

## Freizeit! Freiraum! Stadtplanung?

Unsere heutige Stadt ist eine Ansammlung verschiedener, ökonomischer Einzelentscheidungen die sich verselbstständigt haben.

Eine großräumige Planung von Stadt bzw. Stadtteilen ist in Europa nur noch dort möglich, wo große Flächen zur Verfügung stehen, in den Metropolen.

Die Klein- und Mittelstädte haben den Vorteil der engen Bindung an das umgebende Land. Natur- bzw. Freiräume sind physisch leicht erreichbar und können so, zumindest am Wochenende, den Bedarf der Stadtbewohner decken.

In Millionenstädten ist diese physische Erreichbarkeit von Regenerationsflächen außerhalb der Stadt nur begrenzt gegeben. Die Regenerationsflächen in der Stadt sind zumeist durch den umgebenden Verkehr oder den Zwang zum Konsum nur eingeschränkt nutzbar und erfüllen so nicht das Begehren nach Freiheit im Raum, wie zB. in einer natürlichen Landschaft, in der alles zufällig bzw. ungeplant erscheint.

Budapest, die Stadt in die die Erkenntnisse nachfolgender Auseinandersetzung, eingearbeitet wurden, unterscheidet sich nicht von der Entwicklung vieler anderer Metropolen in Europa der letzten 200 Jahre. Die Mechanismen der Entwicklung sind die gleichen, Freiraum wurde kontinuierlich zerstückelt, zugehöhnt, zerstört.

Heute sehnen wir uns nach einer Rückführung auf ein menschliches Maß und eine Renaturalisierung der gegebenen Räume um der beschleunigten, lauten Stadt zumindest bedingt entkommen zu können.

Das Bewußtsein die Stadt dahingehenden zu verändern ist relativ jung und widerspricht unserem letztgültigem Dogma der funktionsgetrennten Stadt, deren Verbindungen optimiert werden müssen um erfolgreich zu sein, völlig. Es ist der Wunsch nach Ruhe, gemeinnützigen Tätigkeiten, einem entschleunigten, sinnstiftenden Leben.

Neben den individuellen Entscheidungen jedes einzelnen brauchen wir dafür zwei Dinge, freien Raum und vor allem freie Zeit. Letztere ist die Grundvoraussetzung dafür freie Räume überhaupt für sich zu erkunden.

Die nachfolgende Auseinandersetzung beschäftigt sich hauptsächlich mit der Zeit, die irgendwo im Raum versickert und der allgemein gewollten Entschleunigung entgegen steht, und va. wie man sich Zeit sparen könnte.

Solange wir keine Zeit haben, beschäftigen wir uns nicht mit den rauen Aussenräumen unserer Stadt und werden auch nichts unternehmen um sie in Eigenverantwortung zu verändern.

## HAUPTTEIL:

<u>A: THEORETISCHER HINTERGRUND</u>	<u>SEITE</u>
A1: Freier Raum	
1. Entwicklung der Stadt am Beispiel Budapest	06
2. Was bedeutet Freiraum?	12
3. Programmierung	14
4. Ausblick	16
A2: Freie Zeit	
1. Begriff & Geschichte	18
2. Der Wert der Freizeit & Freizeitindustrie	20
3. Ausblick	24
CONCLUSIO	26
<u>B: GEWINNSTRATEGIEN</u>	
B1: Raumgewinnung	
1. Freiflächenpotentiale und Nutzbarkeiten	28
2. Internationale Beispiele	30
CONCLUSIO	36
B2: Zeitgewinnung	40
1. Individualkosten und das Fahrrad	42
2. Systemkosten und das Automobil	44
CONCLUSIO	
B3: zusätzliche Zeitoptimierungen	
1. Zeitanalysen	46
2. Funktionsüberlagerungen & Wegeketten	54
3. beim Pendeln	56
4. bei der Freizeit	63
<u>C: IN MEDIAS RES</u>	
1. Gebiet & Geschichte	64
2. Strategie & Leitbild	70
3. Entwurf	76
4. Transkription	96
Quellenverzeichnis	111

Die Selbsthaftwerdung unserer Spezies war gekennzeichnet von nahezu zeitgleichen Fortschritten in verschiedenen Bereichen. Durch Ackerbau und Viehzucht versuchte man sich von den Abhängigkeiten der rauen Natur zu lösen. Man baute Behausungen anstatt Unterschlupf zu suchen und begann sich in Gemeinschaften zu organisieren. Die Überproduktion von Nahrungsmitteln auf dem Land hat die Städte erschaffen.

Zum ersten mal in der Geschichte der Menschheit war man nicht mehr auf seine eigene Nahrungsbeschaffung angewiesen und konnte verschiedene Handwerke und spezialisierte Berufe bilden, die wiederum zum Wachstum der Siedlungen beitrugen.

Rund um strategisch wichtige Orte, an Flußläufen oder Wegen / Wegkreuzungen, entstanden Siedlungen mit einer herrschenden Organisation die die Bewohner in Form einer befestigten Anlage schützte (Abb.1)

Irgendwann wurde die Burg zu klein um alle Bürger bei Gefahr aufzunehmen und man begann Mauern darum zu ziehen (Abb.2). Bis zu diesem Stadium war die Stadt immer eine Agropolis, ein Organismus der nur durch die Ressourcen im direkten Umland existieren konnte. Durch die gegenseitige Abhängigkeit waren die Städte in ihrer Größe an die Produktionsmöglichkeiten des Umlandes gebunden. Budapest existiert als Stadt erst seitdem sich die drei Städte Buda, Obuda und Pest im Jahre 1873 zu einer Stadt zusammen schlossen.

Als zu Beginn des 19.Jahrhunderts Stadtmauern aufgrund technologischem Kriegsgerät obsolet wurden und gleichzeitig die Industrialisierung in Europa startete, begannen die Städte zu wuchern (Abb.3). Ausschlaggebend für diese Entwicklung waren die Industrieproduktionsanlagen die außerhalb der Stadt angesiedelt wurden. Diese Anlagen produzierten einen enormen Zustrom von Menschen, die sich in der Nähe der Anlagen niederließen. Das Ergebnis waren Agglomerationen von wild gebauten Hütten mit katastrophalen hygienischen Bedingungen. Heute würde man Favela dazu sagen (Abb.1)

Die Antwort auf die Favelas der Industrialisierung waren Arbeiterviertel die stereotyp zu tausenden gebaut wurden und durch ihre fehlende gesellschaftliche Mischung bald zu Ghettos verkamen.

Budapest wuchs in der Industrialisierung nicht so rasant wie viele englische Städte und hatte mit den Symptomen einer Überbevölkerung nicht zu kämpfen. Ihre Zeit des rasanten Wohnungsbaus kam nach dem 2.Weltkrieg, als sich die Städte wegen der fortschreitenden Motorisierung zu der Petropolis von heute verwandelten.

Der Geograf Johann Heinrich von Thünen hat in seinem 1826 veröffentlichten Buch „Der isolierte Staat“ die sinnvolle Methodik der alten Städte (Agropolis) genau geschildert (Abb.2). Als Ökonom erstellte er ein Diagramm welches basierend auf Kosten für Transport und Lagerung die sinnvollste Verteilung von Produktionsflächen um eine Stadt beschreiben.

Nach dem 2. Weltkrieg nahm die Verstädterung durch die Doktrin der Funktionstrennung, gefüttert von einer fortschreitenden individuellen Motorisierung sowie immer besseren öffentlichen Transportsystemen, ihren Lauf. Raumbindungen begannen sich zu verflüssigen (Abb.1). Die Grüngürtel am Rande der Stadt wurden zu begehrten Wohnobjekten, die Nähe zum Arbeitsplatz war nicht mehr der wichtigste Aspekt des Standorts. Das Arbeiten in der Stadt, bei gleichzeitigem Wohnen im Grünen, wurde zum weltweit praktizierten Habitus.

Durch eine Vielzahl rationaler Einzelentscheidungen hat sich der Stadtraum heute zu einem stinkenden, lauten Brei entwickelt aus dem jeder versucht zu fliehen, auf die ein oder andere Weise. Physisch, indem man mühselige Reisen in die echten Naturräume zur Erholung

unternimmt oder psychisch, indem man sich durch Konsum ablenkt.

Die Agropolis hat sich zur Petropolis entwickelt.

Durch die Zerschneidungen des Raums, räumliche Barrieren und einer auf Profit ausgerichteten Immobilienbranche sind wir zu unsere heutigen Situation gekommen.

Freiraum ist ein Begriff der Landschaftspflege, er ist ein nutzbarer Ort, der von Menschen selbstbestimmt angeeignet werden kann. Ein Freiraum ist ein Ort, der für vielfältige Handlungen offensteht und für andere Handlungsoptionen als die aktuell praktizierten generell Platz lässt, ein shared space der Möglichkeiten.

Gewöhnlich wird zwischen öffentlichen und privaten Freiräumen unterschieden, wir hinterfragen die öffentlichen.

„Der öffentliche Freiraum ist für jedermann uneingeschränkt zugänglich und umfasst in der Regel Straßen, Plätze, Parkanlagen, Friedhöfe, und Wälder. Diese Freiräume stehen zumeist unter öffentlicher Verwaltung. Der kommune Freiraum ist ebenfalls für jedermann zugänglich, insofern also auch öffentlich, wird aber durch konkrete Nutzergruppen und Anlieger geprägt und beaufsichtigt. Er fällt also nicht allein oder primär in die administrative Zuständigkeit. Ein typisches Beispiel ist die Dorf- oder städtische Straße als Freiraum, die grundsätzlich für alle nutzbar ist, deren Nutzbarkeit aber von den Anwohnern und den Menschen, die dort gewöhnlich unterwegs sind mitbestimmt wird. „ (Quelle: Wikipedia)

Öffentliche Parkanlagen gelten oft als Freiräume, va. bei der öffentlichen Verwaltung die diese als solche ausweist. In der Praxis sind solche Räume stark durch den umgebenden Verkehr beeinträchtigt, nicht nur durch den Lärm und die Schadstoffe, sondern auch durch die Tatsache daß man durch Gefahrenkorridore muss um sie zu erreichen (Abb.2)

Das betrifft vorrangig Senioren und Kinder aber auch unsere gehandicapten Mitbewohner. Zusätzlich unterliegen solche Orte gewissen Verboten und Regeln die kaum Nutzungshoheit zulassen.

Viele städtischen Grünanlagen kann man vorwerfen, daß hier mit überholten, feudalistischen Traditionen der Gartenkunst versucht wird die Stadt mit „Natur“ zu heilen.

Damit wird die individuell-alltegsweltliche Zuständigkeit der Menschen aufgehoben und der Herrschaftsanspruch der Administration demonstriert. ( Böse, 1981, 26ff)

Flexible lebensweltliche Konvention werde durch starre, administrative Gestaltungsregeln ersetzt, die alltäglichen Spuren und damit soziale Identitäten sowie reale Eigenarten der Natur durch gartenkünstlerische „Codes“ vernichtet.

( Böse, 1981, 100ff)

Freiraumplanung heißt dagegen, „Spiel-Raum“ für die Aneignung zu bieten und dadurch wahre Originalität der Freiräume zuzulassen, die sich im alltäglichen Gebrauch einstellt. ( Böse, 1981, 127)

Letztendlich sind solche Freiräume der Grund dafür, daß viele Stadtmenschen die ein Auto besitzen nicht davon lassen können. Das Auto ist das Mittel zur Flucht aus der Stadt, hinein in die Naturräume, die keinen Regeln unterworfen sind. Diese Reaktion führt zu Massenfluchten von motorisierten Menschen aus der Stadt und am Sonntag, bei der Rückkehr, zu unzähligen Nervenzusammenbrüchen auf verstopften Straßen.

Ebenso sind solche Räume dafür verantwortlich zu machen, daß so viele Menschen ausserhalb der Stadt wohnen wollen, egal wie geld-und zeitaufwändig die Wegstrecken dazwischen liegen. Unsere alten Parkanlagen entsprechen daher nicht mehr den Wünschen der Bewohner, nach eigenen Regeln zu leben, und fördern durch ihre Autorität das passive Konsumieren desselben. Städte haben, gleich wie ganze Länder, ihre Probleme mit jährlich zur Verfügung stehenden Budgets, wir ersticken alle in Schulden.

Um flüssig zu bleiben wird gerne Stadteigentum veräußert ohne hinsichtlich der Nutzungsvielfalt irgendwelche Ansprüche zu stellen.

Diese Flächen werden privatisiert und unterliegen dann den Prinzipien der Wirtschaft die probiert den höchstmöglichen Profit aus der Gegebenheit zu erzielen.

Entweder durch privaten Wohnungsbau, der die vorgegebene Dichte auf den Quadratmeter ausnutzt ohne sich um Regenerationsflächen zu kümmern, durch Shoppingmalls, deren Freiflächen zu reinen Werbeflächen verkommen oder durch andere spezialisierte Räume, zu denen man nur Zutritt bekommt wenn man bereit ist dafür zu zahlen.

Was hier passiert, nennt man soziale Segregation. Nur wenn man an Konsum, Geschwindigkeit und Gier teilnimmt, ist man fähig zu leben.

Freiraum per definitionem findet in der Stadt nicht mehr statt.

Laut neuesten Statistiken verliert der eigene PKW bei jungen Menschen in einer Stadt immer mehr an Bedeutung. Mangels Raumüberwindungsmöglichkeiten müssen sie mit dem Freiraumangebot der Stadt auskommen. Dieses Verlangen wird mit Konsum überlagert, durch nächtelanges Betäuben gemildert. Einmal im Jahr 10Tage auf Urlaub irgendwohin, und fertig. Wer die Möglichkeit nicht hat, sitzt in der Falle.

Die gängigsten Raumvernichter nochmals im Überblick:

## 1. Hohe Dichte und Funktionstrennung

Für die bauliche Dichte sprechen zunächst einfache, funktionale Gründe. Je enger die Häuser zusammenrücken, desto besser ist ihre Verbindung untereinander: So können sich bequeme und durchaus auch kreative Synergien bilden. Und je enger auch die unterschiedlichen Nutzungsbereiche der Stadt zusammenrücken, die Wohnviertel, die Arbeitsstätten, die Kulturbauten und die Freizeiteinrichtungen, umso eher und öfter wird zwischen ihnen ein Austausch stattfinden. Dabei entfallen die langen Wege, welche die Peripherie verlangt, und ebenso die aufwändigen Verkehrserschliessungen. Vieles kann zu Fuss erreicht werden und das Automobil kann wenigstens ansatzweise aus der Stadt herausgehalten werden. Der Programmierungsfehler liegt in der Einseitigkeit der Verdichtung der Flächen. Durch diese Einseitigkeit und die physische Distanz zum nächsten Supermarkt, belebten Platz oder Restaurant erzeugen solche Wohnstädte wiederum Verkehr.

## 2. Straßen

Die individuelle motorisierte Mobilität wird beim Planen vieler Vorhaben einfach vorausgesetzt. Den Klimaschutzziele zum Trotz werden immer noch Möglichkeiten en masse geschaffen um das Klima zu zerstören.

Worin liegt der Sinn eines solchen Vorgehens?

Anfang der 60iger Jahre hat sich in Europa das Dogma der autogerechten Stadt entwickelt.

Alles für den Verkehrsfluss, in der geforderten Funktionstrennung. Die Stadt wird eine erfolgreiche sein, deren Wege schnell sind. Ökonomie macht Städtebau.

Schon in den 80iger Jahren regte sich Widerstand gegen diese Haltung, die Exklusion des unmotorisierten Verkehrs. Geholfen hat es vielerorts nichts. Es gibt mittlerweile ganze Quartiere die autofrei geplant werden aber auch über riesige Parkgaragen verfügen, damit man sein Auto fahren kann. Shizophren? Vielleicht.

Straßen lassen sich darüber hinaus sehr schwer rückverwerten. Wenn morgen die Hälfte aller Fahrzeuge verschwunden wäre, ist die Straße in 100 Jahren immer noch eine Straße. Was soll man mit dem Raum anfangen?

## 2. Parkplätze

Sie sind das Ergebnis des vermehrten Straßenbaus.

