

REPLIKATION

**MODELL ZU EINER
NEUEN KOMMUNALEN ZENTRALITÄT
IN DER SUBURBANEN LANDSCHAFT**



Thomas Josef Hörmann, BSc

REPLIKATION
Modell zu einer
neuen kommunalen Zentralität
in der suburbanen Landschaft

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieur

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

Technischen Universität Graz

Betreuer

Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Andreas Lechner

Institut für Gebäudelehre

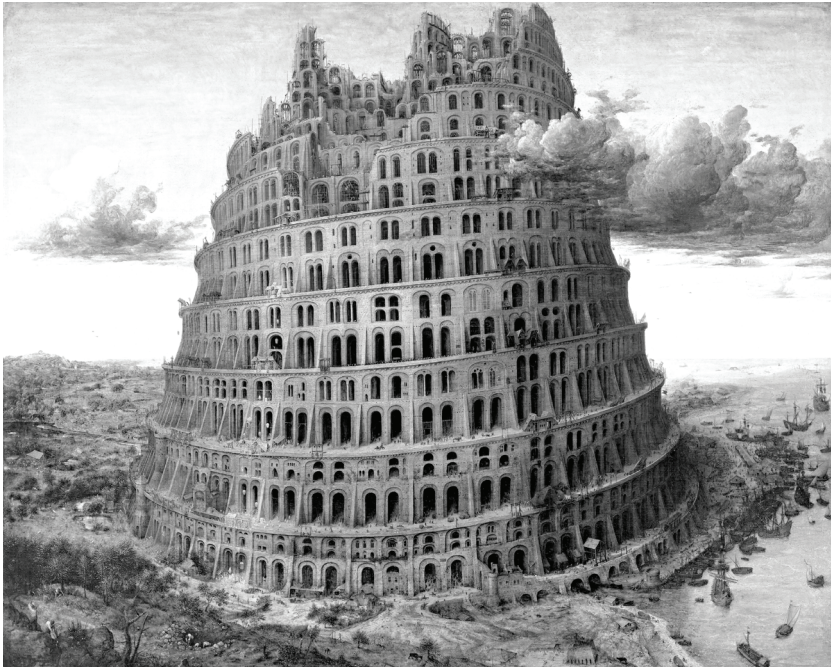
Graz, Oktober 2016

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Das in TUGRAZonline hochgeladene Textdokument ist mit der vorliegenden Masterarbeit identisch.

Datum

Unterschrift



EINLEITUNG 8

Architektur und Stadt	15	Architektonische Evolution	71
MOBILITÄT	16	ZENTRUM	72
KONSUM	32	PALAST	76
IDENTITÄT	44	MERKZEICHEN	80
PERIPHERIE	60	KNOTEN	84
Peripherer Konsum	89	Neue Zentralität	137
LANDSCHAFT	90	SCHICHTUNG	138
MAßSTAB	100	DETAIL	148
ORT	114	PLANSATZ	154
ÄSTHETIK	128	BILD	192

SCHLUSS 204



EINLEITUNG

Die Eigenschaftslosigkeit der vorbeiziehenden Stadtlandschaft

Getrieben durch staatliche Eigenheimförderung, Pendlerpauschalen und steigender Individualmobilität ziehen immer mehr Menschen an den Stadtrand und in die peripheren Lagen (*Speckgürtel*). Diese flächenhaften Suburbanisierungsprozesse gehen einher mit dem Aufkommen dezentral gelegener Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen. Der Trend zum Shoppingcenter am Stadtrand und den Handels- und Fachmarkttagglomerationen an der Umfahrungsstraße hält bis heute an und wirft grundsätzliche Debatten über die zukünftige Gestalt von Stadt, Landschaft und der Etablierung neuer Zentren auf. Problem der heutigen Stadtzentren stellt vor allem das zunehmend unabhängige Umland dar, welches als Stadtlandschaft, dem Zentrum einen ökonomischen Bedeutungsverlust beschert und somit den Kern, mit Beihilfe von Denkmalschutz und Altstadterhaltungsaufgaben, lediglich zur touristischen Attraktion degradiert bzw. dieses *aussterben* lässt.

Der historisch gewachsene Wunsch nach einem Häuschen im Grünen und die Abneigung gegenüber der verschmutzten Stadt (noch immer!) spielt dabei eine wesentliche Rolle. Das es das Häuschen im Grünen allerdings so gut wie nicht mehr gibt und die Folge dieser Suburbanisierung ein immenser Landschaftsverbrauch (einhergehend mit steigendem Infrastrukturerhalt und Verkehrsaufkommen) ist, wird dabei außen vor gelassen und führt zu der heute immer stärker werdenden Klage über die *schirbe* Landschaft.

Am Beispiel von Fachmarktzentren und Konsumagglomerationen lässt sich diese Entwicklung besonders deutlich ablesen: Komplett wirtschaftlich gedachte Strukturen die auf Basis von Standortanalysen und Renditenabschreibungszeiträumen geplant und gebaut werden prägen das Landschaftsbild zwischen jeder Autobahnausfahrt und dem dazugehörigen Umfahrungsstraßenkreisverkehr in den Peripherien der Ortschaften. Raumplanungsrichtlinien (*vom billigen Acker zum Gewerbegebiet*) und das Automobil als allgemeines Individualverkehrsmittel (*Drive-In-Gesellschaft*) geben dabei den Maßstab, schnell errichtete Primärstrukturen (*vorgefertigte Betonbaukastensysteme*) und eine meist dem Finanzplan untergeordnete Fassade die Form solcher Gebiet vor.

Abb.2: Die zersiedelte Landschaft . Gralla 2015



Die autogerechten Konsumtempel

Den großen Fachmarkts- und Supermarktbauten folgte, gezwungen durch die Standortsmarktwirtschaft der kleinteilige Einzelhandel. Dieser Trend setzt sich bis heute fort, sodass neben Bäckerei, Fleischerei, Trafik und Apotheke sogar Arztpraxen, Nachtclubs, Bars und Büroeinrichtungen in den neuen Zentren anzutreffen sind. Die wirtschaftliche Grundlage und Herangehensweise in Bezug auf Entstehung, Betrieb und Gebrauch erzeugt jedoch einen sich immer wiederkehrenden Einheitsbrei der durch die Prämisse der universellen Standardisierung nicht in der Lage ist ortsspezifisch zu reagieren. Der Beliebigkeit folgt Eigenschaftslosigkeit. Vor diesem Hintergrund muss die gegenwärtige Verlagerung der kommunalen Zentralität, vom Marktplatz zum Umfahrungsstraßenkreisverkehr, kritisch hinterfragt und über alternative Lösungen nachgedacht werden. Die Rolle des öffentlichen Raums als Kommunikationsplattform muss neu diskutiert werden. Der tägliche Einkauf, das Treffen von Freunden, sogar das Fortgehen am Abend verlagert sich auf Parkplatzflächen, die als Sprungbrett zum nächsten Event gesehen werden. Der öffentliche Raum reduziert sich auf die Durchzugsstraße: Einfahrten, Parkplätze, Grünflächen, Gehsteige dienen ausschließlich der Bewegung auf der einzelnen Parzelle während der Öffnungszeiten, nicht dem Aufenthalt oder gar der Kommunikation. Fußläufige Erschließungen sind kaum bis gar nicht vorhanden. Kommuniziert wird per Handy im Auto am Weg von einem Parkplatz zum nächsten, während fortlaufend ein neuer Markt nach dem anderen aus dem Boden gestampft wird. Am Ende finden sich hunderte Kopien der selben *Kiste* an der Bundesstraße, die allesamt nach Ablauf der Renditeneinspielung als verbrauchte Container dem Abriss entgegensehen, um einer neuen *Kiste* Platz zu machen.



Eine architektonische Großform

Dem verschwenderischen Umgang mit der Ressource Landschaft und dem Bau unnachhaltiger Gebäudesstrukturen wird eine architektonische Großform entgegengestellt. Gesucht wird eine architektonische Form, die als bewusste Setzung im peripher-ruralen Raum aktuelle Tendenzen und Bedürfnisse der Bevölkerung aufgreift und als städtebauliche Maßnahme der *neuen Zentralität* in der Peripherie Gestalt verleiht. Durch Überlagerung und Verdichtung der peripheren Konsumfunktionen entsteht ein Merkzeichen, das in der Blicklandschaft Identitätsstiftend wirkt und sich durch das Hinzufügen öffentlicher Funktionen der Gemeinde zu einem Kulturort entwickeln kann.

Das architektonische Objekt ist als offenes Regal konzipiert. Die standardisierte Bauweise der Fachmarktzentren und das allgegenwärtige Element des Parkplatzes, bilden die Grundlage für eine generische Grundrissstruktur. Durch die Betrachtung und Analyse *gesellschaftlicher Entwicklungen, ausgewählter Referenzprojekte* und *ortsspezifischen Parameter* werden unterschiedliche Entwurfsaspekte erarbeitet und als Überlagerungen den Grundrissen eingeschrieben. Das Thema der peripheren Individualmobilität spielt im Entwurf eine zentrale Rolle, sodass der Entwurf als überdimensionierter Kreisverkehr an der Autobahnabfahrt verortet wird. Im Zentrum bildet die kreisförmige Fahrbahn einen freien Platz aus, der als Parkplatz, Begegnungs- und Interaktionsfläche Verwendung findet. Ausgehend von dieser Verteilerebene im Erdgeschoss durchbricht eine spiralförmige Autorampe das strenge Raster und erstreckt sich über alle Geschosse. Die Rampe ist Haupteinschließung und öffentlicher Raum zugleich. Zusammen mit vier weiteren öffentlichen Einrichtungen heben diese sich bewusst als gestaltete Räume von der eigenschaftslosen Struktur ab, um im homogenen Gefüge des *Junkspace* kommunale Fehlstellen auszubilden.

Das architektonische Objekt wird somit als offenes Regal zum Depot und bespielbaren Hintergrund. Zur Kulisse. Ein *Replikator*, der im Stande ist, verlorengegangene Funktionen des traditionellen Marktplatzes wieder herzustellen, mit aktuellen Tendenzen der Konsumgesellschaft zu vereinen und als neues Zentrum in der Landschaft zu verorten.

Abb.4: Das Gesicht zur Umgebung . Gralla 2015

„The Form of a City is always the
Form of a particular Time in the City,
and there are multiple Times in the
Formation of a City“¹

¹ Rossi zit.n. LAN 2013, 146.



MOBILITÄT

Mobilität ist ubiquitär

Mobilität als abstrakter Begriff im täglichen Alltag scheint uns permanent zu umschließen und allgegenwärtig zu sein. Meist als Imageträger für bestimmte Lifestyle-Konzepte in den Medien und der Werbung sogar auch als eigenständige Markennamen. Gelebte Mobilität ist für viele der individuelle Automobilverkehr: Arbeits-, Versorgungs- und Freizeitwege oder Reisen, doch auch der gesellschaftliche Wandel hin zum *Bestellkonsumenten* und der *Just-In-Time* Lieferung mit Übernahme der Waren an der Haustür, ist ebenso gelebte Mobilität. Die negativen Konsequenzen wie beispielsweise eine erhebliche Umweltbelastung in Folge der Abgasproduktion von Verbrennungsmotoren und ein enormer Aufwand, der für die Bereitstellung und den Unterhalt der Infrastruktur zukommt, sollen hier stellvertretend angeführt werden. Mobilität kann aber auch differenzierter und vielschichtiger verstanden werden. Früher bezeichnete der Begriff die Mobilmachung bzw. die Mobilisierung von militärischen Truppen in Kriegszeiten.² Heute wird der Begriff Mobilisierung vor allem in der Soziologie gebraucht. Gemeint ist damit ein „ganz normaler Trend der Auflösung traditioneller sozialer Strukturen und Institutionen. [...] und bedeutet ein In-Gang-Setzen, das mit dem Hinterfragen beginnt und in eine Neubildung führen kann.“³ Mobilität beschreibt dabei die Beweglichkeit innerhalb eines geistigen Bewegungssystems, den geistigen Horizont. Aus dieser Sicht ist Mobilität auch als Verwirklichungsinstrument persönlicher Individualität anzusehen und spiegelt sich einerseits im Verkehr als gelebte Mobilität in unserem Alltag wider, andererseits aber auch als Wandel von Gesellschaftsmuster vor allem im Bereich der Konsumgesellschaft: „Die Mobilisierung kultureller Muster und konkrete verkehrserzeugende Mobilität gehen Hand in Hand.“⁴

Tully und Baier (2006) unterteilen den Mobilitätsbegriff anhand der Beziehung von Bewegung im Raum und Bewegung in der Zeit und differenzieren zwischen räumlicher (Bewegung in Raum und Zeit), sozialer (Bewegung in Zeit, aber nicht räumlich), informationeller (keine räumliche und zeitliche Bewegung) und einer theoretisch gedachten Mobilität, die dem „Beamen“ (Bewegung im Raum aber nicht in der Zeit) gleichkommen würde. Im Bereich des architektonischen Entwurfs spielt naturgemäß die räumliche Mobilität eine zentrale Rolle. Wobei Tully und Baier (2006) betonen, dass vor allem die räumliche Mobilität nicht unabhängig von sozialer und informationeller Mobilität zu sehen ist. Eine Unterkategorie der räumlichen Mobilität stellt neben Migration, Umzug und Tourismus der Alltagsweg dar. Vor allem der tägliche

2 Vgl. <http://www.duden.de/rechtschreibung/mobilisieren>, 6.10.2015.

3 Tully/Baier 2006, 12.

4 Ebda., 20.

Abb.5: Steirer Kebab . Gralla 2015



Weg zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte, meist per Automobil, ist in den letzten Jahrzehnten immer länger geworden, die Kurzstrecke als Fußweg nimmt hingegen rapide ab. Der Grund dafür liegt wohl im Wechselspiel zwischen Entwicklung schneller und bequemer Verkehrsmittel, dem Wunsch nach einem Haus im Grünen und der damit einhergehende Ausdifferenzierung zwischen Ballungs- und Industriezentren und Wohnregionen. Aber auch Wege der Versorgung, der gesellschaftlichen Beteiligung und Freizeitwege tragen zur täglichen Produktion an räumlicher Mobilität bei. Ein Aspekt, der all diesen Wegen inne wohnt, ob beruflich oder außerberufliche Wege, wird von Tully und Baier (2006) in der sozialen Integration lokalisiert. „Menschen wollen mit anderen Menschen in direktem Kontakt sein. Insofern die Distanzen zwischen den Kontaktpartnern in ausdifferenzierten Gesellschaften hoch sind, muss dieses Grundbedürfnis mittels Mobilität befriedigt werden. Die Verfügung über Kommunikationstechnik allein reicht dabei nicht aus.“⁵

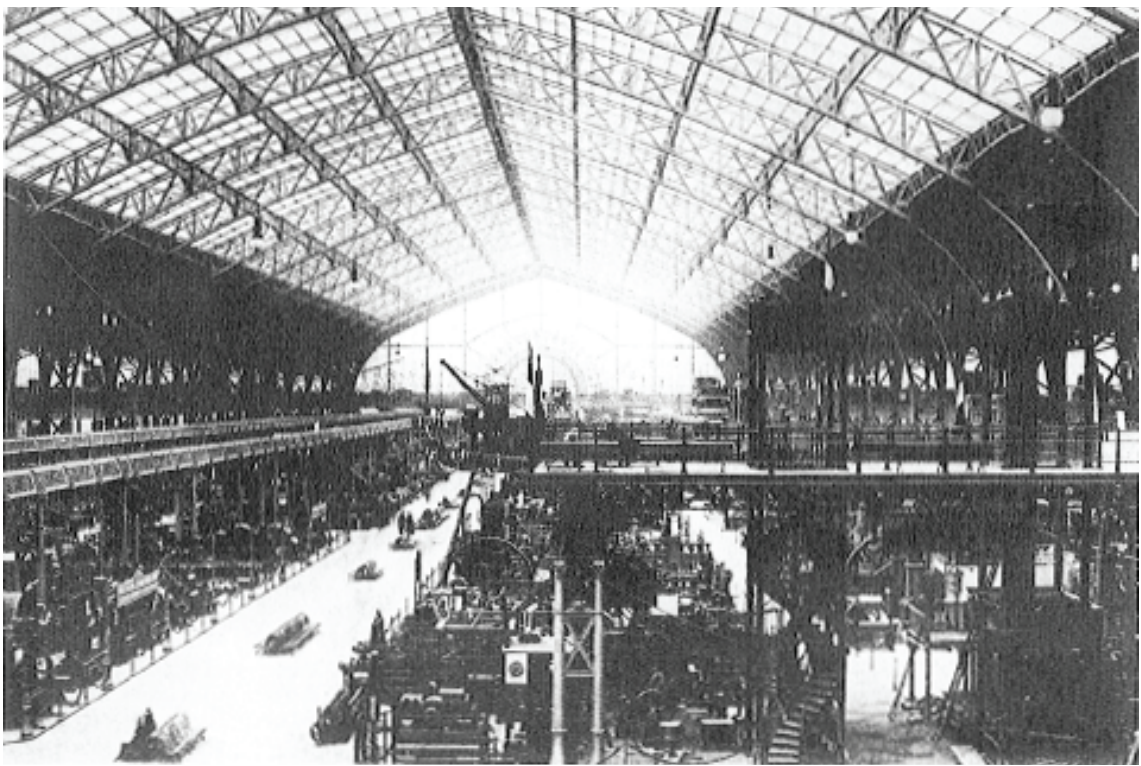
Neue Bauaufgaben

Eine zentrale Rolle in der Geschichte der Mobilität stellt sicherlich das 18. Jahrhundert mit seinen technischen und technologischen Entwicklungen dar. Der rasante technische Fortschritt, allen voran die Erfindung der Dampfmaschine durch James Watt (1765), und weitere technische Neuerungen im Bereich der Agrarwirtschaft hatten einen immensen Einfluss auf gesellschaftliche und soziale Prozesse dieser Zeit. Alle diese verschiedenen Veränderungen wurden im Begriff der *Industriellen Revolution*⁶ zusammengefasst. Vor allem der Wandel von einer Agrar- zu einer Produktionswirtschaft brachte Mitte des 19. Jahrhunderts eine rasante Hochurbanisierung europäischer Städte mit sich: Die ländliche Bevölkerung drängte auf der Suche nach Arbeit in die Zentren, was zu einer Überbevölkerung der Städte führte. Die negativen Auswirkungen dieser „Landflucht“ wie beispielsweise übermäßige Verdichtung, Wohnungselend und ungesundes Nebeneinander von Gewerbe und Wohnen wurden in zahlreichen Werken der Literatur, Wissenschaft und Kunst dokumentiert. Um die Nachfrage und Verfügbarkeit von Gütern in den Städten zu befriedigen wurde der Warenhandel durch maschinelle Massenproduktion und Infrastrukturausbau zum bedeutendsten Wirtschaftszweig. Neben räumlicher Mobilität in Form von Güter- und Personenverkehr, wobei zweiterer meist der Oberschicht vorbehalten war, wurde informationelle Mobilität immer wichtiger. Industrielle Ballungsgebiete und Großstädte bildeten Handels-, Verwaltungs- und Finanzzentren aus, die miteinander kommunizieren mussten. Anfänglich war die Postkutsche das wichtigste Kommunikations- und Transportmittel und nur einem elitären Kreis der Bevölkerung zugänglich. Mit der Erfindung der Dampfmaschine und der

⁵ Tully/Baier 2006, 29.

⁶ Vgl. Kumpmann/Engels 1973, 19 f.

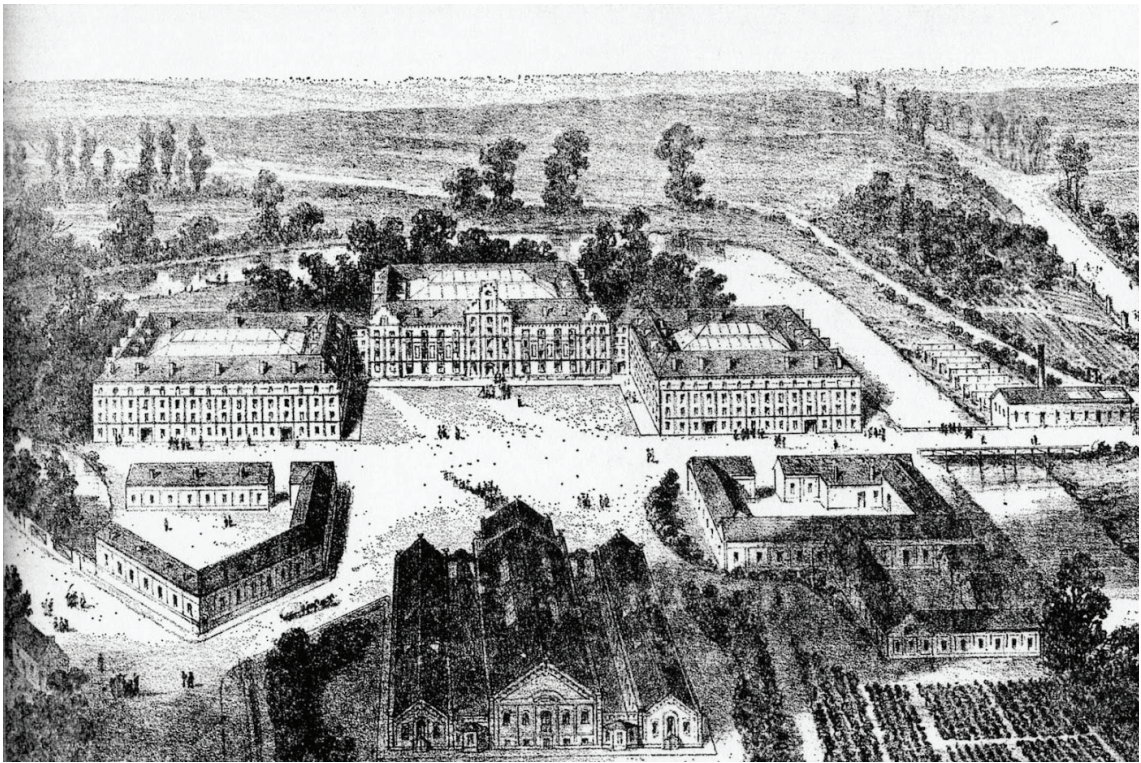
Abb.6: Edward Goodall . Manchester from Kersal Moor . Bulino 1857



darauf folgenden Etablierung der Eisenbahn wurde Reisen plötzlich ein Massenphänomen und ein prägender Faktor für die Struktur und Form der Stadt. Waren die erforderlichen Haltestellen der Postkutsche nur einem kleinen Kreis der Bevölkerung vertraut, wurden Bahnhöfe zu repräsentativen Zeichen der Städte und neue Straßen, Kanäle und Brücken zu markanten Einschnitten in der Landschaft. Der Ingenieurbau wuchs zu einer eigenständigen Disziplin heran und prägte mit seinen Infrastrukturbauten, den Fabrikhallen, Lagerstätten und Schornsteinen maßgeblich das Bild der Städte dieser Zeit.

