität im System dar, welche Erzeuger von Flüssen – Personen, Güter und Informationen – auf allen Hierarchieebenen sein kann. Begriffe wie „Maßstab“ und „Hierarchie“ gewinnen dadurch im Netz neue Bedeutung. Sie definieren sich immer wieder neu aus den drei komplementären Anforderungen an Zugänglichkeiten (*accessibility*), Verbindlichkeiten (*connectivity*) und Nähen (*proximity*).

Dabei bleibt das Netz in seinen topologischen Qualitäten divers und wiedererkennbar. Nicht alles passiert überall! Aktivitäten profitieren von dieser neuen Form der individuellen und spezifischen Zentralität und tragen zur positiven Identifikation mit dem vernetzten Raum bei.



Barbara Boczek

Der physische Raum der Zwischenstadt wird durch eine Vielzahl von Netzen unterschiedlicher Funktionssysteme strukturiert, die sich vergrößern, verdichten und ausdifferenzieren, sich dabei in der Regel aber selbstbezüglich und nebeneinander her entwickeln. Zu den Netzen im Raum gehören Versorgungs- und Verkehrsnetze, aber auch soziale und kommunalpolitische Netzwerke. Durch diese Netzsysteme wird

Zwischenstadt einerseits zusammengehalten und erschlossen, andererseits auch fragmentiert.

Eine Qualifizierung liegt in der Verbesserung der Anschlussfähigkeit der einzelnen Teile, um so das Austauschpotential zu erhöhen. Auch Nutzungsüberlagerungen, z.B. des langsamen und schnellen Netzes, können die Effizienz des Gesamtsystems steigern. Eine wachsende Vielfalt an Bewegungsarten und erhöhte Geschwindigkeiten beeinflussen auch die sinnliche Er-Fahrung des Raumes. Einen weiteren Qualifizierungsansatz kann die Verknüpfung unterschiedlicher Netze in Knotenpunkten darstellen, die sich dadurch auf regionaler Ebene spezialisieren.



Andrea Soyka

Entsprechend der Komplexität der heutigen Verstädterungsprozesse ist auch die Vielfalt der sich überlagernden Netze, die den entstehenden Siedlungsstrukturen ihre spezifische Ausprägung geben.

Im Fall Rhein-Main kommt eine polyzentrische Stadtregion mit einem vielschichtigen Netz von Arbeits- und Wohnorten zum Vorschein, das vielfältige Verknüpfungen aufweist. Die

Verteilung der Arbeitsorte im Raum folgt dabei keineswegs einer diffusen Dezentralisierung. Vielmehr zeigt sich eine Ausdifferenzierung verschiedener Typen von Arbeitsorten sowie eine arbeitsteilige Organisation innerhalb der Stadtregion.

Dieses arbeitsteilige Netz stellt die Basis für eine Qualifizierungsstrategie dar. Bei planerischer Steuerung wie auch bei Wirtschaftsförderungsaktivitäten ist es zunehmend wichtig, den funktional eng verflochtenen Raum als Einheit aufzufassen, die Potenziale zu bündeln, Barrieren abzubauen und so die innerregionalen Beziehungen zu stärken. Hierzu sind Networking-Strategien notwendig, die eine Entfaltung der vielfach wenig ausgeprägten lokalen und regionalen Akteursnetzwerke fördern.



Frankfurt-Rhein/Main: Stadt und Region in einem polyzentrischen Raum

Petra Roth

Es ist sinnvoller, über Stadt und Region im polyzentrischen Raum zu sprechen, weil das Modell der Zwischenstadt auf Frankfurt und die Region nicht zutrifft. Deshalb ist es mein Plädoyer, weniger verstärkte Räume zu sehen, sondern eine polyzentrische Region mit ihren eigenen Problemen. Das hat eine Reihe von Konsequenzen: von der interkommunalen Zusammenarbeit bis hin zur Frage einer Regionalreform.