Wer Möglichkeiten zum fließenden Verkehr bietet, muss sich auch um den ruhenden kümmern. Darüber hinaus muss eine Stadt heute mit einer Vielzahl von Pendlern kämpfen die sich ihr Haus im Grünen geleistet haben und täglich in die Stadt einpendeln.

Der Platzbedarf für den ruhenden Verkehr ist enorm.

Mittels Vegetation wird allorts versucht den Parkplatz, als Element, in seiner Wertigkeit zu heben.

Es bleibt eine rein dekorative Maßnahme, der Platz ein Porzellanladen, da die Autos in ihrem Wert

( über Versicherungen) geschützt sind und diese Plätze Regeln unterworfen sind, die nichts mit Nutzungshoheit zu tun haben.

Ballspielen verboten!

Eltern haften für ihre Kinder!

Wir sitzen in der Falle, zumindest in den Städten. Die freie Marktwirtschaft sowie die Verfügbarkeit von Straßen hat unsere öffentlichen Räume völlig zerstört.

Die Stadt als administrative Hoheit sollte sich ihren Einflussbereich wieder zurückholen.

Wer soll sonst die Märkte regulieren?

Le Corbousier forderte schon am Anfang des letzten Jahrhunderts daß sich die Stadt ihre Einflussbereiche zurückholen sollte um der Profitgier und der wahllosen Vernichtung von Raum entgegenzuwirken.

Das Problem ist also nicht neu.

Der MIV ist eine enorme Kostenfalle, für alle Beteiligten.

Um Verkehr zu reduzieren braucht man andere Strategien als auf Klimaschutzziele hinzuweisen.

Wir brauchen sinnvolle Strategien zu einer sanften Mobilität. Wir werden später bei den Zeitgewinnungsmöglichkeiten Beispiele einer gerechten Mobilität kennenlernen ebenso wie verschiedene Verfahren sich Raum anzueignen indem man alle Beteiligten mitnimmt.

Doch bei all den Raumverbesserungen brauchen wir als erstes Zeit um sie benutzen zu können.

## 1.1 Freizeit in früheren Jahrhunderten

Unter den primitiven Agrarvölkern und in der Antike machten die Ruhetage oft die Hälfte des Jahres aus. Tabu- und unheilvolle Tage wurden in heilige Tage und schließlich in Feiertage, Fastentage in Festtage verwandelt.

Für den freien Griechen war die gesamte Zeit „freie Zeit“ im Sinne von „Otium“ dem Beschäftigen mit dem Menschlichem. „Negotium“, Lohnarbeit musste von Sklaven erledigt werden. Allerdings waren sie nicht so in das Arbeitsleben eingespannt, wie man das aus neuzeitlicher Sicht annehmen könnte.

Das gesamte Jahr war durch zahlreiche Festtage und Festzeiten aufgelockert und gegliedert.

In der Mitte des vierten Jahrhunderts zählte man in der römischen Republik nicht weniger als 175 Ruhetage.

So ist es zu erklären, daß der Ökonom Andreae zu dem rein rechnerisch richtigem Ergebnis gelangte, daß die alten Römer seinerzeit nicht mehr gearbeitet haben als der Durchschnittsbürger in den 60iger Jahren.

Der Römer des Jahres 350 n. Chr. kam bei 12 Arbeitsstunden/Werktag auf ca. 2000 Arbeitsstunden/a.

Der Durchschnittsbürger des Jahres 1968 kam bei einer 5-Tage-Woche mit neunstündiger Arbeitszeit pro Tag, einem Jahresurlaub von 21 Werktagen, unter Berücksichtigung der üblichen Feiertage, auf etwa 2100 Arbeitsstunden pro Jahr. (Andreae, 1970, S 15)

Seit dem 15. Jahrhundert nahm die Zahl der Ruhetage stetig ab.

## 1.2 Freizeit in der Industrialisierungsphase

Mit dem Übergang von der Mechanisierung zur Maschinerisierung der Arbeit, in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, nahmen die täglichen Arbeitszeiten rapide zu. Von zunächst täglich 12-16h, bis hin zur mehrstündigen Arbeit an Sonntagvormittagen. Selbst Kinder wurden zur 12 Arbeit herangezogen.

Die in der Industrialisierungsphase einsetzende Verstädterung, dh. der verstärkte Zustrom von Menschen in die Städte bewirkte ein Überangebot am Arbeitsmarkt. Infolge dieser Arbeitsmarktsituation wurden die Löhne gedrückt bzw. auf einem so niedrigen Niveau gehalten, daß nur eine tägliche Beschäftigung aller Familienmitglieder von 14-16h das Existenzminimum garantierte.

1839 trat das „Fabrikregulativ“ in Preußen in Kraft, das die tägliche Arbeitszeit wenigstens von Jugendlichen und Frauen auf max. 10h festsetzte.

Für die übrigen Erwerbstätigen wurde die Arbeitszeit bis zur physisch möglichen Grenze ausgedehnt. Für freie Zeit blieb kaum Raum.

Erst um die Jahrhundertwende und in der Folgezeit konsolidierten sich die Arbeitsverhältnisse und erreichte die Arbeiterbewegung erste Erfolge.

Doch es dauerte noch bis 1918/19 bis den Arbeitern schließlich der entscheidende Durchbruch mit der Einführung des 8-Stunden-Tages gelang.

## 1.3 Die vier Zeitäsuren der Freizeitentwicklung

### Die Arbeitszeit dominiert (1950)

Fünf Jahre nach Kriegsende war das Leben in erster Linie zum Arbeiten und Aufbauen einer neuen Existenz da, 48h-Woche mit 15 Tagen Urlaub. Man lebte in einer Arbeitsgesellschaft, und von der Arbeit.

### Die Freizeit holt auf (1970)

Im Durchschnitt wurden 1900 im Jahr gearbeitet, allerdings kamen rund 400 Stunden Zeitaufwand für die Wege zur und von der Arbeit hinzu. Arbeit war wichtiger als Freizeit, Leistung und Geldverdienen lohnten sich.

Time=money

Denn wer viel in der Arbeit leistete, konnte sich auch nach der Arbeit vieles leisten. Die Arbeitsgesellschaft existierte weiter, auch und gerade als Legitimation und ökonomische Basis für den Konsum von Wohlstandsgütern.

Die zwei freien Tage am Wochenende bekamen einen eigenen Erlebniswert für Geselligkeit und außerhäusliche Unternehmungen.

### Die Freizeit überholt die Arbeitszeit (1990)

Um 1990 haben der Struktur- und Wertewandel den Stellenwert der Arbeit spürbar verändert. Genauso wichtig wie Arbeit und Geldverdienen wurden Freizeit und Freunde. Arbeitszeit war nicht mehr nur verkaufte Lebenszeit. Die klassische Arbeitsgesellschaft geriet in die Legitimationskrise, weil sich Arbeit und Freizeit, quantitativ und qualitativ, immer näher kamen. Viele Freizeitaktivitäten bekamen zusehens Arbeitscharakter und freizeitorientierte Ansprüche wurden in die Arbeitswelt hineingetragen.

### Die Grenzen verfließen (2010)

Der Wandel von der traditionellen Arbeitsgesellschaft zur neuen Leistungsgesellschaft ist vollzogen. Die Freizeitgesellschaft gibt es nicht mehr, es herrscht Freizeitstress. Trotz deutlicher Reduzierung der Arbeitszeiten werden 400 Jahre Arbeitsethos an den Menschen, den Strukturen und Institutionen der Gesellschaft, nicht spurlos vorüber gegangen sein.

Leistung ist der Qualitätsbegriff für das gesamte Leben, im Beruf sowie Privat.

„Ich habe keine Zeit.“

Dieser Satz hat mittlerweile zentrale Bedeutung für unser Leben. Wir haben definitiv zu wenig Zeit.

Zu einem Teil ist dafür die Funktionstrennung der Städte verantwortlich, die zu längeren Wegen und dadurch auch zu mehr Zeitinvestitionen geführt haben.

Auf der anderen Seite scheinen wir uns selbst in allem immer mehr zu beschleunigen. bei der Arbeit, genauso wie bei der Freizeit.

Man kann sagen daß wir Opfer der ständigen Wachstumsdoktrin sind, die unsere Gesellschaften geißeln. Auf der anderen Seite sind wir aber auch Mittäter, die durch ihre ständige, eigene Beschleunigung das System zusätzlich anfeuern.

Die tragende Größe, die zu diesem System geführt hat, ist die Reduzierung auf eine Kennziffer

einer Volkswirtschaft, das BIP.

Diese muss immerfort wachsen um Schulden aus der Vergangenheit und die daraus entstandenen Zinsen abbezahlen zu können.

Wir sind quasi dazu verdammt uns zu beschleunigen um die Zinsen bedienen zu können. Dadurch hat die Ökonomie die Macht über unsere Leben erhalten und durch die Einführung vielfältiger Konsumgüter uns zu unmündigen Konsummonstern umfunktioniert.

„Erwachsene werden transformiert, mit dem Ziel in ihnen den Geschmack und die Gewohnheiten von Kindern wieder zu erwecken, damit sie weltweit das ganze Füllhorn relativ nutzloser Gadgets und unzähliger Konsumgüter verkaufen können für die es keinen erkennbaren Bedarf gibt außer dem besseren Verkaufsimperativ des Kapitalismus selbst.“  
(Barber, S14)

Noch im Jahre 1910 definierte die Encycloaedia Britannica „consumption“ als körperliches Dahinschwinden oder als ökonomischen Fachausdruck für die Vernichtung von Gütern. ( Baumann, S73)

Heute befinden wir uns in der Situation, daß die „Konsumgesellschaft“ die Entscheidung für einen konsumistischen Lebensstil und Lebensstrategie propagiert, fördert oder erzwingt und allen kulturellen Alternativen ablehnend gegenüber steht.

(Baumann, S 72)

Das gesamte Leben wurde zu einer Ansammlung von Spektakeln, Politiker zu Superstars und Menschen zu Sklaven des ständigen Wachstums.

Die Kapitalismuskritik Debords ist 1967 erschienen und in seiner analytischer Brisanz heute genauso aktuell wie gestern. Allein das Ausmaß hat sich erhöht, genauso wie seine Auswirkungen. Auf Grund der Tatsache, daß sich bei uns nach der Einführung des Euro alles rasant verteuert hat und die Reallöhne quasi stagnieren, frisst die Inflation sowie die Doktrin der mobilen Flexibilität unsere letzten Krümmen freier Zeit auf. Der Burnout scheint vorprogrammiert.

Freizeit ist heute auch nur noch Konsum. Nicht nur das Shopping mittlerweile eine etablierte Freizeitbeschäftigung ist, auch andere freien Zeiten werden kommerzialisiert.

Eine häufige Freizeitprogrammierung ist Sport.

Keine Frage, Sport ist eine essenzielle Beschäftigung und macht Spass. Viele Jungen haben in ihrer Jugend irgendeine Ballsportart gespielt sowie Mädchen beim Turnen, Schwimmen oder Ballett waren.

Wir sind seit unserer Kindheit mit mindestens einer Sportart verbunden, vorausgesetzt der Wille zum Wettkampf war vorhanden.

Die, die den Wettkampf als Kinder nicht wollten haben sich anderen Hobbies verschrieben, die eher dem Kulturkosmos zuzuschreiben sind.

In unserer heutigen Leistungsgesellschaft ist exzessiver Sport genauso hilfreich für den CV wie ein überwundener Burnout.

Freizeitsport, also auch Freizeit ist zu einer Eigenschaft der Leistungsgesellschaft geworden, deren Wünsche die Industrie nur zu Gerne erfüllt. Auch deshalb kostet Freizeit immer mehr an Zeit und Geld.

Spezialausrüstungen müssen gekauft werden um dann, mittels PKW, an entlegende Orte gebracht zu werden.

Spezialeinrichtungen wie Vereine, Fitnesscenter oder Erlebnisparks fördern das immer weiter, immer mehr, durch Spezialisierungen und Bonuspakete.

All diese Freizeitaktivitäten kosten Geld, erzeugen Verkehr, welcher wieder Kosten entstehen lässt, für die wir wieder Zeit opfern müssen.

Es ist ein Teufelskreis!

Wenn wir heute die Wahrheit über etwas herausfinden wollen, folgen wir üblicherweise der Spur des Geldes.

In Verbindung mit Zeit folgt auf der Stelle der Leitsatz unserer Ökonomie.

Time is money // Zeit=Geld

In Bezug auf Freizeit und deren Aktivitäten lässt sich daraus schließen, daß ein Geldintensives Hobby zusätzliche Zeit einfordert. Wahrscheinlich ist das dann gerade die Zeit die ich dafür aufwenden wollte.

Aber dazu später mehr!

Die Kultur bzw. der Event, das Spektakel fordert ebenso seinen Tribut.

Wenn eine Veranstaltung mal frei ist, dann werden alle freien Flächen mit Werbungen besetzt. Irgendwie muss das Geld ja wieder reinkommen.

Die Wachstumsdoktrin knechtet uns somit auch in der Freizeit. Wenn man die Menschen in Bewegung hält, haben sie nicht die Muße zu reflektieren und zu erkennen, was um sie herum und mit ihnen passiert. Wer das abstrakte BIP für das einzige Ziel des Lebens hält, wird blind für die Realität.

(Knoflacher, S20)

Wenn man sich diesem Zwang widersetzt, steht man schnell mittellos da. Übrig bleiben die eigenen vier Wände oder die Flucht in die Natur bzw. die umgebende Kulturlandschaft. Die Städte versagen in punkto Freiraum ohne Konsumzwang völlig.

„Nur die Ruhe ist heiter, die uns die Vernunft schenkt.“

Lucius Annaeus Seneca (1-65 n.Chr.)

Mit Muße bezeichnet man die Zeit, welche eine Person nach eigenem Wunsch nutzen kann, zB. um sich zu erholen. Die ursprüngliche Bedeutung des Wortes war Gelegenheit, Möglichkeit. Im Sinne von schöpferischer Muße tritt sie bereits – im Gegensatz zur Arbeit – in der Antike auf und reicht hierbei von Muße, Ruhe über Studium und Schule bis hin zu Verzögerung und Langsamkeit, deren Beraubung in etwa der Sklavenarbeit zum Ausdruck kommt. Aristoteles schreibt: „Wir arbeiten, um Muße zu haben...“).

Muße zu haben ist in aller erster Linie mit der eigenen Fähigkeit verbunden diese zu suchen, ohne sich von der Langeweile zu fürchten. Langeweile ist der Bruder der Muße, sie zu ertragen, führt uns dorthin wo Muße entsteht.

Es geht um nichts anderes als einen Moment in dem geistige Freiheit herrscht, in dem wir völlig losgelöst von unserer Umgebung „sein“ können. Das sind elementare Ruhezeiten. In dieser Harmonie mit uns selbst und der Umgebung, können großartige Ideen entstehen und sich neue Strategien auf tun.

Die griechischen Philosophen, allen voran Seneca, beschörten die Muße als eine harmonische Umgebung des Schaffens.

Man kennt dieses Gefühl, eins mit der Natur und seinem Geist zu sein oft aus einem Urlaub, vielleicht erinnert man sich auch an seine eigene Kindheit aber jeder kennt es. Es passiert nur viel zu selten weil nicht jede freie Zeit Muße sein kann. Viele Freizeitaktivitäten werden indirekt von Fremdinteressen bestimmt. Wir haben mittlerweile ein Problem mit der Muße, oder besser gesagt mit ihrem Bruder. Langeweile, bzw Müßigang passt nicht in unser Gesellschaftsschema. In der Kirche des Mittelalters wurde Müßigang mit Trägheit gleichgesetzt und zählte von dort an zu den acht Todsünden. Der Muße wurde der Garaus gemacht und das Wissen um ihre schöperische Kraft ging verloren.

„Müßiggang ist aller Laster Anfang.“  
Berthold v. Regensburg (1210-1272 n.Chr.)

„Langweilen kann sich nur, wer die Bereitschaft und Fähigkeit zur Muße -als Vorbedingung jeder freien Tätigkeit in Arbeit und Freizeit- verloren hat.