Die zunehmende Industrialisierung des Bauens förderte die Entwicklung neuer Materialien, Technologien und Konstruktionen. Diese waren allerdings ausschließlich Mittel zur Errichtung von ungeschmückten Zweckbauten des Ingenieurbaus, wie beispielsweise die *Coalbrookdale Bridge* in Coalbrookdale (1775-1779). Architekten beriefen sich weiterhin auf historische Elemente, sodass die Ausformulierung, Gliederung und Gestalt architektonisch prägnanter Gebäude weiterhin auf traditionellen Vorbildern gründete. Mit Aufkommen von vorgefertigten Gusseisenelementen, anfänglich als Ersatz für Holz- oder Steinsäulen, um Platz in den Fabriken zu sparen, und der fabrikmäßigen Serienproduktion konnte dem immer stärker werdenden Bedürfnis der Städte nach großen, profanen Hallen, ökonomisch entsprochen werden. Ein hoher Grad an Standardisierung, die Vereinheitlichung und Typisierung von Elementen und ein durchgängiges Grundmaß, das sich von funktionalen Einheiten abgeleitet hat (verfügbare Trägerlängen, Abmessungen einer Verkaufsfläche, ...) waren Grundlage für flexible Konstruktionssysteme, die vorgefertigt rasch vor Ort aufgestellt und je nach Bedarf abgebaut und woanders wieder errichtet werden konnten. Solche Hallen für Großmärkte und Ausstellungen, Bahnhofshallen, Galerien, Passagen und Gewächshäuser erfreuten sich einer immer größeren Beliebtheit und wurden zu öffentlichen Treffpunkten des gesellschaftlichen Lebens. Kamen anfänglich Gusseisenkonstruktionen oftmals in Kombination mit Massivbauelementen, meist auch als Verkleidung, zum Einsatz, wie beispielsweise bei Henri Labrouste's *Bibliothèque Sainte-Geneviève* (Paris 1838-1850), so etablierten sich Mitte des 19. Jahrhunderts aber auch reine gusseiserne Skelettbauten. An Beispielen wie dem *Crystal Palace* (Joseph Paxton, London 1851) und den Markthallen *Les Halles* (Victor Baltard, Paris 1863) kann man die Eigenständigkeit der Skelettkonstruktion von der Erscheinung der Fassade bis zur Raumwahrnehmung im Innenraum nachvollziehen. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde das ornamentierte Gusseisen von neutralem, endlos gewalztem Profilstahl abgelöst. Der damals massenhaft verfügbare und billige Baustahl war dem Gusseisen durch seine hohe Tragfähigkeit und besserer Einsetzbarkeit weit überlegen. Spannweiten wurden immer größer und Brücken überspannten bald ganze Täler. Konstruktionen wurden durch Verbesserung von Berechnungs- und Darstellungsmethoden immer kühner. Höhepunkt dieser Entwicklung war sicherlich die Weltausstellung in Paris 1889. Mit Bauwerken

Abb.7: Charls Dudert . Maschinenhalle . Weltausstellung Paris 1826



wie dem *Eiffelturm* (Gustave Eiffel, 1887-1889) und der *Galerie des Machines* (Charles Louis Ferdinand Dutert und Victor Contamin, 1889) wurde diese Weltausstellung zur Ingenieursschau, „sodass für die Zeitgenossen der Eindruck entstand, dass die Materie überwunden würde.“⁷

Wohnen im Grünen

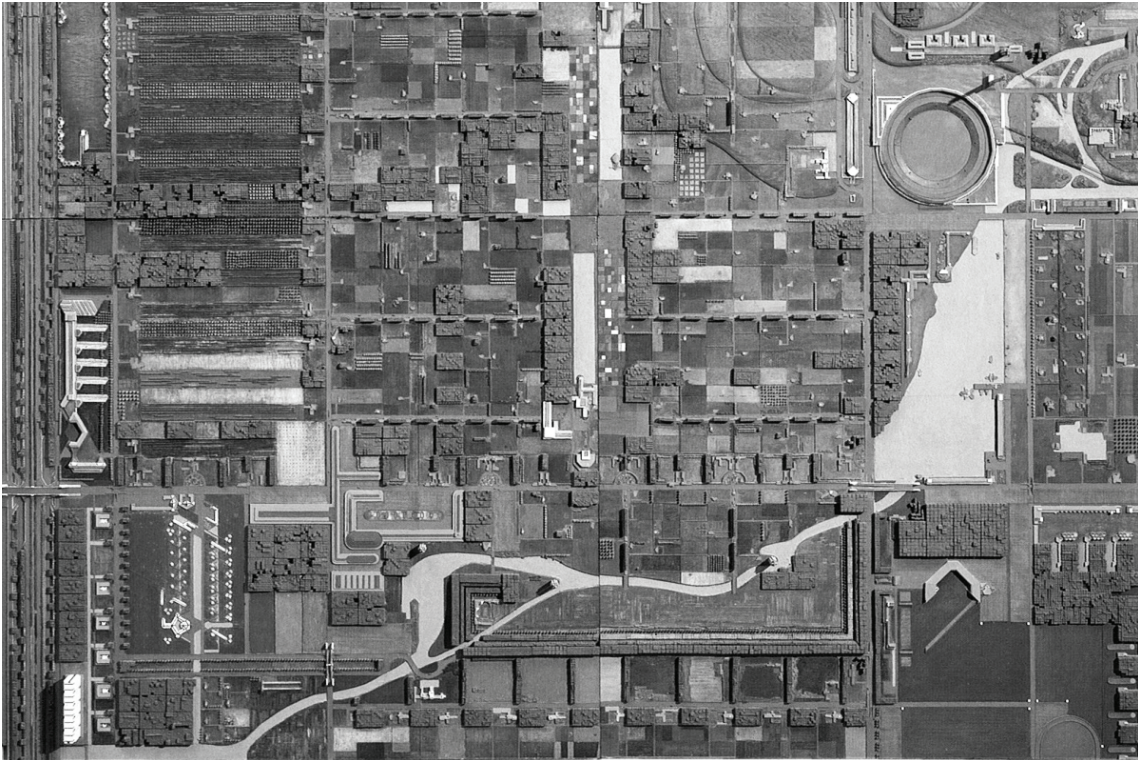
Durch die oben angesprochene Hyperurbanisierung der Großstädte in Europa als Folge der aufstrebenden Technologien wuchsen die Städte sehr schnell und vor allem ungeplant. Dies hatte ein unkontrolliertes Nebeneinander von Wohn- und Arbeitsvierteln zur Folge. Hohe Bauwerks- und Bewohnerdichte, fehlende Infrastruktur und starke Immissionen durch Fabriken ließen die Städte am eigenen Wachstum ersticken, sodass die wohlhabenden Bewohner auf der Flucht vor Seuchen und Krankheiten ihre Stadtwohnung aufgaben, um sich in einem Haus mit Garten in einer Villenkolonie am grünen Stadtrand niederzulassen. Diese Alternative zum Wohnen in der Stadt lag zwar auf der Hand, war aber für viele Bewohner nicht leistbar. Die Ursache für die katastrophalen Lebensbedingungen in den Städten wurde von den sogenannten utopischen Sozialisten im kapitalistischen Wirtschaftssystem gesehen. Überlegungen zur Überwindung dieses Systems hin zu einem gerechten, auf Gleichheit beruhendem Gesellschaftsmodell sollten zu einer Lösung der Wohnungs- und Arbeitsstättenprobleme führen. Eine architektonische Entsprechung dieser Gedankenmodelle waren Entwürfe zu Siedlungskonzepten, die Wohn-, Arbeits- und Freizeiteinrichtungen in großmaßstäblichen Komplexen zusammenfassten. Als Arbeiterpaläste wurden diese vom Industriellen Robert Owen (*New Harmony*, um 1825) und dem Sozialphilosophen Charles Fourier (*Phalanstère*, um 1840) am Rand der Städte in der grünen Landschaft angedacht, blieben jedoch unrealisierte Konzeptentwürfe. Ein gebautes Beispiel stellt das Projekt der *Familistère* um 1860, geplant vom Industriellen Jean-Baptiste André Godin dar. Aufbauend auf den Ideen von Owen und Fourier realisierte Godin einen Wohnkomplex für die Arbeiter in direkter Nachbarschaft zu seiner Fabrik. Der Komplex besteht aus drei mehrgeschossigen Baukörpern die im Zentrum jeweils einen glasüberdeckten Innenhof besitzen und in ihrer Anordnung, ähnlich der *Phalanstère*, einen repräsentativen Ehrenhof ausbilden.⁸

Mit dem permanenten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der Entwicklung neuer Nahverkehrsmittel, wie beispielsweise Straßenbahn und U-Bahn, wurde es einem immer größer werdenden Anteil der Bevölkerung ermöglicht, sich außerhalb der Stadt niederzulassen und in der Stadt seiner Arbeit nachzu-

⁷ Damus 2010, 102.

⁸ Vgl. Damus 2010, 29 f.

Abb.8: Jean-Baptiste Godin . Familistère . Guise 1860



gehen. Das Wohnen in Villenkolonien und kleinen Ansiedlungen entlang der Eisenbahnstrecke mit guter Anbindung zur Stadt wurde zum Lebensideal. Aus diesen Idealvorstellungen und der Verachtung gegenüber den stinkenden Großstädten entwickelten sich neue Ideen, die das Zusammenleben reformieren und als Gegenmodelle die bestehenden Ballungszentren ablösen sollten. Eines der prägendsten Konzepte war sicherlich das Gartenstadtmodell von Ebenezer Howard (1902).⁹ Ein System bestehend aus einer *Central City* umringt von radial angeordneten Satellitenstädten inmitten einer grünen Landschaft. Ziel der Gartenstadtidee war es, eine Alternative zu den dreckigen Industriestädten anzubieten, um diesen die Bewohner zu entziehen und somit verschwinden zu lassen. Nach Howards Plänen sollte jede Satellitenstadt im Verbund eine feste Größe von 32.000 Einwohnern haben, die zentrale Stadt etwas mehr. Die vorgegebene Einwohnergröße sollte vor allem vor Überbevölkerung und Bodenspekulation schützen. Die Grundstruktur der Städte sah ein öffentliches Zentrum und radial angeordnete Stadtbezirke zum Wohnen mit eigenem Garten, Arbeiten und Einkaufen vor. Gewerbebetriebe und Industrie wurden am Stadtrand angelagert. Zwischen den einzelnen Schichten sorgten großzügige Grünflächen für ausreichend Freiraum. Jede Stadt war durch ein Schnellbahnsystem miteinander verbunden, sodass durch den uneingeschränkten Personen- und Warenverkehr unterschiedliche Gewerbe- und Industriesparten, öffentliche Spezialeinrichtungen, Kliniken oder Ausbildungsstätten nicht in jeder Stadt im Verbund notwendig waren.

Landschaft bauen

Eine konsequente Weiterentwicklung zur Idee der Gartenstädte stellt das Konzept der Stadtlandschaft dar. Als Utopie, in der die Städte in der Landschaft gänzlich aufgelöst werden, wird diese Idee beispielsweise von Bruno Taut in *Die Auflösung der Städte* (1920)¹⁰ vorgeschlagen. Organische Formen und florale Figuren stellen schemenhaft Stadt- und Siedlungsstrukturen dar, die in idyllischen Naturlandschaften eingebettet sind. Umgesetzt werden Tauts Skizzen allerdings erst in den Wettbewerbsentwürfen zum Wiederaufbau und Programmen in der Nachkriegszeit. Hans Scharoun¹¹ beispielsweise konzipiert einen Vorschlag für Berlin als weitläufiges, aufgelockertes Stadtgefüge entlang der Spree und Hans Bernhard Reichow entwickelt eine Formensprache der *Organischen Stadtbaukunst* (1948)¹² und setzt diese in seinen Siedlungsprojekten um.

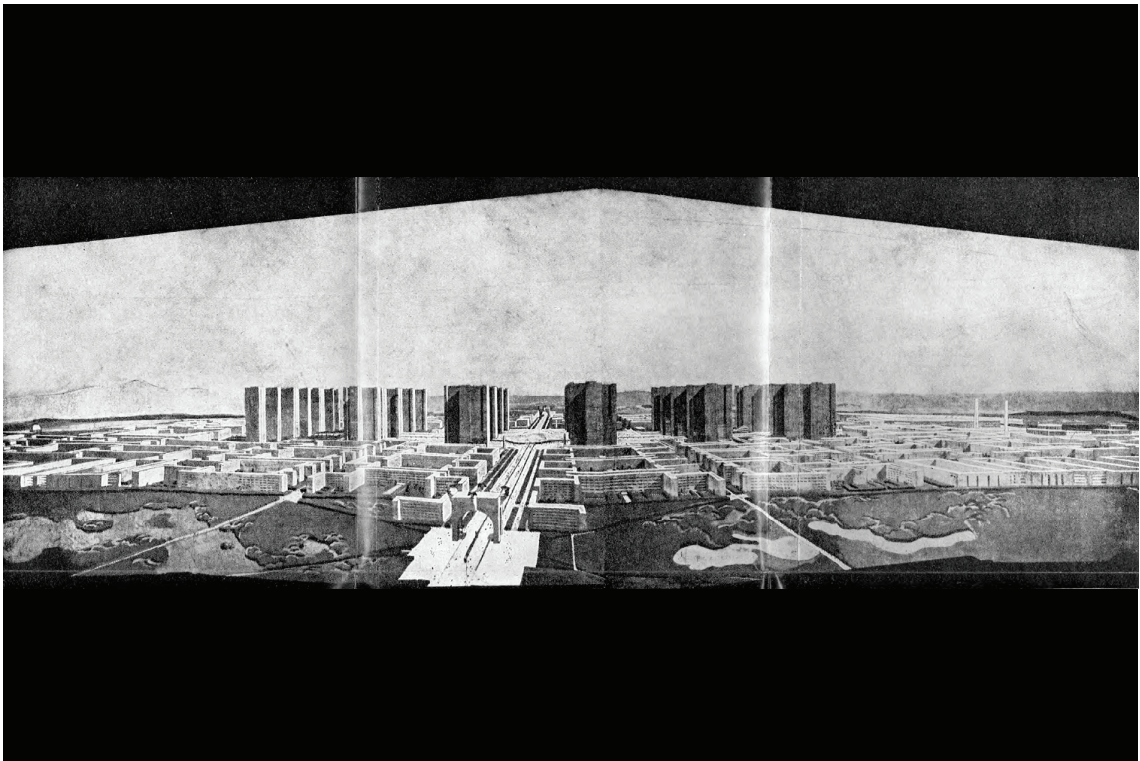
9 Vgl. Howard 1902.

10 Vgl. Taut 1920.

11 Vgl. Scharoun, zit. n. Wolfrum 2008, 12.

12 Vgl. Reichow, zit. n. Wolfrum 2008, 12.

Abb.9: Frank Lloyd Wright . Broadacre City . Modell 1932-58



Als Gegensatz zu Bruno Tauts künstlerischem Zugang zu neuen Konzepten der Stadtentwicklung kann man den rationalen, auf technischen Neuerungen basierenden Entwurf der *Broadacre City (1932-1958)* von Frank Lloyd Wright sehen. Hierbei wird die totale Auflösung der Stadt in der Landschaft durch allgegenwärtige, individuelle Mobilität vorgeschlagen. Gemeinschaftliche Zentralitäten werden zerschlagen und finden sich in ihren kleinsten Einheiten wieder. Vom öffentlichen Stadtzentrum zum Lebensmittelpunkt Einfamilienhaus. Das Land wird durch ein Infrastrukturnetz gerastert, öffentliche Einrichtungen sind dank allgegenwärtiger, individueller Mobilität in Form von Automobil und Flugdrohnen immer erreichbar. „Dezentralisierung ist Programm: Jeder Haushalt kreiert seine eigene Stadt.“¹³ Diese Utopie der regionalen Stadt, die durch Besitz von Grundstück, Haus und Automobil definiert wird und einen Wandel des sozialen Lebens durch Auflösung von zentralen Systemen der Stadt und Politik zum Ziel hat, entsteht seither immerzu und zeigt sich heute als „polyzentrische Stadtregion, gänzlich unvisionär und pragmatisch, aber aus den gleichen gesellschaftlichen und technologischen Triebkräften“¹⁴ in unserem gegenwärtigen Landschaftsbild. *Broadacre City* – eine vorausgesagte Realität.

Autogerechtes Planen

„Der Verkehr fordert die Gerade. Die Gerade ist gesund auch für die Seele der Städte. Die Kurve ist verderblich, schwierig und gefährlich. Sie lähmt. [...] Die gekrümmte Straße ist der Weg der Esel, die gerade Straße ist der Weg der Menschen.“¹⁵ Dieses berühmte Zitat aus Le Corbusiers *Städtebau* drückt den Kern einer neuen Ansichtswiese in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts sicherlich am besten aus. Die alten Städte werden angesichts neuer Produktionsmöglichkeiten und Lebensweisen als untauglich angesehen. Eine neue Disziplin, basierend auf Vernunft und rationalen Methoden soll die Probleme der alten Städte lösen und sich modern im formalen Ausdruck wiederfinden. Dieses Leitbild wird 1933 im Rahmen des *IV. Congrès International d'Architecture Moderne* (CIAM IV) auf einer Kreuzfahrt von Marseille nach Athen unter dem Titel *Die funktionelle Stadt* behandelt und rückblickend 1941 als *Charta von Athen* von Le Corbusier publiziert. Dieses Manifest des Städtebaus begründet eine Ideologie der Zonierung und damit die Ausdifferenzierung einer städtischen Überlagerung und Vielfalt auf vier grundlegende Funktionen: Arbeiten, Wohnen, Freizeit und Verkehr. Wie radikal diese Ansätze gedacht wurden, zeigt Le Corbusiers *Plan Voisin* (1925). Finanziert vom Automobil- und Flugzeughersteller Voisin, entwirft Corbusier eine radikale

13 Wolfrum 2008, 52.

14 Ebda., 52.

15 Le Corbusier 1979, 10.

Abb.10: Le Corbusier . Stadt der Gegenwart . Diorama Herbstsalon Paris 1922



Erneuerung des alten Pariser Zentrums unter Bezugnahme auf seine theoretischen Schriften: „Das Zentrum der Städte ist tödlich erkrankt, ihre Umfriedung ist wie von Ungeziefer zerfressen. [...] Ich denke ganz kühl daran, daß [sic!] man auf die Lösung verfallen muß [sic!], das Zentrum der Großstädte niederzureißen und wieder aufzubauen...“¹⁶ Auch die *Hochhausstadt* von Hilberseimer (1924-29), gedacht für eine Großwohnsiedlung in Berlin, war nicht weniger radikal. Diese radikalen Vorschläge, deren Grundlagen in der *Charta von Athen* niedergeschrieben wurden, fanden ihre Entsprechung in Wiederaufbau- und Stadterneuerungsprojekten der 1950er und 60er Jahren. Alte, kleinteilige Stadtteile wichen den modernen, mehrgeschossigen Wohntürmen und riesigen Verkehrsinfrastrukturen. Stand anfänglich noch die architektonische Qualität durch neue Fertigungsmethoden im Vordergrund, so führten die Leitsätze der Moderne bald in einen genormten Bauwirtschaftsfunktionalismus. Nachdem allerdings die Wohnungsnot durch dezentrale Stadterweiterungen (Großwohnsiedlungen auf der grünen Wiese) Anfang der 1960er Jahre getilgt war, kam schnell große Kritik auf. Mangelnde Qualität und Monotonie durch Funktionstrennung, Ausdruckslosigkeit und Vorbeiplanen am Menschen wird in vielen Texten um 1965 angeprangert. Stellvertretend kann hier Robert Venturis *Komplexität und Widerspruch in der Architektur* (1966) und Jane Jacobs' *Tod und Leben großer amerikanischer Städte* (1969) genannt werden. besteht aus mehr als aus vier ausdifferenzierten Basisfunktionen. Stadt ist Überlagerung, Mischnutzung, Vielfalt und Collage.¹⁷ Und obwohl Charles Jencks den „Tod der modernen Architektur“¹⁸ mit der Sprengung der Großwohnsiedlung Pruitt-Igoe in St. Louis proklamiert hat, sind die Nachwirkungen einer ausdifferenzierten Flächenorganisation in heutigen Bebauungs- und Flächenwidmungsplänen immer noch allgegenwärtig, werden von der Bevölkerung sogar ausdrücklich gefordert: Störungen durch Nachbarnutzungen werden juristisch untersagt, verschiedene Nutzungstypen voneinander isoliert, sodass die viel geschätzten dichten, überlagerten Stadtbilder zu Gunsten eines beziehungslosen Nebeneinanders eingetauscht werden.