Legt man über die Rhein-Main-Region den Stadtplan von Berlin, kommt man auf eine vergleichbare Bevölkerungszahl, also auf etwa 4 Millionen Menschen. Dabei möchte ich hier nicht auf die Frage eingehen, wie die Region zugeschnitten werden soll; das Ballungsraumgesetz der Hessischen Landesregierung gibt darauf eine andere Antwort als die Regionalkonferenz, die sich von Mainz bis Aschaffenburg als eine Einheit sieht. In der polyzentrischen Region Rhein-Main nimmt Frankfurt die Rolle der Innenstadt wahr, so wie die einzelnen Stadtteile in Frankfurt auf die Stadt als Ganzes hin geordnet sind.

Fokus „Eigenart und Einerlei“

Zwischenstadt wird in der gängigen Vorstellung eher mit Einerlei als mit Eigenart verbunden. Ihre Elemente erscheinen beliebig und austauschbar, sie folgen Anforderungen, die sich international immer ähnlicher werden. Ob Anonymität und Austauschbarkeit gerade das Charakteristische der Zwischenstadt ausmachen oder ob es ein Leitziel der Gestaltung sein kann, ihr einen erkennbaren Charakter zu verleihen, ist Gegenstand vieler Debatten.



Christa Kamleithner

Das vermeintliche Fehlen charakteristischer Architekturen und landschaftlicher Elemente ist nicht der einzige Grund dafür, dass die Zwischenstadt als wenig „eigenartig“ und daher auch nicht als identitätsstiftend empfunden wird. Denn lokale oder regionale Identität wird von bestimmten Handlungsweisen getragen, die soziale Bindungen erzeugen: Sie ist ein sozialer Prozess. Die Bedingungen in der Zwischenstadt stehen jedoch solchen Prozessen eher im Wege.

Die meisten Nutzungen finden getrennt voneinander in spezialisierten, privaten und zerstreut liegenden Räumen statt, die Zwischenräume erscheinen als Resträume. Die Nutzung des öffentlichen Raumes beschränkt sich auf das Durchfahren, Orte und Institutionen, an denen sich Kollektive herausbilden könnten, fehlen weitgehend. Hier Identifikationsmöglichkeiten zu schaffen, würde auch bedeuten, Öffentlichkeit zu unterstützen.



Stefan Körner

Die Wahrnehmung der Zwischenstadt wird erschwert durch ein Kultur- und Naturverständnis, das an tradierten Bildern von Städten und Kulturlandschaften festhält. Der herkömmliche Naturschutz sieht „Eigenart“ als eine wesenhafte Größe an, die sich in „typischen“ Biotopen ausprägt. „Typisch“ sind vor allem ländlich-vorindustrielle Naturkonstellationen, die ökologisch intakten Verhältnissen durchaus auch widersprechen können. Die urban geprägte Natur wird hingegen erst allmählich als „wertvoll“ anerkannt. Voraussetzung dafür ist, dass auch die städtische Natur mit einer bestimmten Eigenart, einer urban-industriellen, identifiziert werden kann. Eigenart und Identität sind, so verstanden, nichts Festgeschriebenes, sondern entwickeln sich fortwährend in einem kulturellen Interpretationsprozess.



Lars Bölling

Bei all ihrer vermeintlichen Gesichtsslosigkeit: auch die Zwischenstadt hat Geschichte. Eine Archäologie der Zwischenstadt fördert einen reichen Subtext von Bedeutungen zutage: Straßen, Wege, Grenzen und Naturformen verweisen auf ältere Nutzungen. Immer wieder leuchten historische Fragmente durch, die oft schon als neue Identitätskerne aufgegriffen werden. Das gilt auch für die jüngere Geschichte. Gartenstädtische Siedlungen der Gründerzeit, moderner Wohnungsbau der 20er und Trabantenstädte der 50er und 60er Jahre finden sich hier: Die Zwischenstadt ist ein Museum der Stadtbaugeschichte. Ebenso bilden sich neue Orte heraus, die für den Alltag in der Zwischenstadt bedeutsam sind. All dies erschließt sich meist nicht auf den ersten Blick, kann aber erzählt, ergangen und herausgearbeitet werden.

Fokus „Teilhabe und Streit“

Vom Mittelalter bis zur Neuzeit: Das Leben in der Stadt war immer schon geprägt von Kämpfen – etwa um politische Teilhabe der Bürger am öffentlichen Leben oder in Form von sozialen Konflikten zwischen Arbeitern und Fabrikbesitzern. Mit der Urbanisierung der Zwischenstadt, ihrer immer dichten Besiedelung, steigen auch hier die Konfliktpotenziale zwischen den Bewohnern. Und damit die Chancen zur produktiven Auseinandersetzung und kulturellen Weiterentwicklung (in) der Zwischenstadt.