In diesem Sinne kann Monotonie in der Arbeit genauso langweilig wie das bloße Zeittotschlagen in der Freizeit sein.“

(Opaschowski, S 226)

In unserer Lebenswelt gilt langweilige Arbeitszeit als verkaufte und bezahlte Lebenszeit, langweilige Freizeit aber wird als verlorene Lebenszeit empfunden. Das erklärt, warum in der öffentlichen Diskussion das Problem der Langeweile immer nur als Problem der Freizeit angesehen wird.

In Wahrheit ist die zu erleidende Langeweile in der Arbeit oder Ausbildung der Auslöser dafür, daß wir uns in unserer Freizeit nicht mehr langweilen wollen.

Horst W. Opaschowski führt vier Versionen von Langeweile ein.

Die situative Langeweile, in der man sich vorübergehend eingeengt fühlt, zB. im Stau oder in langweiliger Gesellschaft.

Die existenzielle Langeweile hingegen wird als inhalts- und sinnarm erlebt, das eigene Innere wirkt tot und vertrocknet. Ein Leerlauf der Seele mit nagenden Gefühlen.

Bei der überdrüssigen Langeweile erscheint das gesamte Leben gleichförmig und banal. Es langweilt einfach alles. Der Überdruß ist zumeist eine Folge von Übersättigung. Der inflationäre Genuss verursacht großes Gähnen.

Die schöpferische Langeweile ist eine Chance auf einen Neubeginn mitten in der Leere. In diesen Momenten erleben wir einen Anreiz zum Gestalten, oft ist es die „Schwelle zu großen Taten.“

(Opaschowski S229)

Aktivität und Kreativität haben sich bei uns zu Dogmen der Gesellschaft entwickelt.

Diese auch in die Freizeit zu integrieren, entspricht unserem Verständnis von Leben, wurde uns jedoch von der Leistungsdoktrin sowie der Konsum- und Erlebniswelt eingetrichtert.

Wer ständig aktiv ist, vergisst zu reflektieren, es gibt einfach keine Zeit dafür. Das Ergebnis sind Menschen die wie Süchtige von einem inszenierten Erlebnis zum anderen wanken ohne je wirkliche Zufriedenheit zu erreichen.

Aus der Biologie ist bekannt, daß hektische Vögel kürzer leben als ruhige. Hektiker haben einen höheren Stoffwechselverbrauch, sowie eine höhere Herzfrequenz, und leben dadurch kürzer. Nichts anderes passiert auch mit uns. Seit geraumen Jahren leiden Menschen an einer neuen Variante Stress, Freizeitstress, durch zu viele gesellschaftliche Verpflichtungen oder

einfach wegen zu vieler Hobbies mit zu vielen Freunden/ Bekannten.

Da wir nun in der Arbeit genauso wie in der Freizeit Stress erleben, lassen sich nicht mehr genug Eigenzeiten generieren. Aus zeitökologischer Sicht brauchen wir Eigenzeit um die Vielfalt der Umgebungsreize kognitiv, emotional und praktisch verarbeiten zu können. ( Reheis, S94) In seinem Buch „Die Kreativität der Langsamkeit“ schlägt Fritz Reheis eine individuelle Zeithygiene vor. Momente in denen man innehält, um zu prüfen, was wir eigentlich wollen und was uns wirklich gut tut. Dadurch könnte man das suchtartige Verhalten ewiger Erlebnissteigerungen eindämmen und eine geeignete Basis für die Entwicklung von Autonomie schaffen.

Eben jene Herangehensweise fehlt uns auch in allen anderen Fächern, vom Städtebau bis hin zur Verkehrsplanung. Es werden Symptome einer Krankheit behandelt und nicht ihre Ursachen weil man es sich zeitlich nicht leisten kann.

Wie wir gesehen haben, ist Freizeit in ihrer vertrauten Form, nicht mehr so einfach zu generieren. Wir sind zu Erlebnissüchtigen transformiert worden und beschleunigen uns auch in der frei zur Verfügung stehenden Zeit. Mitschuld daran ist der Konsumzwang dem wir zu Schritt und Tritt ausgeliefert sind.

Doch es besteht Hoffnung.

Immer mehr Menschen wollen einer weiteren Beschleunigung nicht mehr folgen. Sie wollen eine Zeitrezession und einen Verzicht auf Konsum. Das sinnstiftende Arbeiten in einem Gemüsegarten, in dem man seine eigene Autonomie bei Lebensmitteln erproben kann, ist in seiner Beliebtheit wieder gewachsen. Man will sich die Hände wieder schmutzig machen.

In Todmorden, einer Kleinstadt in der englischen Grafschaft West Yorkshire, hat eine rüstige Rentnerin vor Jahren damit begonnen auf Verkehrsinseln Gemüse anzupflanzen. Das schlichte dekorative Grün wollte sie nicht mehr ertragen.

Mittlerweile ist Todmorden complete edible.

Der Anarchismus der Dame wurde zur Stadtphilosophie.

Im Rahmen der Transition-Town-Bewegung gestalten seit 2006 Umwelt- und Nachhaltigkeitsinitiativen in vielen Städten und Gemeinden der Welt den geplanten Übergang in eine postfossile, relokalisierte Wirtschaft. Initiiert wurde die Bewegung u. a. von dem irischen Permakulturalisten Rob Hopkins und Studenten des Kinsale Further Education College in Irland. Man sagt daß der Wille nach einem eigenen Garten das Ergebnis des menschlichen Gespürs für herankommende Gefahren sei, quasi ein Instinkt.

Ausserdem können wir beinahe froh sein, daß die Reallöhne in letzter Zeit nicht mehr gestiegen sind. Die Schere zwischen dem was man verdient und dem was ein süchtiges Leben kostet, ist so weit auseinander gedriftet, daß Menschen innehalten um sich neu zu sortieren. Menschen wollen nicht mehr dauernd auf der Straße sein und fordern immer mehr Heimarbeit von ihren Arbeitgebern ein.

Es werden in verschiedenen Ländern Möglichkeiten eines unabdingbaren Grundeinkommens diskutiert um Bürger vor der Spirale zu bewahren um ihnen die Möglichkeit von Muße zu geben. Es hat sich mittlerweile auch in die Chefetagen der Konzerne herum gesprochen, daß ein „gechillter“ Arbeiter der bessere ist und daß ein 6h-Arbeitstag effektiver ist wie die 8h-Schicht.

Dabei wir oft vergessen, daß eine Reduktion von 8 auf 6 Stunden nicht nur 2h sondern 3h Zeitgewinn bringt. Die gesetzliche Mittagspause, in der man essen geht, die wegen ihrer räumlichen Gebundenheit auch keine freie Zeit ist, fällt weg!

Drei Stunden mehr frei einteilbare Zeit pro Tag kann Hektik tilgen.

Planer, egal ob im Wohnungs- oder Städtebau haben ein Problem. Sie wissen um die Notwendigkeit von Freiräumen und Regenerationsflächen für Menschen, und sie kennen die Probleme von hochverdichtetem Wohnungsbau genauso wie die ökologischen Belastungen der Funktionstrennung. Die Kenntnisse darüber geraten allerdings in den Planungen gegenüber ökonomischen Betrachtungsweisen in den Hintergrund.

Letztendlich steht immer der zu erwartende Profit, die Verwertbarkeit, im Vordergrund und geißelt alle anderen Ideen. Ähnlich ergeht es der Freizeit. Sie ist der allgemeinen Wirtschaftslogik, dem ständigen Wachstum, ebenfalls ausgeliefert. Unser Leistungsanspruch, genauso wie die Monotonie der Arbeit bzw. Ausbildung, verhindert echte Regeneration in den freien Stunden.

Hier will man dann richtig aktiv sein.

Diese Hyperaktivität erkennt man auch an dem erhöhtem Verkehrsaufkommen und den Unfällen, speziell am Wochenende. Ein großer Teil von Unfällen im Verkehr erfolgt ermüdungsbedingt, geht also auf die Mißachtung von Eigenzeiten zurück.

(Reheis, S 90)

In der Freizeit haben Unfälle oft Überschätzung der eigenen Fähigkeiten oder Fehurteile als Grundlage, ausgelöst durch Stress, selbst in der Freizeit.

Auch das ist auf die Mißachtung von regenerativen Eigenzeiten zurück zu führen. An dieser Stelle wünscht man sich von der Administrative Beistand, um diesem Treiben ein Ende bereiten, oder zumindestens parallel gleichwertige Entscheidungsmöglichkeiten zu haben, die sich von der Hektik lösen wollen.

Das Problem ist nur, daß die Administrative, egal auf welcher Ebene, durchdrungen ist von der „freien“ Marktwirtschaft. Unzählige Spezialisten lobbieren um ihre Interessen. Wir kennen das.

Tim Jackson, ein britischer Ökonom, entzaubert in seinem Buch „Wohlstand ohne Wachstum“ den Mythos vom unbegrenztem Wachstum. Die Wachstumszahlen sind erfunden oder gründen sich auf veraltete Daten.

Wir rezessieren bereits, obwohl die Politik andere Zahlen verbreitet. Deshalb stellt er den bisherigen Regierungsstil des Westens generell in Frage und fordert ein neues Bewußtsein von Wohlstand, der uns allen gehört.

„Wir brauchen ein stärkeres Engagement für Gerechtigkeit in einer endlichen Welt“

(Jackson, S 14)

Mehr Gleichheit führt zu mehr Harmonie, zu mehr Wohlstand und Gerechtigkeit.

Wir haben nur das Problem, daß in der politischen sowie industriellen Fraktion keinerlei Verantwortungsbewußtsein gegenüber den Menschen und der Umwelt herrscht, es ist eine reine Meinungsethik. Und Zeithygiene kann ohne eine, sie begleitende, Zeitpolitik nur wenig ausrichten.

(Reheis, S 206 ff)

„In der Verantwortung stehen die Konzerne. Sie müssen mit dem Standortwettbewerb aufhören und nicht mehr den billigsten Herstellungspreis jagen. Ja, es ist schwierig, sich von Dogmen zu lösen aber es ist lebensnotwendig, nicht für die Finanz sondern für uns.“

(Felber, S224ff)

Wie wir gesehen haben, umfasst öffentlicher Freiraum in der Regel Straßen, Plätze, Parkanlagen, Friedhöfe, und Wälder. Dazu kommen sogenannte dysfunktionale Räume, zB. Brachen oder Industriekomplexe, deren Funktion schon lange erloschen ist.

Als dritte Kategorie kann man den Raum zwischen den typischen Zeilenwohnbauten der 50iger und 60iger Jahre nehmen. Diese Räume bestehen zumeist nur aus dekorativen, ewig

wiederkehrenden, Grünmustern ohne Vielfalt. Sie werden, trotz ihrer Größe, oft als unzureichend empfunden.

### DYSFUNKTIONALE RÄUME

Jede Stadt hat diese Räume mitten in der Stadt.

Beide Planungsgebiete dieser Auseinandersetzung entsprechen diesem Typus Raum.

Auf der einen Seite handelt es sich um die Brache eines ehemaligen Verschiebebahnhofs.

Er wurde zu seiner Entstehungszeit ausserhalb der Stadt errichtet, wurde von ihr aber mittlerweile geschluckt.

Mit seinen Überwucherungen wirkt er wie eine grüne Oase inmitten der Stadt.

Auf der anderen, um einen Grünkorridor der auf eine Mühle zurück zu führen ist, die bis Mitte des 20. Jahrhunderts bestanden hatte.

Hier wurden die Fläche mit Sportstätten programmiert, von denen nur eine überlebt hat. Die andere wuchert vor sich hin.

Diese Räume haben nach Sieverts einen „erweiterten Bedeutungshof“ und lassen sich verschiedenartig nutzen.

Aufgrund der Komplexität der Anforderungen, ganz der Verschiedenartigkeit der Bevölkerung folgend, schien es für solche Räume, bis vor 10 Jahren, am Besten zu sein weiterhin als Brache nutzlos im Raum zu schwimmen.

Auch deshalb weil man ästhetisch darauf keine Antwort wusste. Das Idealbild der vorindustriellen Kulturlandschaft war bei Parklandschaften der Maßstab und ließ sich nicht in die Einöde übertragen.

Deshalb schlug Sieverts auch vor bei neuen Landschaften diesen Unterschied, den Kontrast, besonders zu betonen um die Menschen für diese Entwicklungsökologie zu sensibilisieren.

(Sieverts, S68)

### STRASSEN, PLÄTZE, PARKANLAGEN

Viele dieser Freiräume werden durch den umgebenden Verkehr schwer beeinträchtigt.

Hier sind auch politische Signale von Nöten.

Ein Bekenntnis zur Entschleunigung, mit gleichzeitigen, äquivalenten Alternativen würde den Verkehr minimieren und dadurch für weniger Lärm, Schadstoffe und Gefahr in den urbanen Lebenswelten sorgen.

Parkanlagen könnten besonders geschützte Bereiche werden und in einer Abfolge, als zusammenhängende Korridore dem Sicherheitsbedürfnis der Schwachen genügen.

### GROSSE SIEDLUNGSANLAGEN

Das größte Hindernis bei der Sanierung von Siedlungen ist die grundsätzliche Einstellung, dass es Siedlungen sind, d.h. von der normalen Stadt losgelöste und getrennte Gebiete. ...

Das Ziel aber sollte sein, die Siedlung, diesen Flicker auf der Stadt, ins Gewebe der Stadt zurückzubringen und damit gleichzeitig das Gewebe selbst zu kräftigen.

(IBA-Studie, S7)

Urbane Lebenswelten sind differenziert und entsprechen nicht alle (und nicht immer) den

Vorstellungen, die Planer und Planerinnen von einer idealen Wohnumgebung haben. Bei der Errichtung und bei der Transformation bewohnter Räume gilt es daher, die betreffenden Gebiete „von innen heraus“ und möglichst vorurteilsfrei zu analysieren, um inhärente Chancen entdecken und entwickeln zu können. Hierfür müssen baulich-räumliche, gesellschaftliche und ökonomische Potenziale erkannt und mit entsprechenden Strategien und Werkzeugen gefördert oder neu hinzugefügt werden, ohne dass dabei vorhandene Qualitäten zerstört werden. Das heißt nicht, dass alles so bleiben muss, wie es ist: Veränderte Bedürfnisse und Ansprüche an die „Stadt als Wohnraum“, neue Mobilitätskonzepte, Arbeitswelten, Akteurskonstellationen und ökonomische Erfordernisse machen immer wieder deutlich, dass Stadt kein Produkt ist, sondern ein Prozess – dass also Transformationen des Bestandes kein Ausnahmezustand, sondern die Regel sind.

Das heißt aber wiederum auch nicht, dass die Stadt ein Zufallsprodukt ist, das aus dem kontingenten Zusammentreffen verschiedener Akteursgruppen und den jeweils herrschenden, politischen Rahmenbedingungen entsteht: In der ergebnisoffenen, zielorientierten Begleitung demokratischer Aushandlungsprozesse sind nicht nur Akteure „von unten“, sondern auch Verantwortungsträger „von oben“ gefragt, die auch und gerade, jene aktiv vertreten, die sich nicht selbst engagieren können oder wollen.

Stadt, so könnte man die Diskussion des vorangegangenen Abschnitts zusammenfassen, ist kein Zustand, den man erzeugen kann, sondern ein Prozess, der nie endet.

Prinzessinnengarten, Kreuzberg, Berlin

Die Gartengemeinschaft am Moritzplatz in Berlin Kreuzberg, einer knapp 50 Jahre alte Industriebrache, besteht seit dem Jahr 2009. Eine Gemeinschaft aus Aktivisten, Nachbarn und Gartenbauern nahm den Platz für sich in Anspruch und entwickelte Systeme zum Gemüseanbau. Da die Fläche zum Großteil versiegelt ist, mussten Hochbeete errichtet werden. Oft gedeihen die Sorten auch einfach nur in Säcken. Die Gemeinschaft hat mittlerweile über 20 weitere Gärten in Berlin angelegt um die biologische Diversivität in einer Stadt zu heben. Ihr Wissen geben sie va. an Kinder weiter um sie so für eine autonome Lebensmittelbereitstellung zu sensibilisieren.