Mobile Kultur

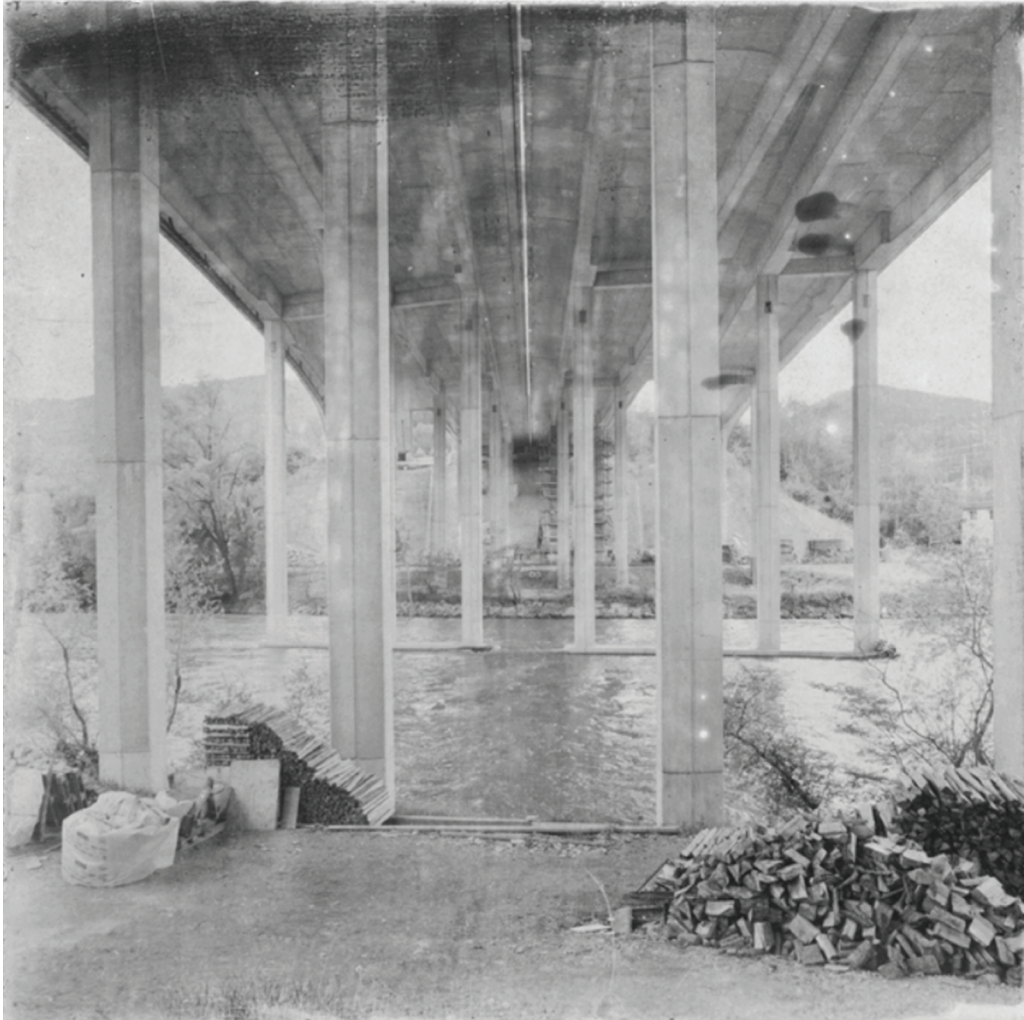
Ein zentrales Thema unserer gegenwärtigen Kultur ist die *Individualisierung* der Gesellschaft. Durch Kritik an einer starren Moderne, die auf Ausbildung und gesellschaftliche Vorgaben ausgerichtet war, wurde ein gesellschaftlicher Strukturwandel eingeleitet. Beweglichkeit durch geografische und soziale Mobilität spielt dabei eine zentrale Rolle. Mit Begrifflichkeiten wie beispielsweise *reflexive Modernisierung* oder

16 Le Corbusier 1979, 83.

17 Vgl. Rowe/Koetter 1984, 173 f.

18 Jencks 1988, 9.

Abb.11: Herzog de Meuron . 1111 Lincoln Road . Miami 2005-2010



fluide Moderne wird diese Aufweichung traditioneller Vorgaben (Berufswahl, Konfession, Verständnis von Geschlecht, Parteizugehörigkeit, ...) beschrieben. „Als Resultat entsteht eine soziale Welt, in der die Individuen [selbst] ihr Leben organisieren müssen. Sie müssen eine eigene individuelle Ordnung innerhalb der verflüssigten Struktur etablieren.“¹⁹ Kulturelle Selbstverständlichkeiten (Institutionen und Organisationen) befinden sich dabei im Wandel und werden durch plurale Angebote ersetzt. Die Ausdifferenzierung verschiedener Funktionsbereiche (Wirtschaft, Politik, Sport, Sozialwesen...) schreitet in einer von Individualisierung geprägten Gesellschaft dabei noch stärker voran. „Ausdifferenzierung bedeutet immer auch Ausdifferenzierung örtlicher Bezüge, die über Mobilität wieder verbunden werden müssen. Hierzu dienen einerseits die symbolischen generalisierten Kommunikationsmedien (Schrift, Radio, TV, Internet, Handy); andererseits aber auch die räumliche Bewegung der Akteure, die, um einzukaufen, Bekanntschaften zu schließen, sich erziehen zu lassen nicht nur das System, sondern auch den Ort wechseln müssen.“²⁰ Mobilität in ihren verschiedenen Ausformulierungen ist dabei Ausdruck, Ursache und Folge dieser gesellschaftlich-kulturellen Mobilisierung, sodass man von einer *mobilen Kultur* sprechen kann. Einer Kultur, die trotz augenscheinlicher Nachteile das Leitbild der Mobilität hochhält und den immobilen Menschen als negative Utopie wahrnimmt. Der wesentliche Ausdruck dieser Werthaltung spiegelt sich in unserer räumlichen Mobilität und Kulturproduktion wider. Vor allem in der gebauten Umwelt und architektonischen Ausformulierung dieser lassen sich Auswirkungen der Mobilität lokalisieren. Verkehrsinfrastrukturen dominieren das Bild der Landschaft: Straßen, Brücken, Tunnel. Mobilitätshubs und öffentliche Plätze sind Drehscheibe des vor allem motorisierten Individualverkehrs; Abstellflächen und Parkhäuser architektonisch integrierter Bestandteil von Stadt. - „Die Architektur ist das bauliche Substrat des Paradigmas der Automobilität.“²¹ Aber auch in Bereichen von Sprache, Film, Musik und Werbung nimmt das Bild der Mobilität eine zentrale Rolle ein. Mobilität ist also in unserer Gesellschaft ubiquitär und ermöglicht somit zahllose Möglichkeiten der Identitätsausbildung. Optionalität und Pluralität scheinen das Dauerhafte abzulösen. Die Menschen scheinen gezwungen zu sein, sich einer ständigen Veränderung unterwerfen zu müssen. Die mobile Kultur erzeugt somit den *flexiblen Menschen*²² und verändert das Erscheinungsbild der Gesellschaft mit all den implementierten Folgen dramatisch.

19 Tully/Baier 2006, 18.

20 Ebda., 18.

21 Tully/Baier 2006, 29.

22 Vgl. Senett 2000, 10 f.

Abb.12: Thomas Biela . Landschaftszäsuren . 2015



KONSUM

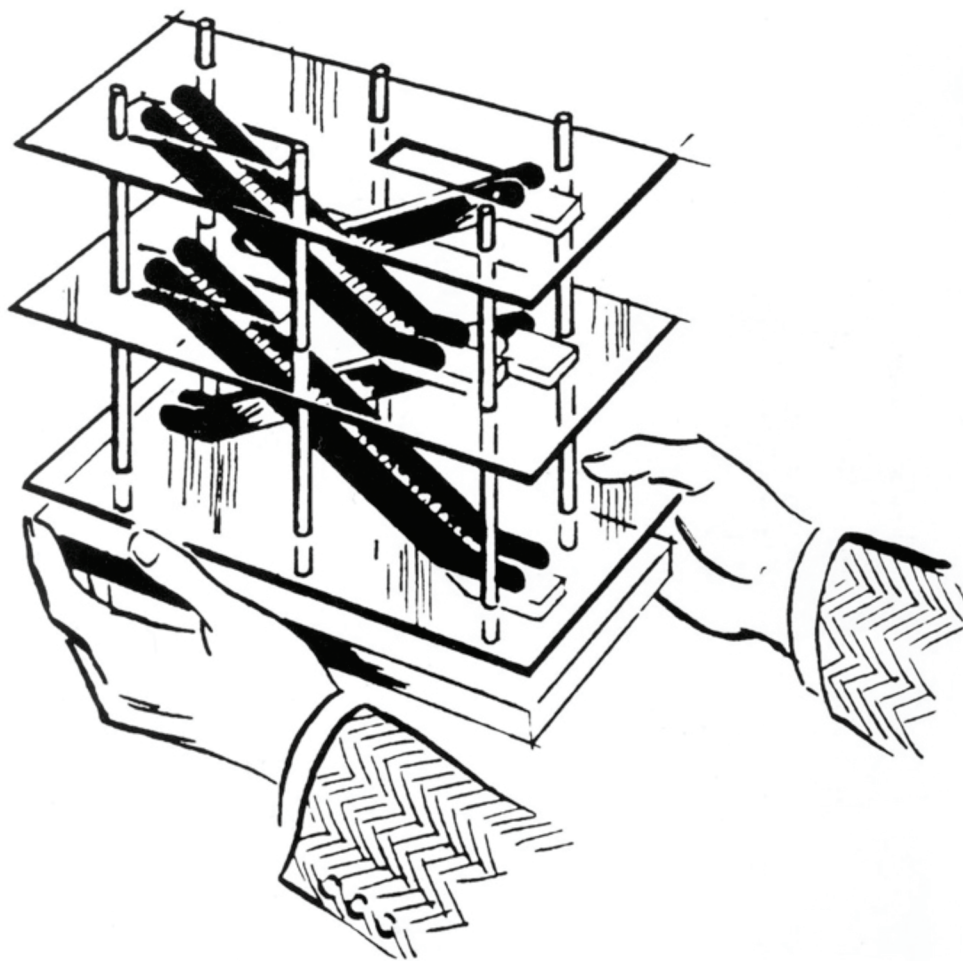
Endlose Expansion

Shopping ist in unserer Gesellschaft nicht mehr weg zu denken. Schritt für Schritt wurden Bereiche unseres Alltags von Einkaufsstrukturen besetzt und somit stellt der Bereich des *Shoppings* heute die Basis öffentlichen Lebens dar. Neben Wohnen und Arbeiten gibt es keinen Lebensbereich, der mit dem des Einkaufens mithalten kann. *Shopping* übersteigt in seiner flächenmäßigen Ausbreitung Einrichtungen der Religion, Bildung und Krankenpflege bei weitem. Und obwohl *Shopping* dermaßen allgegenwärtig und unverzichtbar geworden ist, sind seine Strukturen gleichzeitig sehr instabil, kurzlebig und angreifbar.²³ Im Gegensatz zu Schulen, Universitäten, Kirchen oder Krankenhäusern, deren Zustrom durch natürliche und kontinuierliche gesellschaftliche Vorgaben gesichert scheint, sind Shoppingeinrichtungen von mehreren externen Faktoren, wie beispielsweise Marktwirtschaftsaspekte, Trends oder auch dem Wetter abhängig. Diese externen Faktoren entscheiden über Nachfrage und Kundenfrequenz und können kaum zielführend gesteuert werden. Um daher das Interesse der Konsumenten nicht zu verlieren und kontinuierliche Kundenfrequenz produzieren zu können, müssen sich Geschäfte und Firmen permanent weiterentwickeln. Durch kontinuierliche Neudefinition und einhergehender Um- bzw. Neugestaltung von Verkaufskonzepten und Auftritt wird versucht einer fortlaufenden gesellschaftlichen Veränderung bei zu kommen, und im besten Fall einen Schritt voraus zu sein. Dieses ständige Neuerfinden um attraktiv zu bleiben passiert in seiner heutigen exzessiven Form seit dem 19. Jahrhundert, und lässt sich nach Sze Tsung Leong in drei Stufen der Weiterentwicklung einteilen:

Die erste Stufe war die Entwicklung neuer Maschinen, um den physischen Raum zu erweitern und das Einkaufen bequemer zu gestalten. Neue technische Errungenschaften, wie beispielsweise der Aufzug (Otis Elevator Company, 1853), die Rolltreppe (*Mitlaufende Stufen*, N. Ames, 1859) oder die Klimaanlage (*Gorrie Machine*, 1851), trugen stark zur Vervielfältigung von Verkaufsfläche und Verbesserung des Käuferlebnisses bei. Zweite Stufe war die programmatische Veränderung und Erweiterung im Bereich des gesellschaftlichen Kaufverhaltens. Waren Geschäfte anfänglich einzelne Einheiten, aneinandergereiht entlang einer Gasse, so wurden diese durch das Einführen der Arkaden (*Galleries de Bois*, Paris 1786) zu einer Einheit gefasst. Diese Form zusammengefasster Shoppingeinheiten überdauerte ca. 100 Jahre, bis sie von den aufkommenden Departement Stores (*Au Bon Marché*, Paris 1852) abgelöst wurden. Weitere 100 Jahre später kam eine neue Form der Verkaufseinrichtungen auf: Das Shopping Center (*Southdale*, Minneapolis 1956). Damit gingen dramatische Veränderungen der Geschäftsstrukturen von Innenstädten einher, die sich heute

²³ Vgl. Leong 2001, 129-131.

Abb13.: Einkaufswagerl . Gralla 2015



unübersichtbar in leeren Schaufenstern und ausgestorbenen Innenstädten widerspiegeln. Als Nachfolger der Shopping Center könnte man noch Konzepte wie beispielsweise die der *Big Box* oder des *Warenhaus Stores* aufzählen, da jedoch der Markt in den meisten kommerzialisierten Ländern bereits gesättigt ist, und bestehende Center um jeden einzelnen Kunden werben, wird man gespannt sein dürfen welche neuen Konzepte in Zukunft entwickelt werden.²⁴

Victor Gruen

Der Name Victor Gruen steht für den Aufstieg und Fall der Shopping Mall Architektur in Amerika. Damit ist aber nicht gesagt, dass Gruen lediglich am Thema *Shopping* interessiert war. Ganz im Gegenteil: Gruen's Shopping Malls waren Testobjekte, die ein Neudenken von Öffentlichkeit und Urbanität umsetzen sollten. Die Mall als Neudefinition von Stadt, die als städtischer Organismus die vielschichtigen Bedürfnisse und Anforderungen der Bewohner befriedigt: *Multi – Purpose – Town – Centers*. Das Konzept sah vor Geschäfte, öffentliche Institutionen und Bildungseinrichtungen in einer für Fußgänger witterungsgeschützten und temperierten Umgebung zu versammeln. Damit sollte der durch individuelle Massenmobilität zersiedelten Landschaft wieder ein Zentrum als öffentlicher Versammlungspunkt gegeben werden. Weiters sah Gruen in diesen Zentren ein neues Ordnungsprinzip, wider des „chaos of congestion“²⁵, der „boring amorphous conglomeration - Anti City“²⁶ und der „anarchy of scatteration“²⁷. Eine neue Stabilität entgegen der chaotischen Vorstadt. Nach Gruen war Ordnung und Stabilität die Basis einer florierenden, demokratischen Gesellschaft und konnte mit Hilfe von vorausschauender Planung umgesetzt werden. Die Planung war demnach Grundlage und Voraussetzung für physische und mentale Gesundheit, durch die Lebensqualität, Freiheit und Freude gesichert schienen. Diese Überlegungen fanden weiters ihre Entsprechung in den Stadtentwicklungskonzepten von Victor Gruen. Demnach war die Mall für Gruen die Basiseinheit für die Entwicklung weiterer Urbanität. Durch fraktalartige Vervielfältigung werden aus Nachbarschaftszentren riesige Metropolen.²⁸ Das Grundprinzip der Mall wurde zum Werkzeug des Städtebaus.

Unter den günstigen Bedingungen von ansteigender individuellen Massenmobilität und der daraus resultierenden Suburbanisierung, stieg die Anzahl an Shopping Malls in Amerika sprunghaft an. Begründet durch betriebswirtschaftliche Aspekte wurden jedoch die von Victor Gruen angedachten „Zusatzfunk-

24 Vgl. Leong 2001, 132-135

25 Gruen 1956, 130.

26 Gruen 1964, 66.

27 Gruen 1956, 130.

28 Vgl. Gruen, zit. n. Leong 2001, 384-385.

Abb.14: Harvard Guide To Shopping . Ideal Shopping Structure . 2001



tionen“ meist nicht umgesetzt, sodass die peripheren Einkaufstempeln ohne sozialen oder öffentlichen Mehrwert den innerstädtischen Kernen einen folgenschweren Bedeutungsverlust einbrachten. Ausgestorbene Stadtkerne waren die Folge. Victor Gruen, dem der traditionelle Stadtkern sehr wichtig war („Kopf, Herz und Seele der Stadt“) versuchte eine Lösung des Problems zu finden. Hinsichtlich der Vielzahl an unterschiedlichen Einwirkungen und Umständen dieser Zeit sah Gruen eine Lösung des Problems in unterschiedlichen Ansätzen. Man müsse zwischen zwei Extremen den richtigen Weg wählen: Einerseits kann dem Problem der Rückbildung durch Konservierung von existierenden Nutzung nachgekommen werden, andererseits dürfe man aber auch nicht davor zurückschrecken, erkrankte Elemente zu entfernen und durch neue zu ersetzen. Gruen dachte dabei daran, die Planungsprinzipien der Shopping-Mall auf Revitalisierungsgebiete der Innenstädte anzuwenden. Die Vorstadt-Mall fungiert dabei als Labor, in der traditionelle städtische Charakteristika kultiviert und optimiert wurden. Ein Paradoxon in sich: Das alte, unstädtisch gewordene Zentrum wird wieder städtisch indem es vorstädtisch wird: von der *Suburban Mall* zur *Urban Mall*. Ausformuliert wurde diese Idee beispielsweise in einem Entwurf zur Revitalisierung von *Forth Worth Downtown*.²⁹

Wachstum, Untergang, Erneuerung

Zwei Probleme, die im Zuge der Shopping Center Entwicklung aufgetreten sind und Mitschuld am Misserfolg dieser tragen sind das Problem von ständigem Wachstum und Privatisierung öffentlicher Einrichtungen. Durch die stetige Vergrößerung von Shopping Komplexen überstiegen diese bald eine kritische Größe, sodass andere Verkaufseinrichtungen für Kunden obsolet wurden. Gleichzeitig aber wurden Besucher der riesigen Konsumtempel schlicht überfordert und verloren durch Sättigung des Marktes das Interesse am immer gleichen Angebot. Homogenität trat an die Stelle von Vielschichtigkeit und Kleinteiligkeit. Zweite problematische Entwicklung war die Privatisierung von zuvor öffentlichen Einrichtungen. Waren öffentliche Einrichtungen immer stabile Punkte kontinuierlichen Charakters, sahen sich diese gezwungen, nachdem die öffentliche Hand diese nicht mehr finanzieren konnten oder wollten, sich private Investoren zu holen. Dies hatte natürlich zur Folge, dass sich Museen, Kirchen, Schulen, Universitäten, etc. plötzlich in einer Wettbewerbssituation zueinander befanden und mit den gleichen Problem wie *Shopping* konfrontiert waren: Instabilität des Marktes, Dynamik des Kundeninteresses, und so weiter. Öffentliche Institutionen bedienten sich also der Prozesse des *Shoppings* (Neue Möglichkeiten, Märkte und Besucher) und *Shopping*

29 Vgl. Gruen, zit. n. Leong 2001, 386 f.

Abb.15: Brian Ulrich . Dark Stores . 2009



hatte den nächsten Weg gefunden, um weiter zu existieren. Zur Zeit expandiert *Shopping* in alle erdenkbaren Bereiche unseres täglichen Lebens: Flughäfen, Bahnhöfe und U-Bahnstationen sind Shopping Malls, Museen ähneln Departement Stores, Stadtzentren nehmen die Gestalt suburbaner Einkaufsstraßen an. Aber auch Kirchen, Schulen und Universitäten, Bibliotheken und Krankenhäuser sind nicht vom Einzug des *Shopping* gefeit. „...shopping has become on oft the only means by which we experience public life“³⁰, sodass mittlerweile das *Einkaufen* unsere Städte und Institutionen bestimmt, definiert und erhält. Die dritte Stufe der *Shopping*-Expansion nach Sze Tsung Leong ist die Informationstechnologie und die Erweiterung in die Virtualität. Der Verkaufsbereich betreibt ein weltumspannendes Netzwerk an Informationsbeschaffung. Mit verschiedenen Mitteln der Informationstechnologie werden Daten zum Konsumverhalten gesammelt und ausgewertet, um das Käuferverhalten besser verstehen und bedienen zu können. Bewegung im Raum, Einkommen, Einkaufsverhalten, Likes und Disklikes werden über Kreditkarteninformationen, Mitgliedschaftskarten oder über das Onlineshoppingverhalten erforscht. Damit erweitert sich das Feld des *Shopping* gegenwärtig in unsere virtuelle Welt und markiert den Anfang einer neuen Ära der Konsumgesellschaft. „After shops have become limitless in size, after shopping has overtaken all activities, and after all aspects of our live have been qantified and analyzed, shopping will still find another vehicle by which to survive and expand. In the end, there will be little else for us to do but shop.“³¹

So wartet das *Next Big Thing*³² als immer wiederkehrendes Versprechen schon in den Startlöchern, um als neue Typologie noch größere Profite und höhere Konsumentenströme zu versprechen. Die Architektur dieser schnell wandelnden Versprechungen bleibt lebhaft und roh, unstabil und ist immer „am Sprung“. Sie orientiert sich an statistischen Zahlen des Marktes: Nachfrage, Umsatz, Expansion, Gewinn. Marketing bestimmt die Form. Qualität spielt eine untergeordnete Rolle: Neuerung und Größe sind die zentralen Merkmale. Der fortlaufende Prozess der Renovierung steht dabei symbolisch für Aktualität und Weiterentwicklung. Temporäre Elemente des Umbaus: Bauzäune, Staubwände und Ankündigungstransparente spiegeln diesen Prozess wider und werden zu permanenten ästhetischen Manifestationen unserer Einkaufswelten.³³

30 Leong 2001, 134-155.

31 Ebda., 135.

32 Vgl. Hermann 2001, 527.

33 Ebda., 527-541.

Abb.16: MOMA . Design Store Midtown Manhattan . 2013



Periphere Kisten

Der permanente Wandel und Fortschritt der Konsumlandschaft der letzten Jahrzehnte lässt in den Randgebieten der Städte Shoppingstrukturen entstehen, die sich durch ihre Lage und Konsummotivation der Kunden in der unendlichen Welt des Shopping abgrenzen und eine eigene Kategorie ausbilden – die Handels- bzw. Fachmarkttagglomerationen. Somit muss klar zwischen Einkaufen als Freizeitbeschäftigung (*Smartsopping*)³⁴ und dem Einkaufen als Versorgungshandlung unterschieden werden. Beim *Smartsopping* steht der Prozess des Einkaufens selbst im Vordergrund und folgernd spielt das räumliche und atmosphärische Umfeld eine dementsprechend wichtige Rolle. Im Gegensatz dazu steht das *Versorgungssopping*, das die Einkaufsbedürfnisse des täglichen Bedarfs abdeckt. Hierbei scheint das Umfeld wenig bis gar keine Rolle zu spielen, lediglich das Verhältnis Produktqualität zu Verkaufspreis ist das entscheidende Kriterium. Dieser Umstand lässt sich auch in der Ausformulierung der Verkaufsstätten ablesen. Architektonische Ambitionen halten sich gezielt im Rahmen und werden bewusst vernachlässigt. Technischer Pragmatismus und die Logik der Logistik dominiert das Erscheinungsbild der peripheren Einkaufsstrassen. Dem Kunden suggeriert man so das beste Preis-Leistungsverhältnis.

Vorreiter dieser Entwicklung ist das nordamerikanische Unternehmen Wal-Mart Stores Incorporated. Die radikale Expansionspolitik des Unternehmens führte Wal-Mart an die Spitze der Branche und leistete in Folge einen beträchtlichen Beitrag zur Umstrukturierung und Neuausrichtung des Marktes. Im Wesentlichen basiert der Erfolg von Wal-Mart auf der Strategie Region für Region reicher Verbrauchergesellschaften durch Warenhäuser exzessiv zu erschließen und mit Waren aus Billig-Produktions-Ländern die Konkurrenz zu untergraben. Damit diese Strategie funktioniert bedarf es allerdings einer nahtlosen, weltumspannenden Logistikkette. Ursprünglich im militärischen Sinn verwendet, bezeichnet der Begriff der *Logistik* die Beschaffung, den Transport, die Lagerung und den Umschlag von Gütern.³⁵ Diese Definition hat sich durch den sogenannten *Wal-Mart-Effect* allerdings dahin verändert, dass sich der Bereich Lagerung und Transport mittlerweile überschneiden und man von *Just-In-Time-Manufacturing* spricht. Dabei werden Produkte erst dann hergestellt, wenn der Bedarf danach gegeben ist. „Güter werden nicht mehr gelagert, sondern nur noch transportiert.“³⁶ Um den gesamten Prozess der Güterbewegung so reibungslos wie möglich zu gestalten, werden alle Arten von Behältern dahingehend standardisiert. Normierung hält Einzug in jedem Maßstab: von der Kartonschachtel über den ISO-Container bis hin zu den Bauten.