Martin Schröder

Das Auftauchen von Konflikten in der Zwischenstadt könnte sogar als erstes Zeichen einer Annäherung an eine städtische Normalität betrachtet werden. Wobei diese Annäherung beinahe als so vorprogrammiert erscheint wie die Konflikte selbst: Denn weil die stadtreionale Entwicklung sich vor allem durch ihre Dynamik auszeichnet, sich alles in ständiger Veränderung befindet, sind Interessenkonflikte unvermeidlich. Vor allem bei der Aneignung oder Umfunktionierung von Flächen (Provisorien, temporäre Bauten, Experimente).

Dabei sind Aneignung, Streit und Teilhabe durchaus als Prozesse zu betrachten, die konstruktiv genutzt werden können – um die Zwischenstadt als Teil der Stadtregion im Bewusstsein zu verankern. Aneignung ist zunächst eine Voraussetzung, um die Identifizierung mit dem Raum zu fördern. Sie kann aber beides hervorbringen: sowohl Abwehrkämpfe und Besitzstandswahrung gegen unerwünschte Entwicklungen als auch Engagement für eine bestimmte Nutzung oder Gestaltung von Räumen. Daraus entsteht sowohl Streit als auch Teilhabe.



Ursula Stein

Zwischenstadt ist entstanden, weil Nutzungen in der Kernstadt keinen Platz mehr fanden, störten, oder weil an anderer Stelle Grundstückspreise oder Verkehrslage günstiger sind. Wenn nun auch im Ballungsraum die Dichte und Heterogenität der Nutzungen zunimmt, wächst auch das Konfliktpotenzial. Die Stadt-Flüchtlinge werden von den Konflikten der Stadt wieder eingeholt, denen sie zu entfliehen meinten. Streit entsteht zwischen Kernstadt und Zwischenstadt-

Gemeinden, zwischen Grundstücksnachbarn oder zwischen benachbarten Kommunen. Es geht dabei um Geld oder um erwünschte und unerwünschte Wirkungen von Nutzungen und darum, wer davon

profitiert. In Sachen Streit geht es darum, ihn produktiv als wichtiges Element in die Verständigungsprozesse zur Entwicklung der Stadtregion zu integrieren.



Barbara Schönig

Streit und Teilhabe stehen dabei in einer Wechselwirkung. Wer streitet, hat teil an einer Diskussion. Er wird auch Einfluss auf Entscheidungen nehmen wollen, also Teilhabe einbringen. Dies ist Voraussetzung dafür, dass Zwischenstadt nicht nur funktional Stadt wird, sondern auch Teil eines politischen Zusammenhangs werden kann. Teilhabe erhöht zudem die Chance, gute Lösungen für die komplexen Aufgaben bei der Entwicklung der Zwischenstadt zu finden.



Offene Forschungsfragen

Dieter Läßle

In den letzten Jahrzehnten hat sich die Vorstellung durchgesetzt, dass die durch Zentralität geprägte traditionelle Stadt weitgehend abgelöst wurde durch neue, dezentrale urbane Siedlungsstrukturen. Konzepte wie „verstädterte Landschaft“ oder „verlandschaftete Stadt“ traten an die Stelle des tradierten Stadtbegriffs.

Über die alten Kernstädte kursierten Verfalls- und Krisengeschichten: Abwanderung von Bevölkerung und Gewerbe, Innenstädte als Sammelbecken für ungelöste gesellschaftliche Probleme wie Arbeitslosigkeit, Drogensucht und soziale Desintegration. Die Zukunft des Städtischen wurde vor allem in der Peripherie, in den ungeplanten Hybridlandschaften der Agglomerationen mit ihren offenen Entwicklungsräumen und vielfältigen Zwischennutzungen gesehen.

