

In Brüssel werden Strukturänderungen und Anpassungen diskutiert und sukzessive verabschiedet. Dies betrifft auch die freien Berufe, wovon zumindest ein Bereich die Bautendenzen wesentlich bestimmt. Über die Tragweite, daß hier gewissermaßen über die Zukunft entschieden wird, dürfte nicht allen Beteiligten klar sein. Änderungen wird es geben. Vor welchem Hintergrund diese Änderungen zu sehen sind, und wie darauf zu reagieren ist, wird in diesem Beitrag erörtert.

BAUTENDENZEN ZUR JAHRTAUSENDWENDE – PLANUNGSSTRATEGIEN FÜR DIE ZUKUNFT



ROGER RIEWE

Arch. Dipl.-Ing., Jahrgang 1959, Architekturstudium an der RWTH Aachen; seit 1987 gemeinsames Büro mit Arch. Dipl. Ing. Florian Riegler in Graz; 1994 zusammen mit Florian Riegler, Gastprofessor am Berlage Institut Amsterdam; das Architekturbüro Riegler - Riewe bearbeitet Projekte in Österreich, Deutschland und der Schweiz. Die Projekte wurden mit dem Österreichischen Wohnbaupreis, dem Österreichischen Bauherrenpreis und zweimal mit dem Steirischen Landespreis für Architektur ausgezeichnet; Gewinner zahlreicher Architekturwettbewerbe; zu den wichtigsten realisierten Projekten zählen das Culturcentrum Wolkenstein, die Wohnanlage Graz-Straßgang und der Flughafen Graz; die Arbeiten wurden in zahlreichen nationalen und internationalen Fachzeitschriften

WENIGER STAAT, MEHR PRIVATINITIATIVE

Weniger Staat, mehr Privatinitiative, ist das die Zukunft?

Bei einer Einschränkung der Betrachtung auf Europa ist zweifellos diese Entwicklung zu erkennen, die jedoch in den verschiedenen Staaten unterschiedlich ausgeprägt ist. Es gilt also in diesem Diskurs zu hinterfragen,

- 1) ob es diese Entwicklung, die sich abzeichnet, auch in dieser Ausprägung in Zukunft geben wird und
- 2) wie die Bereiche Architektur, Städtebau- und Regionalplanung sowie Investmentpolitik darauf reagieren, reagieren werden bzw. reagieren sollen.

Durch die Auflösung des sog. Ostblocks, und der sukzessiven Einführung des Kapitalismus (auch China wird folgen) hat die Welt kapitalistischer Prägung einen Sieg errungen. In der wirtschaftspolitischen Entwicklung ist eine Bewegung von Ost nach West, von Mitteleuropa nach Nordamerika zu verzeichnen, wobei diese Bewegung an der Westküste der USA angelangt ist und jetzt sich wieder in Richtung Osten bewegt. Dabei hat die Wirtschaft eine Veränderung von einem individuellen Kapitalismus, nach dem Motto jeder gegen jeden, zu einem kooperativen Kapitalismus, der jetzt wieder in Richtung Osten zieht, erfahren. Zur gleichen Zeit haben die ehemaligen sozialistischen Staaten jedoch den individuellen Kapitalismus einfachster Prägung übernommen, der gegenwärtig das Bild eines wilden Kapitalismus vermittelt. Das führt dazu, daß zur Zeit in Europa zwei verschiedene Kapitalismus-Systeme neben-

einander existieren, wobei anzunehmen ist, daß sich die Systeme irgendwann angleichen werden. Dieser Diskurs soll sich jedoch auf Mitteleuropa beschränken, dort wo zur Zeit eine Mischung aus individuellem und kooperativen Kapitalismus das wirtschaftspolitische Bild prägt.