Und hier befinden sich nicht nur Pflanzen. Das Angebot des Gartens reicht von Informationen und Hilfe bis hin zu einer eigenen Gartenküche, einem Cafe und dem dazugehörigen Aussenbereich. Der Moritzplatz wird so zu einem bunten, neuem Platz mit Strahlwirkung in die benachbarten Quatiere.

Doch die neuen Gärtner wollen mehr, als nur Rosen züchten. Mit illegalen Pflanzaktionen, wilden Dachgärten, individuellen Balkonbeeten und offenen Gemeinschaftsgärten versuchen sie, der Natur mehr Spielraum zu geben. Vergessene Areale werden zu Lehr- und Versuchsgärten für Jung und Alt. Hässliche Straßen werden schöner, Nachbarn finden zusammen. Und: Es darf gepflückt werden!

HighLine Park, New York

Die High Line ist eine über 2,33 km erhaltene, aber nicht mehr als solche genutzte Hochbahntrasse im Westen von Manhattan, die seit 2006 zu einer Parkanlage, dem High Line Park, umgebaut wird. Der erste Abschnitt wurde im Juni 2009 der Öffentlichkeit übergeben. Es handelt sich um einen ehemaligen Streckenabschnitt der West Side Freight Line, auf der ausschließlich Güterverkehr betrieben wurde.

1932 wurde die High Line in Betrieb genommen. Aber bereits in den 1950er Jahren ging die Nachfrage nach Schienenanschlüssen durch die Fabriken und Fleischereibetriebe zurück weil sich durch den starken Ausbau des Highway-Netzes der Güterverkehr immer mehr auf LKW verlagerte, zum anderen die Industriebetriebe das Gebiet verließen. Bereits in den 1960er Jahren wurden einige Abschnitte der High Line abgerissen. Das einzige noch heute vorhandene Teilstück liegt zwischen Bethune- und Bank Street im ehemaligen Gebäude der Bell Telephone Laboratories, der heutigen Westbeth Artists Community. Der letzte Zug auf der High Line verkehrte im Herbst 1980. 20 Jahre geriet die HighLine in Vergessenheit, bis zwei Fotografen, durch ihre Bildbänder das öffentliche Interesse für diesen, mittlerweile natürlich überwucherten, Raum weckten.

Nach Jahren des Streits gewann die Bürger von New York und die HighLine wurde zu einem Landschaftspark umgestaltet.

Quellen:

[http://de.wikipedia.org/wiki/High\\_Line](http://de.wikipedia.org/wiki/High_Line)

<http://www.thehighline.org/>

Wohnumfeldverbesserung im Schorfheideviertel in Berlin Marzahn.

Berlin Marzahn ist das größte, zusammenhängende Plattenbaugebiet in Deutschland. Es hat heute 22.400 Einwohner und Einwohnerinnen. Die Gebäude wurden überwiegend in den 1980ern errichtet.

Das Schorfheideviertel liegt im Teilgebiet Marzahn-Nordwest, das seit 1999 ein Gebiet im Programm „Soziale Stadt“ ist. Fast 20 % der dort lebenden Menschen haben Migrationshintergrund (vorwiegend Spätaussiedler), über 37% beziehen Transferleistungen. Erschreckend ist, dass zwei Drittel der Kinder im Gebiet in Familien mit Hartz-IV-Bezug leben. In den 1990er Jahren war die Bevölkerung stark rückläufig, im Rahmen des Programms Stadtumbau Ost wurden viele Gebäude abgerissen. Trotz Teilverbesserungen wurde im Mentoring Soziale Stadtentwicklung 2010 eine prekäre soziale Lage im Quartier diagnostiziert.

Auch das Schorfheideviertel hatte sich zum schrumpfenden Stadtteil entwickelt, und Wohneinheiten wurden zurückgebaut. Heute ist der Leerstand in den Gebäuden nur geringfügig höher als im Berliner Durchschnitt und die im landesweiten Vergleich sehr junge Wohnbevölkerung wächst wieder. Demgegenüber stehen allerdings ein erheblicher Leerstand im Gewerbe und mangelnde Arbeitsplätze im Quartier.

Betroffene, Entscheidungstragende, Projektentwickelnde (wie zum Beispiel Wohnungsbauunternehmen) und Planende reden, entwerfen, planen und handeln miteinander, um gemeinsam innerhalb eines kurzen Zeitraums vielschichtige Probleme der Stadtentwicklung zu lösen. Diese Vorgehensweise soll eine Identifikation mit dem Quartier stärken, um vorhandene Mieter und Mieterinnen im Quartier zu halten.

Wohnumfeldverbesserung im Schorfheideviertel in Berlin Marzahn.

Berlin Marzahn ist das größte, zusammenhängende Plattenbaugebiet in Deutschland. Es hat heute 22.400 Einwohner und Einwohnerinnen. Die Gebäude wurden überwiegend in den

1980ern errichtet.

Das Schorfheideviertel liegt im Teilgebiet Marzahn-Nordwest, das seit 1999 ein Gebiet im Programm „Soziale Stadt“ ist. Fast 20 % der dort lebenden Menschen haben Migrationshintergrund (vorwiegend Spätaussiedler), über 37% beziehen Transferleistungen. Erschreckend ist, dass zwei Drittel der Kinder im Gebiet in Familien mit Hartz-IV-Bezug leben. In den 1990er Jahren war die Bevölkerung stark rückläufig, im Rahmen des Programms Stadtumbau Ost wurden viele Gebäude abgerissen. Trotz Teilverbesserungen wurde im Mentoring Soziale Stadtentwicklung 2010 eine prekäre soziale Lage im Quartier diagnostiziert.

Auch das Schorfheideviertel hatte sich zum schrumpfenden Stadtteil entwickelt, und Wohneinheiten wurden zurückgebaut. Heute ist der Leerstand in den Gebäuden nur geringfügig höher als im Berliner Durchschnitt und die im landesweiten Vergleich sehr junge Wohnbevölkerung wächst wieder. Demgegenüber stehen allerdings ein erheblicher Leerstand im Gewerbe und mangelnde Arbeitsplätze im Quartier.

Betroffene, Entscheidungstragende, Projektentwickelnde (wie zum Beispiel Wohnungsbauunternehmen) und Planende reden, entwerfen, planen und handeln miteinander, um gemeinsam innerhalb eines kurzen Zeitraums vielschichtige Probleme der Stadtentwicklung zu lösen. Diese Vorgehensweise soll eine Identifikation mit dem Quartier stärken, um vorhandene Mieter und Mieterinnen im Quartier zu halten.

Städte waren einmal ein „leistungsfähiger, synergetischer Satisfyer“ , der neben der Befriedigung der Grundbedürfnisse, genügend Energie für zusätzliche Entwicklungen freisetzte. „Stadtluft macht frei“ war das Ergebnis geistiger Mobilität, die eine Alternative zur scheinbar vorgegebenen Obrigkeitshörigkeit Leibeigener anbot.

Aus dieser Erkenntnis schuf man Bildungsstätten, aus denen später die Universitäten, mit dem Ziel, universeller geistiger Bildung, hervorgingen.

Wir leben in einer vergleichbaren Situation der Leibeigenschaft durch die Autos und müssen viel von unserem Einkommen dafür aufbringen, sei es bei der Infrastruktur oder bei der Kompensation der Schäden an der Umwelt, zu der auch Menschen gehören.

„Je schneller man sich bewegt, desto leichter verliert man den Über- und Rückblick. Wenn die geistige Mobilität der Bewegung nicht mehr folgen kann, dann kann Beschleunigen nicht das Begreifen erleichtern.“

(Knoflacher, S12)

In Alternativen zu denken, hat den Affen ermöglicht die schützenden Bäume zu verlassen. Er konnte mehrere Szenarien durchdenken und stellte sich dadurch der reinen Instinkthandlung entgegen, konnte sich eigenständig entwickeln.

Das Denken in Alternativen setzte sich durch.

Schon immer entkamen die geistig Mobileren, die sich Alternativen vorstellen konnten oder sie nutzten, der Leibeigenschaft.

Die Herrschenden können nur erfolgreich sein, wenn es ihnen gelingt das Denken in Bahnen zu lenken. Dafür wurde früher die Religion missbraucht. Heute spielen Wirtschaftsforscher die Rolle von Propheten.

„Computergrafiken und obskure Zauberformeln ersetzen die Schamanen von einst.“  
(Knoflacher, S41)

Gängige Freiflächenprogrammierungen der Vergangenheit waren entweder SPORT oder KULTUR. Sport (=Freizeit), als Ausdruck der Leistungsbereitschaft und des Wettkampfes, Kultur, als Stimulus des Geistes.

Beide Programmierungen haben ihre Nachteile.

Beim Sport ist es der Wille zum Wettkampf, der uns lehrt, daß ständiger Wettbewerb die Leistung steigert. Das stimmt!

Aber wir verinnerlichen dadurch den ständigen Wettkampf mit anderen um unser Ziel zu erreichen und vergessen dabei oft auf die dazu gehörigen Regeln. Was hier verinnerlicht wird ist die Theorie des Darwinismus, in dem nur der Stärkste überlebt. In ihrem Buch, „Spontane Evolution“ erläutern die Autoren Bruce H. Lipton und Steve Bhaerman warum dieses Dogma falsch ist.

Es ist in der allgemeinen Wahrnehmung nicht bekannt, daß Darwin sein evolutionstheoretisches Werk nicht alleine geschrieben hat. Vielmehr, er hat die Worte eines anderen, nicht akademischen, Wissenschaftlers, für seine Theorie umgedeutet. Darwin fühlte sich über Jahre ausser Standes die Theorie zu schreiben.

Ein Autodidakt namens Alfred Russel Wallace, der in Borneo arbeitete, sendete ihm 1858 seine Evolutionstheorie.

Darwin benutzte sie, schaltete Wallace mit Hilfe eines befreundeten Gelehrten aus und deutete seine Theorie entscheidend um.

Wallace sagte, daß die Evolution darin bestünde, das schwächste Glied auszusortieren. Bei Darwin war es dann das

„Überleben des am besten Ausgerüsteten:

Survival of the fittest.“ Wir sitzen also seit 160 Jahren auf der falschen Evolutionstheorie.

(Lipton/Bhaerman, S 155ff)

Die gesamte Welt besteht heute darin sich aufzublasen, Stärke zu simulieren, auch wenn sie nicht vorhanden ist, um sein Überleben zu sichern, statt sich um die schwächsten Glieder Gedanken zu machen. Wettkampfsport verinnerlicht die Haltung der Stärkeren, es zählt nur das Gewinnen, dabei sein, „Pfui Teufel.“

Tennis spielen ohne zu zählen?

Wo komm` ma da denn hin?

Sportarten, die nicht in der direkten Wettkampfordnung zu finden sind, erfreuen sich immer größerer Beliebtheit, v.a. in Städten, wie zB. Klettern ( auch in der Halle), Frisbee, Hacki Sack oder SlackLinen.

Hier wird ein Gefühl geteilt und gegenseitig Tricks ausgetauscht. Das Teilen bestimmt das System, ein Miteinander die freie Zeit.

Diese Freizeitparteien können sich auch Räume teilen ohne in einen direkten Konflikt zu geraten. Der eigene Anspruch ist nicht der Wettkampf!

Kultur, speziell die von einer Stadt explizit geförderte Kultur, beinhaltet oft nur den Teil, durch den man sich positionieren kann, die sog. Hochkultur, Theater, Oper und klassische Konzerte. Alle anderen Kulturarten müssen sich selber in ihren Orten behaupten, die Vielfalt findet nicht die Stadt.

Darüberhinaus finden sich subventionierte Ereignisse immer mehr in einem „Imparativ zur Kreativität“ wieder. Ständig anders, immer wieder neu.

Laut Andreas Reckwitz ist dieser Kreativitätsimperativ schädlich für unsere Gesellschaft weil man Kreativität nicht einfach durch Orte erzeugen kann. Kreativität ist ein Prozess der durch sinnvolle Leere erst ermöglicht wird. Da wir diese Räume ( zeitlich wie räumlich) nicht ausreichend zur Verfügung stellen, wird Kreativität per se zur verhängnisvollen Aufgabe, die Kreative einschränkt. Der ökonomische Druck zerstört das, was man eigentlich fördern wollte durch den Zwang zur ständigen Neudefinition ihm eingeeengten Rahmen.

(Reckwitz, S 269ff)

Einseitig gelenkte Raumprogrammierungen wie Wettkampfsport oder Kultur eignen sich somit nur bedingt da sie der Vielfalt keinen, bzw. nur gemäßigten Raum zur Verfügung stellt.

Gerade diese Vielfalt ist es aber die einen Raum interessant macht.

Nahezu alle Beispiele aus der Broschüre

IBA-Urbane Lebenswelten beinhalten partizipative Maßnahmen mit allen Benutzern.

Dadurch werden alle in den Planungsprozess eingebunden und können sich so besser mit dem Raum identifizieren, auch wenn ihre eigenen Vorschläge nicht zur Ausführung gelangen, so hatten sie dennoch die Chance dazu.

Solche Mitgestaltungsmaßnahmen benötigen Zeit und va. Planer, die dieser Entscheidungsfindung offen gegenüber stehen, ohne sich für eine Seite stark zu machen. Hier ist Offenheit gefragt.

„Der Stadtplaner von heute ist ein Langstreckenläufer“

Wulf Dasekin, ein Stadtplaner aus Freiburg, berichtet in einem Standard-Interview aus dem Jahre 2013 warum Freiburg im Bezug auf partizipative Entscheidungen führend in Deutschland ist. Es benötigt eine sachliche Gesprächskultur und Entscheidungen, zu denen man stehen kann.

Dazu sind eine Vielzahl von Gesprächen erforderlich, die Zeit erfordern. Als Architekt ist man nicht nur Planer, sondern auch, und vor allem, Mediator. Wir benötigen mehr Vorlaufzeit um dann, als Ergebnis, über Räume zu verfügen mit denen ein Großteil leben kann.

Diese Herangehensweise erfordert Experimente sowie die Verantwortung, daraus zu lernen.

(Reheis, S 150 ff)

Das Haltbarkeitsdatum von Räumen wird dadurch erhöht.

Benjamin Franklin sprach als erster den Satz aus, der unsere Ökonomie, sowie unser Leben die letzten 100 Jahre prägte.

TIME=MONEY

Diese Gleichung bedeutet, daß ein Plus an aufgewandeter Zeit, einem Plus an verdientem Geld gegenüber steht. Generell ist diese Gleichung bei uns heute positiv konotiert. Das liegt hauptsächlich an unserer Leistungsgesellschaft. Mehr zu arbeiten um mehr Geld zu haben, ist normal. Daß man dafür seine Freizeit opfert, die respektierte Folge.

Kosten sind auch Zeit! Zeit die wir noch aufbringen müssen, Zeit in der Zukunft. Unsere Schulden sind also eine Menge an Zeit, die wir noch leisten müssen.

Deshalb ist es zeithygienisch wenn man versucht Kosten zu minimieren.

## 1. Krankenkassen

Viele unserer heutigen Krankheiten haben ihren Ursprung in der Beschleunigung unseres Lebens.

Stress am Arbeitsplatz lässt den Burnout folgen, will man uns klarmachen. Es kann aber nicht nur der Arbeitsplatz sein der Stress folgert.

Der Stress hört nicht auf wenn man die Türe schließt. Man muss noch nach Hause oder all die Dinge erledigen, die zu einem Leben gehören.

Durch die Doktrin der Geschwindigkeit werden diese Zeiten auch als stressig bewertet. Darüber hinaus kann sich auch Freizeitstress bilden, durch zu viel Indikation.

Stress steht am Anfang von Krankheitsbildern wie Depression oder Burnout. Die Zahlen steigen seit Jahren zweistellig.

Diabetes II ist eine direkte Folgerung eines schlechten Lebensstils mit zu wenig Bewegung. Die Ausgaben in Österreich für diese Krankheit liegen bei 1 Milliarde Euro/Jahr!

Herz-Kreislaufbeschwerden zB. entstehen zu 80% aus einem bewegungsarmen Leben.