Inzwischen zeichnet sich jedoch eine Wende in der Beurteilung ab: Nicht mehr „Stadtflucht“, sondern „Landflucht“ scheint angesagt. Das Leben in der Peripherie gilt plötzlich als zu teuer und zu zeitaufwendig. Schon ist die Rede von einem „Rückzug aus dem Speckgürteln“ – und den Städten wird plötzlich allseits wieder eine „große Zukunft“ vorausgesagt. In Zeiten gesellschaftlicher Umbrüche werden die Vorzüge der Stadt wieder entdeckt: ihr differenziertes Angebote an Arbeitsplätzen, die Vielfalt an Dienstleistungen und kulturellen Einrichtungen, sozialen und professionellen Netzwerken.

Vor dem Hintergrund dieser wechselnden Bewertungen bietet sich eine Bestandsaufnahme darüber an, welche Entwicklungstendenzen sich heute für Städte und Stadtregionen abzeichnen. Es gibt zahlreiche Gründe für eine Neubewertung der urbanen Strukturen in den Stadtregionen:

- die neuen Anforderungen der Wissensökonomie und der Globalisierung,
- die Erosion des „männlicher Ernährer“-Modells durch die zunehmende Doppelerwerbstätigkeit von Mann und Frau,
- die Erosion des gesellschaftlichen Zeitgefüges (immer schwierigere „Work-Life“-Balancen),
- die Auflösung der tradierten wohlfahrtstaatlichen Arrangements,
- der tief greifende demografische Wandel,
- die absehbaren Grenzen „fossiler Mobilität“.

Wie werden sich diese Tendenzen auf das urbane Gefüge von Stadtregionen auswirken und wie kann das Konzept der Zwischenstadt weiterentwickelt und profiliert werden?



Abendvortrag: Erbe der Zwischenstadt

Franz Oswald

„Zwischenstadt“ – das ist ein Stadttypus, der sich vom Vorort zur Stadtlandschaft entwickelt hat. Diese urbanen, dezentralen Siedlungsstrukturen waren nicht „gewollt“ und wurden nicht gesamthaft geplant, aber schrittweise seit den 1950er Jahren fabriziert. Sie sind in erster Linie das Produkt autonomer wirtschaftlicher und

gesellschaftlicher Kräfte, an denen Planung und Verwaltung freilich regelmäßig beteiligt waren.

In der Fachwelt wird Zwischenstadt skeptisch bewertet. Sie wird für die Zerstörung der alten Kulturlandschaft verantwortlich gemacht, für den mit ihr verbundenen automobilen Lebensstil gescholten oder wegen der mangelnden sozialen Qualität des Zusammenlebens kritisiert. Es geht aber darum, urbane Phänomene aus jüngster Vergangenheit nicht nur normativ wahrzunehmen oder direkt negativ zu verurteilen. Vielmehr verdient die Zwischenstadt es, differenziert wahrgenommen zu werden: In ihren Stärken und Schwächen, mit ihren Möglichkeiten und Risiken. Dafür ist es erforderlich, Distanz zum tradierten Stadtverständnis einzunehmen und neue Entwurfsgrundlagen zu gewinnen.

Nur so lassen sich urbane Lebensformen für die Zukunft neu entwerfen und bestehende verändern. Den Stadtentwerfer interessieren dabei drei Hauptfragen:

- Wie stellen sich die spezifischen Strukturen der Zwischenstadt im Kontext urbaner, historischer Transformationsprozesse dar?
- Wodurch entsteht das räumlich und zeitlich kohärente größere Stadtganze?
- Welche ästhetischen Stadtqualitäten sind für die ‚Zwischenstadt‘ zentral?

Im Vortrag werden als Denkanstoß knappe, zwangsläufig verkürzende Antworthypothesen auf diese Fragen diskutiert. Sie münden in Anlehnung an Kant an das Dreigestirn: Was will, kann, muss man aus dem Erbe der Zwischenstadt jetzt machen?



Einführung „Qualifizierung von Zwischenstadt“ – Zwischenstadt verändern

Thomas Sieverts

Zwischenstadt ist eine Folge des historisch einmaligen gesellschaftlichen Reichtums der westlichen Welt des letzten Jahrhunderts: Die gebauten Flächen pro Einwohner haben sich in dieser Zeit verdreifacht, die frei verfügbare Zeit verdoppelt und die Mobilität ist gewaltig gewachsen. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich nicht fortsetzen, die innere Transformation wird sich aber eher noch beschleunigen.