WENIGER STAATLICHER DIRIGISMUS, MEHR INDIVIDUELLER – KOOPE- RATIVER KAPITALISMUS

Bedingt durch Kurskorrekturen bis hin zum Richtungswechsel politischer Ideologien und mehr oder weniger große Budgetdefizite zieht sich der Staat immer mehr aus wichtigen öffentlichen Bereichen zurück, angefangen mit den Sozialbereichen, den Kultur- und Bildungsbereichen bis hin zu den unmittelbar darauf folgenden „Baubereichen“, wobei in diesem Fall der Staat nicht nur seine Funktion als Bauträger aufgibt, sondern sich auch aus dem gesellschaftspolitischen Bereich ausklinkt, somit sich seiner Verantwortung entzieht.

Für die weiteren Betrachtungen erscheint es sinnvoll, kurz auf einige wesentlichen Aspekte einzugehen, die das Funktionieren einer Gesellschaft in einer Demokratie gewährleisten.

Der Staat, als Vertreter der Gesellschaft, wird von drei Säulen getragen:

- 1) den Rechtswissenschaften (Richter, Rechtsanwälte, Notare u.a.)
- 2) dem Gesundheitswesen (Ärzte, Mediziner u.a.)
- 3) den Ingenieurwissenschaften (Raumplaner, Architekten, Städtebauer, Statiker u.a.)

Jeder dieser drei Säulen, die zugleich auch die freien Berufe repräsentieren, müssen tragfähig sein, denn sollte auch nur eine Säule wegbrechen, so würde das gesellschaftspolitische Gefüge ins Wanken geraten. Deshalb müssen diese drei Bereiche vom Staat gewissermaßen als Dach geschützt werden, damit sie sich dem wirtschaftlichen Wettbewerb nicht stellen müssen, daß z. B. Rechtsurteile und medizinische Analysen genauso wenig käuflich sein dürfen wie Architektenleistungen oder raumplanerische Gutachten.

Aus diesem Grund darf sich der Staat in diesem Kontext nicht aus der Verantwortung stehlen. Beispiele, daß der Staat diese Zusammenhänge nicht erkannt hat, sind in England augenscheinlich geworden, wobei das Projekt Docklands in London stellvertretend für zahlreiche, ähnlich gelagerte Entwicklung gesehen werden kann. In der Hochblüte des Thatcherismus wurden die Docklands als ein riesiges innerstädtisches Entwicklungsgebiet Investoren zur Umsetzung anvertraut, die dieses Gebiet vom Bürogebäude bis zur Infrastruktur ausschließlich profitorientiert umsetzen wollten und dabei einer der größten Investitionsruinen Europas mitverursacht haben. Nebst dem Thatcherismus mit all seinen Nebenwirkungen kommt in England hinzu, daß die Honorarordnungen für Architekten außer Kraft gesetzt wurden, was sich zu einer effektiven Existenzbedrohung für die Architekten entwickelt hat.

Leistungen für Architektur und Bauleitung, die hierzulande mit ca. 12% der Herstellungskosten vergütet werden, sind den Engländern lediglich 2% wert! Zudem werden immer mehr Leistungen von Developern, Surveyorn und Investoren übernommen, die ausschließlich die Bauherrenseite vertreten.

Wie man es besser machen kann, zeichnet sich in einem Stadtentwicklungsprojekt in Paris ab. Hier wurden vor ca. drei Jahren von der Gemeinde St. Denis und den angrenzenden Gemeinden ein kooperatives Verfahren eingeleitet, wobei vier Architekten und ein Landschaftsplaner eingeladen wurden, Stadtentwicklungskonzepte für diese Gemeinden auszuarbeiten. Seitens der Politiker wurden einige wenige, aber immens wichtige Vorgaben gemacht, wie die Anzahl der gewünschten Wohnungen und das Kulturprogramm. In