34 Vgl. Esser zit. n. Stippich 2002, 14.

35 Vgl. <http://www.duden.de/rechtschreibung/Logistik>, 19.2.2016.

36 Angelil 2007, 29.

Abb.17: Walmart . El Mirage Arizona . 2010



Stehen bei den kleinmaßstäblichen Behältern vor allem die Stapelbarkeit und die Wiederholbarkeit der Transportvorgänge im Vordergrund, ist es im großen Maßstab die Rationalität des Bauens und das Erzeugen vertrauenserweckender Fassaden. Supercenter der Firma Wal-Mart haben in der Regel eine Größe von 10.000m² – 20.000m², die eingeschossig hergestellt werden. Dies liegt natürlich in der Erschließung, den Brandschutzvorgaben und konstruktiven Herstellungsmaßnahmen begründet. Der umgebende Außenraum ist von Verkehrsflächen für individuelle Kundenmobilität und Transportinfrastruktur reserviert: eine Seite Logistik, drei Seiten Parkplatz. Um dennoch einen vertrauten, positiv konnotierten Eindruck zu erwecken, werden die Fassaden, nach dem Vorbild des *decorated shed*, mit Elementen der Bautradition geschmückt. Diese Supercenter bilden die Schnittstelle von globalisiertem Markt und regionaler Bevölkerung. Wie vorhin schon angedeutet, ist das Ziel der Wal-Mart-Expansionspolitik Stück für Stück regionale Gebiete zu erschließen und den Markt zu sättigen und weiter wachsen zu lassen. Um das Investitionsrisiko möglichst gering zu halten, werden neu zu erschließende Regionen vorab mittels Satellitenbilder, Stadtwachstumsanalysen und demografischen Statistiken untersucht. Danach wird an zentraler, verkehrsgünstiger Stelle ein Verteilerzentrum errichtet und das Territorium mit Großmärkten besetzt. Das Ansiedeln passiert aufgrund ökonomischer Aspekte außerhalb der Ortschaften, in der Peripherie. Grundstücke werden billig erworben, die dazugehörige Widmung und Errichtung von öffentlichen Infrastrukturen mit dem Argument der Arbeitsplatzbeschaffung erwirkt. Auf diese Weise entsteht ein flächendeckendes Netz an Filialen und eine Marktsättigung wird erreicht. Als Folge des plötzlichen Mehrangebots geht die Kaufkraft pro Geschäftseinheit zurück, und vor allem kleine Betriebe müssen schließen. Die großen Discounter nehmen eine Monopolstellung ein und entziehen somit den einzelnen Regionen ihre gewachsene, ökonomische Basis. Ein Phänomen, das in Amerika *das Aussterben von Main Street USA*, in den ländlichen Regionen Österreichs als „*Ortskernsterben*“ bezeichnet wird. Einhergehend mit dem Aussterben der Ortskerne verlagert sich auch das öffentliche Leben in die neuen Zentren am Rand der Stadt. Der verloren gegangene öffentliche Raum wird und kann jedoch in den neuen Zentren, da diese nicht der öffentlichen Hand unterliegen, kaum adäquat ersetzt werden. Der Abschluss einer solchen regionalen Expansion findet im täglichen Gebrauch statt. Filialen, die keinen Gewinn abwerfen werden aufgegeben. Was übrig bleibt sind Brachen die schwer umgenutzt werden können und Leerstand sowohl an den Rändern als auch in den Zentren der Städte. Die billig gebaute Immobilie, zeitlich limitiert gedacht, wird somit zur Moblie und Architektur zu einem Wegwerfprodukt. Die flexible Beweglichkeit eines Unternehmens fordert „soziale Missstände sowie städtebauliche Scherbenhaufen, deren Kosten die Hinterbliebenen zu tragen haben. Das ist der hohe Preis des tiefen Preises, den man so willig ist zu zahlen.“³⁷

37 Angelil 2007, 31.

Abb.18: Matthias Heiderich . Funktionsorte . 2011



IDENTITÄT

Flexible Identitäten

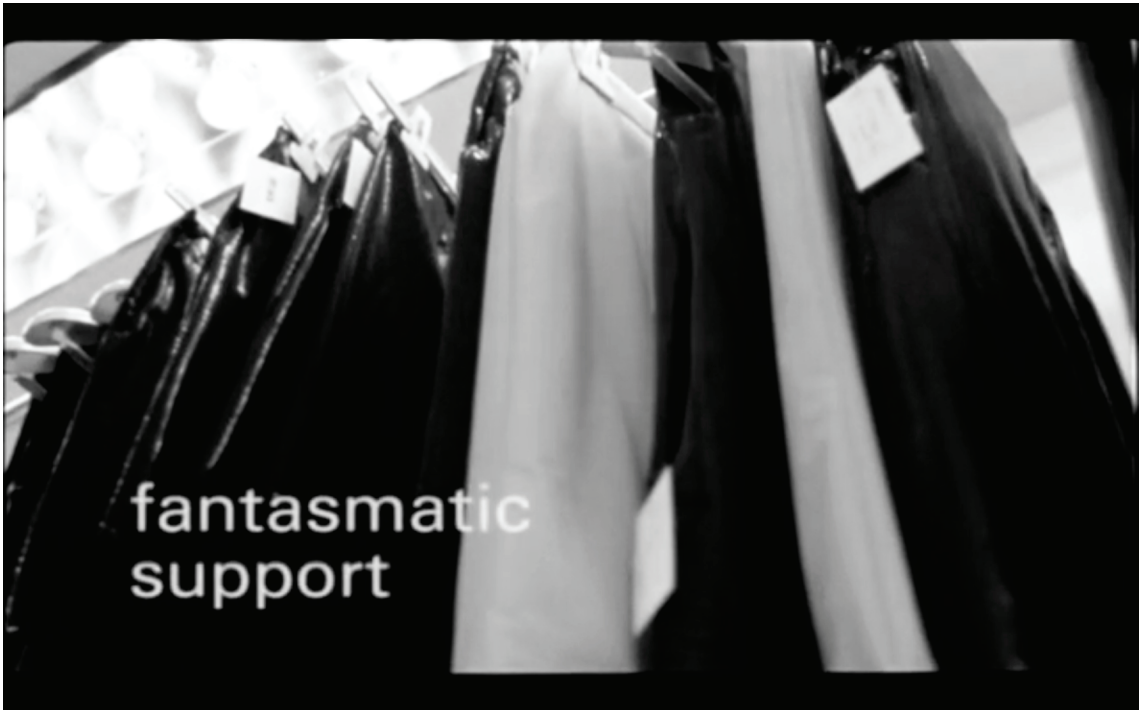
Identität ist im Kontext der Gesellschaftsentwicklung als Gesamtheit von Eigentümlichkeiten und Merkmalen zu sehen, die Personen und Gruppen charakterisieren und von anderen unterscheiden. Im psychologischen und soziologischen Sinn geht es darum, dass sich Individuen mit etwas identifizieren und Merkmale einer übergeordneten Gruppenidentitäten annehmen. Identität bezieht sich in diesem Fall auf das Individuum selbst und seine Gruppenzugehörigkeit und Verortung in sozialen Rollen. Dieses individuelle und kollektive „Erkannt- und Anerkanntwerden“ wird allerdings durch tiefgreifende gesellschaftliche Veränderungsprozesse in den letzten Jahrzehnten stark verändert. „Erhöhte Mobilitätsanfordernisse des entwickelten Kapitalismus, die Dynamik des Arbeitsmarktes, wachsende Bildungsabhängigkeiten, die Durchmarktung aller Lebensbereiche und ein durchschnittlich hohes Niveau der Existenzsicherung führen dazu, dass die Menschen aus den vertrauten Bindungen von Klasse, Beruf, Nachbarschaft, Familie und Geschlechterverhältnissen freigesetzt und in ihren Lebenswegen und Lebenslagen durcheinander gewirbelt werden.“³⁸ Dieses Wegbrechen von tradierten gesellschaftlichen und kulturellen Grundlagen geht vor allem mit zwei wesentlichen gesellschaftlichen Umbrüchen einher, die unter den Sammelbegriffen *Postmoderne* und *Globalisierung* in verschiedenen wissenschaftlichen Fachrichtungen diskutiert werden. Mit dem Begriff *Postmoderne* werden vor allem gesellschaftliche Prozesse der Differenzierung, Individualisierung und Pluralisierung bezeichnet, die nach Auflösung kultureller Identitätsmuster das Individuum als Baumeister seines eigenen Selbst beschreiben, der durch Zusammensetzen vorgefertigter Versatzstücke von verschiedenen Identitätsangeboten persönliche Biographien erstellt und über Mode, Medien und Konsumartikel vermittelt.³⁹ Dieser Vorgang wird durch die weltumspannende Vernetzung der *Globalisierung* in nahezu allen unseren Lebensbereichen zusätzlich beschleunigt und verstärkt. Moderne Kommunikations- und Mobilitätstechnologien ermöglichen dabei eine ungehinderte Zirkulation von Waren, Bildern Symbolen und Menschen, sodass ein Zustand des permanenten, kurzfristigen Erreichbarseins erzeugt wird. Richard Sennett betrachtet diesen Umstand aus der Perspektive der Arbeitswelt. Er beschreibt einen *Neuen Kapitalismus* der grenzenlos agiert und institutionelle Strukturen demontiert. Langfristige Ordnungen werden durch „neue Regime kurzfristiger Zeit“ ersetzt, institutionelle Muster durch netzwerkartige Strukturen.⁴⁰ Festen Charaktereigenschaften wird durch permanent geforderte Flexibilität der Boden entzogen und fordert die Bereitschaft zur Hinnahme von Fragmentierung. So entsteht nach Sennett der Menschentyp des

38 Eickelpasch/Rademacher 2004, 6.

39 Vgl. Ebda., 15.

40 Vgl. Sennett 2000, 26.

Abb.19: Periphere Identität . Fotomontage . Gralla 2015



flexiblen Menschen: ein „nachgiebiges Ich, eine Collage aus Fragmenten von Fragmenten, die sich ständig wandelt, sich immer neuen Erfahrungen öffnet - das sind die psychologischen Bedingungen, die der kurzfristigen, ungesicherten Arbeitserfahrung, flexiblen Institutionen, ständigen Risiken entsprechen.“⁴¹ Das individuelle Dauerhafte wird zum Problem, langfristige Ziele stehen einer kurzfristigen Ökonomie, bleibende Werte einer ungeduldigen Gesellschaft gegenüber. Als Reaktion auf diese feindlichen Wirtschaftsordnung wird eine zunehmend wachsende Gemeinschaftssehnsucht lokalisiert, die eine Stärkung des Ortes und die Sehnsucht nach örtlicher Verwurzelung zur Folge hat. „Eine der unbeabsichtigten Folgen des modernen Kapitalismus ist die Stärkung des Ortes, die Sehnsucht der Menschen nach Verwurzelung in einer Gemeinde. All die emotionalen Bedingungen modernen Arbeitens beleben und verstärken diese Sehnsucht: die Ungewissheiten der Flexibilität; das Fehlen von Vertrauen und Verpflichtung; die Oberflächlichkeit des Teamworks; und vor allem die allgegenwärtige Drohung, ins Nichts zu fallen, nichts ‚aus sich machen zu können‘, das Scheitern daran, durch Arbeit eine Identität zu erlangen. All diese Bedingungen treiben die Menschen dazu, woanders nach Bindung und Tiefe zu suchen.“⁴²

Individualität im Kulturkapitalismus

Das Einkaufen spielt auf der Suche nach Individualität und Identität der Menschen heutzutage eine zentrale Rolle. Die Antwort auf die Frage „Wer bin ich?“ wird zunehmend im Konsum gesucht und gefunden. Konsumgüter werden zu Trägern und Spiegel einzelner Lebensentwürfe. Dabei hat sich Einkaufen als Freizeitaktivität schon längst von der Basisfunktion der Versorgung abgespalten und stellt eine eigenständige Kategorie dar: *Shopping*. Man trifft sich am Samstag im Shoppingcenter, bei der innerstädtischen Lieblingsboutique oder im Outletstore in der Fachmarktzeile am Rand der Stadt. Man nimmt sich Zeit, pflegt soziale Kontakte, tauscht sich aus und vor allem: man präsentiert sich. Das Einkaufen selbst tritt in den Hintergrund, ist allerdings ständiger Begleiter und Basis einer Selbstinszenierung durch *Shopping* in der Öffentlichkeit.

Michael Wildt, Berliner Historiker, beschreibt diesbezüglich den Sozialtypus des *Konsumbürgers*.⁴³ Gänzlich konträr zum Bildungs- und Erwerbsbürger früherer Zeiten, gründet sich das Kapital des Konsumbürgers nicht auf der Produktion von Waren oder dem Erwerb von Bildung durch Wissenschaft und Kunst, son-

41 Vgl. Sennett 2000, 182.

42 Ebd., 189f.

43 Vgl. Wildt 2005, 255-283.

Abb.20: Filmausschnitt: Christopher Roth . Hawaii 962036 . 1996



dern „auf das Vermögen, mit einer allgegenwärtigen Warenwelt umzugehen, in ihr einen sozialen Ort wie eine individuelle Identität zu finden.“⁴⁴ Diese Verschiebung von einer Identitätskonstruktion durch Arbeit, hin zu einer konsumorientierten Identitätsvorstellung in einer modernen Massenkultur beleuchtet der Augsburger Historiker Andreas Wirsching in seinem Aufsatz *Konsum statt Arbeit?* (2009). Er beschreibt darin einen Wandlungsprozess in dem die Arbeit des Einzelnen als Instanz der persönlichen Identitätskonstruktion im 20. Jahrhundert zurück geht und durch die vielfältigen Möglichkeiten einer Massenkultur persönliche Individualitäten durch Konsum konstruiert werden. Vor diesem Hintergrund bildete sich vor allem in Europa starke Kritik am Siegeszug der Konsumgesellschaft. Es war von „Konsumpflicht“⁴⁵, vom Vermissen einer „Freiheit der Verweigerung“⁴⁶ oder vom *manipulierten Bürger*⁴⁷, der als Opfer der kapitalistischen Kulturindustrie, dessen „Waren widerstandslos verfallen sei“⁴⁸, die Rede. Vor allem sah man die ungestörte Persönlichkeitsentfaltung des freien Individuums in einer Gesellschaft der kommerziellen Massenkultur in Gefahr. Diese Kritik hielt sich bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts, wo sie nochmals einen Höhepunkt in den 68er-Protestbewegungen erfuhr, um danach mit Aufkommen der Postmoderne und einhergehenden Globalisierungsprozessen zu verstummen. Das in Amerika schon früh etablierte Modell des *Consumerism* hielt somit auch in Europa Einzug und stellt „einen unübersehbar mächtigen Trend der neueren Geschichts-, Kultur- und Sozialwissenschaften [...] dar]. Tatsächlich hat das Paradigma der Konsumgesellschaft in jüngster Zeit eine überaus breite Rezeption erfahren und eine Fülle von gehaltvollen empirischen Einzelstudien angeregt.“⁴⁹ Wirsching verweist dabei auf eine Vielzahl hauptsächlich amerikanischer Schriften die sich mit dem Thema *Konsumismus* beschäftigen und in seine Darlegungen einbezogen wurden. Der Konsument wird nicht mehr als Opfer einer Kulturindustrie gesehen, sondern nimmt seinen Platz als unabhängiger Akteur, als *Consumer Citizen*, in der Konsumgesellschaft ein.

Schon Ende des 19. Jahrhunderts betrachtete Thorstein Veblen in seinem Werk *Theory of the Leisure Class* (1899) das Konsumverhalten der Oberschicht und erkannte darin einen kulturellen Akt der symbolischen Repräsentation und sozialen Abgrenzung. Nach Veblen wird dabei Individualität nicht zerstört, sondern erst ermöglicht.⁵⁰ Diese amerikanische Sichtweise hebt den Geschmack zu einer entscheidenden ökonomischen

44 Vgl. Wildt 2005, 255 f.

45 Vgl. Freyer 1965, 245.

46 Vgl. Nebel 1970, 5 f.

47 Vgl. Packard 1962.

48 Horkheimer/Adorno 1969, 148.

49 Wirsching 2009, 172.

50 Vgl. Veblen 1953, 60 f.

Abb.21: Andreas Gursky . 99 Cent . 2001



mischen Macht empor und erkennt die Möglichkeiten die eine Konsumgesellschaft den Bedürfnissen nach Individualität bietet. „Konsum wird zur Ausdrucksform moderner Zivilisation; die Individualität des Konsumenten wird inmitten seiner durch standardisierte Massenproduktion und Massenkultur geprägten Umwelt gewährleistet – und zwar durch die freie Wahl seiner Kaufentscheidung.“⁵¹ Der individuelle Geschmack wird somit zum eigenständigen Werkzeug, mit dessen Hilfe sich das Individuum unter den unzähligen Möglichkeiten der Konsumgesellschaft, seine eigene Individualität konstruiert um sich von einer vermeintlich uniformen Masse abzuheben. Die endlos scheinende Angebotspalette bildet dabei die Basis, das Repertoire einer eigenen Orientierung und der Kreation des persönlichen Lifestyles.

Religion des Konsumismus

Weil Grundwerte von Religion, Familie, Beruf oder Verein in der heutigen Zeit stark an Bedeutung verloren haben, menschliche Sehnsüchte nach Gemeinschaft und Individualismus jedoch trotzdem bestehen und gestillt werden wollen, stellt der Warenkonsum wie oben beschrieben einen hervorragenden Ersatz dar. „Im Kapitalismus ist eine Religion zu erblicken, d. h. der Kapitalismus dient essentiell der Befriedigung derselben Sorgen, Qualen, Unruhen, auf die ehemals die so genannten Religionen Antwort gaben.“⁵² Dieser Beobachtung des Philosophen Walter Benjamin wird durch die heutige Vermarktung von Waren vollends entsprochen. Der Wert eines Produktes ist heute nicht ausschließlich von dessen Gebrauchswert bestimmt. Das Image, das hinter einer Ware steht macht einen viel größeren Anteil aus. Oftmals ist das Image sogar der eigentliche Gebrauchswert. Man kauft nicht Produkte, sondern immer mehr Lebenserfahrungen wie Essen, Kommunikation, Teilhabe an bestimmten Lebensstilen.⁵³ Der Glaube an die Marke führt dabei zur Kulturalisierung der Dinge, sodass Güter nicht nur Identitäten repräsentieren, sondern zu *Kult* werden, wie Robert Misik in seiner Beschreibung zur gegenwärtigen Kommerzkultur, *Alles Ware*, darlegt.⁵⁴ Die Funktion eines Produkts wird als gegeben vorausgesetzt, sodass sich Waren nur noch durch ihren kulturellen Wert unterscheiden: Es kommt zur Verschiebung von einer Waren- zur Imageproduktion. Die Macht der Aufladung durch Bilder und Erzählungen wird von Unternehmen natürlich genutzt, um das jeweilige Produkt je nach den Bedürfnissen der Kunden richtig zu platzieren. *Branding-Experten, Marketing Gurus, Konsumforscher, Produkt- und Shop Designer* versuchen unentwegt mittels neuer Technologien und Untersuchungen

51 Wirsching 2009, 180.

52 Benjamin 1991, 100.

53 Vgl. Slavoj Žižek zit. n. Robert Misik: Lifestyle Kapitalismus, 23.12.2014, <http://www.bpb.de/apuz/198387/lifestyle-kapitalismus>, 6.8.2016.

54 Vgl. Misik 2009.

Abb.22: Filmausschnitt: Ulli Gladik . Global Shopping Village . 2014



zum Konsumverhalten Wege zu finden, um jeder *Lifestyle-Community* die passenden *Identity-Goods* noch besser anbieten zu können. Dies geschieht immer in Wechselwirkung mit dem Verhalten des Konsumenten und dessen Vorlieben, sodass jedes Bedürfnis durch eine endlose Produktpalette abgedeckt scheint. Diesem Kulturkapitalismus zu entkommen bzw. sich diesem zu widersetzen scheint ob der weltumspannenden Reichweite schwierig bis unmöglich. Denn, auch für konsumkritische Konsumenten steht die passende Produktpalette bereit; auch wenn man danach meist etwas länger suchen muss.