Das ewige Sitzen bei null Bewegung fordert seinen Tribut. Oft kann man hören daß dies egal sei weil man ja gut versichert ist.

Atemwegserkrankungen entstehen natürlich hauptsächlich durch Rauchen. Allerdings sind die kleinsten Partikel die ein Dieselmotor bei der Verbrennung produziert, schädlicher für die Lunge. Wie weit der MIV die Umwelt beeinflussen kann, sieht man immer wieder in China, wo tagelang das Autofahren verboten ist. Das tragische in China ist, daß es bis vor 20 Jahren noch ein anschauliches Beispiel für funktionierende Städte auf Fahrradbasis war.

Lärm kann auch Stress zur Folge haben wenn Lärm den Schlaf beeinflusst. Er kann dazu führen, daß man zu keiner Zeit mehr regeneriert. Stress vervielfacht sich.

## 2. Umwelt

Die Folgen des Autoverkehrs sind nicht abschätzbar, va. auch weil andere Verschmutzer kräftig am Zerstören des Planeten beteiligt sind, wie wir selber.

Allerdings ist die Förderung von Oil hauptverantwortlich für die größten Desaster der Weltgeschichte, das Mittel für unser Mittel.

In Graz kriegt man bei Inversionslagen durch die Feinstaubbelastung einen 20%-Eindruck eines Smogs in Peking, der schon im höchsten Maß giftig ist.

Die Folgen der schlechten Luft und des Lärms wird auf die Allgemeinheit abgewälzt, die die Kosten für alle Krankenversicherten zahlen.

Durch mehr Verzicht auf das Auto, könnte man sich einiges an Kosten sparen, und damit auch aufgewändete Zeit.

Kostenreduktionen sind also ein Mittel um Zeit zu gewinnen.

Auf den beiden Skizzen vergleichen wir die Zeit sowie die Kosten, die entstehen wenn man am Tag 68km pendelt. Bei der Zeit kann man sehen daß die Unterschiede nicht gravierend sind wenn man vom Zielbahnhof mit dem Fahrrad weiter fahren würde anstatt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Denn bei den Fußwegen, die man bei der Benützung öffentlicher Systeme beim Umsteigen bewältigen muss, entsteht ein großer Zeitverlust.

Dazu ist der Fußweg zum endgültigen Ziel meist auch nicht unerheblich. Diese Zeitverluste sind spürbar und führen zu einer geringeren Akzeptanz der Systeme.

Wenn man mit dem Fahrrad fahren würde, wäre man bis zu einer Entfernung von 7km in der Stadt schneller als mit jedem anderen Verkehrsmittel. Darüber hinaus kann man direkt beim Ziel parken und erspart sich den Fußweg. Psychologisch spielt es sicher auch eine Rolle daß man mit dem Fahrrad autonomer agieren kann, es ist ein höherer Freiheitsgrad in Entscheidungen.

Diese Umstände spielen dem Rad in die Hände.

Allerdings ist der Witterungseinfluß sowie die Energie, die man persönlich dafür bereitstellen muss oft ein Hindernis.

Ausserdem müsste die Stadt diese Räder anbieten, oder zumindest Abstellflächen in geeigneterem Maßstab.

Wenn man die Bequemlichkeit austricksen will, könnte man E-Bikes anbieten.

Aber zurück zu den Kosten. 68km Autofahrt kosten durchschnittlich (verschiedene Steuersätze auf Antriebsarten) 23.8 Euro.

Bei 20 Arbeitstagen/Monat sind das 476 Euro.

5.712 Euro/Jahr

(Abb.1.)

In Abb.2. haben wir der Auto-Rechnung einen drei Komponenten-Weg gegenüber gestellt. Man fährt von zu Hause zum nächsten Bahnhof, mit dem Zug in die Stadt. Den Rest bis zum Ziel bewältigt man mit dem Fahrrad. Angenommen man könnte bei den Wechseln der Verkehrsmittel zusätzlich Zeit optimieren dann wäre diese Art, bis zu einem Radius von 7km vom Stadtbahnhof, schneller als das Auto bei einer täglichen Belastung von 9.3 Euro.

Für die Bahnkarte haben wir den Monatspreis der GVB von Graz nach Bruck a. d. Mur in die Berechnung genommen da es für uns unmöglich war die entsprechenden Daten aus Budapest zu bekommen.

Die Autofahrt zum Bahnhof kostet in unserem Beispiel  $2 \times 1.5 \text{ Euro} = 3$ , die Monatskarte kostet 6.3 Euro pro Tag. Dadurch ergibt sich ein Preis von 9.3 Euro/Tag.

Bei 20 Arbeitstagen/Monat sind das 186 Euro.

2.232 Euro/Jahr

(Abb.2.)

Wenn man diesen Weg der Mobilität wählen würde, könnte man sich 3480 Euro im Jahr sparen.

Je nachdem wie viel man verdient, sind das entweder einer oder sogar zwei Monate, die man nicht arbeiten müsste. Freie Zeit, zur Zeithygiene. Angenommen wir würden eine Stunde mit 10 Euro bewerten dann wären das 348h, bei 240 Arbeitstagen wären das knapp 1.5h pro Tag die man anders nutzen könnte.

Wahrscheinlich würde das reichen um seinen Tag als nicht stressig zu bewerten.

Stress, Bewegungsarmut, Schadstoffe und ihre Folgen sind hauptsächlich dem Auto zu zurechnen, dem Mittel zur Überwindung des Raums, den wir durch die Funktionstrennung gestaltet haben.

Letztendlich kann man es der Welt nicht übel nehmen das Auto erfunden zu haben aber man kann es ihr übel nehmen, daß sie daran fest hält ohne sinnvolle Alternativen zu nennen.

„Sport ist gesund!“ und „Schütze das Klima!“ sind die Schlagworte zur Benützung des Fahrrads.

Das reicht einfach nicht!

Es gestaltete sich äusserst schwierig sinnvolle Daten zu bekommen, in wie weit der Autoverkehr und seine Folgen, die individuelle Gesundheit bedrohen. Jegliche Statistik kann man umdeuten. Auf Nachfrage bzgl. Lärm und seinen daraus folgenden Krankheitsbildern (bei einer renommierten Institution), hört man: "Das kann man nicht verglichen weil die Statistik auf anderen Parametern basiert obwohl sie dieselbe Aussage hat." -sprich- man kann die Position daß das Auto für viele Krankheitsbilder verantwortlich ist nicht wissenschaftlich beweisen, va. nicht beim Lärm.

In Bezug auf die rein medizinisch nachvollziehbaren Krankheitsbilder gibt es ein Excel-Tool das für die Weltgesundheitsorganisation (WHO) erstellt wurde.

Darin kann man die Effekte erkennen die das Radfahren auf die Gesundheit hat, in der Kostenersparnis der Krankenkassen, ausgedrückt in harten Zahlen, Euros.

<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/activities/guidance-and-tools/health-economic-assessment-tool-heat-for-cycling-and-walking>

In der Standard-Einstellung erscheinen 10.000 Fahrten pro Tag mit einer durchschnittlichen Länge von 4km.

Bei dieser Einstellung wären die Ersparnisse bei ca. 3 Millionen Euro im Jahr.

Da wir keine Zahlen aus Ungarn bekommen haben, müssen wir das Experiment in Graz durchdenken.

Angenommen 30.000 von den 50.000 täglichen Einpendlern in Graz würden mit dem Fahrrad fahren, wäre das ein jährlicher Gewinn von 10Mio, nur über die Sterblichkeit.

Dieses Tool arbeitet jedoch nur mit Herz-Kreislauf-Krankheiten die durch Sport verbessert werden können. All unsere anderen Einflussfaktoren der Gesundheit bleiben unberührt.

Diabetes II kostet in Österreich eine Milliarde pro Jahr.

Stressbedingtes Burnout durch Beschleunigung der Prozesse führt zu Arbeitsausfall und Kosten.

Die Medikamente wollen auch bezahlt werden.

Das Problem ist, daß man den Autofahrer braucht weil man mit ihm sehr gut verdient.

Im Jahr 2013 wurden 9,3 Milliarden Liter Treibstoff in Österreich verkauft. Bei durchschnittlich 40 Cent Steuern pro Liter ergeben sich satte 3,8 Milliarden.

Dazu kommt dann noch die MWST .

Wir sind also süchtig nach dem was uns kaputt macht! Durch Pendlerpauschalen und ähnlichem wird der Autoverkehr auch noch staatlich subventioniert obwohl man sich schon längst auf Klimaziele geeinigt hat, auf ihr Scheitern wahrscheinlich auch.

Die Autoindustrie birgt natürlich auch Jobs und genau dort haben die Konzerne jeden Staat in der Hand.

Brave new world!

Viele unserer gemeinsamen Freiräume sind durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) schwer beeinträchtigt. Das Auto nimmt sehr viel Platz weg und zerstört den Raum.

Letztendlich werden die jetztigen Straßenräume nie in verträglichen Raum umgewandelt. Eine Straße bleibt eine Straße, bis sie zu Staub wird, und das kann einige Jahrzehnte dauern. Allerdings könnte eine Reduktion des MIV zusätzliche Parkplätze und Tiefgaragen verhindern, und damit auch die Platznot der Städte verringern.

Zusätzlich ist eine breit angelegte, von der Politik unterstützte, Entschleunigung der Wegbereiter für weniger Lärm, Schadstoffe und Gefahrenbereiche in der Stadt.

Eine Alleinerziehende wäre nicht mehr dazu genötigt, ihr Kind zur Schule zu bringen und zu holen wenn die Straßenräume weniger Gefahrenpotential beinhalten würden.

Dieses Bringen & Holen ist zusätzliche Zeit, die jemand investieren muss, der so wie so wenig Zeit hat. Somit verschärfen die Auswirkungen des Verkehrs Lebenssituationen wo man es nicht erwarten würde.

(Opaschowski, S 74ff)

Wir wollen an dieser Stelle festhalten, daß wir keine Autohasser sind und den Sinn dieses Elements nicht grundsätzlich in Frage stellen, noch nicht. Wir sind beide in ländlichen Gegenden groß geworden und wissen um die Bedeutung eines eigenen Autos. Radfahren in der offenen Landschaft kann Schwerstarbeit sein und soziale Integration findet man, in einer dünn besiedelten

Gegend, nicht an jeder Ecke. Hier macht ein Auto Sinn.

Allerdings müssen wir den Gebrauch in der Stadt in Frage stellen, va. jetzt, wo es bereits andere Systeme, wie das Elektrofahrzeug, gibt. Die geistige Immobilität der Konzerne erkennt man daran, daß es die einzige Alternative sei, den gesamten Fahrzeugbestand durch E-Autos zu ersetzen.

Wenn man sich die Technologie genau ansieht, und merkt wie viel mehr Gewicht getragen werden muss, fragt man sich unweigerlich nach der Sinnhaftigkeit dieser Unternehmung. Während sich ein kleiner Benziner mit durchschnittlich 800 kg im Verhältnis 10:1 zur darin sitzenden Person bewegen kann, wiegt dieselbe Marke als E-Auto knapp das Doppelte bei einer halbierten Reichweite. Das Gewichtsverhältnis zur darin sitzenden Person verdoppelt sich.

Ein Fahrrad wiegt im Vergleich 14-18Kg. Hier ist das Verhältnis umgekehrt. Die Person steht mit 5:1 zu seinem Transportmittel.

Auch ist es nicht erforderlich Unmengen an gleichen Fahrrädern überall in der Stadt zur Verfügung zu stellen. Fast jeder besitzt ein Fahrrad, das allerdings im Keller steht. Mit den heutigen Nachbausätzen könnte man jedes Fahrrad zu einem Elektrobike umrüsten und müsste so nicht die Vielfalt der Fahrräder aufgeben. Ausserdem wär jeder für sein Fahrrad verantwortlich, dem Vandalismus wäre ein Riegel vor geschoben.

Was die Stadt in diesem Szenario zur Verfügung stellen muss, ist einzig, die Energie.

Mit dem Nachrüstsatz wiegt ein Fahrrad höchsten 22Kg. Konservativ gerechnet, reichen 1.5m<sup>2</sup> PV-Anlage in Mitteleuropa für eine volle Akkuladung mit einer Reichweite von 50km.

Deshalb liegen unsere Zeitoptimierungsmaßnahmen ausschließlich bei den Fahrradfahrern. Wir müssen uns auch um die Details kümmern wenn wir die Stadtbevölkerung zum Autoverzicht ermutigen wollen. Wir können uns nicht einfach nur ein neues Netz von Akkustationen in einem bestimmten Raster denken, ohne die Benützung des Rades zu erleichtern. Wir haben autogerechte Städte, funktionsgetrennt, auch bei der Benützung der Verkehrswege.

In den folgenden Kapiteln wollen wir unsere eigenen Zeitoptimierungsmaßnahmen schildern

und auch den Weg zeigen, wie wir dazu gekommen sind.

Uns ist bewußt, daß wir hier Neuland betreten.

Aber wir wollten die entschleunigte, aber trotzdem geschmiert funktionierende Stadt, einmal im Bezug auf Fahrradfahrer durchdenken.

Wo kann man Zeit herausholen bzw. Bequemlichkeit erzeugen, und wie?

Welche Funktionen kann man sinnvoll verbinden?

Wir vertreten die Meinung, daß man durch Zeitoptimierungen im Alltag die gleichzeitig bequem sind, genug mehr freie Zeit generieren kann, damit jemand seinen Alltag nicht als stressig bewertet. Oft braucht man dafür nicht viel Zeit, es reichen ein paar Momente in denen man abschalten kann. Dafür muss alles vorher wie geschmiert laufen.

Mit dem Auto in einem Supermarkt einzukaufen, bedeutet sehr viel Weg auf sich nehmen zu müssen. Zuerst muss der Parkplatz gefunden werden. Vor dem Markt kann man sich einen Einkaufswagen nehmen, sofern man die passende Münze dabei hat.

Während des eigentlichen Einkaufs nimmt man die Ware und legt sie in den Einkaufswagen. Danach muss man die noch insgesamt drei mal in die Hand nehmen, vom Wagen auf das Kassaband, nach dem Zahlen in den Wagen und dann ins Auto. Diese Manöver kosten den meisten Teil der Zeit, vgl. die Kassenaktivität (Abb.1.).

Beim Markt hat man den Vorteil, daß man seine eigene Transporthilfe schon dabei hat und sich keinen Wagen leihen muss. Dadurch wird die Ware, im effektivsten Fall, nur einmal in die Hand genommen (Abb.2.). Dafür muss öfters gezahlt werden.

Wenn man das Geld für diese Tätigkeit einfach in den Taschen hat, und nicht immer den Geldbeutel sortieren muss, kann man wieder Zeit gewinnen.

Das Marktsystem, mit der Arbeitskraft, ist somit schneller und gerechter als der Supermarkt. Dieses System ist aber teurer. Wenn man sich einen Supermarkt mit vielen Verkaufsbars sowie der der Fleischabteilung vorstellt, kann man sich ausrechnen, wieviele zusätzliche Arbeitskräfte man dafür braucht.

Ein weiterer, nicht vernachlässigbarer Teil an Zeit, geht bei Retournieren des Einkaufswagens verloren. Bei großen Parkplätzen gibt es oft Zwischenstationen die den langen Gang zum Eingang ersparen, immerhin eine Optimierungsmaßnahme.

Das autoverrückte Amerika hatte schon in den 50iger Jahren das passende Rezept für ein Zeitoptimierung bei Einkaufen, den Drive-In-Market.

Von der Skizze weg, fand dieses Konzept seinen Weg in die Realität. Drive-Ins gibt es bei allen gängigen Fastfood- Betreibern obwohl dies keine echten Drive-Ins sind, eher Drive-Bys.

Bei den Illustrationen (Abb.2.) aus den 50igern riecht man noch förmlich die verwegene Aufbruchstimmung des Automobils. Weite Landschaft, in der ab und an ein Restaurant an der Straße steht. Man sitzt draußen, an der Straße, und genießt das Leben.

Die Realität heute sieht anders aus. Die zusätzliche Drive-Thru-Möglichkeit sitzt am Hinterteil des Geschäfts und besteht aus einem Fenster zur Straße, bei gleichzeitiger Bestellmöglichkeit ein paar Meter vorher (Abb.1.)