gemeinsamen Arbeitsbesprechungen wurden die Probleme dieser Gemeinden den Planern nähergebracht, wodurch eine sehr engagierte und seriöse Planungsphase initiiert wurde. Nach Vorstellung der Projekte wurde ein Leitprojekt erarbeitet, das über die nächsten Jahrzehnte umgesetzt werden soll. Einer der ersten Hochbaurealisierungen in diesem Bereich dürfte das Stadion mit 80.000 Zuschauern für die Fußballweltmeisterschaft 1998 werden. Es sind auch begleitende Strategien entwickelt worden, wo z.B. Firmen, die sich in diesen Gemeinden niederlassen wollen, auch in dem öffentlichen Raum, wie Parks und dgl. investieren müssen, d.h. die Investoren bekennen sich zu einer Verantwortung, die über die Grenzen des Bauplatzes hinausgehen, da sie erkennen, daß sie hierdurch auch ihr Image verbessern können.

In Berlin hingegen werden die Chancen einer public-private-partnership zusehends vertan. Ohne ein zukunftsweisendes städtebauliches Konzept wird Stadtreparatur statt Stadtentwicklung betrieben, wobei Investoren bei geeigneter Fassade (preußisch - steinern) und bei Einhaltung der Traufhöhe realisieren können, was ihnen in den Sinn kommt. In diesem Szenario werden die Architekten immer mehr in die Rolle von Hofnarren gedrängt.

Es geht also um eine Gratwanderung, wo zum einen dem Investor ein Anreiz geboten werden muß, damit er überhaupt investiert, und zum anderen müssen die Organe, die ihn betreuen, wie Planungsbehörden und Architekten ihn in eine konstruktive und verantwortungsvolle Planung, in dem weitreichende Entscheidungen ge-

troffen werden, einbinden. Nur so können Projekte entstehen, die Strategien für die Zukunft verfolgen. Investoren, Architekten und Planungsbehörden müssen ihre jeweils anteilige Verantwortung tragen, was in Folge zu völlig neuen Projektpartnerschaften führen wird, die durch unterschiedlichste Aspekte bedingt, qualifizierte Minderheiten darstellen werden. Der entscheidende Ansatz ist jedoch, daß die Planungsbehörden den notwendigen Planungsprozessen positiv gegenüberstehen, daß sie auch unliebsame Entscheidungen treffen und verordnen müssen. Wenn sich die öffentliche Hand mangels Geld schon aus dem Investitionsbereich zurückzieht, so darf sie ihre Verantwortung in der Lenkung von Planungsprozessen keinesfalls vernachlässigen.

FLUGHAFEN GRAZ

Veranschaulicht werden kann diese Forderung an den Planungsprozeß am Beispiel der Erweiterung und des Umbaus des Fluggastgebäudes und der Verwaltung des Grazer Flughafens, wo durch die Schaffung eines Planungsgremiums bestehend aus Vertretern der Bauherrenschaft, der Steiermärkischen Landesregierung, dem Projektmanagement, den Architekten und später auch der Bauleitung, ein äußerst konstruktives Vorgehen während der Planung und der Ausführungsphase erreicht werden konnte.

Es ist hier gelungen, ein Projekt zu realisieren, daß im Kontext des regionalen Bedarfs und des internationalen Anspruchs angesiedelt ist, ein Projekt, das eine Lösung