Denn die Stadtregionen, und mit ihr die Zwischenstadt, werden als Gesamtstandorte unter globale Konkurrenz geraten. Für Jugend, Intelligenz und Kaufkraft werden nur solche Stadtregionen attraktiv sein, die eine hohe Lebensqualität bieten. Die Stadtregionen müssen sich auf diese Entwicklung vorbereiten.

Noch zählt Zwischenstadt nicht zur Kultur, sie ist weitgehend anästhetisch, das heißt sie wird kaum oder nur instrumentell-funktional wahrgenommen. Ohne ästhetische, das heißt auch emotionale Wahrnehmung entsteht aber keine Sorge und Verantwortung. Auch aus diesem Grunde ist die ästhetisch-kulturelle Qualität grundlegend.

Stadtregionale Gestaltungsziele reichen über traditionellen Städtebau und gute Landschaftsplanung hinaus: Es müssen gestalterisch starke und funktional offene Landschafts- und Stadträume entstehen, die einladen zu aktiver Aneignung, zu Sport, Spiel und Begegnung. Damit wird die Entwicklung der Stadtregion und mit ihr die Zwischenstadt zu einer Sache des öffentlichen kulturellen Diskurses.

Qualifizierung von Sichtweisen, Haltungen und Einstellungen

Die Städte haben sich beständig in die Landschaft ausgedehnt und mit dieser zu regionalen Agglomerationen verwoben. Diese Gebiete neuer Qualität erfordern von Planungs- und Gestaltungsprofessionen ein Abschiednehmen von alten Gegensatzpaaren und das Zusammendenken des Urbanen mit dem Ökologischen.



Susanne Hauser

Aus der Perspektive der Zwischenstadt erscheinen heute sowohl Stadt als auch Landschaft gleichermaßen als Ergebnisse der Sedimentation vergangener Tätigkeiten und sind insofern als Archive von Möglichkeiten lesbar. In dieser Betrachtung werden Orte, Situationen und Strukturen nebeneinander gestellt, ohne sie den Kategorien Stadt oder Land zuzuordnen. Sie können übergreifend als Bestandteile von früheren und künftigen Handlungsfeldern

gedacht werden, die verschiedenen, immer wieder erneuerten (Spiel)Regeln gefolgt sind und dies auch weiter tun werden.

Daraus folgt, dass sie im Hinblick auf mögliche künftige unterschiedliche Handlungsfelder und (Spiel)Regeln auch geplant und gestaltet werden sollten: als Ausgangspunkt für die Analyse wie für den Entwurf, für die Gestaltung und Nutzung der Zwischenstadt.



Achim Hahn

Planen ist oppositionell: es gibt die Planer und die Beplanten. Ein kommunikatives Geschäft kann daraus wohl nur werden, wenn es gelingt, Qualifizierung dialektisch zu fassen. Es gibt Defizite und Qualitäten der „Zwischenstadt“. Erstere werden erkannt, letztere dürfen nicht übersehen, sondern müssen entdeckt werden. Der „Gegenstand“ der Qualifizierung ist mehrdeutig und in seiner Mehrdeutigkeit auch zu belassen.

Die „Zwischenstadt“ qualifizieren heißt daher nicht nur Planung, sondern auch Planer und Architekten zu qualifizieren. Wenn die „Zwischenstadt“ erst einmal im Wesentlichen fertig gebaut ist, dann zielt Planen nicht mehr darauf, Wachstum zu bewältigen und Raum zu produzieren. Vielmehr gilt es dafür zu sorgen, dass die Menschen *bleiben* wollen.

Das aber heißt zunächst: Erst müssen Architekten und Städtebauer die „Zwischenstadt“ als einen erlebten Raum begreifen, um sie dann auch anderen als bewohnten Raum zu planen.