Zeitersparnis hat man dadurch, daß man den Laden nicht betreten muss. Genau dieser Umstand führt bei Fahrradfahrern zu erheblichen Zeitverlusten. Da man nicht immer einen Parkplatz, in direkter Nähe zum angepeilten Geschäft, ergattern kann, ist man öfters gezwungen, weiter entfernt zu parken (Abb.3.). Den geeigneten Platz zu finden und das Rad zu verriegeln, frisst wertvolle Minuten.

Ein Straßenverkaufsfenster könnte hier Abhilfe schaffen. Das funktioniert natürlich nicht bei jeder Art Geschäft, oft muss man die Ware in der Hand halten, bevor man sie kauft. Denkbar

ist dies allerdings bei Waren die immer gleich sind, wie zB. Zigaretten, Zeitungen, Tickets oder Medikamenten.

Die Bibliothek mit dem Rückgabefenster genauso wie Postschalter auf der Straße, sind durchaus denkbar.

Allerdings verstoßen wir gegen das Paradigma der Funktionstrennung indem wir mit einem Fahrrad in ein Fußgängerschutzgebiet einfahren. Daß Funktionstrennung und Weisung, mittels Schildern und Ampeln, nicht das effektivste System sind, beweist der Erfolg des Shared Space. Die Zonen vor den jeweiligen Fenstern zur Straße können in diesem, auf gegenseitige Wahrnehmung, Verständigung und Rücksicht bauendem System, ohne große Gefahr existieren. Hier wird die eigene Verantwortung gefordert, sich auf Zeichen zu verlassen, reicht nicht, und es funktioniert.

Dieses Miteinander auf dem Gehweg könnte die Kollision zweier Fortbewegungssysteme sinnvoll, und entschieden, verändern. Letztendlich könnten diese Verkaufsfenster auch wieder zu einer Belebung des öffentlichen Raums beitragen, da das Gespräch auf die Straße verlegt wird und es würde weniger Platz gebraucht werden, der Verkaufsraum ist zu einem Teil auch Straßenraum.

Beim Drive-In-Market der Illustration der vorherigen Seite, erahnt man warum es mit dem Auto nicht geht, sich wie ein Fußgänger in einem Markt zu bewegen, es ist zu groß, von der Schadstoffbelastung mal abgesehen.

Die Zonen vor den jeweiligen Fenstern zur Straße können in diesem, auf gegenseitige Wahrnehmung, Verständigung und Rücksicht bauendem System, ohne große Gefahr existieren. Hier wird die eigene Verantwortung gefordert, sich auf Zeichen zu verlassen, reicht nicht, und es funktioniert.

Dieses Miteinander auf dem Gehweg könnte die Kollision zweier Fortbewegungssysteme sinnvoll, und entschieden, verändern. Letztendlich könnten diese Verkaufsfenster auch wieder zu einer Belebung des öffentlichen Raums beitragen, da das Gespräch auf die Straße verlegt wird und es würde weniger Platz gebraucht werden, der Verkaufsraum ist zu einem Teil auch Straßenraum.

Beim Drive-In-Market der Illustration der vorherigen Seite, erahnt man warum es mit dem Auto nicht geht, sich wie ein Fußgänger in einem Markt zu bewegen, es ist zu groß, von der Schadstoffbelastung mal abgesehen.

Die Mutter, die mit ihren zwei Kindern mit dem Bus zum Markt fährt, kann diesen Bereich als Zwischenzone für Kinder wieder nutzen.

Angenommen, wir nehmen unseren Drive-In und setzen ihn auf eine Verbindungsstraße, dann wäre er ein Teil der Straßenfunktion.

Man könnte so die Straße optimieren und würde ihr eine weitere Funktion hinzufügen. Dieses Konzept ist nicht neu. Die Überbauung der Schlangenbaderstraße in Berlin ist ein Zeugnis von der Funktionsüberlagerung einer Straße. Allerdings ging es hier um Wohnraum, der über eine Stadtautobahn gesetzt wurde. In unserem Fall wäre die Überbauung nicht so massiv und würde den Straßenraum nicht völlig bedecken. Eher können wir uns einen shared space in Form eines Marktes vorstellen, der zusätzlich überdacht ist. Der Straßenraum bekommt so eine zusätzliche Funktion, die auch die Straße ansich aufwertet. Die Straße wird zum Raum, ohne ihre wahre Funktion zu verlieren.

Mit den schadstoffarmen Fahrrädern lassen sich die Planbeispiele der Autos mühelos durchdenken.

Die Mutter, die mit ihren zwei Kindern mit dem Bus zum Markt fährt, kann diesen Bereich als Zwischenzone für Kinder wieder nutzen.

Angenommen, wir nehmen unseren Drive-In und setzen ihn auf eine Verbindungsstraße, dann wäre er ein Teil der Starßenfunktion.

Man könnte so die Straße optimieren und würde ihr eine weitere Funktion hinzufügen. Dieses Konzept ist nicht neu. Die Überbauung der Schlangenbaderstraße in Berlin ist ein Zeugnis von der Funktionsüberlagerung einer Straße. Allerdings ging es hier um Wohnraum, der über eine Stadtautobahn gesetzt wurde. In unserem Fall wäre die Überbauung nicht so massiv und würde den Straßenraum nicht völlig bedecken. Eher können wir uns einen shared space in Form eines Marktes vorstellen, der zusätzlich überdacht ist. Der Straßenraum bekommt so eine zusätzliche Funktion, die auch die Straße ansich aufwertet. Die Straße wird zum Raum, ohne ihre wahre Funktion zu verlieren.

Mit den schadstoffarmen Fahrrädern lassen sich die Planbeispiele der Autos mühelos durchdenken.

zugeben, daß eine verkehrsgetrennte Herangehensweise günstiger erscheint. Wenn wir die Radwege in bebautem Gebiet, neben den Achsen leiten, werden wir weder Platz noch Zustimmung für diese Untenehmung finden. Man verschließt sich ja schnell gegenüber Neuem. Daher erscheint es sinnvoll einen alternativen Verkehrsraum zur Implementierung des Markts zu wählen, der gleichzeitig, im besten Fall, kein Umweg ist (Abb.3/4). Was würde sich dafür besser eignen als die bestehenden Grünkorridore einer Stadt, einerseits gebildet durch große industrielle Brachen, die seit Jahren funktionslos vor sich hin vegetieren, bestehende Parkanlagen oder durch Bäche, bzw Flüße die immer ein bisschen Grün neben sich haben. Wenn der Dschungel noch zu einer Landschaft werden würde, könnten wir es schaffen die Funktionen des täglichen Lebensmitteleinkaufs mit eventuell ein bisschen Freizeit zu verknüpfen. Es wären zumindest Korridore, die an Sicherheit denen entsprechen, die es am meisten zu schützen gilt, Kinder und Senioren.

Wir können die Stadt fahrradafin machen wie wir wollen. Wenn wir es nicht schaffen die Pendler für den Gebrauch des Fahrrads zu motivieren, wird sich an der bestehenden Situation nicht viel ändern. Ein Minus an Kraftfahrzeugen in der Stadt wird immer zu einem Plus von Pendlern führen weil die Kapazitäten einfach vorhanden sind. Wenn wir allerdings probieren das Pendeln mit dem Rad bequemer, und gleichzeitig effektiver, zu entwickeln, könnte die Akzeptanz für das Fahrrad steigen.

Bei der Benutzung einer Park&Ride-Anlage bewertet man grundsätzlich zwei Faktoren als störend.

1. die Fußwege
2. Die Abhängigkeit vom Fahrplan

zu 1.

Am besten wäre es man könnte als Pendler sein Auto direkt über der U-Bahn-Station einem Car-Boy übergeben der das Auto parkt. Allerdings sind wir davon weit entfernt. Las Vegas bietet das an weil man sicher sein kann, daß diese Autofahrer einen gehörigen Batzen Geld im Hotel liegen lassen so daß der Car-Boy reiner Service ist um es den Gästen so bequem wie

möglich zu machen. Zusätzlich probiert eine Stadt diese Anlagen möglichst zentral zu legen, um möglichst viele Pendler abgreifen zu können. Somit werden diese Park&Ride-Anlagen immer groß sein und sich der Weg nicht verkürzen. Zusätzliche gibts es oft nur eine zentrale Zufahrt, an der es sich immer stauen wird. Zeitverlust!

Der größte Nachteil dieser Anlagen liegt aber in ihrer Funktionslosigkeit am Wochenende, wo viele Stadtbewohner den Raum anders nutzen könnten. Wir haben dieses Problem weil wir es zu zentral denken. Warum muss die Stadt den Parkraum für alle Pendler stellen?

Ein Pkw benötigt ca. 13m<sup>2</sup> an Platz, der in der Stadt teuer ist aber von der Stadt subventioniert wird weil man nicht den „normalen“ Preis verlangt, sondern ihn gratis zur Verfügung stellt.

Diese Parkplatz-Monster halten zwar den Stadtraum autofrei, kümmern sich aber überhaupt nicht darum den Pendlern das Pendeln zu erleichtern.

Es ist eine reine Symptombehandlung.

Obere Skizze (Abb.3.) zeigt warum es sinnlos ist Park&Ride in seiner heutigen Form als adäquate Lösung für unser Parkplatz-Problem zu sehen. Wir müssen alle PKW's die kommen, aufnehmen.

Um Platz zu sparen, betreiben wir in unserem Vorschlag „Outsourcing“, kombiniert mit Funktionsüberlagerungen die den Alltag erleichtern.

Unser Hilfsmittel ist die Bahn weil sie das platzeffizienteste Transportmittel ist. In einen Regionalexpress, bei maximaler Länge von 160m, passen 700 Personen.

Allerdings haben wir das Problem, daß bei den Bahnhöfen, die zumeist in der Umgebung zu einem Zentrum liegen, das Platzangebot nicht so hoch ist wie wir es benötigen würden. Darüber hinaus könnten diese Orte auch den Verkehr nicht aufnehmen, den wir dadurch erzeugen würden.

Wir können im einzigen Ort mit Bahnhof nicht Kapazitäten für 2000 Pkws bauen weil wir das Platzproblem, mit Betonung auf Problem, outsourcen würden.

Deshalb schlagen wir den Bau neuer Bahnhöfe vor, die den Parkplatz zur Verfügung stellen, wo man noch Platz hat, außerhalb von Ortschaften (Abb.1/2.).

Überregionale Hauptverkehrsachsen liegen oft in der Nähe der Eisenbahnlinien, beide folgen dem Weg des geringsten, natürlichen Widerstandes.

Deshalb würden wir die Bahnhöfe an Stellen legen, die ohnehin schon zum größten Teil die notwendige Infrastruktur zur Verfügung stellen, zB. in die Nähe von Auffahrten zu Schnellstraßen und Autobahnen, die nahe an einer Bahnlinie liegen (Abb.2.)

Wir haben uns an dieser Stelle auch mit den Einwänden der Regionalplanung und des Naturschutzes auseinander gesetzt und sind zur Auffassung gelangt, daß Tiere bei einer optimierten Tiefgarage die oben als Landschaft in Erscheinung tritt kein weiteres Problem hinzu bekommen.

Rehe und Hasen werden den Menschen meiden, dafür freuen sich die Ameisen jetzt schon.

Falls wir wirklich alle einmal E-Autos haben, könnte man die Bebauung auch als Solarkraftwerk nutzen, daß die Autos lädt während es parkt (Abb.3.)

Parken wäre dann auch tanken. (!)

Darüber hinaus wirkt ein Bahnhof an dieser Stelle als Landmark, ein Symbol für eine neue Herangehensweise.

Der Bahnhof ansich ist eine reine Umsteigestation vom Auto auf den Zug, vorerst. Um Zeit beim Halten einzusparen, erscheinen sog. Doppelstockwagen hilfreicher als der normale Reisewagen, wo sich alle durch viel zu enge Öffnungen pressen müssen. Ein Pendlerzug für Vorstädter, oder Menschen die nicht weiter als 30km von der Stadt entfernt wohnen, könnte weitestgehend auf Sitzplätze verzichten ohne einen Engpass für Benachteiligte oder Müde zu generieren. Der untere Stock wäre dann nahezu Stehbereich mit ein paar Nischen für „Notfälle“, oben der Reisebereich. Natürlich muss hier die richtige Mischung von Steh-bzw. Sitzplätzen gefunden werden. Mit großen Doppelflügeltüren könnte man den Zeitaufwand zusätzlich verringern.

Bevor wir zur Umsteigestation in der Stadt kommen, wollen wir noch das „nach hause kommen“ optimieren.

Hier wäre eine Funktionsüberlagerung Einkaufen sinnvoll.(Abb.2/S54) Wir hatten anfangs diese Funktionsüberlagerung in der Stadt vor, haben uns allerdings auf grund der Tatsache, daß man sich dann im Stehwagen mit den Tüten abmühen muss, dazu entschlossen, diese Funktion am Heimatbahnhof zu verknüpfen.

Dieser Lebensmittelmarkt könnte auf der ersten Etage des Untergeschoßes liegen, bevor man in sein Auto steigt. Dadurch verkürzen wir den beladenen Fußweg auf ein Minimum(vgl.Abb.3/S58). Die beste Lösung wäre, wenn man in der Früh den Bestellschein abgibt, Angestellte/Bauern über den Tag diese abarbeiten bzw. die jeweiligen Pakete vorbereiten. Die Menschen kämen am Abend, würde das Paket visuell testen, bei OK zahlen und gleich mitnehmen. All die zeitraubenden Manöver eines Supermarkts wären obsolet (vgl. Abb.1/S48) und man würde wertvolle, freie Zeit generieren, die man dann direkt zu hause nutzen kann. 30min täglich dazu, kann den Stress schon halbieren.

Diese 30min werden in kürzerer Zeit von jemand anderem übernommen. Wer soll den anderen bezahlen, bzw. wie bekommt er seine Arbeitszeit bezahlt?

Bei der Betrachtung dieses Problems sind wir zu der Auffassung gelangt, daß ein Bauer, der sein Gemüse auf einem Markt verkauft, die gesamte Zeit dort steht, seine Arbeitszeit durch den Verkauf deckt. Da der Verkäufer gleichzeitig auch der Produzent ist, geht diese Rechnung auf. Sobald einer dazwischen sitzt, wirds schwieriger.

Deshalb ist diese Option des Einkaufens am Bahnhof nur mittels lokalen Erzeugern für beide Seiten sinnvoll.

Die Bauern, die die Pakete zusammenstellen, werden dafür sicher auch nicht den ganzen Tag brauchen. Auch für sie könnte diese Situation zu einer Zeithygiene führen. Das sinnlose Warten in der Halle, wäre Zeit die man anders nutzen könnte.

Falls einem Kunden das zusammengestellte Paket nicht entspricht, kann er in einem Laden, der immer offen ist, das jeweilige Produkt austauschen ohne aufs Gewicht achten zu müssen. Gegenseitiger Respekt, schafft Vertrauen, und somit auch Zeit.

Wir schieben also die Funktion Einkaufen, die bei Autofahrern selten als Wegekette vollzogen wird, auf den Nachhauseweg, den wir mit Hilfe der Bahn kanalisieren. Wenn man am Morgen schon weiß was man am Abend will, kann man zusätzlich Zeit genrieren indem man seine Pakete zusammenstellen lässt. Bei wirklichem Vertrauen könnten die Pakete schon, eingeschweißt mit verdichteter Kartoffelstärke, beim Auto stehen.

Einkaufswagen-Outsourcing!

Was bleibt, ist das Tragen zu hause, vom Auto zum Kühlschrank. Wir optimieren die

Obligationszeit, der täglichen Erledigungen, um mehr Dispositionszeit, freie Zeit, zu generieren, mit dem Ziel den Menschen zeithygienisch zu entschleunigen.

Bis jetzt haben wir uns um die Orte gekümmert, von wo die Pendler kommen, jetzt gehen wir in die Stadt, zu einer der Stationen in denen man ankommt.