BILD 1: FLUGHAFEN GRAZ - VORFAHRT

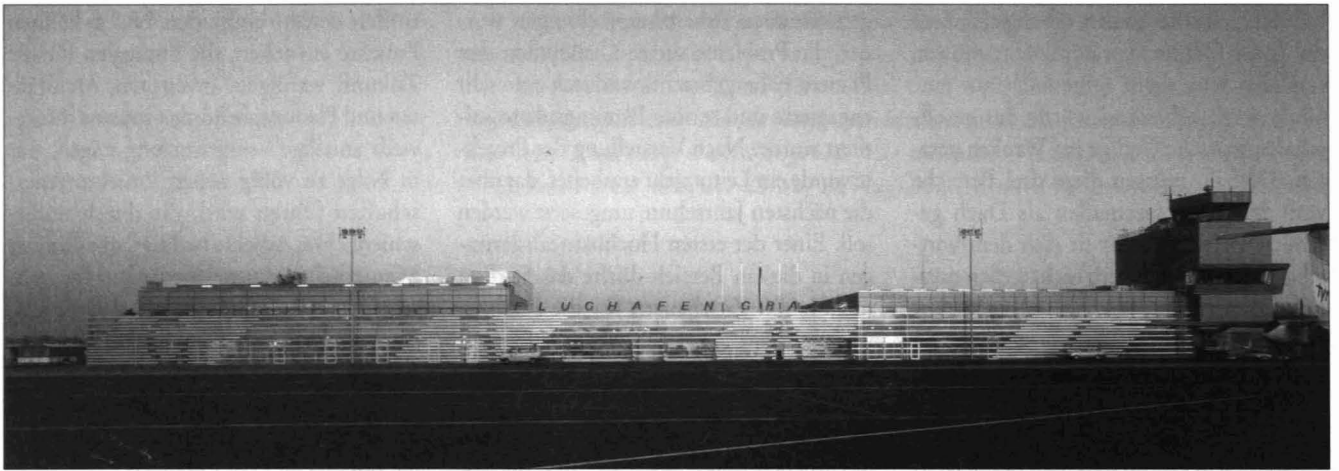


BILD 2: FLUGHAFEN GRAZ - FLUGFELDSEITE

darstellt, die allen am Planungsprozeß Beteiligten, auch den Rechnungshof, zufriedengestellt hat.

Die Planung und Realisierung des Abfertigungsgebäudes und der Verwaltung sind zwischenzeitliches Endergebnis einer vorbildhaften Langzeitplanung, in der die Flughafen Graz BetriebsgesmbH (FGB) schon 1983 einen Masterplan hat erstellen lassen, der in Fünfjahres-Perioden die notwendigen Erweiterungen, Veränderungen und Anpassungen bis ins Jahr 2000 nach entsprechenden Fluggast- und Frachtprognosen planlich und textlich vorgibt, so auch die bereits erwähnte Erweiterung des Fluggastgebäudes. In diesen Prozeß konnte sich die Abteilung für Hochbauplanung der Steiermärkischen Landesregierung rechtzeitig einbinden und dem Bauherren die Vorteile eines Architektenwettbewerbes in diesem Kontext verdeutlichen, der dann in Folge auch durchgeführt worden ist. In diesem Fall war der Architektenwettbewerb ein sinnvolles Instrumentarium um zu einer qualitätsvollen Lösung zu kommen.

Den Wettbewerb haben wir 1989 gewonnen, wobei wir die eigentliche, im Masterplan ausgewiesene Erweiterungsfläche nicht beansprucht haben, was die Möglichkeit offen läßt, daß wenn der Flughafen nochmals erweitert werden muß, was nicht auszuschließen ist, diese Fläche hierfür verwendet werden kann. Verschiedene Aspekte, die uns wichtig erschienen, konnten wir hier einbringen und umsetzen.

Der Fluggast soll erkennen, wo er gelandet ist, und er soll auch den Ort mit bleibenden Erinnerungen wieder verlassen können.

Ein Flughafen ist der Ort, wo der Nutzer das Verkehrsmittel wechselt. Deshalb war es uns ein Anliegen, die reine Zeichenwelt, die die Flughäfen prägt, zurückzudrängen zugunsten einer einfachen Benutzbarkeit. Sicherlich bestimmen viele Faktoren und Kriterien die Qualität des Umsteigens, aber gerade bei einer Flughafengröße wie sie in Graz gegeben ist, kann die Architektur im Sinne der räumlichen Dispositionierung und Ausgestaltung einen wesentlichen Beitrag zu dieser Qualität leisten.

Das bestehende Fluggastgebäude wurde umgebaut und erweitert für eine Kapazität von 700.000,- pax p.a. bei einer Spitzenstundenzahl von 1000 pax. In dieser Größenordnung gibt es sehr wenig vergleichbare regionale internationale Flughäfen in Europa.

