



Forschung an der Fakultät für Architektur: Die Straße: Potenziale städtebaulicher Umwertungen als urbaner, öffentlicher Raum und als infrastrukturelles Lenkungsinstrument der Agglomerationsentwicklung

The street as a re-definition potential as an urban public space and infrastructural steering instrument, serving to manage agglomeration development

Neue Produktions- und Kommunikationstechniken haben die Standortabhängigkeit von öffentlichen Nutzungen und von Arbeitsplätzen stark relativiert. Das ist auch ein wichtiger Grund, wieso die Agglomeration einem anhaltenden Verstärkerprozess unterworfen ist. Er ist bereits in einem fortgeschrittenen Stadium angelangt, so dass man heute nicht mehr von einer Suburbanisierung, sondern von einer Urbanisierung der Agglomeration sprechen muss. Es besteht die Tendenz und Perspektive, dass die urbane Infrastruktur von Kernstadt und Umland zwar nicht identisch, aber annähernd gleichwertig wird. Zudem hat die globalen telekommunikativen Vernetzungen zu einer neuen Raumkonstellation geführt: Räume haben zugleich eine reale wie eine mediale und virtuelle Dimension.

Dieser Strukturwandel hat neue Formen von Öffentlichkeit und öffentlichen Räumen hervorgebracht. Öffentlichkeit ist weniger an Orte gebunden; sie findet oft nur medial oder temporär statt oder am gleichen Ort mit wechselnden Öffentlichkeiten. Insofern kann der öffentliche Raum nicht mehr als Typologie klassifiziert werden. Auch die kategorische Differenz von ‚privat‘ und ‚öffentlich‘ besteht nicht mehr: in den Privatraum dringt Öffentlichkeit, in den öffentlichen Raum Privates. Und Öffentlichkeit kann fast überall geschehen: in Eventcities, als temporäre Urbanität, an Tankstellen, in Einfamilienhäusern oder Niemandsländern.

Die Forschung wirft zwei Fragen auf. Erstens, inwieweit erzwingt der Strukturwandel von Öffentlichkeit eine Umwertung des städtischen Raumes, was sich in einem neuen Angebot an Räumen und Vernetzungen konkretisieren würde. Als eine Arbeitshypothese wird angenommen, dass die Umwertung der Straßen (und ihre Nutzungen) die größten Potenziale hat, die Frage zu beantworten. Gemeint sind die Straßen, welche die Agglomerationen erschließen – also Autobahnen, Haupt- und Quartierstraßen. Das hohe Potenzial begründet der Umstand, dass Straßen im Agglomerationsraum bis anhin mehr oder weniger ausschließlich als reine verkehrstechnische Infrastruktur betrachtet, geplant und gestaltet wurden.

Die zweite Frage befasst sich mit der Straße als städtebauliches Lenkungsinstrument – ob mit der Umwertung der Straße als urbaner Raum die strategischen, planerischen und gestalterischen Möglichkeiten erweitert und optimiert werden. Bei den bisherigen Lenkungsinstrumenten in Form von Zonen- und Nutzungsvorschriften handelt es sich im Wesentlichen um eine Verbotsplanung. Sie ist entspricht nicht mehr der gegenwärtigen und zukünftigen Agglomerationsentwicklung und ist in der Wirkung beschränkt. Anstelle dessen können Umwertungen von Straßenräumen mögliche städtebauliche Szenarien darstellen, die eine ziel- und zukunftsorientierte Entwicklungsplanung veranschaulichen und diskutierbar machen. Freilich kann auch ein solches Lenkungsinstrument die Agglomeration nicht als Ganzes kontrollieren – es soll es auch nicht. Die Kombination des evidenten infrastrukturellen Elementes mit städtebaulichen Inhalten verspricht aber eine Strategie mit erhöhten Umsetzungschancen für gewollte räumliche Entwicklungen: die Umwertung der Straße

als urbaner Raum erzwingt zugleich einen fachlichen und einen öffentlichen Diskurs sowohl über städtebauliche und landschaftliche Fragen als auch über Entwicklungspotenziale der Agglomeration und Entscheidungsverfahren.