Seit unserer ersten Gedanken-Sitzung zu diesem Thema, haben wir folgendes Bild im Kopf: „Man steigt aus dem Zug, geht durch ein Radregal, ein Bike Boy steht da, drückt dir ein E-Rad in die Hand und wünscht einen schönen Tag.“ (Abb.3)

Das erste Problem bei diesem Vorschlag, ist der Umstand, daß die Fahrräder am Abend auf der rechten Seite des Bahnhofs abgestellt werden und somit über Nacht wieder auf die andere Seite transferiert werden müssen um einen absolut reibungslosen Ablauf zu garantieren. Wir bräuchten also einen Kran auf Schienen, der die einzelnen Rad-Pakete, über Nacht, oder nach Bedarf, von der einen zur anderen Seite befördert. (Abb.2.)

Allein die Tatsache, daß es möglich ist, bedeutet noch lange nicht, daß es gut ist. Für uns war diese Maschine nicht zwingend weil sie gewartet werden muss und nur mit sehr hohem technischen Aufwand zu regulieren wäre. Die Kosten würden dem Nutzen nicht entsprechen. Time=Money

Daher haben wir uns für eine Variante entschieden, bei der kein zusätzlicher Energieaufwand zu erbringen ist, die Maschinerie auf ein Minimum reduziert ist.

Dafür muss man die Rad-aus und -eingabe zentral anlegen, entweder oben oder unten. Aufgrund der Betonmassen haben wir uns für unterhalb entschieden weil wir nicht so tief in den Boden müssen.

Entwurfstechnisch gesehen ist dies auch die leichtere Variante, da der Bahnhof allein an der Oberfläche erkennbar ist, während sich die Maschinerie unter dem Boden befindet. Dadurch kann man den Bahnhof als einziges Element stilisieren.

Wenn man die Radausgabe zentral über den Gleisen organisiert, benötigt man eine Brücke, ein weiteres Element, daß sich entweder anpasst oder in Konkurrenz tritt. Dieses Szenario ausgewogen zu gestalten, erschien uns zu gefährlich.

Lieber ein ruhiges Element mit einer versteckten Maschinerie im Boden.

Wir haben in den vorigen Kapitel die Stadt für das Fahrrad optimiert um in erster Linie Zeit zu gewinnen. Durch diese Maßnahmen, die die Benützung des Fahrrads in der Stadt erleichtern, kann man die Menschen leichter dafür gewinnen aufs Auto zu verzichten.

Kopenhagens Fahrradanteil stagniert seit Jahren bei 35%. Offensichtlich gibt es ein Limit für die Benützung. Ein Fahrradanteil von 50% scheint wegen der Nachteile, Bequemlichkeit, Transportfähigkeit und Witterungsschutz, nicht realisierbar. E-Bikes würden die Bequemlichkeit heben und es auch nicht-trainierten erlauben an dieser Art Mobilität teilzuhaben.

Wenn wir eine Radquote von 50% hätten, wären große Teile der Stadt völlig entschleunigt und man könnte die zur Verfügung stehenden Flächen ohne die Fremdeinwirkungen des Autos (Lärm/Schadstoffe/Gefahr) nutzen (Abb.4.)

Darüber hinaus können die verbundenen Grünkorridore durch ihre Freiheit vom Automobil mit zusätzlichen Qualitäten programmiert werden (Abb.3.)

Freizeit als Muse, Orte ohne Werbung, ohne klassischen Konsum, denen es an Vielfalt nicht mangelt und die das tägliche Leben durch ihre ruhige Wirkung, bei gleichzeitiger Funktionsüberlagerung, erleichtern.

Freizeit definiert sich in der Zeit, die wir zusätzlich gewinnen.

In Budapest stehen uns zwei lange Grünkorridore zur Verfügung, die beide dysfunktional sind. Beide haben ihre Funktionszeiten hinter sich und vegetieren trotz ihres großen Potentials vor sich hin. Beide bieten ein großes Potential an Regenerationsflächen für die Bewohner. Beide haben Eisenbahnlinien und eignen sich deshalb für die Implementierung des Pendlermodells.

Zuglo ist ein Vorort von Budapest, der im Jahre 1884 (Abb.1) noch nicht als Stadtgebiet ausgewiesen war. Der grüne Bereich heisst Városliget ( Stadtwäldchen).

Der ab 1817 vom Lübecker Landschaftsgärtner Christian Heinrich Nebbien (1778–1841) angelegte Park ist ein beliebtes Naherholungsgebiet. Es erstreckt sich über eine Fläche von 1,2 km<sup>2</sup> und war einst eine sumpfige Hügellandschaft. Er markierte zudem die Stadtgrenze.

Das Kopfgebäude des roten Bereichs ist der Nordbahnhof, der heute noch existiert.

Um ihn herum lagen die ersten Industriezonen der Stadt. Im Zuge der Einwohnerentwicklung konnte dieses Areal für die Industrie nicht gehalten werden. Der Verschiebebahnhof, sowie die Industrien, wanderten nach Norden, über das Stadtwäldchen hinaus ( Korridor 01/Nolli)

Der zweite Korridor wurde durch eine Mühle am Rakos Patak (Bach/Blau) ermöglicht, die bis in die 70iger Jahre des letzten Jahrhunderts betrieben wurde. Die Mühle war also immer Bestandteil jeder örtlichen Raumplanung. Deshalb blieb der Grund auch weitestgehend unbebaut.

Der Bach Rakos Patak, der auch in seiner ursprünglichen Form recht gerade verlief, wurde im Zuge der Vorstadterweiterung reguliert und zieht sich heute geradlinig durch diese Wohnstadt. An beiden Ufern befinden sich Straßen, die die Benützung des ohnehin spärlichen Angebots, erschweren bzw. es nicht ermöglichen.

Die Zone ist, trotz ihrer Möglichkeiten, ein reiner Verkehrsraum.

Unser Planungsgebiet ist zum European-Wettbewerb 2013 ausgeschrieben worden.

Deshalb ist die Ausschreibung dazu, trotz unserer eigenen Implementierungen, für uns bindend.

Letztendlich entspricht die Ausschreibung auch dem Thema Freiraum bzw. Freizeit.

Allgemein

- Rückführung auf ein menschliches Maß von Stadträume
- Erhöhung des Fahrradverkehrs

bezüglich Rakos Patak

- Erweiterung der Angebote
- Meandrierung, Renaturalisierung
- Kraftwerke
- neue Brücken

bezüglich Korridor 01

Das eigentliche Planungsgebiet umfasst nur den untertunnelten Rakos Patak, mit einem jeweiligen Abstand von 50m von der Mittelachse des Baches.

- neue Viertelverbindung (=Brücke)
- U-Bahnstation für eine Verlängerung der L1

bezüglich Korridor 02

Auf den freien Teil (Abb.1+2/S68) ist ein Einkaufszentrum geplant, Fertigstellung 2016.

Die Ausschreibung bezog sich ebenso auf einen 50m-Streifen auf jede Seite des Rakos.

Wir haben jedoch den ganzen Korridor bearbeitet.

(=Abschlußarbeit von Mario Mayrl, noch nicht veröffentlicht))

Die Gemeinde Zuglo will das lineare Element Rakos Patak in eine natürlich meandrierende Landschaft verwandeln.

Aus technischen Gründen ist das unrealistisch. Man müßte den Rakos Patak heben und würde auf jegliche, bestehende Infrastruktur, verzichten.

Alles neu!

Betrachten wir ganz kurz die räumlichen Qualitäten eines natürlichen Bachraums.

Wenn wir uns durch diesen Raum bewegen, geschieht das auf einem geraden Element, einem Weg oder einer Straße von der ich an jeder Position eine andere Raumtiefe erlebe. Das erzeugt Spannung.

Einen Weg meandrieren zu lassen erzeugt weniger Kosten als wenn man das mit dem Bach machen würde. Durch die Bewegung auf einer gekrümmten Linie hat man eine ähnliche Wahrnehmung verschiedener Raumtiefen. Auf dem meandrierenden Weg bilden die geraden, bestehenden Baumalleen an der linear begleitenden Straße die erste räumliche Grenze, gefolgt von der Bauflucht der Gebäude. Von der linearen Straße aus würden dem Weg folgende Baumreihen, Befanzungsmaßnahmen oder Gebäude den Meander als erste Raumgrenze definieren.

Dysfunktionale Räume können so in ein System eingebettet werden.

Das Raumaufreißen hat noch einen anderen, entscheidenden Vorteil. Wir können die Ebene Richtung Bach kippen lassen um dadurch leichteren Zugang zu erhalten (Abb.3/oben). Wir definieren einen zweiten Stadtlayer, der auf Höhe des Baches liegt.

Man kann förmlich unter der Stadt abtauchen. Durch diese Maßnahme erweitern wir den Bach und lassen ihn durch die gekippte Ebene in Erscheinung treten.

Wenn man sich auf dem gekrümmten Weg befindet, wird der Blick unweigerlich ins Innere gelenkt, wo durch die umgebenden Häuser, die Stadt in den Hintergrund tritt.

Bezüglich zusätzlicher Funktionsimplementierungen stellt sich die Frage in wie weit das Sinn macht.

Deshalb schlagen wir einen reinen Naturraum vor in dem die sumpfige Landschaft zum Leitbild wird. Baden wird in diesem Bach nie möglich sein weil er zu wenig Wasser führt.

Allerdings kann das Nass im aufgeweiteten Raum seine visuellen (Reflexionen) und audiellen Qualitäten beweisen und so zu einer beruhigten Zone beitragen.

Korridor 01 ist der ehemalige Verschiebebahnhof der Stadt. Nach dem 2. Weltkrieg wurde die Industrie in den Süden der Stadt verlegt, wo ein Binnenhafen für die Donau entstanden ist. Der gesamte Bereich liegt schon seit 30 Jahren ungenutzt mitten in der Vorstadt. Alle Gleisanlagen sind überwuchert, die Natur hat sich geholt was auf dem spärlichen Boden zu kriegen war.

Südseitig des Korridors schließt der Raum, geformt durch Gleisanlagen, an das Stadtwäldchen an.

Im Norden folgt der Freiraum ebenfalls den Gleisanlagen und löst sich weiter im Norden auf.

Ziele:

-Entwicklung eines durchlaufenden Grünürtels aus bestehenden und neuen Flächen

-Implementierung von einem Rail&Bike- Pendlerbahnhof, Drive-In-Markt und Landschaft im Sinne des Leitbilds.

-Stadtviertelplanung im Bereich des alten Bahnhofs um diesem wieder einen Rahmen zu bieten.

Torfunktion für das Grünband danach.

Das Leitbild des Rakos Patak, die meandrierenden Wege, bilden auch die Grundlage dessen, wie wir mit dem enorm großen Raum des ersten Korridors umgehen werden.

Dieses mal haben wir kein lineares Element auf das wir uns beziehen müssten.

In Abb.2/S73 sieht man, daß die Hauptstränge des Eisenbahnverkehrs den Korridor quer kreuzen. Dadurch ergibt sich die Situation, daß südlich des Rakos auf der östlichen Seite mehr Platz frei wird als im Westen. Nach dem Rakos dreht sich dieser Sachverhalt um.

Westlich ist mehr Platz als gen Osten. Dadurch hat sich die Strategie entwickelt, südlich das Grünraumband richtung Osten zu entwickeln und mittels Bahnhof nördlich des Rakos dieses Band, nach einem Wechsel der Seiten, westlich zu erzeugen.

Das Band generiert sich aus einer Fahrradverbindung, die sich von Seite zu Seite schwingt und so die Beugspunkte im Raum immer wieder erneuert. Der Raum wechselt die Richtung mit jedem Meter. Der Bahnhof muss nördlich der Fahrrad-Anbindung Rakos Patak liegen da er ein guter Abschluss für eine Wasserfläche wäre, die südlich des Bhf's Sinn machen würde, allein wegen des Platzangebots.

In Abb.1 war eine Fahrradverbindung gedacht, die immer wieder von einem Trampelpfad gequert wird. Zwei unterschiedliche Wege bilden ein Meander und umschließen eine Insel, den aufgespannten Raum dazwischen.

Die Meandrierung mittels Wegen erschien immer sinnvoller, va. weil man dadurch den Blick hauptsächlich nach Innen leitet, ihn lenken kann.

Falls einmal eine Situation auftreten sollte, in der die Blickrichtung nicht eindeutig ist, könnte

man die zu verbergende Seite immer noch mit Bepflanzungen, oder ähnlichem, blocken.

Indem man Kurvenbänder spiegelt, bekommt man Inseln durch Wege. Dadurch lenkt man den Blick aufs Zentrum. Braucht man deswegen ein wirklich akzentuiertes Zentrum in Form eines Brunnens oä?

Nein. Spannung kann man auch aus flächiger Vielfältigkeit erzeugen. Das Zentrum als Focus ist nicht zwingend. Menschen, die miteinander kommunizieren bzw. lachen, bilden immer einen Fokussionspunkt, egal wo sie sich im Raum befinden. Daher erscheint es sinnvoller Orte auszubilden, die Raum für Begegnungen aller Art offerieren statt sich über Kunstwerke Gedanken zu machen.

Wir haben an der Stelle wo der Rakos das Bahngelände quert die platzmäßige Okkasion eine größere Wasserfläche zu generieren.

Abb.2 zeigt den ersten Entwurf, der allerdings schnell verworfen wurde weil die Eisenbahnbrücke über das Wasser so zu dominant erschien. Darüber hinaus ist der Durchfluß mit frischem Wasser nicht zu regeln so daß die beiden Enden des See's völlig versumpfen würden. Deshalb wurde der See als aufgeweitete Meandrierung bearbeitet (Abb.3). Somit dreht sich der Blickwinkel am See an jeder Stelle. Der See windet sich um die Landzunge und erzeugt so mehr Spannung als das ovale Element wo der Blick immer in Richtung Zentrum, zur Brücke gerichtet wäre. Die Eisenbahnbrücke zieht sich als Element über die Zunge und dann über den See.

Pendlerbahnhof NEU:

Die Situierung des Bahnhofs nördlich des See's ergab sich aufgrund des Platzangebots.

Auf Abb.1 erkennt man daß sich aufgrund der Querung der Hauptstränge durch das Gebiet verschieden große Seiten herausgebildet werden.

Östlich hat man genug Raum zur Entwicklung von Regenerationsflächen während man westlich nur einen schmalen Streifen zur Verfügung hat.

Über dem Rakos wechselt der Freiraum die Seiten. Westlich öffnet sich der Raum, im Osten wird er schmaler.

Ausserdem kann man mit dem Bahnhof die Szenerie davor gut abschliessen.

Die Pendler können darüber hinaus von dort in jede Richtung abbiegen und müssen nicht zwingend durch die Parkanlage. Wäre der Bahnhof südlich des See's, hätte wir die Pendler immer auch in der „Parkanlage“. Hier macht eine Trennung ausnahmsweise Sinn!

In Abb.4 sieht man die erste Auseinandersetzung mit dem Leitbild der Inseln durch Wege. Durch die konkaven Segmente leitet man den Blick nach Innen, weg von den Rändern des Gebietes.

Nach dem Freilufttheater folgt eine Grüninsel, danach ein umschlossener, teilweise überdachter Biergarten. Darauf folgend der Drive In Markt und als Abschluss nochmals eine Grüninsel. Es erschien unsinnig nach dem Theater die Grüninsel folgen zu lassen weil hier oft mehr Menschen sein können und diese auf dem Weg zwischen Theater und Biergarten die Grüninsel vermehrt verschmutzen dürften.

Der Biergarten muss, der Überlegung folgend, nach dem Theater liegen. Hier macht auch eine U-Bahn-Anbindung Sinn (Verlängerung der U1/Ausschreibung European)

Hier liegt auch der Drive-In noch mitten in der Grünanlage.

Bald erschien es zwingend den Drive-In in ein neues, städtisches Ensemble (Insel 5)

einzubauen um ihn von der eigentlichen Grünanlage zu trennen. An den Wegeknoten wird mit

Weite und Enge gespielt. Blicke werden so immer wieder geblockt. Nach jeder Insel wechselt das Bild. Verengungen wurden durch Hügel angedacht die steil in Richtung Platz abfallen, aber an den Hinterseiten Liege- bzw. Verweilmöglichkeiten anbieten.