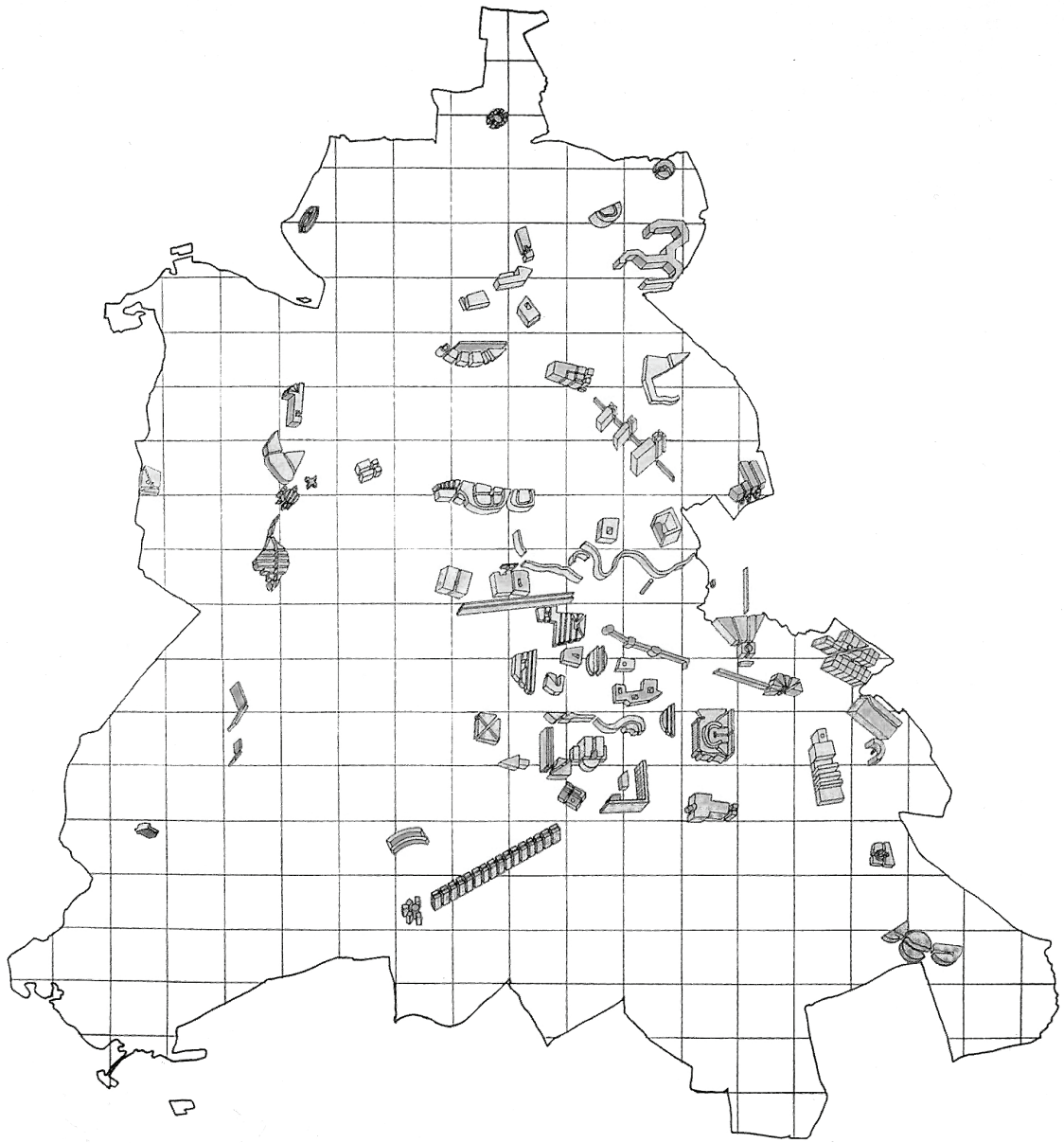
I shop, therefore I am heißt eine der weltbekanntesten Arbeiten der Künstlerin Barbara Kruger. Kruger, die überspitzt die Identitätskonstruktion im heutigen Konsumismus beschreibt, will damit vor allem zur kritischen Betrachtung unserer Einkaufsgewohnheiten mahnen. Dass der Warenkonsum mit seinen gegebenen Verlockungen allerdings nicht der Baumeister unseres Ichs ist, stellt die Soziologin Eva Illouz klar: „Die Waren behindern und unterdrücken das Ich nicht, sondern dienen vielmehr als nützliches Hilfsmittel für dessen dramatische Steigerung.“⁵⁵ Illouz, die sich mit dem Verbinden von Waren und Gefühlen beschäftigt hat, argumentiert dabei aus der amerikanischen Sichtweise heraus, dass Waren und die mit ihnen verbundenen Gefühle, lediglich Hilfsmittel zur detaillierteren Identitätsmodellierung darstellen. Dass Warenästhetik allerdings schon davor, im Konstruktionsprozess persönlicher Identitätsvorstellungen beteiligt ist wird mitunter vom Soziologen Gerhard Schulze eingeräumt: „[sodass] das Selbst zumindest teilweise über ästhetische Handlungen erst konstruiert wird.“⁵⁶ Dirigiert werden diese vom individuellen Geschmack oder *Habitus* eines Individuums. Der französische Soziologe Pierre Bourdieu erläutert in seinem Hauptwerk, *Die feinen Unterschiede* (1982), anhand groß angelegter empirischer Untersuchungen, die Theorie einer Gesellschaftsstruktur die durch den *Sozialen Akteur* geprägt wird.⁵⁷ Der *Soziale Akteur* stellt ein Individuum dar, dessen Wahrnehmung, Denken und Handeln durch die Instanz des *Habitus* bestimmt wird. Dieser zeigt sich auch im individuellen Geschmack. Nach Bourdieu ist der *Habitus* und somit der Geschmack eines Menschen jedoch nicht etwas individuell von der Natur aus Gegebenes, sondern eine durch Erziehung, Umwelt und anderen Außeneinflüssen gebildete Eigenheit. Sie definiert unsere Position im sozialen und wechselwirkend physikalischen Raum und teilt die Gesellschaft in verschiedene Geschmacksklassen ein, die weiters die Verteilung von ökonomischem, kulturellen und sozialem Kapital widerspiegeln. Unsere Identitätsvorstellungen und die Bedürfnisse an Konsumgütern entstehen also aus unseren, durch das soziale Umfeld geprägten Einstellungen. Ein endlos scheinendes Warenangebot des zeitgenössischen Kul-

55 Illouz 2003, 87-88.

56 Schulze 2005, 312.

57 Vgl. Bourdieu 1982.

Abb.23: Barbara Kruger . Untiteld (I shop, therefore I am) . 1987



turkapitalismus ist dabei das Repertoire, das uns dabei hilft unsere Individualitätsvorstellungen bestmöglich ausleben und weiterentwickeln zu können. Die strikte Unterscheidung in *wahre* und *falsche* bzw. *natürliche* und *künstliche* Bedürfnisse kann in diesem Prozess allerdings zu einer Einschränkung von Individualität und Identitätsproduktion führen. Dem Ausleben menschlicher Kreativität geht ein Weiterentwickeln des Vorhandenen einher. Dies gilt nicht nur für das Herstellen von Dingen, sondern auch für das Konsumieren von Gütern, sodass sich unsere Bedürfnisse mit Neuheiten weiterentwickeln und neuen Gütern nachwachsen. Mit dieser Bedürfnisoffenheit gehen wichtige konsumethische Kriterien einher: Im Zentrum steht eine humane Selbstverwirklichung, die durch Sozial- und Umweltverträglichkeit des Handelns ergänzt wird.⁵⁸ Das menschliche Konsumverhalten soll also so gestaltet sein, dass es durch eine nachhaltige Handlungsweise, gegenüber der Umwelt und der Gesellschaft keine Schäden hinterlässt.

Inseln der Stabilität

Für die Ausbildung von individueller und kollektiver Identität stellen neben der Auswahl spezifischer Konsumgüter ebenso spezifische Bezüge zum Ort einen wesentlichen Aspekt dar. Durch In-Beziehung-setzen verschiedener Eindrücke formt jeder Mensch ein eigenes Bild seiner Lebensumgebung. Diese Vorstellungen bilden in weiterer Folge die Basis einer verorteten Identifikation mit der jeweiligen Umgebung. Die Bedeutung und Geschichte von Gebieten, deren Funktion und Benennung, aber vor allem physisch wahrnehmbare Gegenstände und die gebaute Umwelt spielen eine große Rolle in solchen Identifikationsprozessen. Das Fehlen kollektiver, ortsspezifischer Formen zu Gunsten einer uniformen Ausgestaltung der Lebensumgebungen kann sich somit nachteilig auf die Entwicklung regionaler Identität von Individuen und Gemeinschaften auswirken. In seinen Untersuchungen zum *Bild der Stadt* betrachtet Kevin Lynch physisch wahrnehmbare Zeichen und ihre Auswirkungen auf die Vorstellungsbilder der Lebensumgebungen von Individuen. Seiner Meinung nach entstehen diese geistigen Bilder aus den unmittelbaren Erfahrungen und den Erinnerungen an vergangene Erfahrungen und bilden somit „eine nützliche Basis für die individuelle Entwicklung.“⁵⁹ Bei der Ausgestaltung der individuellen Vorstellung spielt nach Lynch, von allen fünf Sinnen, vor allem die visuelle Wahrnehmung eine wesentliche Rolle. Er definiert dabei für seine Untersuchung von Stadtbildern fünf zentrale Vorstellungselemente: Wege, Grenzlinien, Bereiche, Brennpunkte und Merkzeichen.⁶⁰ Die jeweilige Identität (=Abgrenzung zu anderem, Individualität), Struktur

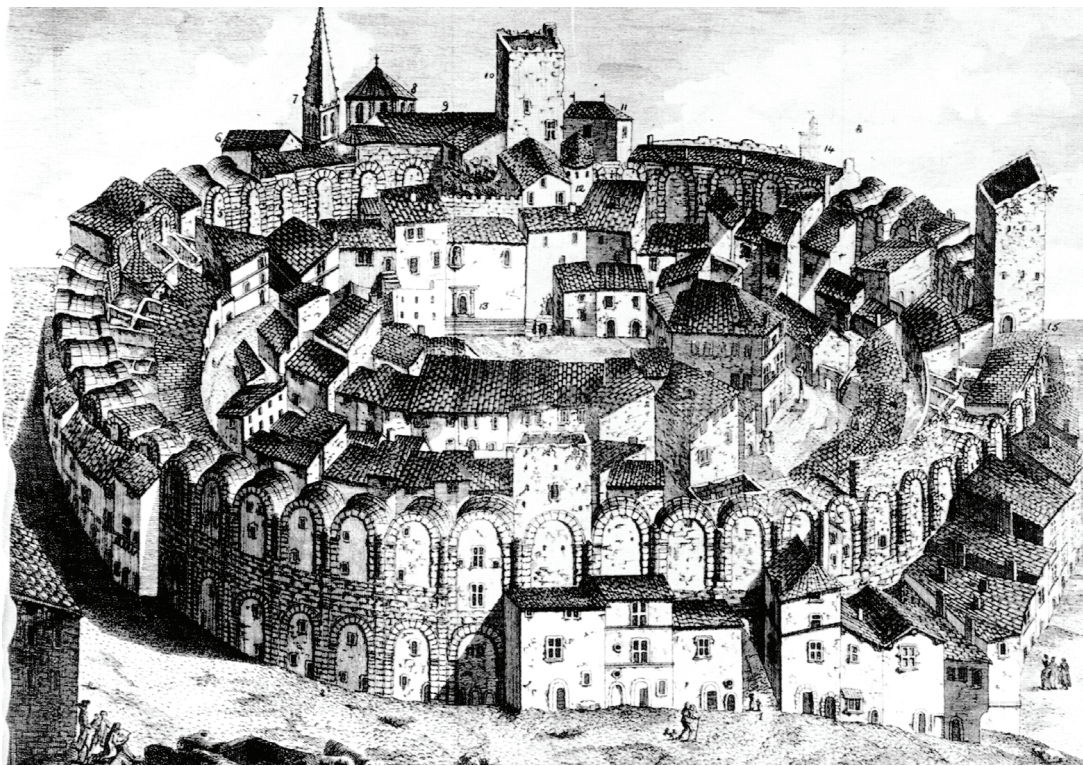
58 Stephan Wirz: Ich shoppe, also bin ich! Plädoyer für eine liberale Konsumethik, 26.01.2016,

<http://www.lilienberg.ch/publikationen/gastautoren/ich-shoppe-also-bin-ich-ein-plaedoyer-fuer-eine-liberale-konsumethik>, 8.8.2016.

59 Lynch 1965, 14.

60 Vgl. Lynch 1965, 60 f.

Abb.24: O M Ungers . Die Stadt in der Stadt . 1977



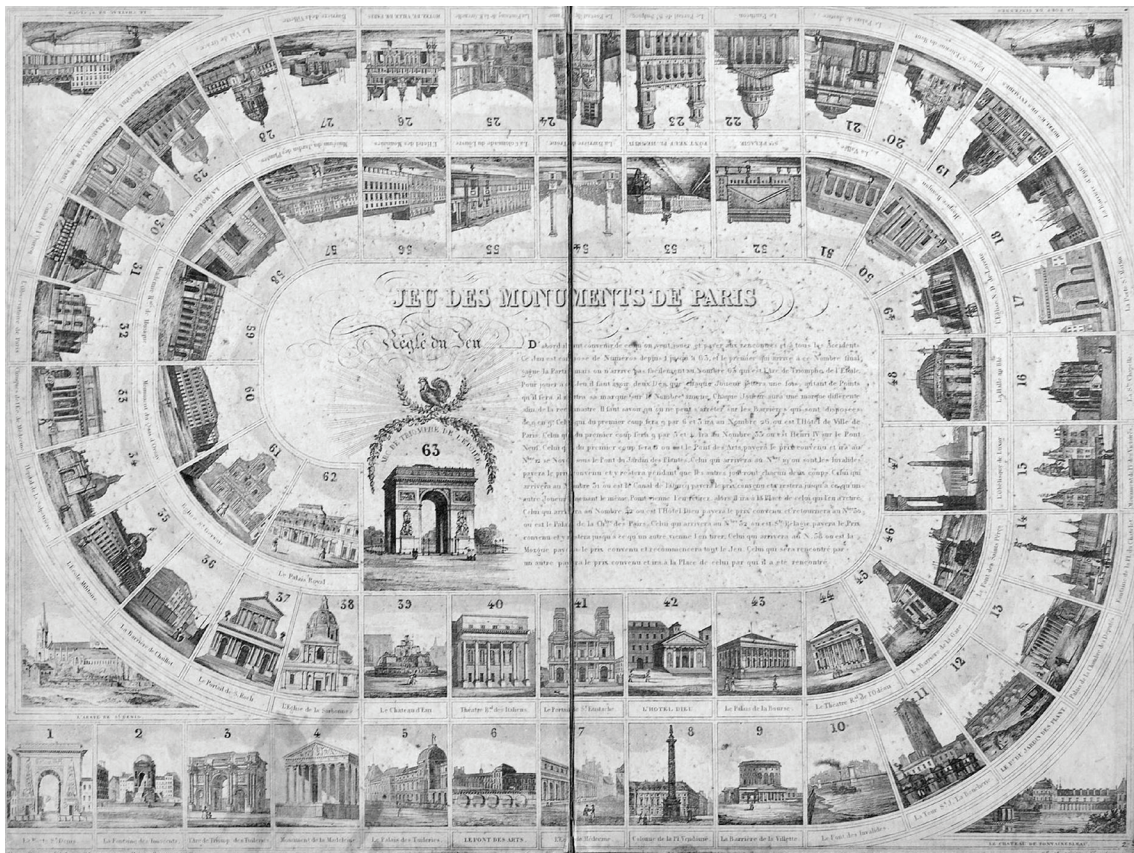
(=räumliche oder strukturelle Beziehung) und Bedeutung (=praktisch und gefühlsmäßig) der einzelnen Elemente hinterlässt bei jedem Betrachter einen individuellen Eindruck. Dieser kann sich, abhängig von der physischen Qualität und Einprägsamkeit der Objekte mit anderen Eindrücken decken und ein kollektives Vorstellungsbild erzeugen. Das Bild der Umgebung kann somit durch äußere, physische Einwirkungen aktiv verändert werden und auf Ebene der Landschaft durch Erzeugen visueller Deutlichkeiten zu einer positiven, kollektiven Identitätsentwicklung beitragen.⁶¹ Vor allem in Gebieten der Zwischenstadt oder Stadtregion, in der beliebige, heterogene Entwicklungen ein auswechselbares Landschaftsbild entstehen lassen, können mit Hilfe gezielter architektonischer Eingriffe Bezugspunkte, die im Bild der Landschaft wirksam werden, geschaffen werden. Solche Bezugspunkte in der Blicklandschaft, beschrieb Lynch als eines seiner Vorstellungselemente: das Merkzeichen. Merkzeichen sind optische Bezugspunkte: äußere Merkmale die sich von ihrer Umgebung abheben. Die Wirkungskraft eines Merkzeichens wächst mit der Klarheit und Einfachheit seiner Formensprache und umso stärker es im Kontrast zu seiner Umgebung steht desto wahrscheinlicher ist es, dass es im Vorstellungsbild eines Beobachters wirksam wird.

Aldo Rossi widmet sich in seiner Arbeit, *Die Architektur der Stadt* (1966), ebenfalls der markanten Punkte in der (Stadt-) Landschaft. In seiner Theorie zur Stadtstruktur definiert er *städtebauliche Phänomene*, die den Charakter einer Stadt ausmachen und ihr Permanenz und Gedächtnis verleihen. Nach Rossi besteht die Struktur aus zwei wesentlichen Bestandteilen: den *Primären Elementen* und den *Wohngebieten*. Erstere sind ähnlich den fünf Vorstellungselementen bei Lynch markante Punkte, die im Stadtgewebe durch ihre Funktion, aber vor allem durch ihre Form eine Sonderstellung einnehmen. Über die Zeit hinweg werden diese Formen zum Hintergrund persönlicher Erlebnisse und gesellschaftlicher Ereignisse, sodass sie sich als kollektive Erinnerungstücke, als *Baudenkmäler*, in der Stadt und Gesellschaft festschreiben und den spezifischen Charakter einer Stadt ausmachen. „Die Architektur ist zugleich konkreter Ausdruck dieses Prozesses und das eigentlich Faßbare [sic!] der komplexen Stadtstruktur. In ihr als einem Kunstwerk konkretisieren sich die ästhetischen Intentionen des Stadtphänomens.“⁶² Rossi erkennt dabei, dass die Funktion der *Baudenkmäler* sekundär ist und sich über die Zeit hinweg ändern kann. Lediglich die Form stellt ein fixierendes Zeichen innerhalb der Stadtstruktur dar und wird zu einem wichtigen Bezugspunkt kollektiven Charakters. Diese Repräsentation der öffentlichen Sphäre verleiht einem *Baudenkmal* auch die nötige Widerstandskraft, um im ständigen Weiterentwicklungsprozess einer Stadt als Fixpunkt bestehen zu bleiben. So erkennt der Philosoph Maurice Halbwachs nach Rossi, dass die Dauer des Raumes die Befriedigung für

61 Vgl. Lynch 1965, 24.

62 Rossi 1973, 74.

Abb.25: Römisches Amphitheater . Arles 1686



unser Gedächtnis ist.⁶³ Aldo Rossi erweitert dies dahingehend, „daß [sic!] die Stadt selbst das Kollektivgedächtnis der Völker ist, und wie das Gedächtnis an Tatbestände und Orte gebunden ist, so ist die Stadt der Ort des Kollektivgedächtnisses, dessen Ausdruck Architektur Landschaft sind.“⁶⁴ Dass sich *Stadt* allerdings in den letzten Jahrzehnten unter Einfluss postmoderner Stadtplanung und wirtschaftlicher Faktoren von einem Ort des aktiven Kollektivgedächtnisses wegbewegt hat, kritisiert M. Christine Boyer in ihrem Buch, *The City of Collective Memory* (1994). Motiviert durch die starken Umwälzungen der Städte des 20. Jahrhunderts, insbesondere durch die *Postmoderne*, sieht Boyer eine gravierende Veränderung in der Repräsentation von Öffentlichkeit durch Orte in der Stadt. Hinzu kommt ein wirtschaftlicher Faktor, der sich in einer zunehmenden Privatisierung und Kommerzialisierung von Stadtraum zeigt. Die Postmoderne untergräbt durch ihre Ablehnung der Moderne und das Wiederentdecken von Strategien des 19. Jahrhunderts, vor allem im Städtebau somit die Möglichkeit, dass sich Stadt als *Theater of Our Memory*⁶⁵ aktiv weiterentwickeln und etablieren kann. Die Stadt von heute stellt oftmals lediglich ein fragmentiertes Gefüge aus alleinstehenden Zitaten der Architekturgeschichte dar. Anstatt das Gewebe der gewachsenen Stadt, mit ihren Beziehungen zwischen Architektur, Stadtform und Geschichte, weiterzuknüpfen, entstehen getrennte Bereiche historischer Bilder, vergleichbar mit unter Glasvitrinen geschützten Exponaten in einem Museum. Ein zeitgenössischer Kulturkapitalismus liefert dazu den passenden „Ausstellungskatalog“ in Form von Images, Bildern, Drucken, Fotobüchern, Reiseführern, etc., sodass Geschichte zur klischeehaften Ware wird, die als mundgerecht verabreichte Happen serviert werden und lediglich der Profitsteigerung dienen. Diesem Trend kann nur durch Rückbesinnung auf den evolutionären Prozess der Architekturproduktion und der aktiven Anwendung im Weiterbauen der Städte beigegeben werden. Qualitäten kanonischer Werke aller Epochen müssen erkannt, zeitgemäß interpretiert und angewandt werden, sodass durch die Weiterentwicklung bekannter typologischer Codes neue räumliche Situationen und gestalterische Formen entstehen können. Dazu Viollet Le-Duc, zitiert nach Rossi: „Die Kunst der Architektur [...] ist eine Schöpfung des Menschen. [...] Diese Schöpfung des Menschen ist nichts anderes als die Anwendung von Prinzipien, die wir nicht aus uns selbst entwickeln, sondern uns durch Beobachtung zu eigen machen.“⁶⁶

63 Vgl. Halbwachs, zit. n. Rossi 1973, 117.

64 Rossi 1973, 117.

65 Vgl. Boyer 1994, 31 f.

66 Le-Duc, zit. n. Rossi 1973, 84.

Abb.26: Jeu des monuments de Paris . 1836-1848



PERIPHERIE

In den Randlagen von Ballungszentren, Städten und Dörfern treten die in den voran gegangenen Kapitel beschriebenen Einflüsse gesellschaftlicher Mobilitäts-, Konsum- und Identitätsentwicklungen am augenscheinlichsten zu Tage: Außenräume sind dem Automobil und der Marktwirtschaft geschuldet; Handelsstrukturen unterliegen einem ständigen Wandel und befinden sich daher permanent im Umbau; die Gesamterscheinung gleicht unzähliger, unmotivierter Beispiele peripherer Konsumansiedlungen und wirkt somit beliebig und austauschbar. Das folgende Kapitel widmet sich im Speziellen dieser spezifisch peripheren Aspekte und ihren Auswirkungen auf die Architektur von Randzonen.

Generische Struktur und Zeichenhafte Fassade

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts war die Geschäftsstadt, oder besser Geschäftsstraße, vor allen in Amerika der unmittelbare Ausdruck individueller Motorisierung und Kommerzialisierung und bildete am Rand der Städte einen direkten Gegenpol zu den gewachsenen Zentren. Im Kontext der 1960er Jahre wurde dieses bis dahin unbeachtete Phänomen der Stadtentwicklung von Denise Scott Brown und Robert Venturi aufgegriffen und zum Kernthema ihrer Forschungsarbeit. Im Rahmen eines Universitätskurses an der Yale Universität im Jahre 1968 untersuchten sie mit ihrem Partner Steven Izenour die städtebauliche Struktur der Hauptstraße von Las Vegas und stellten dabei die Frage nach dem Symbolischen in der Architektur. Das Ergebnis wurde unter dem Titel *Learning from Las Vegas* veröffentlicht.⁶⁷ Die Arbeit verursachte großes Aufsehen und rückte das bis dahin unbehandelte Thema der peripheren Geschäftsagglomerationen in den Mittelpunkt des damaligen Architekturdiskurses.

Die Grundthese der Arbeit sieht dabei die Abkehr des Zeichenhaften und die Fixierung auf das Raumproblem in der Moderne als völlig einseitig und weist somit der Fassade als zentrales architektonisches Element der Architekturgeschichte wieder eine wichtige Rolle zu. Die Strukturanalysen zeigen klar eine Raumentwicklung, die durch Mobilitätsmittel geprägt ist. Die Bewegung durch den Raum passiert mit hoher Geschwindigkeit. Gebäude sind weit ab der geradlinigen Straße, sodass riesige Räume entstehen die durch Parkplatzflächen gefüllt sind. Der Parkplatz erhält Prestigecharakter und repräsentiert nach Venturi / Scott Brown / Izenour „eine aktuelle Phase in der Entwicklung großer Freiräume seit Versailles.“⁶⁸ Als endlose Textur legt er sich über die kommerzialisierte Landschaft und bildet die homogene Bühne auf der sich die abgelösten Fassaden als Werbezeichen neben der Straße präsentieren: „Das Gebäude im Hin-

⁶⁷ Vgl. Venturi/Scott Brown/Izenour 1979, 8 f.

⁶⁸ Ebda., 24.