Problemstellung

Die Problemstellung gliedert sich in folgende Themenbereiche, die es zu vernetzen gilt:

1. Wechselwirkungen zwischen Öffentlichkeit und öffentlichem Raum

Die Bedeutung des öffentlichen Raumes hat sich seit den 90er Jahren grundlegend verändert. Durch die Globalisierung und die weltweit vernetzte Medialisierung entsteht eine Koexistenz von einer lokalen Zeit mit einer globalen Zeit, von einer lokalen Kultur mit einer globalen Hyperkultur. Eine Gleichzeitigkeit, welche Öffentlichkeit allgegenwärtig in eine reale und in eine medial fiktive zersplittert, insbesondere in räumlicher Hinsicht. Die Kongruenz von Raumtyp, spezifischer (Teil-) Öffentlichkeit und sozialer Bedeutung existiert nicht mehr.

2. Umwertung von Straßenräumen - strategisches, planerisches und städtebauliche Potenziale

Die aktuellen Verstärkerprozesse werfen die Frage auf, inwieweit die städtebaulichen Entwicklungen noch lenkbar sind. In den letzten Jahren konzentrierten sich die entsprechenden Ansätze europäischer Stadtforschungen auf die Infrastrukturplanung als bevorzugtes Lenkungsinstrument, ohne es allerdings zu konkretisieren. Diese Fokussierung auf die Infrastrukturen bringt immerhin die Erfahrung zum Ausdruck, dass die traditionellen Planungsmittel wie Nutzungs- und Zonenplanungen den Verstärkerprozessen nicht mehr entsprechen, weder als Leitbild noch als Lenkungsmittel. In inhaltlicher, methodischer wie in operativer Hinsicht sind Lenkungsmöglichkeiten jedenfalls an die „hardware“ räumlicher Generatoren gebunden.

In diesem Zusammenhang hat die Straße große Potenziale, die nicht ausgeschöpft sind, da sie bloss als verkehrstechnische Notwendigkeit betrachtet, geplant und gestaltet wird. Die städtebaulichen Potenziale öffnen ein weites Spektrum, das generell als stadtländschaftliches Rückgrat gedeutet werden kann: erstens, als Träger urbaner Servicefunktionen; zweitens, als städtebauliche und architektonische Identifikation von Regionen; drittens als Lenkungsinstrument für Stadtentwicklungen im Sinn einer dezentralisierten Konzentration und angemessenen Verdichtung; viertens, als kommunikatives Instrument der politischen Mediation. Bis anhin fehlte eine breite Debatte über die Agglomerationspolitik; und zwar deshalb, weil – so eine These der Forschung – sie zu abstrakt und ohne Alternativen diskutiert wurde. Eine Konkretisierung in Form von städtebaulichen Szenarien und Projekte können entsprechende Impulse geben. In Holland und Deutschland wurden mit ähnlichen Mitteln gute Erfahrungen gemacht.

Theoretischer Ansatz

Anknüpfend an eine vorhandene Forschung „Öffentlichkeit und öffentlicher Raum“ (NFP-Forschung von 1995, verfasst von Herczog und Hubeli; siehe Literaturliste) sollen die Wechselwirkungen zwischen dem Strukturwandel der Öffentlichkeit und des Raumes mit einer interdisziplinären Methode (Architektur, Städtebau, Soziologie, Medien- und Kulturwissenschaften) untersucht werden, mit dem Ziel, Öffentlichkeit und Raum innerhalb der veränderten gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zu definieren, insbesondere unter Berücksichtigung empirischer Erhebungen über neuerer Stadtentwicklungen.

Heterogenität

Der öffentliche Raum soll in seiner heterogenen, vielfältigen Bedeutung erfasst werden: erstens, als Sozialfigur entlang der Frage, welche Aneignungsformen den öffentlichen Raum strukturieren; zweitens, als Ort oder Sphäre für eine spezifische Kommunikationsform (wie ihn u.a. Roland Barthes beschrieben hat); drittens, als semantischer und architektonischer Raum oder Ort, der die Ambivalenz von Offenheit und Geschlossenheit thematisiert und ein entsprechendes Selbstverständnis voraussetzt, was als öffentlicher Raum gilt; viertens, die Überlagerung von Zeit und (globaler) Nicht-Zeit, von medialen und gegenständlichen Szenarien im öffentlichen Raum (wie ihn Michel Foucault in Anlehnung an den Begriff Heterotopie beschrieben hat).