Für die prognostizierte Kapazität wurde eine sogenannte Ein-Ebenen-Lösung vorgeschlagen, d.h. sämtliche Bereiche, die der Passagier benutzt, wie Check-in mit Fluggasthalle, Sicherheits-, Paß- und Zollkontrollen, die Abflugwarte- und Ankunftsbereiche sowie die Zugänge und Ausgänge liegen auf einer Ebene, die mit einem mit Lichtkuppeln perforierten Dach überdeckt wurden, das ein Tageslicht Ambiente vermittelt. Der Umsteigebereich erhält somit einen Witterungsschutz. Aber nicht nur die Deckung von Funktion und Raumsequenz sollte hier baulich manifestiert werden, sondern vielmehr die gezielte Anordnung und Ausformulierung räumlicher Schichtungen bis hin zu unterschiedlich wahrnehmbaren Zäsuren, die bewußt auf das perzeptive Verhalten des Nutzers abgestimmt wurde.

In der flugfeldseitigen Fassade ist „GRAZ“ als Schriftzug eingearbeitet, erkennbar von der Start- und Landebahn, sich auflösend je mehr man sich dem Gebäude nähert.

Der Fluggast weiß, wo er gelandet ist. Die „Stadteinfahrt“ von Graz ist durch die schriftzugtragende Fassade am Flughafen neu und abstrahierend definiert. Die Fassade bekommt eine Eigenständigkeit, löst sich vom Gebäude. Nach dem Durchschreiten der Fassade sind alle weiteren Handlungen für die meisten Passagiere Routine. Funktion und Raumsequenz werden hier zur Deckung gebracht.

Die Fluggasthalle, wo sich u.a. der Check-in-Bereich befindet, ist von der Vorfahrt lediglich durch eine Glasfassade abgeschirmt. Somit kann der abfliegende Passagier die für ihn in der zeitlichen Abfolge zunächst wichtigen Funktionsbereiche erkennen.

Die erste räumliche Zäsur von der Vorfahrt kommend ist der Check-in-Bereich. Er ist aber zugleich derart ausgebildet, daß dahinter liegende Raumfolgen erahnbar sind, da die Countereinheiten nicht bis zur Decke reichen; von ihr klar getrennt, so wie alle anderen Einbauten im Hallenbereich auch. Dadurch wird das Hallendach als durchgehende Fläche wahrnehmbar.

Nach dem Einchecken wird der Passagier durch Paß- und Sicherheitskontrollen geleitet. Im Stauraum vor der Sicherheitskontrolle werden der Duty Free Shop und der Wartebereich als weitere Raumfolgen erfaßt. Die Wände im Innenbereich sind großteils aus Struktur- bzw. Klarglas. Die Eigenfarbigkeit von Materialien ist ein wesentliches Element im Farbkonzept.

Wir sind eine namhafte Unternehmensberatung mit Sitz in Vorarlberg und einem Tochterunternehmen in Nürnberg. Wir arbeiten mit wachsendem Erfolg für Industrie- und Handelsunternehmen sowie für öffentliche Organisationen.

Im Bereich „Technik“ beraten wir internationale Unternehmen in mehreren europäischen Ländern mit den Schwerpunkten

- ▶ **Werksplanung und Logistik**
- ▶ **Rationalisierung und Automatisierung im Produktionsbereich**
- ▶ **Qualitätsmanagement**

Wir suchen Sie! Sie sind ein(e)

WirtschaftsingenieurIn

und verfügen über

- ▶ eine Ausbildung auf dem Gebiet Maschinenbau/Wirtschaft mit Schwerpunkten in Fertigungsautomatisierung oder Logistik/Werksplanung sowie guten Kenntnissen im Kostenmanagement
- ▶ CAD-Kenntnisse und Kenntnisse im Umgang mit den gebräuchlichsten PC-Tools (Excel, Word)
- ▶ analytisches Denken
- ▶ Reisebereitschaft und Englischkenntnisse

Sie suchen die Chance, Ihre persönlichen und fachlichen Fähigkeiten in einem erfolgreichen Team zu entfalten.