Abb2. zeigt die letztgültige Variante die zur Ausführung gelangt. Nach dem Biergarten folgen zwei Grüninseln wobei die erste eine Grünanlage, angelehnt an den HighLine Park in New York ist.

Die zweite soll eine natürliche Aussicht in Form eines Hügels sein.

Laut der Ausschreibung des European-Wettbewerbs wird in Budapest eine Verlängerung der U1 erwünscht. Es wurden 3 Stationen im Gebiet angedacht. Die erste südlich des Biergartens um einen reibungslosen Betrieb am Wochenende zu garantieren, die Zweite unter unserem neuen Bahnhof. Dadurch ist es möglich an schlechten Wittertagen mit dem ÖV zu fahren.

Zusätzlich gibt es bei Bahnhof einen Busbahnhof, der an eine bestehende Linie andockt wird. Die dritte Station befindet sich hinter dem Eisenbahnmuseum. Dort gibt es schon einen Parkplatz für Besucher sowie einen zweiten Eingang. Dadurch werden die anschließenden Viertel entlastet. An den Wochenenden entsteht dort erheblicher Verkehr der die Sonntagsruhe beeinträchtigen kann.

In Abb.3 erkennt man, daß die Linienführung unter dem See hindurch geführt werden muss. Der Rakos Patak liegt auf -3.4m. Auch ohne den See müssten wir mit der Linie unter dem Kanal hindurch fahren.

Diese Tatsache bekräftigt die Bahnhofsvariante mit Unterführungen (Abb.4)

Grüner Kreis:

Angedachte U-Bahn-Station, die mit zwei Kopfbauten den Park abschließt. Alle Häuser zeigen hier ihre Hinterseiten, alle sind zur bestehenden Straße gerichtet.

Problem: Mit den Kopfbauten richte ich die Aufmerksamkeit dahin, wo ich sie eigentlich nicht haben will. Außerdem haben wir nicht die Möglichkeit den Eingang bis zur Straße hin zu entwickeln.

Cyaneer Kreis:

An dieser Stelle liegt eine Industriebrache, die nicht mehr in Verwendung ist (vgl.Abb1/S80). Hier schlage ich Wohnbauten vor, die sich in ihrer Bebauungsform der Umgebung anpassen, 2 Geschoße mit Satteldächern.

Die Zeilen sollen den Durchblick auf den Park zulassen und mittels verschiedener Längen sich mit dem Raum verzahnen. keine gerade Bebauungsflucht bilden.

Ensemble-Bildung, 1.Runde:

Hier wurde die bestehende Straße mit Parkmöglichkeiten erweitert und ein Kreisverkehr in die Mitte des Platzes gelegt.

Problem: Zu große Dimensionen die sich nicht mit dem Ausschreibungstext decken, indem ein menschliches Maß gefordert wird.

=>Kompakter werden!

Umgang mit den Rändern:

In Abb.1/S86 (Scheitel Insel 2) sieht man, daß sich das Grünband, in einem Abstand von ca. 70m von den Hinterseiten der EFH's entfernt, bewegt. Wenn man hier Vorderseiten produzieren wollen würde, müßte man eine Wohnbebauung setzen. Allerdings haben wir durch die Grundstücksverteilung keine Einfahrt, müssten diese produzieren und hätten dadurch nur noch einen geringen Abstand zum Biergarten, was die Lebensqualität einschränken würde.

Deshalb bleiben die Ränder an dieser Stelle wie sie sind, dysfunktional und überwuchert. Die dritte Insel entfernt sich von der bestehenden Bebauung und spannt so einen größeren Anarchie-Raum. Die neue Zeilenbebauung verzahnt den Raum. Weiter richtung Süden wird ein Raum aufgespannt in dem man sich partizipative Herangehensweisen jeglicher Art vorstellen kann. Gärten nach dem Modell des Prinzessinengartens sind denkbar, genauso wie Hügel für Dirtjumper oder Klettertürme uä.

Insel 2, Biergarten:

Der Biergarten muss hinter dem Freilufttheater liegen, einerseits wegen der Kombination der Aktivitäten, andererseits wegen der zukünftigen U-Bahn-Station (vgl. Abb.3/S83).

Er ist ein vollständig umschlossener Raum mit Durchbrüchen, die den Aussenraum mit dem Innen visuell verzahnen.

Er ist als Raum offener Tätigkeiten gedacht, die nicht einem Konsumzwang unterliegen. Man kann auch seine eigenen Getränke mitnehmen, unterliegt aber bzgl. Lautstärke und Benehmen den Betreibern der Schankanlagen um exzessiven, lauten Sauforgien entgegen zu wirken. (Abb.2-4.)

=>Strategie nächster Runden:

Statt dem einen, viel zu großen Platz, mehrere Platzsituationen entwerfen. Genauso wie das Grünband eine Abfolge von Situationen ist, kann auch der Städtebau funktionieren.

Dadurch könnte auch die Funktionsüberlagerung mit Arbeit in einer guten Mischung funktionieren. Verschiedene Gewerbe- und Handelstätigkeiten werden mit klassischen Bürojobs gemischt.

Ziele:

Findung einer sinnvollen Situation, in der die bestehenden Gebäude zu einem Ensemble zusammengefasst werden.

Die Straße nicht aufwerten!

Menschliches Maß in der Stadtgestaltung.

Durchmischung von Lebensmitteleinkauf, Freizeit und verschiedenen Arbeitstypologien.

Volumen erhöhen.

Ergebnis 01:

Mit klassischen geraden Winkeln lässt sich die Situation nicht lösen. Ausserdem schwächt eine solche Lösung das Leitbild des Meanders erheblich. Nur mittels Belagswechseln und Grüninseln den Meander zu simulieren, ist eindeutig zu wenig.

Die vorhandene Straße sollte unterführt werden um komplett motorfrei zu bleiben.

Meanderbild verfolgen!

Ergebnis 02:

So kann das Leitbild auch in der letzten Insel sinnvoll transportiert werden. Ein Gebäude bildet einen Hof, in dem sich der Drive-In befindet. Restliche Flächen werden mit verschiedenen Arbeitstypologien besetzt.

Die Wege folgen dem Meander. Zusätzlich kreuzen zwei Wege das Gebiet= Zeitgewinn für die, die es eilig haben.

## Pendlerbahnhof NEU:

Zur Ausführung gelangte die Version von Abb.2. Auf jedem der beiden Bahnsteigsschenkel liegt ein öffentlicher Bereich, den man über jeweils zwei Treppenläufe oder vier Aufzüge erreichen kann. Hier befindet man sich ca. 10m über dem Boden und hat damit die beste Aussicht im ganzen Gebiet. Hier sind mehrere Varianten der Programmierung möglich. Letztgültig geblieben sind, eine Lesestube mit einer Auswahl an Literatur sowie der Möglichkeit diese zu bestellen oder auszuleihen (va. für Pendler) sowie einer Saunaanlage für die Nachbarn.

## Vorplätze Bahnhof NEU:

Da im ersten UG nur Elektrobikes ausgegeben werden, muss der Bahnhof auch Abstellflächen für normale Fahrräder anbieten, entweder ober- oder unterirdisch.

Die Vorplätze sind darüber hinaus als freie Marktplätze angedacht wo jeder seine Waren anbieten kann.

Dadurch werden diese Plätze zu Stoßzeiten zu einem regen Flohmarkt an Gütern. Hier bekommt man was man sonst nirgends bekommt.

## Bus & Taxi:

Mit dem Busbahnhof schließ man an zwei bestehende Linien an, die entlang der westlichen Grenze richtung Zentrum oder Obuda laufen.

## Pendlerbahnhof NEU:

Vom Zug gelangt man auf den Bahnsteig (Abb.2) Um ins UG1 zu kommen, muss man die zentrale Treppenanlage nehmen oder man nimmt den Aufzug.

Auf diesem Geschoß befinden sich zusätzlich eine öffentliche Toilettenanlage (unter Blumentopf Nord).

Im Süden befinden sich dort ein Wach-bzw. Sanitärerzimmer, sowie der Personalabgang ins UG1.

Auf beiden Seiten der zentralen Erschließung des UG1 befinden sich die Treppenläufe ins OG. Hier kann man die Aussicht über die komplette Anlage, eingerahmt von den Bergen hinter Buda, genießen (vgl.Abb1).

Für die gewünschten Programmierungen, Lesestube und Sauna, stehen die mittleren (in dieser Ausführung unüberdachten) Bereiche zur Verfügung.

Noch zu entscheiden:

Brücke=Verbindung der beiden OGs?

## Statisches Konzept:

Bei jedem Bahnsteigsschenkel ist der Bereich zwischen den Töpfen sehr massiv gehalten. Die

Stützen auf dem Bahnsteig, zB. beim Treppenabgang sind 60x60cm.

So wird jeder Kern eines Schenkels zu einem massiven Block. Um die Querkräfte der bremsenden Züge aufzunehmen werden unterstützte Träger mit der Dimension 60x160 cm von einem Topf zum jeweilig gegenüberliegenden gespannt, das Gewicht der Töpfe soll die Einspannung erhöhen.

Dadurch ergeben sich hochmassive Felder am Anfang und am Ende des Bahnhofs.

Die Fassade steht jeweils einen Raster (5x8m) vor dem Kern. Die Aussteifungen, sowie die Stützen wurden in start verpresstem Leimholz angedacht. Zwei Stützen von jeweils 20x40cm bilden eine Doppelstütze an die die Aussteifungen angeschlossen werden.

So kann nach dem Kern die Fassade und die daran hängenden Auskragungen im OG erstellt werden.

#### A: Freilicht-Theater

Das Theater schließt mit dem Bahnhof den See ein und ist eine Fortsetzung des gedachten Aktivitätsbandes. Die Sitzplätze, ca. 2000, sind richtung Norden orientiert. Beim Besuch hat man den Bahnhof und das Wasser immer als Kulisse. Westlich davon kann man die Eisenbahnlinie unterqueren.

#### B: Biergarten

Der Biergarten ist ein umschlossener Bereich der mittels Durchbrüchen visuell mit der Umgebung verzahnt wird. Im Inneren unterliegt man keinem Konsumzwang, muss sich allerdings an die Benimm-Regeln des Betreibers richten. Zum Theater gewandt, befindet sich eine öffentliche Toilettenanlage.

#### C: Zugang U Bahn-Station

Das gerundete Zugangsgebäude soll den Blick in die beiden Achsenrichtungen der anschließenden Inseln lenken, weg von der Hinterseiten der angrenzenden Bestandsbebauung. Der Umstand daß es nahezu unmöglich ist den Eingang in vernünftiger Weise zu gestalten, habe ich mich dazu entschlossen ihn völlig zu blocken.

#### D: Gleisanlagenpark It. Highline-Park New York

Das gesamte Gebiet ist durchzogen mit alten Gleiskörpern. Eine Parkanlage wie in New York macht hier doppelt Sinn. Einerseits ist es ein wunderschönes Konzept und auf der anderen Seite könnte es ein Vorführraum für die Inbesitznahme der restliche Möglichkeitsräume werden.

#### E: Hügel Landschaft

Die erste Insel nach der Stadt fungiert als natürliche Aussichtsmöglichkeit. Die Hügel fallen steil richtung Weg. Dahinter entwickelt sich eine Landschaft mit ausreichend Liegemöglichkeiten in richtung Süd, SüdWest.

#### F: Unterführung des motorisierten Verkehrs

In erster Linie ging es darum den Platz motorfrei zu bekommen. Die Zulieferung des Marktes geschieht ebenfalls über die Unterführung im Tiefgeschoß.

#### G: Drive-In-Markt

Der Markt liegt auf dem Platz. Dauernde Marktstände sind im Gebäude untergebracht, andere stehen mit ihrem Rücken zur zentralen Grüninsel.

## H: Rampenhaus

Das gekrümmte Gebäude ist bis aufs Sonnendeck (+12m) befahr- und begehbar. Darunter befinden sich 3 Etagen mit insgesamt 54 Ateliers zu je ca. 60m<sup>2</sup>.

Das EG ist auf der rechten Seite mit den Marktständen belegt. Links gibt es ein Frühstückscafe und diverse Geschäfte. Die zwei Rampen führen ins Tiefgeschoß zu der Fahrradgarage.

## I: Schlangenhaus

Hier befinden sich 22 Ateliers auf 2 Geschoßen. Dazu im EG ein weiteres Cafe sowie ein großer frei zur Verfügung stehender Raum der im 2.OG zu einem Sonnendeck wird.

## Arbeitswelten der beiden Häuser

Hier sollten verschiedene Lebens-sowie Arbeitstile vermischt werden, der Hippie-Künstler soll seine Bilder neben einer Webseiten-Firma malen können.

Manche Ateliers sollten für temporäre Produktionen zur Verfügung stehen, andere können auf eine gewisse Laufzeit zu günstigen Preisen, gemietet werden.

## A: Kerne

Die Kerne sind die Auflager für die begrünten Flächen auf dem Dach. Von ihnen laufen die Träger an die Fassade. Die Belegung variiert je nach Programmierung der Ateliers. Naßzellen, Toiletten, Kaffeküchen, Server, Archive und alle Leitungen. Der Kern bei B kann nur als Schacht benützt werden.

## B: Standardateliers

Das Standard-Atelier hat eine Fläche von ca. 60m<sup>2</sup> und ist teilbar. Hier wird eine Mischung verschiedener Arbeitswelten und -stile angestrebt.

## C: Wohnzimmer

Den Ateliers vorgelagerte Flächen zur gemeinsamen Benützung, als Relaxzone mit Küchenfunktion.

## Drive In Markt

Die Grundversorger des Marktes sitzen im Gebäude, die variablen Stände mit ihrem Rücken zur zentralen Grüninsel.

Noch zu entscheiden: Überdachung?

## Bücher:

L.Benevelo, Die Geschichte der Stadt,  
CAMPUS, 1990

Horst W. Opaschowski, Einführung in die Freizeitwissenschaft,  
VS Verlag, 2008

Zygmunt Bauman, Leben als Konsum,  
Hamburger Edition HIS, 2009

Hermann Knoflacher, Zurück zur Mobilität,  
UEBERREUTER, 2013

Benjamin R. Barber, Consumed!  
S. C.H.Beck, 2008

Fritz Reheis, Die Kreativität der Langsamkeit. Wissenschaftliche Buchgesellschaft,1996

Tim Jackson, Wohlstand ohne Wachstum  
Oekom Verlag, 2009

Christian Felber,, 50 Vorschläge für eine gerechtere Welt, Deutike Verlag, 2006

Thomas Sieverts, Zwischenstadt  
BIRKHÄUSER, 2001

IBA- Studie, Urbane Lebenswelten  
Studie und Projektrecherche für die IBA Berlin 2020 im Auftrag der Senatsverwaltung für  
Stadtentwicklung. Berlin im Februar 2013

Helmut Böse, Die Aneignung von städtischen Freiräumen, Heft22, 1981

Bruce H. Lipton & Steve Bhaerman  
Spontane Evolution, KOHA-Verlag, 2009

Andreas Reckwitz, Die Erfindung der Kreativität SUHRKAMP, 2012

## Internet:

Prinzessinengarten

<http://prinzessinnengarten.net/>

<http://www.zeit.de/lebensart/2011-04/prinzessinnengarten-neu>

Highline Park New York

[http://de.wikipedia.org/wiki/High\\_Line](http://de.wikipedia.org/wiki/High_Line)

<http://www.thehighline.org/>

Health Assessment Tool for cyclers (WHO)

<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/activities/guidance-and-tools/health-economic-assessment-tool-heat-for-cycling-and-walking>

Interview mit Wulf Dasekin

<http://derstandard.at/1389859679497/Als-Stadtplaner-ist-man-Langstreckenlaeuer>

Autokosten

<http://www.zukunft-mobilitaet.net/2487/strassenverkehr/die-wahren-kosten-eines-kilometers-autofahrt/>

Verkehr in Zahlen

<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/viz11/index.html>

Pläne Budapest

Ausschreibungsunterlagen des European13-Wettbewerbs mit freundlicher Unterstützung des Bürgermeisters.