Abb.27: Konsumstrip . Gralla 2015



tergrund [wird zur] bescheidenen Notwendigkeit⁶⁹, das dem Paradigma der Marktwirtschaft unterliegt. Seltener wird das Gebäude selbst zum Zeichen. Venturi / Scott Brown / Izenour unterscheiden daher zwischen zwei wesentlichen Gebäudetypen: Der *Ente* (Gebäude als gebautes Zeichen) und dem *Dekorierten Schuppen* (Gebäude mit vorgestelltem Zeichen).⁷⁰ Die Orientierung am Strip erfolgt durch monströse Beschilderungen und leuchtenden Zeichen am Straßenrand. „Derartige Architektur der Zeichen und Stile ist durchaus anti-räumlich. [...] Der Kommunikationsaspekt dominiert über die räumliche Eigenschaft der Architektur und der Umwelt.“⁷¹ Nicht mehr Gebäude und Waren stehen im Vordergrund, sondern Zeichen und Parkplatzfläche. „Beides, die Ware und die Architektur hat die unmittelbare Verbindung zur Straße aufgegeben.“⁷² Der Geschäfts-Strip hat den Bazar abgelöst.

Venturi / Scott Brown / Izenour verurteilen die Architektur des kommerziellen und schmutzigen Geschäfts-Strip in Las Vegas jedoch keineswegs, vielmehr sehen sie darin ein Neben- und Übereinander verschiedener Zeichensysteme, die in ihrer Form, interessant und vieldeutig, den Bedürfnissen der Betrachter nachkommen: „Das Beispiel des Strip beweist, wie wertvoll die Verwendung des Symbolischen, die Zuflucht zu dosierten Irritationen für eine Architektur sind, die mit großen leeren Räumen und hohen Geschwindigkeiten zu Rande kommen muß [sic].“⁷³ Das Zeichenhafte rückt in den Vordergrund. Die Repräsentation durch die Fassade und deren Elemente wird wiederentdeckt und soll das subtile Einfügen in ein bestehendes Stadt- und Landschaftsbild ermöglichen. Der schreienden Enten-Architektur steht die Frage nach Angemessenheit gegenüber. Vor allem heute, in einer Zeit, in der unsere Aufmerksamkeit begrenzt scheint⁷⁴ muss das *Interessant-Sein-Wollen* in der Architekturproduktion kritisch hinterfragt und mehr *Mut zur Langeweile* aufgebracht werden.

69 Venturi/Scott Brown/Izenour 1979, 24.

70 Vgl. Ebda., 106 f.

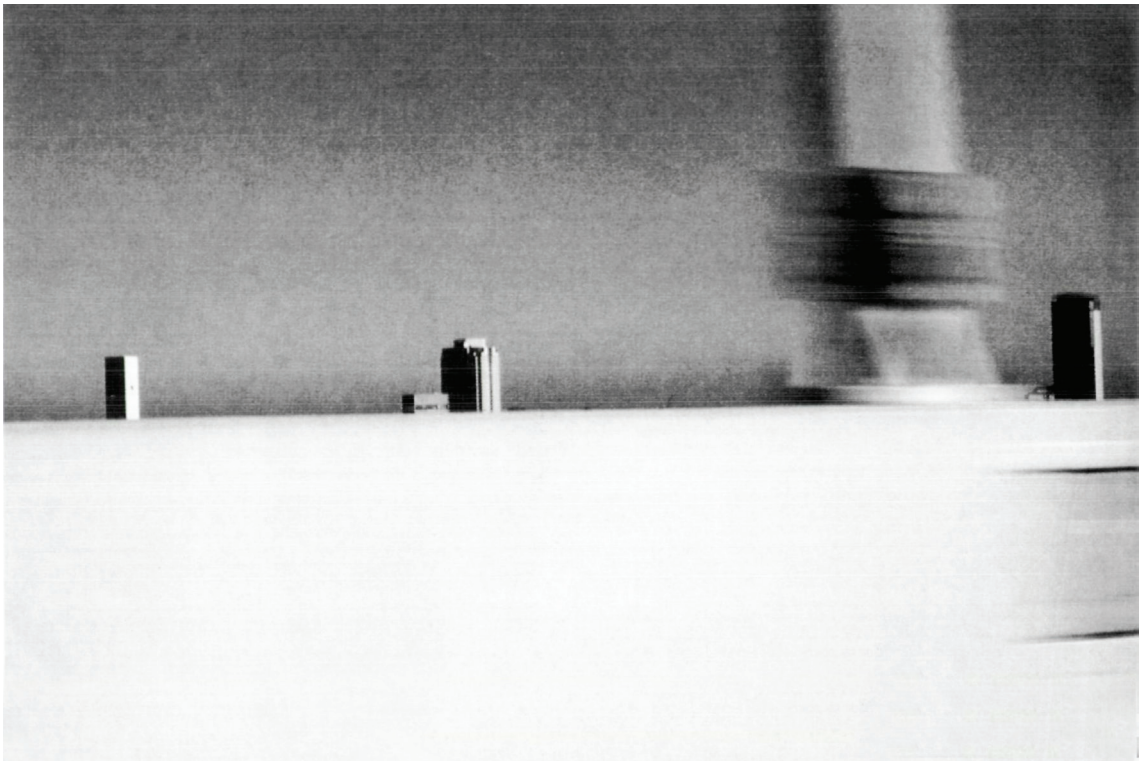
71 Ebda., 19.

72 Ebda., 20.

73 Venturi/Scott Brown/Izenour 1978, 86.

74 Vgl. Franck 1998.

Abb.28: Konsumstrip . Las Vegas 1968



Identität durch Zwanglosigkeit

Die peripheren Geschäftsstraßen als direkter Ausdruck gesellschaftlicher Entwicklungen erzeugen neue Zentralität. Geschäftsstraßen werden zu Geschäftsstädten. Neue Zentren behaupteten als *Central Business Districts* die Vormachtstellung im Stadtgefüge für sich. Rem Koolhaas beschreibt in seinem 1995 erschienenen Essay diesen modernen Stadttypus der auf der ganzen Welt, vor allem in asiatischen Ländern, immer häufiger anzutreffen ist: *The Generic City*. Die eigenschaftslose Stadt als Stadt der Zukunft. Sie sieht vermeintlich überall gleich aus. Die eigenschaftslose Stadt entsteht aus einer Tabula Rasa. Die urbane Fläche wird vom Auto dominiert und geformt. Fußgänger werden kanalisiert und auf ausgeschilderte Touren geschickt, öffentliches Leben spielt sich wenn überhaupt im virtuellen Raum ab. „Die Straße ist tot.“⁷⁵ Der Wolkenkratzer nimmt als vorherrschende Typologie das geforderte Programm (Büro, Hotel, Shopping) in sich auf. Die einheitliche Ästhetik der eigenschaftslosen Stadt wird von Koolhaas als *Freistil* bezeichnet und ist per Definition schön. Die Architektur muss originell sein, komplexe Formen sind abhängig von der Fassadenindustrie, „von immer effektiveren Klebstoffen und Versiegelungen, die jedes Gebäude in eine Kombination aus Zwangsjacke und Sauerstoffzelt verwandeln.“⁷⁶ Eine Turmstadt im postmodernen Stil, die anstatt Bewusstsein zu schaffen, Unbewusstes produziert. Eine Stadt die niemals verbessert, sondern einfach aufgegeben wird, um an anderer Stelle erneut zu entstehen.⁷⁷

Koolhaas sieht in dieser globalisierten Vereinheitlichung und dem einhergehenden Identitätsverlust allerdings keinen Nachteil. Vielmehr feiert er diesen vermeintlichen kritischen Zustand als Befreiung der Peripherie gegenüber dem Würgegriff der Identität, in dem sich die alten Stadtzentren befinden. Identität ist starr und bedeutet Stillstand. „Je stärker die Identität, um so mehr schnürt sie ein, um so heftiger stemmt sie sich gegen Erweiterung, Interpretation, Erneuerung oder Widerspruch.“⁷⁸ Die konzeptuelle Vernachlässigung der Peripherie führt zu einer zwanglosen Eigenständigkeit unter dieser dynamische Veränderungen unvermittelt umgesetzt werden können und somit ein vitales Umfeld entstehen kann. „Die eigenschaftslose Stadt ist nichts als eine Widerspiegelung gegenwärtiger Bedürfnisse und Fähigkeiten. Es handelt sich um die Stadt ohne Geschichte.“⁷⁹ Wenn nun diese neue Stadt der unvermittelte Ausdruck der gesellschaftlichen Bedürfnisse ist und als direktes Abbild verstanden werden kann, so bildet sie wohl eine hervorragende Grundlage um eine neue, zeitgemäße Identitätsform bereitzustellen. Zwanglose Eigenständigkeit kann somit zu einem neuen kollektiven Identitätsbild führen.

75 Koolhaas 1995, 23.

76 Ebda., 26.

77 Vgl. Ebda., 22 f.

78 Ebda., 1995, 18.

79 Ebda., 18.

Abb.29: Rem Koolhaas . Vorbeiziehende Stadt



Formlose Raumentwicklung

Nachdem Koolhaas die vermeintlich eigenschaftslose Stadt als Ausdruck gesellschaftlicher Entwicklungen unter dem Titel der *Generic City* als zukünftigen Typus des Städtebaus deklariert hat, untersucht er diesen genauer und beleuchtet in seinem Essay *Junkspace* die räumliche Entwicklung, die im Zuge der Postmoderne, Globalisierung und Konsumgesellschaft zur vorherrschenden Hauptsache, zum Wesentlichen geworden ist. Schon der Text selbst, eine Kombination aus Ekel und Euphorie, scheint den Charakter seines Inhalts zu verkörpern: Mit Hilfe der Anhäufung und Überlagerung von unzähligen theoretischen Synonymen und Metaphern, zeichnet Koolhaas ein dicht gepacktes Abbild der gebauten Realität nach und führt dieses weiter bis hin zur Vision.⁸⁰ Eingebettet in einem Research-Kurs an der Harvard Design School, dem *Project on the City*, dessen Leiter Koolhaas ist, werden unterschiedliche Phänomene von Stadt untersucht, im zweiten Teil, dem *Guide to Shopping*, eben das Phänomen des *Shoppings*. Durch Aufarbeiten einer Vielzahl an verschiedenen Einflüssen wird ein kontextueller Rahmen abgesteckt, der einen neuen Typus Raum produziert: *Junk-Space*.

Junk-Space ist nach Koolhaas das gebaute Resultat der Modernisierung beziehungsweise das, was danach übrig bleibt. „Junk-Space ist das Ergebnis des Aufeinandertreffens von Rolltreppe und Klimatisierung, empfangen in einem Brutkasten aus Gipskartonplatten.“⁸¹ Diese drei Hauptakteure bilden also die Grundlage für Junk-Space. Ein Raumkontinuum, das Kontinuität durch ständige Expansion erzeugt, auf jedes Mittel der Desorientierung zurückgreift (Spiegel, Politur, Echo, ...) und sich einer Infrastruktur der Nahtlosigkeit bedient (Rolltreppe, Heißluftvorhang, Klimatisierung, ...): „Die Klimatisierung hat das endlose Gebäude hervorgebracht. Wenn Architektur etwas ist, das Gebäude trennt, so ist Klimatisierung etwas, das Gebäude verbindet.“⁸² Es entsteht eine endlose Architektur, die nicht von einer starren Struktur zusammengehalten wird, „sondern durch eine Haut, wie eine Blase.“⁸³ Verglichen mit Megastrukturen und deren Sub-Systemen, besteht Junk-Space ausschließlich aus Sub-Systemen, die ständig im Werden begriffen sind, ohne Plan und Konzept. Als „Summe aller nicht getroffener Entscheidungen“⁸⁴ stellt Junk-Space eine additive Form gebauten Raumes dar. Ein gesamtheitliches Konzept wird zu Gunsten kreativer Ausbreitung aufgegeben, der Entwurf weicht individueller Planlosigkeit. „Jede Materialisierung ist provisorisch: Schnei-

80 Vgl. Jameson 2005, 74.

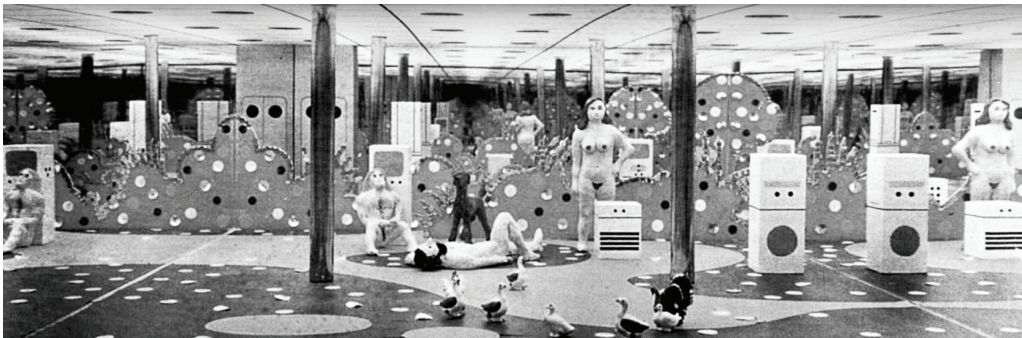
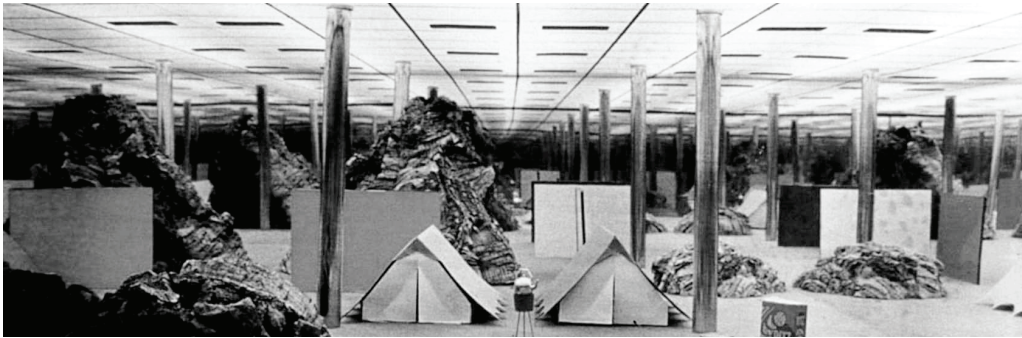
81 Koolhaas 2000, 55.

82 Ebda., 55.

83 Ebda., 55.

84 Ebda., 56

Abb.30: Innenausbau . Berlin 2015



den, Biegen, Zerreißen, Beschichten: das Bauen hat eine neuartige Weichheit angenommen.⁸⁵ Dieses ungeplante, nicht vorhersehbare Wachsen stellt somit ein direktes Abbild gesellschaftlicher und vor allem wirtschaftlicher Bedürfnisse dar und „verkörpert eine umgekehrte Typologie kumulativer, promiskuitiver Identität, bei der es weniger um Qualität als um Quantität geht.“⁸⁶ Koolhaas legt eine offene, formlose Typologie frei, die allerdings trotz Abwesenheit von Form noch immer Form darstellt. Natürlich wird der starke Einfluss der Marktwirtschaft hervorgehoben. Am Beispiel des Flughafens wird veranschaulicht, wie Kalkulation und Statistik das Raumgefüge verdichten und labyrinthartige Konglomerate formen. Eine dichte Packung, die sich, der Marktwirtschaft Rechnung tragend, ständig wandelt, jedoch nie verändert. Um den Anforderungen an eine ökonomische Rentabilität gerecht zu werden wird dem Junk-Space immer mehr Programm eingeschrieben, „[Frei-]Raum wird aus dem Junk-Space herausgestochen, wie aus einem Eiscremeblock“⁸⁷, öffentliches Leben wird ersetzt durch öffentlichen Raum™. „Junk-Space expandiert mit der Ökonomie; seine Fußspuren können nicht kleiner, sondern nur größer werden [bis ins Unendliche des virtuellen Raums]. Wenn er nicht mehr benötigt wird, gibt man ihn auf.“⁸⁸

Koolhaas beschreibt durch die *Generic City* und den *Junk-Space*, sowohl auf städtebaulicher als auch auf räumlicher Ebene ein architektonisches Phänomen, das abseits von Traditionen und Konventionen, unvermittelt und direkt agiert beziehungsweise passiert. Diese Direktheit könnte als Grundstein einer neuen Identitätsentwicklung gesehen werden, die im Stande ist, den gesellschaftlichen Veränderungen unvermittelt Ausdruck zu verleihen. Um diesen Prozess allerdings ermöglichen zu können und der gegenwärtigen Vormachtstellung der Marktwirtschaft Einhalt zu gebieten, bedarf es einer neutralen Plattform. Ein bespielbarer Raum der das gesellschaftliche Leben aufnehmen und als Rahmen präsentieren kann. Architektur wird zum Hintergrund, kaum wahrnehmbar, geschmückt durch eine Vielzahl an individuellen Handlungen. Architektur ist Bühne.

85 Koolhaas 2000, 56.

86 Ebda., 56.

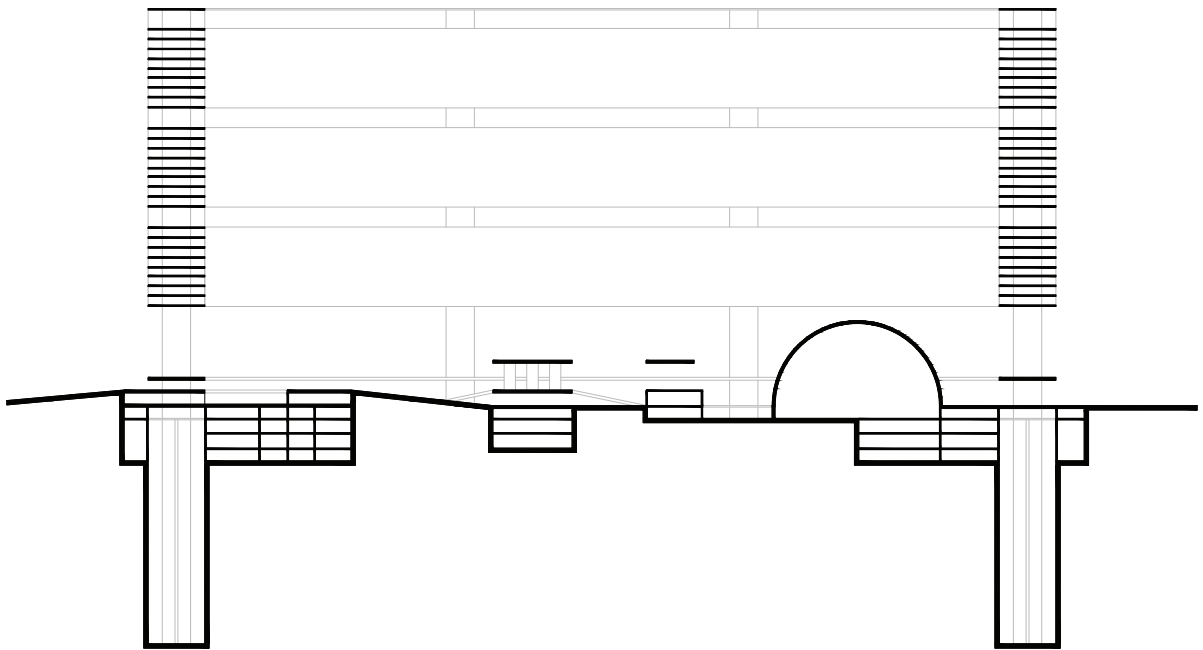
87 Ebda., 57.

88 Ebda., 58.

Abb.31: Archizoom . Non Stop City . 1969

„Als räumlicher Prozess betrachtet, stellt der architektonische Raum einen evolutionären Prozess dar. Er bringt sowohl Bautypen wie Formensprachen hervor. Und es liegt am evolutionären Charakter dieses Prozesses, dass in den Bautypen und in den Formensprachen viel mehr an Erfahrung gespeichert ist, als von einer Person, einem Team oder sogar einer Generation gemacht werden könnte.“⁸⁹

⁸⁹ Franck/Franck 2008, 43-44.



ZENTRUM

Die neuen Zentren

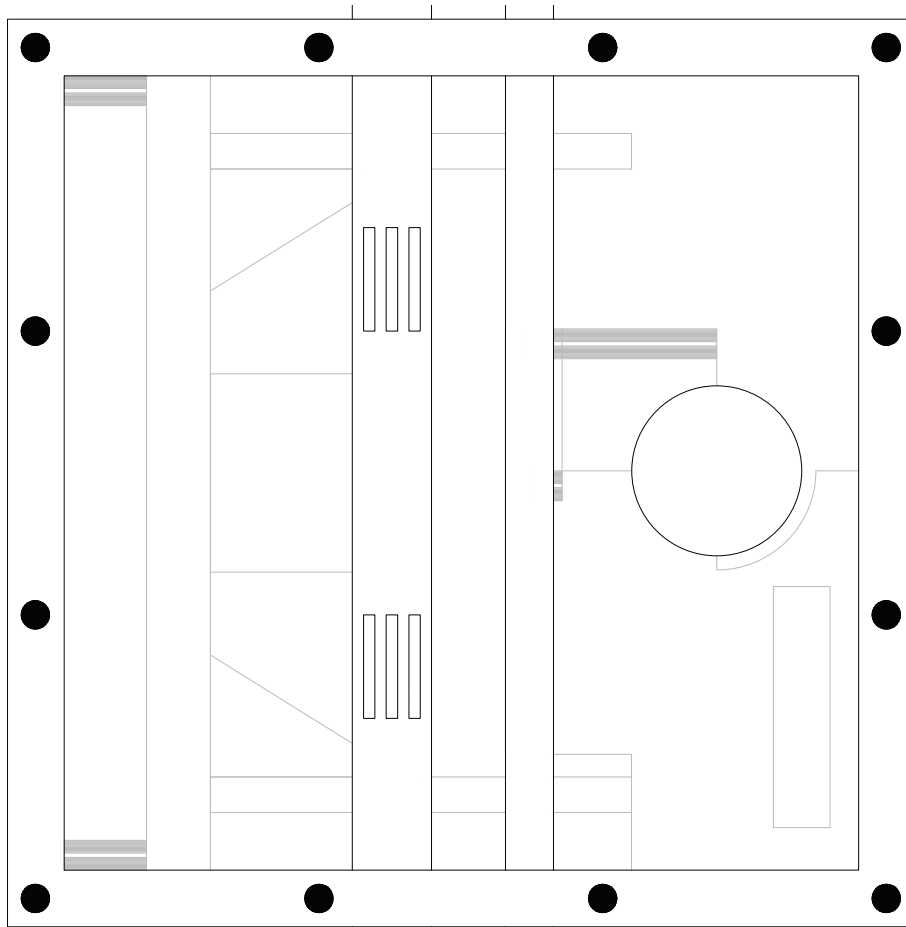
Beginnend in den 1960er Jahre sahen sich italienischen Städte zunehmend mit den Problemen städtebaulichen Entwicklungen des Nachkriegswiederaufbaus konfrontiert. Mit den rasanten Veränderungen, die durch Wirtschaftsaufschwung und Bevölkerungswachstum in den Städten hervorgerufen wurden, vollzog sich allerdings auch eine Umwandlung im Stadtgefüge. Wohnungen, die dringend für die wachsende Einwohnerzahl benötigt wurden, wichen Büro- und Verwaltungseinrichtungen für die Wirtschaft. Die Zentren der Städte waren überlastet. Eine Lösung, die diesem Zustand Entlastung bringen sollte, war das *Centro Direzionale*. Völlig neue Komplexe aus administrativen und wirtschaftlichen Einrichtungen wurden am Rand der Städte angedacht. Durch den vorgeschlagenen Maßstab und die gezielte Setzung in peripheren Bereichen stellten diese Zentren Richtungsweiser der Stadtplanung dar, die das zukünftige Wachstum der Städte dirigieren sollten.⁹⁰ Aldo Rossi, Luca Meda und Gianugo Polesello reichten unter dem Titel *Locomotiva 2* (1962) einen Beitrag zum Wettbewerb des *Centro Direzionale* in Turin ein. Der Vorschlag betont Maßstab und Monumentalität der Bauaufgabe und stellt als markantes Zeichen einen Kontrapunkt in der eher niedrig bebauten Umgebung dar. Das Projekt müsse in seiner Bauweise den Maßstäben einer Metropole gerecht werden.⁹¹

Der Entwurf sieht einen umlaufenden, quadratischen Gebäudering mit 320m Seitenlänge, 105m Höhe und 20m Bauwerkstiefe vor. Dieser wird von 12 runden Pfeilern emporgehoben und scheint dadurch über der Stadtlandschaft zu schweben. Ein öffentlicher Platz bildet das Zentrum des gigantischen Hofes und wird von zwei Hochstraßen überquert. Verschiedene Rampen, Ebenen und Volumina erzeugen eine künstliche Landschaft, die eine Vielzahl an Funktionen beherbergt. Grünflächen und Steingärten umgeben das Zentrum auf zwei Seiten. Neben einer Fußgängerzone und verschiedenen Geschäften werden Theater-, Konzert- und Kinosäle vorgeschlagen. Ein Sonderstellungsmerkmal erhält der Kongresssaal, der als Stahlkuppel inmitten des Platzes positioniert wird. Das Verkehrskonzept sieht vor, dass durch großzügige Straßensysteme die Erreichbarkeit aus der Stadt und den Vororten ohne Zeitverlust gegeben ist. Parkplätze und Anbindungen zu öffentlichen Verkehrsmitteln werden im Herzen des neuen Zentrums konzipiert. Von dort gelangt man über die 12 Kerne, die alle Service-, Sanitär- und Infrastruktureinrichtungen beherbergen in alle Ebenen. Die öffentlichen Flächen der Erdgeschosszone werden durch freie Zwischengeschosse des

⁹⁰ Vgl. Canadian Center of Architecture: Locomotiva 2, <http://www.cca.qc.ca/en/collection/1162-locomotiva-2-aldo-rossi-entry-for-the-centro-direzionale-di>, 20.11.2015.