Wir freuen uns auf Sie!

SIMMA&PARTNER

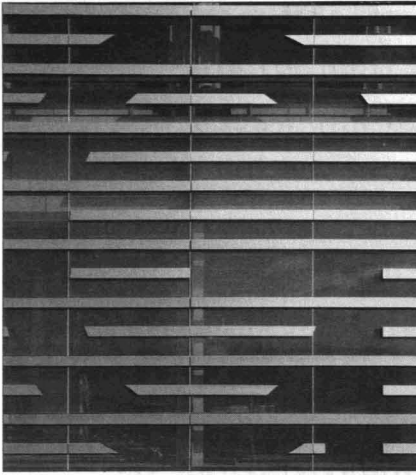


BILD 3: FLUGHAFEN GRAZ

Dem neuen Flughafen wurde von Politikern, Fachleuten, Nutzern und vielen anderen Lob und Anerkennung gezollt und ist 1994 mit dem Steirischen Landespreis für Architektur ausgezeichnet worden.

Dem Flughafen Graz ist es mit diesem Projekt gelungen, einen wesentlichen Teil der verkehrstechnischen Anbindung (Luftverkehr) der Stadt Graz nicht nur zu ge-

währleisten, sondern auch zu stärken und auszubauen, was von den anderen Sparten (Schiene, Straße) nicht unbedingt behauptet werden kann.

PERSPEKTIVEN:

Obwohl wir in zunehmendem Maße in einer Medien- und Kommunikationsgesellschaft leben, ist eine zunehmende Mobilität zu verzeichnen, und zwar im Bereich aller Verkehrsmittel, wobei in Mitteleuropa der Individualverkehr an seine Kapazitätsgrenzen zu stoßen droht. Entwicklungsschwerpunkte in Form einer neuen Urbanität werden sich in Europa in Zukunft in Bereichen von Verkehrsknoten bilden, dort wo Bahn und Straße bzw. Land- und Luftverkehr sich überlappen. Hierbei kommt den Hochgeschwindigkeitszügen eine immense Bedeutung zu, wodurch Ballungszentren und Einzugsbereiche neu definiert werden, wie z.B. der neue TGV-Bahnhof am Flughafen Charles de Gaulle 2, oder das ebenfalls kürzlich realisierte Projekt Euralille in Lille, bei dem ein TGV Bahnhof mit einem Autobahnknoten,

Messe- und Kongreßzentrum, einer Konzerthalle, Bürokomplexen, Supermärkten etc. überlagert wurde.

Bedingt durch die wirtschaftspolitische Randlage Österreichs werden diese neuen Verkehrsadern und -knoten auf weite Sicht für Österreich kein Thema sein, allenfalls als Transitstrecken, die jedoch kein Investitionspotential anziehen. Da in diesem Bereich somit kein wesentliches Betätigungsfeld für Raumplaner, Architekten etc. zu sehen ist, kann angenommen werden, daß es zu einem nicht unwesentlichen Export an Planungs-knowhow in wirtschaftlich potentere Bereiche der EU kommen wird, was, vielleicht unbeabsichtigt, dem Gedanken eines „Europäischen Hauses“ positive Impulse verleihen wird. Wenn die EU nicht in Richtung Osten erweitert wird, wird Österreich (bevorzugte) Randlage bleiben, hat jedoch hier die Chance, diese mit Qualitäten zu belegen, die wiederum Vorbildfunktion für die EU sein können.

Diese Chance dürfen Politiker, Architekten, Raumplaner und Investoren nicht vergeben!

Riegler Riewe

ARCHITEKTURBÜRO RIEGLER-RIEWE A-8010 GRAZ, BEETHOVENSTRASSE 22
TELEFON 0316/38 36 55 ODER 32 36 37 • TELEFAX 0316/38 36 55-4