Alex Wall

Zwei Aspekte sind meiner Ansicht nach im Zusammenhang mit der Zwischenstadt wichtig. Erstens: Mobilität und Zugang. Zweitens: Wahrnehmung und Gebrauch der Zwischenstadt aus dem Blickwinkel des Konsumenten. Beide Themen sind aufs Engste miteinander verknüpft. Der Markt verlangt den mobilen und flexiblen Konsumenten. Gewährleistet wird diese Mobilität durch den Individualverkehr, für den das Konzept „ein Auto pro Person“ steht. Denn nur die Automobilität ermöglicht eine breite Auswahl an Arbeits- und Wohnorten und ist Voraussetzung für Freizeitgestaltung und Konsum. Sie wirft aber auch Fragen der ökologischen und ökonomischen Nachhaltigkeit auf. Mobilität und Konsum haben aber auch soziale Auswirkungen: Wer kann sich Individualverkehr leisten und wer nicht?

Diese Bedingungen werfen für Planer und Architekten eine Reihe von Fragen auf. Wie reagiert ein Berufsstand auf ständig wechselnde Bedingungen? Wann sind feste Regelwerke, wann flexible Verhandlungsformen erfolgversprechender? Soll Architektur nicht fähig sein, auf neue Lebensstile zu reagieren und zugleich einen Massenmarkt zu bedienen?

Qualifizierung von Prozessen und Verfahren

Siedlungsentwicklung ist als ein Ergebnis eines komplexen Zusammenspiels unterschiedlicher Prozesse, Strukturen und Rahmenbedingungen zu begreifen. Die Gestaltung der Zwischenstadt verlangt neue Leitbilder und Strategien, Akteure und Instanzen.



Urs Zuppinger

Die räumliche Struktur der Zwischenstadt wird offensichtlich, sobald man in sie eingreift, sie verändert. Plötzlich tritt zutage, was an ihr einerlei ist und was Eigenart hat, was sich zur Teilhabe eignet und was Streit auslöst. Deshalb sind das Management des Urbanen und die Architektur des Territoriums zwei Begriffe, die sich gegenseitig bedingen. An ihrer Schnittstelle liegt ein wesentliches Potenzial für die Qualifizierung der Zwischenstadt. Es kann dadurch ausgeschöpft werden, dass Abläufe und Verfahren nicht bloß als hürdenvoller Weg zum Ziel, sondern auch als kreativer Lernprozess für alle Beteiligten verstanden und gestaltet werden.



Harald Bodenschatz

Es fragt sich, ob, wann und wie wir in der Lage sein werden, auf einen deutlich stärker *privaten Städtebau* zu antworten – ohne noch mehr soziale Ausgrenzung, Zersiedelung und Hässlichkeit. Was wir jetzt als *Zwischenstadt* wahrnehmen und noch gar nicht so genau kennen, wird sich durch einen stärker privaten Städtebau auf alle Fälle ändern – im Zuge der Herausbildung einer *postindustriellen Stadtregion*. Diese Herausbildung wird keine naturgegebene Entwicklung sein, sondern das Produkt von vielen einzelnen Entscheidungen, nicht nur den Entscheidungen eines steuernden Staates. Wie diese aussehen werden, hängt von den Akteuren ab, also auch von uns.



Ursula Stein

Planungsprozesse in lernenden Regionen sind von Anfang an auf die Zusammenarbeit von Planung, Politik, Bürgerschaft und Wirtschaft ausgelegt. Sie sorgen für die Begegnung unterschiedlicher Interessen, für einen gemeinsamen Lernprozess am Objekt – also der Region und der typischen Orte und Entscheidungsprobleme – und für nachvollziehbare Entscheidungsprozesse. Diese Planungsprozesse müssen Anlässe für das Verlernen unbrauchbar gewordener und das Entwickeln neuer Bilder liefern. Bilder weisen uns auf typische Orte hin, werfen Fragen auf, verstören vielleicht und setzen Diskussionen in Gang. Ein Zukunftsbild, das mit einem gemeinsamen Lernprozess gekoppelt ist, kann für die unausweichlichen Konflikte und Entscheidungsdilemmata einen Bezugspunkt bieten – jenseits der nackten Verteilungskämpfe.

Zur Qualifizierung von Räumen

Die Zwischenstadt erscheint als ein Nebeneinander von Architekturen und Räumen, die jeweils spezifischen (privaten und öffentlichen) Interessen nachkommen. Dieses Raumkonglomerat weist sehr unterschiedliche Qualitäten auf: Manche gilt es zu entdecken, andere zu verbessern. Ausserdem ist der Zwischenraum geprägt durch einseitige Fachplanungen häufig auf die schnelle Durch- und Zufahrt zugeschnitten. Dies erschwert andere Aufenthalts- und Aneignungsformen. Die Brauchbarkeit dieser Freiräume für verschiedene Nutzergruppen muss (weiter)entwickelt werden.