⁹¹ Vgl. Rossi 2001, 34.

Abb.32: Aldo Rossi, Luca Meda, Gianugo Polesello . Locomotiva 2 . Turin 1962



schwebenden Ringes in den oberen Etagen erweitert. Dadurch wird einerseits die Baumasse strukturiert, andererseits Kommunikations- und Austauschflächen im Gefüge der Bürogoschosse angeboten. Die obersten Etagen beherbergen Restaurants, Bars und Vergnügungsstätten.⁹²

Zentralität

Das *Centro Direzionale* sollte neue Brennpunkte im heterogenen Gefüge der Peripherie etablieren. Neue Zentralität war das erklärte Ziel. Der Begriff Zentralität wird von Walter Christaller als Konzentrationsgrad von strukturellen oder steuernden Elementen auf einen oder wenige Orte bezeichnet.⁹³ Diese „zentralörtlichen Elemente“ können Zentralität in verschiedenen Sektoren erzeugen: Verkehr, Handel, Versorgung, Dienstleistung, Kultur, Bildung, etc.⁹⁴ Am Beispiel der mittelalterlichen Stadt zeigt Christaller auf, dass sich dieses zentralistische Prinzip des menschlichen Gemeinschaftslebens unter anderem auch baulich und formal in der Blicklandschaft manifestiert. Die Kirche, das Rathaus, das Forum, die Schule sind Beispiele für äußere Zeichen einer zentralistischen Ordnung von verschiedenen Gesellschaftsbildern und markierten Orte, in denen das Zusammenwirken stattfindet und die dadurch Bedeutung erlangen.⁹⁵ Diese Bedeutung manifestiert sich in der Überlagerung von verschiedenen ökonomischen, sozialen und politischen Aspekten, die aus heutiger Sicht große Vorteile mit sich bringt: Kurze Wege und eine hohe Dichte an unterschiedlichen Bevölkerungsschichten wirken sich positiv auf die Ansiedlung verschiedener Gewerbe und Dienstleistungen aus. Weiters wird dadurch die öffentliche Interaktion und Kommunikation gestärkt und dies trägt mitunter auch zur Sicherheits- und Gemeinschaftsbildung bei.⁹⁶ Eine Neuinterpretation der *Locomotiva 2* (1962), stellt das Projekt *Locomotiva 3* (2010) von Pier Vittorio Aureli und Martino Tattara (Dogma) dar. Beide Projekte untermauern ihre monumentale Zeichenhaftigkeit durch eine hohe Dichte an Funktionen. Ist es bei Rossi noch die kommunale Administration, die Öffentlichkeit erzeugen soll, so bezieht sich Dogma auf die globalisierte Wissensgesellschaft und erzeugt durch Ansiedeln von Kreativwirtschaft ein produktives Milieu.⁹⁷ Standortspezifische Aspekte wie Lage und Topographie, aber vor allem die Verkehrsanbindung bleiben allerdings heute wie früher essentiell.

92 Vgl. Rossi 2001, 34.

93 Vgl. Christaller 1980.

94 Vgl. Schöller 1972, S.

95 Vgl. Christaller 1980, 21.

96 Vgl. Jacobs 1963, 27 f.

97 Vgl. Florida 2002.

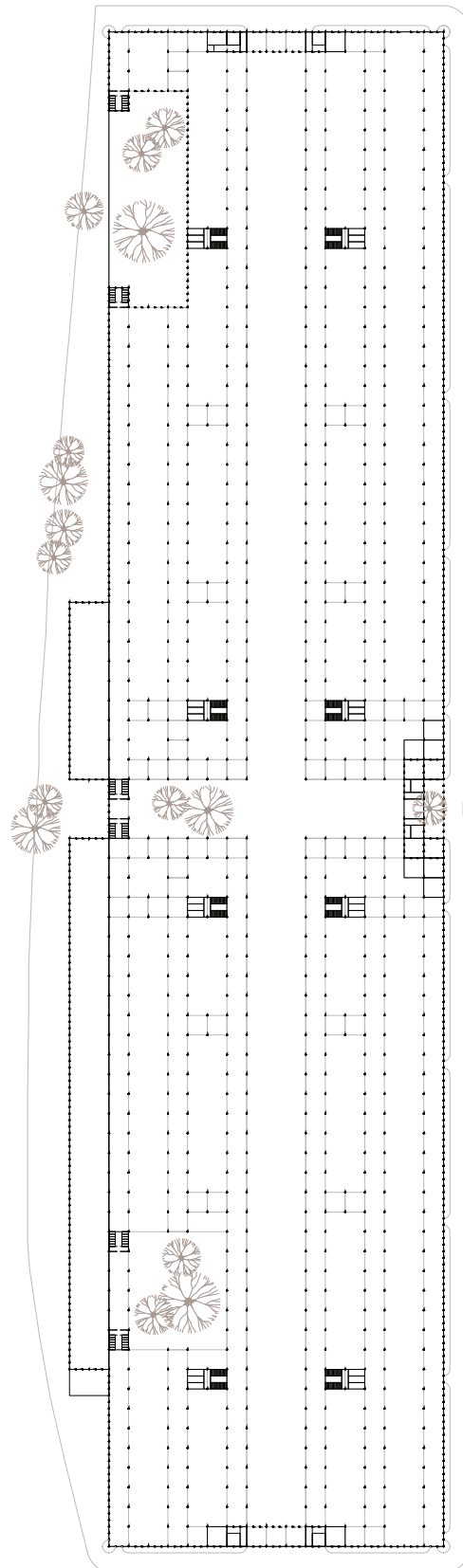
Abb.33: Aldo Rossi, Luca Meda, Gianugo Polesello . *Locomotiva 2* . Turin 1962

PALAST

Machtzeugnis moderner Industriegesellschaft

Mitte des 19. Jahrhunderts, unmittelbar nach den europäischen Revolutionen 1789/1799 ging von Frankreich das Bestreben aus, eine internationale Handelsausstellung abzuhalten. Die *Great Exhibition of the Works of Industry of All Nations* sollte ein Weltkongress werden, auf dem Produkte und Produzenten aus der ganzen Welt vertreten sein sollten. Ein Machtzeugnis moderner Industrie, das durch ein nationenübergreifendes Zusammentreffen, durch das Vermischen von lokalen Besonderheiten, länderspezifischen Charakteristika und gesellschaftlichen Verhältnissen als Wegweiser hin zu einem zukünftigen Globalisierungsprozess gesehen werden kann. Durch das Insistieren der englischen Lobby fiel die Wahl des Schauplatzes auf den Londoner Hyde Park. Nach Bildung einer *Royal Commission* wurde am 13. März 1850 der Wettbewerb ausgeschrieben. Zu Ungunsten der Kommission war unter den 233 eingereichten Projekten jedoch kein Entwurf, der sowohl den Kostenrahmen und die Bauzeit als auch den ästhetischen Ansprüchen an ein fortschrittliches Ausstellungsgebäude erfüllte, sodass zum Ende des Wettbewerbs kein Gewinner, sondern lediglich zwei Projekte mit einer *Honorable Mention* bekannt gegeben wurden. Zwei Stahl-Glas-Konzepte: eines vom Pariser Hector Horeau, das zweite vom Ingenieurbüro Richard und Thomas Turner aus Dublin. Um im engen Zeitplan zu bleiben, beschloss man für die Angebotsausschreibung kurzerhand einen eigenen Entwurf. Als Zusatz wurde allerdings eine Klausel hinzugefügt, nach der Unternehmen zu ihrer Kostenschätzung auch einen Alternativentwurf einreichen konnten. Am 20. Juni 1850 reichte Joseph Paxton in London seinen Beitrag ein. Er schlug ein strenges Raumgerüst aus Stahl und Glas vor, das sich als abgestufter Quader bis ins Unendliche zu ziehen schien. Die *Royal Commission* war dem Alternativentwurf nicht abgeneigt, forderte Paxton allerdings auf, diesen nach ihren Wünschen nochmals zu überarbeiten. Paxton kam der Aufforderung nach und reichte erneut ein, doch noch bevor ein endgültiger Gewinner bekannt gegeben wurde, publizierte er seinen finalen Entwurf in *The Illustrated London News*. Durch den provozierten öffentlichen Druck und den gut laufenden Verhandlungen sicherte sich Paxton somit den Zuschlag. Der finale Entwurf sah eine Anpassung und Weiterentwicklung des Erstentwurfs vor. Auf Basis eines Rasters von 24 ft, der durch den Platzbedarf der Aussteller und den Fertigungsgrößen der Glaselemente definiert ist, erstreckt sich ein Hauptschiff mit 1848 ft Länge und 408 ft Breite. Ein Querschiff mit Tonnengewölbe kreuzt in der Mitte des Baukörpers und bildet ein Zentrum als Vierung aus. Die gesamte Konstruktion besteht aus vorgefertigten Stahl- und Gusseisenteilen, lediglich die Rundbögen des Tonnengewölbes wurden als Holzkonstruktion aufgesetzt. Eingedeckt ist der komplette Körper mit Glaselementen, die ihm natürlich seinen Namen schulden.

Abb.34: Joseph Paxton . Crystal Palace . London 1851



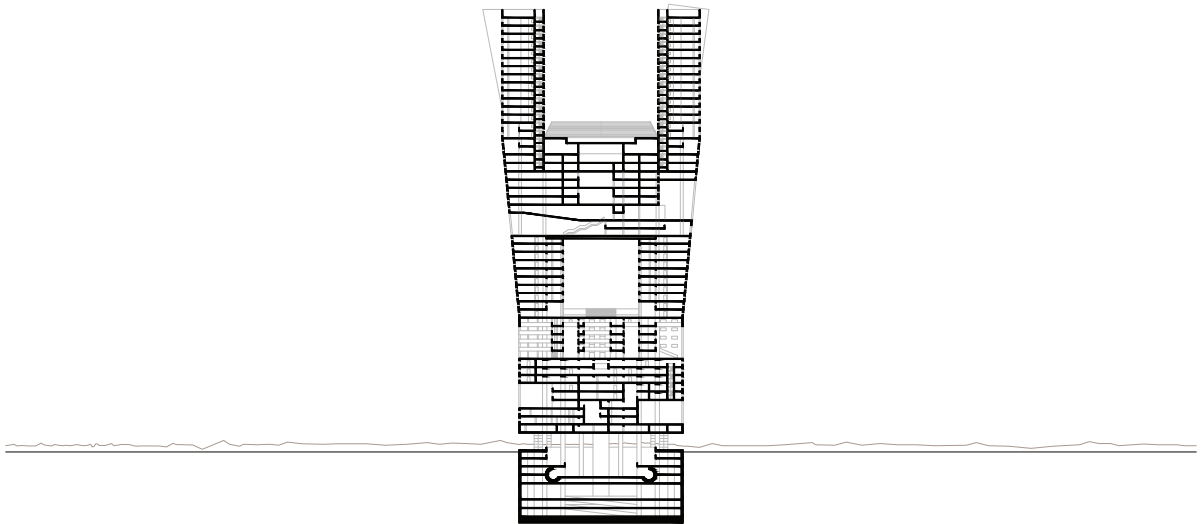
Neue Felder

Hinter Paxton, der seine Hauptexpertise im Gewächshausbau vorweisen konnte, stand natürlich ein größeres Entwicklerteam, das schon zuvor in ähnlicher Konstellation große Infrastrukturbauten (Tunnel, Kanäle, Schiffdocks, Eisenbahnanlagen, ...) realisiert hatte. Durch diese Zusammenarbeit wurde es möglich, die hohen Anforderungen der Umsetzung zeitgerecht und im Kostenrahmen durchzudenken, zu planen und zu realisieren. „Die Arbeits- und Organisationspläne stellen ein verflochtenes System dar [...]. Es handelte sich um die Organisation von Simultanität [...] So wurde die vierte Dimension der Architektur, die Zeit, im Bau verwirklicht.“⁹⁸ Ein Zeugnis dieser Planung ist die Anwendung vorgefertigter Elemente, die je nach Bedarf produziert, transportiert und eingesetzt werden konnten. Der Standardisierungsgrad war sicherlich noch sehr spezifisch und auf ein Projekt beschränkt, doch sollte diese Art an Präfabrikation fortan eine zentrale Rolle im Baugewerbe einnehmen. Durch diese neue Art des Bauens, durch die grenzenlose Addition gleicher Teile wurden noch nie zuvor gesehene Gestaltungsqualitäten und Wahrnehmungsmöglichkeiten erschaffen. Eine komplett neue Raumwirkung, die durch das feine Netz aus symmetrischen Linien eine unendliche, maßstabslose Perspektive aufspannt – neutral, anmutig, kristallin. Raumgrenzen verschwimmen, erst die verschiedenen Bespielungen, die Einrichtungsgegenstände erzeugt einen Maßstab, eine zweite Architektur sozusagen. Meyer (1907) führt diese Veränderungen in der Wahrnehmung und Formentwicklung in seinem Werk *Eisenbauten* an und fasst diese in 6 wesentlichen Punkten zusammen:

- 1) Die Umwertung von Kraft und Masse: Hohe Tragfähigkeit des Stahls und genaue Berechnungsmethoden führen zu Festigkeit ohne Masse.
- 2) Die Umwertung der Raumgrenzen: Dünne Grenzflächen wirken innen wie außen unvermittelt durch sich selbst.
- 3) Umwertung von Licht und Schatten: Neue Zwecke fordern größere Lichtmengen.
- 4) Trägerin der wirksamen Form wird die Konstruktion mit der aufdringlichen Logik ihrer Stabsysteme: Die Linie wird wesentlich
- 5) Das Eisen bedingt neue Formen, die aus seinen eigenen Walzprofilen geschaffen sind.
- 6) Die neuen Eisenaufgaben haben ein Anrecht auf die Kunst, da ihre ungeheuren Dimensionen zu monumentalen Werken der Gegenwart gehören.

98 Friemert 1984, 15.

Abb.35: Joseph Paxton . Crystal Palace . London 1951



MERKZEICHEN

Flugzeugträger in der Landschaft

Atlanpole ist ein Wettbewerbsbeitrag von Hans Kollhoff, der in der Ortschaft Atlanpole im Norden von Nantes verortet ist. Kollhoff sieht in der Überlagerung und Gleichzeitigkeit verfügbarer Lebensräume das große Potenzial der Stadt. Nach Kollhoff lässt sich dieses Potenzial, durch Einsatz moderner Technologien, mittlerweile künstlich generieren. Das Überlagern von Arbeits- und Wohnbereichen und das Vermischen von gewohnten Berufs- und Tätigkeitsfeldern führen dabei zur Verflüssigung von Lebensbereichen. „Der Arbeiter im Forschungslabor oder in der Industriehalle erreicht seinen Tennisplatz im Zeitraum von Minuten und ebenso seine Wohnung. [...] Er hat ein unbegrenztes Angebot an Betätigungsmöglichkeiten und er kann sich plötzlich entscheiden.“⁹⁹ Diese Entwicklung hat sich durch den Einzug digitaler Technologien in unseren Alltag nochmals dramatisch verstärkt. Kollhoff greift diese Entwicklung auf und präsentiert eine Idee der verdichteten und intensivierten traditionellen Stadt. Ein Solitär, das als Merkzeichen und Kommunikationszentrum in der Peripherie der Stadt steht. Eine Maschine in der freien Landschaft. Die kompakte Form und außergewöhnliche Dichte wird dabei bewusst der fortlaufenden Suburbanisierung entgegen gestellt und dem Landschaftsverbrauch, der normalerweise mit dem Bau von Universitäten, Industrieanlagen und Wohnbauten einher geht vorgegriffen. Das wertvollste Gut der Region, die Landschaft, wird zum zentralen Akteur des Entwurfs, sodass eine surreal anmutende Symbiose zwischen Landschaftsgarten und Großform, zwischen Natur und Maschine erzeugt wird. Das klare Erscheinungsbild wird durch einfaches Stapeln der Funktionen erzeugt. Dabei lässt sich die Interaktion zwischen komplexen Funktionsgefüge und Form deutlich ablesen. Ein markantes Zeichen in der Blicklandschaft verdeutlicht Gemeinschaftssinn und funktioniert als Merkzeichen mit Signalwirkung.¹⁰⁰

Die vertikale Stadt

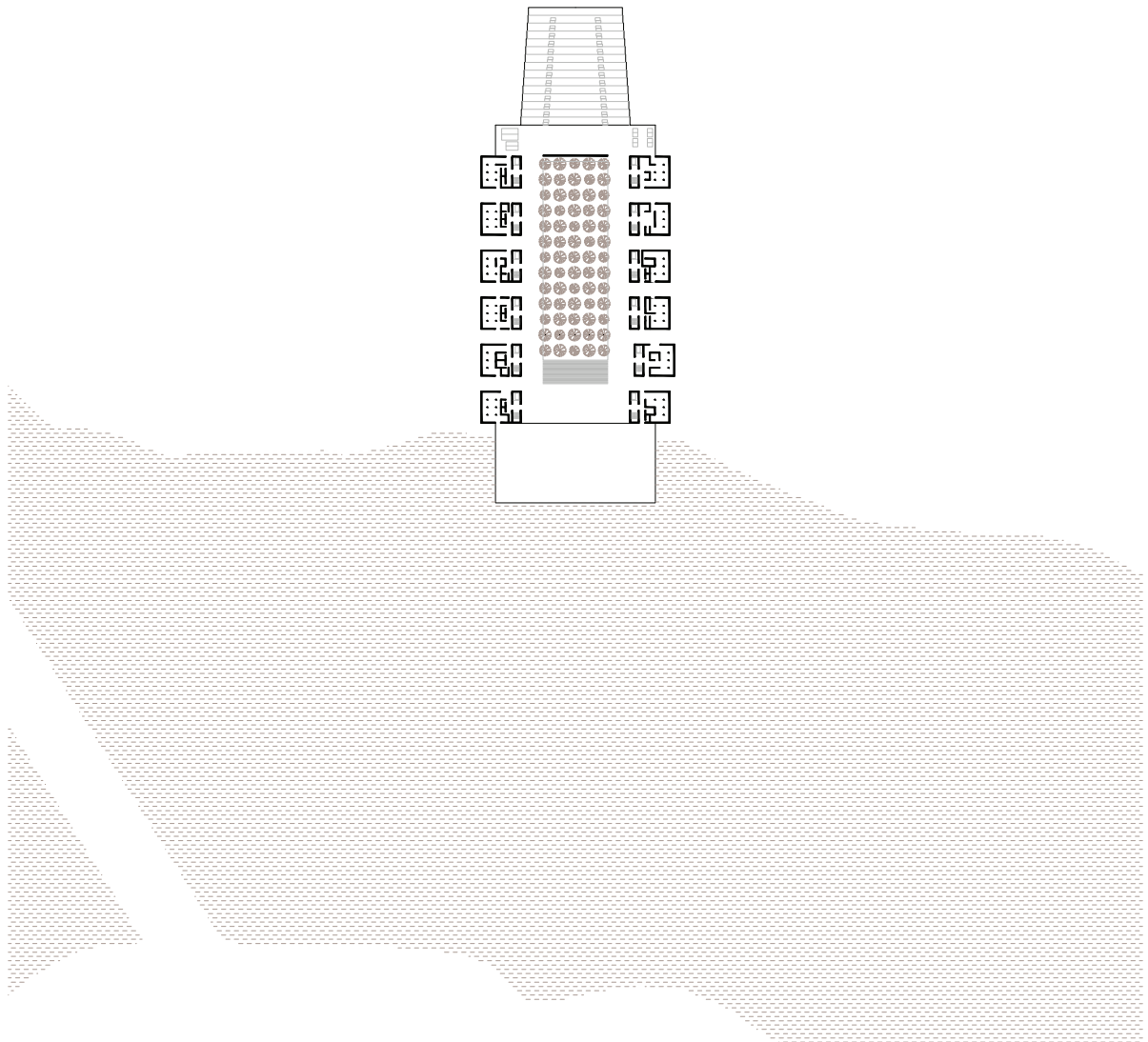
Als Funktionsprogramm für die vertikale Stadt schlägt Kollhoff eine Kombination aus Universität, Hotel, Forschungszentrum und Produktionsstätten vor. Dieses Funktionsgespann wird zusätzlich durch Funktionen des Wohnens, der Freizeitgestaltung und der Verkehrsinfrastruktur ergänzt. Das hybride Programm stapelt somit die 4 Hauptfunktionen einer Stadt. Dadurch soll die Bespielung der neuen Stadt rund um die Uhr ermöglicht und ein urbaner Lifestyle generiert werden.¹⁰¹ Um die Dualität von Natur und Gebau-

99 Kollhoff 1990, 47.

100 Vgl. Kollhoff 1990, 47.

101 Vgl. Kollhoff 1990, 47.

Abb.36: Hans Kollhoff . Atlanpole . Nantes 1988

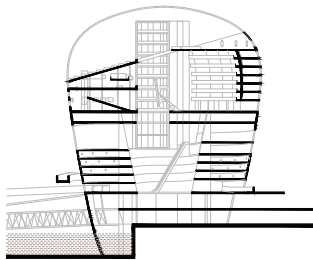
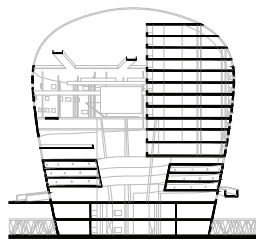


tem zusätzlich zu unterstreichen dient ein Sockel als Basis für das Gebäude. Der 7-geschossige Unterbau ragt halbgeschossig aus der Erde und scheint wie ein Fels in der Brandung die umfließende Landschaft zu brechen. In den Untergeschossen wird die komplette Verkehrsinfrastruktur untergebracht: Tiefgarage, Busbahnhof und U-Bahnstation sorgen für eine gute Anbindung. Die Stationshalle nimmt die primäre Verteilerrolle auf und wird somit zum zentralen Knotenpunkt. Nach oben hin offen, erweitert sich dieser Brennpunkt ins umlaufende Erdgeschoss, das als Fuge zwischen Sockel und Hauptbaukörper ausgebildet ist. Darüber ist das erste *Stadtviertel* angeordnet: Produktion und Ausstellung. Raumabfolgen kleiner und mittelgroßer Räume bilden ein kompaktes Raumgefüge, das durch überhöhte Hallen mit großen Verglasungen aufgelockert wird. Eine großzügige öffentliche Halle im 15. Obergeschoss bildet das Zentrum des Entwurfs aus. Gefasst von Hotelzimmern ist sie der Mittelpunkt und Austauschplattform. Gekrönt wird dieses Zentrum vom Universitätskomplex. Von außen gut ablesbar, rahmen zwei gigantische Auditorien das vielschichtige Programm: Hörsäle, Unterrichts- und Seminarräume und ein Sportpark verteilen sich auf 10 Geschossen und bilden eine Plattform für den letzten Stadtteil: den Wohnbereich. Ein Dachgarten im 34. Obergeschoss wird räumlich von 12 Wohntürmen gefasst. Unterschiedliche Rampen und Treppenanlagen sowie ein Hain strukturieren den Dachpark und laden zum Verweilen und Konsumieren der Landschaft ein.