Eine Phänomenologie öffentlicher Räume

Der Heterogenität entspricht keine Typologie und eindeutigen Klassifikation von öffentlichen Räumen, vielmehr eine unüberblickbare Vielfalt, die sich als Phänomenologie von öffentlichen Räumen und Orten beschreiben und charakterisieren lässt – mit einem Spektrum, das von Einkaufszentren, Eventcities, über temporäre Städte bis Kioske, Niemandsländer und Nicht-Orte reicht.

Entwurf von Szenarien als Fallbeispiele: die Umwertung der Straße als urbaner Raum und als strategisch-planerisches Lenkungsinstrument

Es werden in einem interdisziplinären Team mögliche Umwertungen der Straße als urbaner Raum und zugleich als siedlungsstrukturierende Infrastruktur untersucht und in Form von exemplarischen Szenarien und Projekten dargestellt. Die Straße wird insofern nicht als isolierter Gegenstand verstanden, konzipiert und entworfen, sondern als Teil einer großräumlichen Konstellation mit allen ökonomischen und gesellschaftlichen Wechselwirkungen zwischen Raum, Bewegung, Wahrnehmung und Alltagsleben.

The street as a re-definition potential as an urban public space and infrastructural steering instrument, serving to manage agglomeration development

New production and communication technologies have considerably lessened the dependence of public uses and workplaces on specific locations, which is also an important reason why agglomerations are being subject to an ongoing urbanisation process. This process has already reached an advanced stage, so today we can speak of an urbanisation – rather than a suburbanisation – of agglomerations. There is an increasing trend towards the urban infrastructure of the central, historic, city area and that of its surroundings attaining a very similar, yet not identical level of significance. Moreover, the advent of global telecommunications networks has resulted in a new spatial constellation – in addition to their real

dimension, spaces have now got a media-related and virtual aspect.

This structural change has brought about new types of publicity and public spaces, whereby publicity is less attached to specific places, but is often only of a media-driven and temporary nature, or happens at the same place while the audience is changing. In this respect, a public space can no longer be classified as a distinct typology. The same applies to the sharp contrast between “public” and “private”, which has ceased to exist. Instead, the private space absorbs some public components, while, on the other hand, private aspects penetrate the public space. Hence, publicity can materialise in any place or nature – in event cities, as a temporary urban phenomenon, at petrol stations, in detached houses or no man’s land.

Current research has raised two issues:

Firstly, the extent to which the structural change of publicity will inevitably lead to a re-definition of urban space, which would become apparent in a new arrangement of spaces and networked structures. As a working hypothesis, it is assumed that the re-definition of streets (and their uses) will provide the highest potential for an answer to this question. In this context, “streets” designates carriageways, providing access to an agglomeration, i.e. motorways, main and residential quarter roads. The existing high potential derives from the fact that streets located in agglomeration spaces have to date been considered, planned and designed as an almost exclusively traffic-related infrastructure.

Secondly, the street is regarded as an instrument of urban planning, which raises the question whether the re-definition of the street as an urban space will extend and optimise strategic planning and design options. Conventional instruments of urban management, such as zoning and use regulations, can primarily be seen as a scheme of planning by prohibition with limited scope and effect, and which does no longer correspond to current and future development trends in agglomerations. Instead, a re-definition of street spaces may present us with new urban scenarios, exemplifying a targeted and future-oriented masterplanning approach, and opening up possibilities for debates on this issue. However, such a steering instrument will not provide a means to control agglomeration entirely – absolute control is not the intention anyway. By combining self-evident infrastructural components with urban aspects, a strategy can be developed that would present greater opportunities to implement consciously designed spatial developments – the re-definition of the street as an urban space will also prompt a discourse at both expert and public level, which will encompass urban and landscape-related issues as well as agglomeration development potentials and decision-making procedures.