Michael Koch

Öffentliche (und private) Räume in der „Zwischenstadt“ leben von und durch Aneignung und Lebensäußerungen der Menschen, die hier leben, arbeiten, wohnen, verkehren, ihre Freizeit verbringen – und dies in aller Regel gerne, und nicht gezwungenermaßen. Bevor die professionellen Stadt-Gestalter diese Alltagsräume nach ihrem Gutdünken und von traditioneller Stadt träumend überformen können, gilt es, sich auf eine Entdeckungsreise in diesen Kosmos gelebter Urbanität zu begeben. Besonders, da die Feuilletons der kaum richtig entdeckten „Zwischenstadt“ schon wieder den Rücken kehren und die angeblich reumütige Rückkehr der „Agglomeriten“ in die Kernstädte feiern.



Barbara Boczek

Zwischenstadt stellt sich als ein Hybrid aus Siedlungs- und Freiraumclustern dar, der einer sich beschleunigenden Transformation unterliegt. An dieser Permanenz des Wandels muss eine qualifizierende Planung ansetzen: durch die Begleitung und Initiierung von Transformationen, genauso wie durch die Kultivierung von Zwischennutzungen.

In der Zwischenstadt der Metropolregion verdichten sich Nutzungen, steigt mit den Ansprüchen noch immer der Flächenbedarf. In diesem Zusammenhang bedeutet Qualifizierung die Bildung neuer strategischer Allianzen von Akteuren, um scheinbar heterogene Nutzungsinteressen auf den begrenzten Flächen so zu realisieren, dass sich ein Mehrwert für das Gesamtsystem der Metropolregion entwickeln kann. Zeitliche

Organisation und räumliche Gestaltung können die Synergieeffekte dieser Nutzungsüberlagerungen erhöhen.



Wolfgang Christ

In den Stadt- und Metropolregionen kommt die Außenentwicklung in Gestalt der Zwischenstadt einer Innenentwicklung der Region gleich. Qualifizierung der Zwischenstadt wäre demnach ein Impulsgeber für eine integrative Regionalentwicklung.

Die Zwischenstadt gewinnt urbanen Charakter vor allem an Orten, an denen die verschiedenen Funktionen wie Wohnen, Arbeiten und Freizeit nah beieinander liegen und Vielfalt sich entwickeln kann. Der Raum wandelt sich dann vom Durchgangs- zum Aufenthaltsraum, von einer No-Name-Ästhetik zur Marke mit Charakter.

Die Qualifizierung der Zwischenstadt pendelt zwischen den Leitbildern der traditionellen Urbanistik – in der Raum, Zeit, Ort und Architektur eine untrennbare Einheit bilden – und einer neuen Urbanistik, die fragmentarische Raum-Zeit-Verhältnisse im Virtuellen und Physischen montagehaft verbindet.



Offene Forschungsfragen

Thomas Sieverts

- Wie wird sich Zwischenstadt nach dem Ende des Wachstums der letzten 50 Jahre verändern? Wie wird ihre Zukunft aussehen unter den Bedingungen globaler Konkurrenz, der Alterung der Gesellschaft und einer wissensbasierten Ökonomie?
- Wie lässt sich ein öffentliches Problembewusstsein für die Zukunftsgestaltung von Stadtregionen erzeugen und pflegen?
- Auf welchem Wege kann Zwischenstadt zu einem Teil des kulturellen Diskurses gemacht werden? Wie kann ein höheres Maß an Sorge und Verantwortung für sie herbeigeführt werden?
- In welche Richtung sollte die regionale Gestaltung zielen? Wie können starke, funktional offene Räume geschaffen werden, die zu aktiver Aneignung einladen und Sport, Spiel und Bewegung unterstützen?
- Kann die planende Gestaltung von Stadtregionen aus dem Käfig der Fachwelten herausgeführt und zu einer Sache des interessanten öffentlichen Diskurses gemacht werden?