Das unterschiedliche, jeweils auf eine spezielle Funktion zugeschnittene Raumangebot mag auf den ersten Blick sehr starr und determinierend gegenüber anderen Funktionen erscheinen. Bei genauerer Betrachtung stellt man allerdings fest, dass durch einfache entwerferische Entscheidungen Räume produziert wurden, die zwar den Anforderungen bestimmter Funktionen entsprechen, diese jedoch mit einer gewissen Großzügigkeit erfüllen. „Im Gegensatz zu anonymen Systemen, die scheinbar alle Möglichkeiten offenhalten, deren Identifikationswert aber gleich null ist, hat uns die Baugeschichte gelehrt, daß [sic!] Strukturen einer ausgeprägten individuellen Gestalt und Präsenz unter der Voraussetzung einer gewissen Großzügigkeit und Solidarität immer die flexibelsten Gehäuse waren, die zum Teil Jahrhunderte überdauerten, mit einem ständig wechselnden Nutzungsspektrum.“¹⁰² Diese Großzügigkeit im Entwurf spiegelt sich beispielsweise in wohlgeformten Raumzuschnitten, die nicht auf den Zehntelquadratmeter kalkuliert werden oder einer Raumhöhe die sich traut das Normmaß zu überschreiten wider - und das ist schlussendlich wirkliche Nachhaltigkeit.

102 Kollhoff 1990, 47.

Abb.37: Hans Kollhoff . Atlanpole . Nantes 1988



KNOTEN

*Working Babel*¹⁰³

Der *Zeebrugge Sea Terminal* von OMA ist ein Wettbewerbsentwurf, der im Zuge einer Verkehrsinfrastrukturdebatte in Europa entstand. Ausgehend von der Realisierung des Eurotunnels zwischen England und Frankreich mit der Fertigstellung 1994, waren Ende der 1980er Jahre vor allem die Fährenbetreiberfirmen gezwungen, durch neue Konzepte auch zukünftig attraktiv und konkurrenzfähig zu bleiben. Schiffe verwandelten sich in schwimmende Entertainmentwelten und Terminals legten ihre reine Zweckmäßigkeit ab und wurden zu Besucherattraktionen.¹⁰⁴ OMA schlugen mit ihrem Entwurf einen *Markierungspunkt* vor, der sich in einer künstlichen Landschaft wie der des Hafenviertels in Zeebrugge als *New Sign* etablieren sollte. Eine nicht eindeutig klassifizierbare Form ruft verschiedene Stimmungen und freie Assoziationen hervor, die auf das Maschinelle, das Industrielle, das Zweckmäßige, das Abstrakte, das Poetische oder auf das Surreale verweisen. Die Form kombiniert „maximum artistry with maximum efficiency.“¹⁰⁵ Der Baukörper, eine Kombination aus Kegelform und Kuppel, ist im nördlichen Teil des Hafengeländes platziert und sitzt inmitten eines Gewirrs aus Zufahrtswegen, Rampen und Auslegern. Das abstrakte Muster, welches aus der Ferne betrachtet das Volumen überzieht, entlarvt sich bei näherer Betrachtung als eine Vielzahl unterschiedlicher Gebäudeöffnungen die schon von außen die dichte Stapelung der innenliegenden Funktionen verraten. Die zwei untersten Ebenen sind ausschließlich der Verkehrsorganisation von und zu den Fähren vorbehalten. Darüber befindet sich der Hauptzugang zum Terminalgebäude. Über eine Vorfahrt für Busse und Taxis gelangt man in den zentralen Innenraum, durch den man weiter zu den Gates kommt. Der Zentralraum erweitert sich konisch nach oben und wird von der rundumlaufenden, Spiralen förmigen Parkgarage gefasst. Über zwei Rolltreppen erschließt sich die auf dem 8. Level liegende „Great Public Hall“. Ein rundum offen wirkender Raum mit großflächigen Öffnungen gibt hier das erste Mal einen Panoramablick auf die umgebende Landschaft frei. Die große Empfangshalle dient als Verteilerzone, ab der die innere Organisation geteilt wird. Ein keilförmiges Volumen (Büroturm) spaltet den Kegel in zwei Bereiche: Hotel und *Promotional Section* mit Konferenzräumlichkeiten, Arbeitsplätzen und Auditorium. Der Luftraum dazwischen gibt den Blick nach oben und unten frei. Gekrönt wird das Gebäude durch eine Glaskuppel. Unter der Kuppel werden die zwei Hälften durch Brücken und Rampen wieder vereint. Die Ebene über dem Hotel beherbergt ein Kasino, die andere Seite ist als Amphitheater ausgebildet, das sich nach außen zum Meer hin neigt.¹⁰⁶

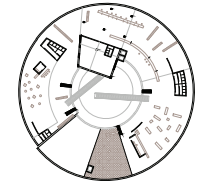
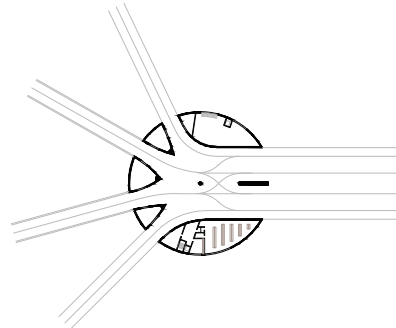
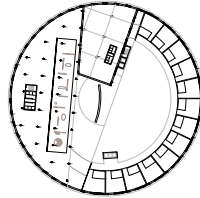
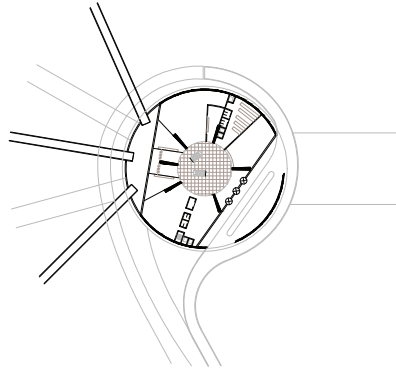
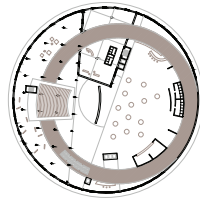
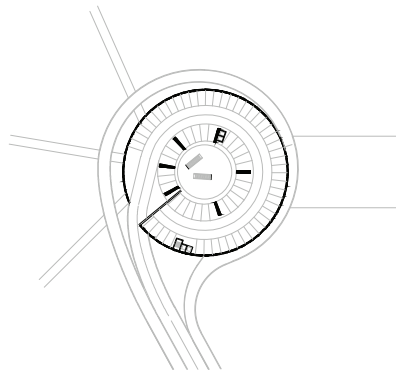
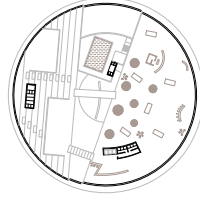
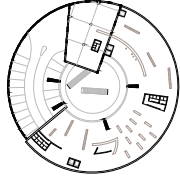
103 Vgl. Koolhaas 1995, 579.

104 Vgl. Ebda., 581.

105 Ebda., 584.

106 OMA: Zeebrugge Sea Terminal, <http://oma.eu/projects/zeebrugge-sea-terminal>, 20.11.2015.

Abb.38: Rem Koolhaas (OMA) . Terminal . Zeebrugge 1989



Bewegungsströme, Verdichtung und Attraktion

Als Leitbild diente die berühmte Erzählung vom *Turmbau zu Babel*, in der Ambition zu Chaos und schlussendlichem Versagen führte. Als funktionierendes *Working Babel* spiegelt das Terminal die gegenwärtigen Ambitionen Europas wider, seine unterschiedlichen Völkerstämme, die als Reisende identifiziert werden, in eine vereinigte Zukunft zu führen.¹⁰⁷ Dieses Verteilen und Verbinden von verschiedenen Bewegungsströmen manifestiert sich in der räumlich verdichteten Überlagerung als Terminalgebäude und erzeugt eine Vielzahl an Intensitäten, entgegen einer starren und homogenen Auffassung von Raum und Zeit. Der Entwurfsaspekt der *Raum-Zeit-Erfahrung* lässt sich in vielen OMA Projekten dieser Zeit ausmachen: „ob durch Schaffung einer Vielzahl von Wegen innerhalb eines einzelnen Raums oder durch die Diversifizierung der Verbindungen zwischen zwei Räumen. Beispiel dafür sind das Wegenetz des Entwurfs für den *Parc de La Villette* oder die [...] Überlagerung [...] beim *Fährenterminal* in Zeebrugge, der *Nationalbibliothek* in Paris, [...] dem *ZKM* in Karlsruhe [und] der *piranesische Raum* von Lille.“¹⁰⁸ Verschiedene Verbindungen und Wegenetze transportieren unterschiedliche Geschwindigkeitsströme und führen diese oftmals im selben Raum zusammen. „Der Raum wird in Distanzen statt in Größenordnungen strukturiert.“¹⁰⁹ Baukörper werden durch Strömungsgeometrie und verändernden Formen bestimmt – „eine Geometrie der Deformationen und Verzerrungen anstelle der Fixierung, mit dem Möglichen statt dem Wesentlichen, mit Problemen anstelle von Theoremen.“¹¹⁰ Auf städtebaulicher Ebene schaffen solche Projekte Attraktionen und spannen ein Feld polyzentrischer Verdichtungen auf. Diese Verdichtungen sind stabile Zustände innerhalb derer morphologische Prozesse stattfinden können – Architektonische Bestimmtheit und programmatische Unbestimmtheit.

107 Koolhaas 1995, 581.

108 Zaera Polo 1993, 56.

109 Ebda. 56.

110 Ebda., 56.

Abb.39: Rem Koolhaas (OMA) . Terminal . Zeebrugge 1989

„Jedem Kuhdorf sein Gewerbegebiet, jedem Bürger sein Einfamilienhaus mit Garten– das gilt dem Gros hiesiger Bürgermeister immer noch als oberste Maxime der Ortsentwicklung. Raumplanung ist Politik: Und wie steht es um Alternativen?“¹¹¹

111 Reinhard Seif: Wo, bitte, geht's zur Baukultur?, 23.3.2012, <http://diepresse.com/home/spectrum/zeichenderzeit/743095/Wo-bitte-gehts-zur-Baukultur>, 11.9.2016.



LANDSCHAFT

Ausdifferenzierung und Raumentwicklung

Das Einteilen und Abgrenzen von Grund und Boden ist seit jeher mit der menschlichen Kulturproduktion verbunden und wird manchmal direkt, aber vor allem indirekt in der Gestalt von Landschaft sichtbar. Sehr frühe Beispiele dafür sind Menhire (2800 v.Chr.) als gut sichtbare, territoriale Markierungssteine oder das *limitatio*, welches ein Teil des Gründungsprozederer antiker römischer Städte darstellt, bei dem die äußeren und inneren Grenzen von einem Mittelpunkt aus und unter Bedachtnahme der Himmelsrichtungen festgelegt wurden. Dieses Abstecken und Definieren von Kulturraum manifestierte sich formal auch in frühen Abbildungen und Zeichnungen von Landschaften und Städten. Anfänglich noch sehr vage und unmaßstäblich entwickelte sich das Feld der Kartographie ab dem 15. Jahrhundert durch maßgerechte Darstellung zu einem wichtigen Instrument der Landesverwaltung und in weiterer Folge des wirtschaftlichen Handelns. Nach Michel de Certeau (1980) stellt diese Zeit auch einen Wendepunkt in der Kartographie dar: Waren anfänglich Karten aus dem Ort heraus, mit all seinen sozialen Bezügen, markanten Merkzeichen, Wegen und Brennpunkten,¹¹² auf Augenhöhe erstellt worden, so hat sich die Perspektive zu Gunsten einer überblickenden Haltung, die gleichzeitig rationalisiert verändert. Dieser Blick von oben ist jedoch „nur eine Illusion, der keine heterogenen Zusammenhänge zeigt.“¹¹³ Guy Debord thematisierte diesen Umstand schon früher mit seiner Strategie des *Derive*. Indem er durch experimentelles Umherschweifen eine psychogeografische Kartierung des Raumes vornimmt, räumt er der unvermittelten Wahrnehmung von Ort und Landschaft wieder einen wichtigen Stellenwert ein.

Bis heute stellen verschiedene rationale Karten und Geoinformationssysteme die Basis der Landes- bzw. Landschaftsverwaltung dar. Betrachtet man die abstrahierte Darstellung eines Katasterplans, so glaubt man ein Palimpsest, entstanden durch die Kulturentwicklung über die Zeit, vor sich zu haben. Heute ist die treibende Kraft hinter der Fortschreibung dieser Grenzlinsenstruktur einerseits im Immobilienmarkt (Wirtschaft), andererseits in unterschiedlichen Entwicklungs- und Raumordnungsplänen (Politik) verankert. In Österreich reichen diese Verordnungen vom Europäischen Raumentwicklungskonzept (EUREK) über das Österreichische Raumentwicklungskonzept (ÖREK) bis hin zu Landesentwicklungsprogrammen und werden von Raumordnungsgesetzen (ROG), Sachprogrammen, Landesentwicklungsleitbildern (LELB) und Landesentwicklungsprogrammen (LEP) begleitet. Das Europäische Raumentwicklungskonzept bildet einen Orientierungsrahmen, der als Grundlage für die Weiterentwicklung innerhalb der EU-Politikbereiche

112 Vgl. Lynch 1965, 60 f.

113 Vgl. De Certeau 1988.

Abb.40: Palimpsest . Südsteiermark . 2015

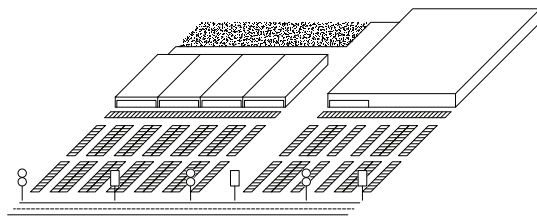
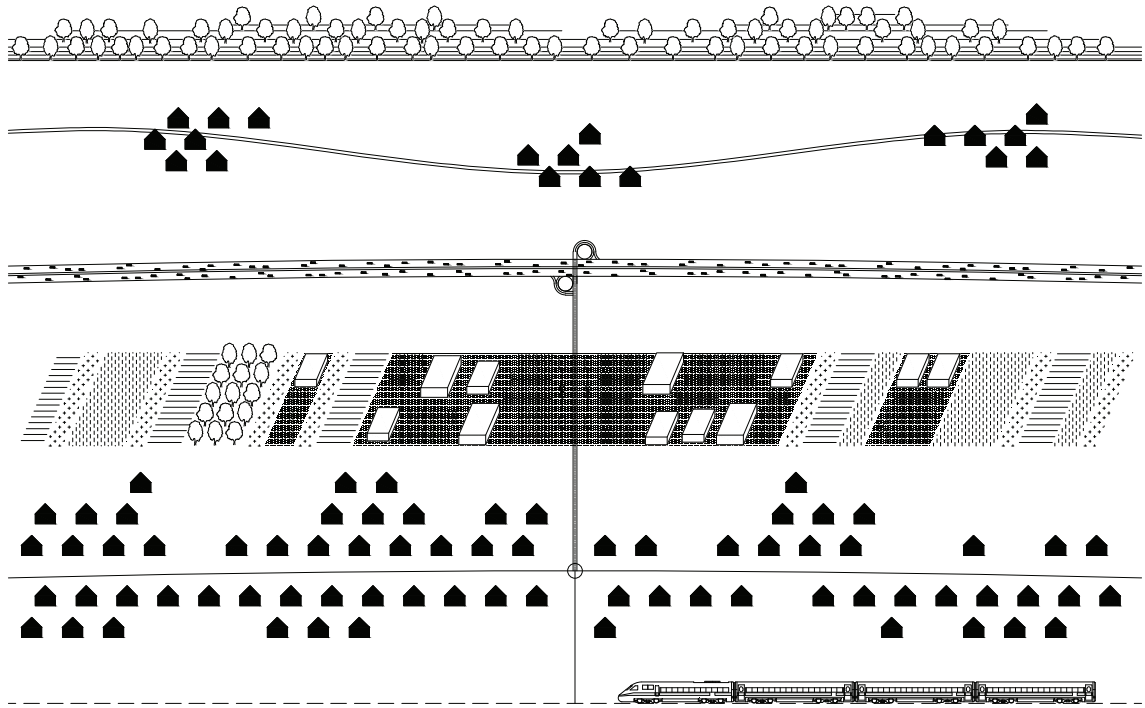


dient (bspw. EU-Regionalpolitik). Innerhalb Österreichs kommen dem Bund sektorale Zuständigkeiten zu (bspw. wasserrechtliche oder gewerberechtliche), sodass die einzelnen Länder planerisch tätig werden können. Dabei bilden Landesgesetze die gesetzliche Basis für die örtliche und überörtliche Raumplanung. Die gemeinsame Basis für Austausch und Koordination bildet die Österreichische Raumordnungskonferenz.¹¹⁴ In einem Handlungsprogramm, das alle 10 Jahre überarbeitet wird werden anhand von Grundlagenanalysen (betreffend: wirtschaftliche Globalisierung, Standortwettbewerb, Klimawandel und Energieverbrauch, demographischer Wandel, Pluralisierung der Gesellschaft, Vielfalt der Kulturlandschaft und weiteren Entwicklungstrends) gemeinsame Ziele der Raumentwicklung definiert. Nach den Herausgebern des ÖREK 2011 fokussiert man sich dabei auf regionale und nationale Wettbewerbsfähigkeit, Solidarität, Nachhaltigkeit natürlicher Ressourcen und auf kooperative und effiziente Handlungsstrukturen der verschiedenen Planungsebenen.¹¹⁵

114 Vgl. Raumplanung Steiermark: <http://www.raumplanung.steiermark.at>, 13.2.2016.

115 Vgl. Roßbacher/Seidl 2011, 24 f.

Abb.41: Flächenwidmungsplan . Gralla 2015



Einfamilienhauslandschaften als subventionierte Maxime

Dass die übergreifenden Raumentwicklungsprogramme und Konzepte allerdings nicht als aktive Werkzeuge für eine nachhaltige Entwicklung eingesetzt wurden und werden, kritisiert unter anderen Reinhard Seiß, freier Planer und Berater für Raumplanung, Fachpublizist und Redaktionsmitglied des Baukulturreports.¹¹⁶ Seiß zeigt in seinen Publikationen und Artikeln vor allem die gegenwärtige Verantwortungslosigkeit im Umgang mit der Ressource Landschaft und den daraus resultierenden negativen Folgen für Ökologie und Volkswirtschaft auf. Raumplanung stelle noch immer ein Instrument dar, das zur Durchsetzung politischer Interessen genutzt werde. Dies lasse sich abgesehen von der offensichtlichen Erscheinung der österreichischen Kulturlandschaft aber auch durch alarmierende Statistiken wie beispielsweise Verbrauch an Siedlungsfläche, Motorisierungsgrad und dem ungebrochenem Wachstum an Einzelhandelsflächen in Randlagen festmachen. All diese Werte liegen immer noch meist weit über den vereinbarten Zielwerten bzw. über den Durchschnittswerten der EU.¹¹⁷ Eine ganzheitliche Planung, die unterschiedliche bundespolitische Ressorts (Verkehr- und Infrastrukturpolitik, Umwelt- und Energiepolitik, Wirtschafts- und Finanzpolitik, etc.) mit raumplanerischen Zielen koppelt, um eine nachhaltige Raumstruktur zu entwickeln, lässt leider auf sich warten, sodass den Fehlentwicklungen der vergangenen Jahrzehnte vor allem im Bereich Siedlungs- und Verkehrspolitik viel zu wenig entgegengesetzt werden kann. Die raumplanerischen Kompetenzen des Landes werden vielmehr immer noch von *unten herauf*, durch einflussreiche Bürgermeister diktiert, was einen oftmals ruinösen Wettbewerb zwischen einzelnen Gebietskörperschaften zur Folge hat (Stadt – Umland).¹¹⁸ Ergebnis dieser Praxis sind locker bebaute Einfamilienhauslandschaften, die als *Schlafstädte* in Randlagen die traditionellen Agrarlandschaften verdrängen und somit als heterogener Einheitsbrei in Mintgrün, Hellgelb, Rosa und Blau die Ackerflächen versiegeln. Als wuchernde Vorstadtagglomerationen wachsen diese Gebiete oftmals zusammen, getrennt nur durch großmaßstäbliche Gewerbe- und Einkaufshallen mit vorgelagerten Parkplatzwüsten. Subventionen wie beispielsweise Pendlerpauschale, Wohnbauförderung und steuerliche Begünstigungen (Firmenwagen, etc.) treiben diese Entwicklung seitens politischer Entscheidungsträger, meist als Wahlversprechen verpackt, noch zusätzlich an. Die verursachten Kosten einer Lebensweise, die das *Haus im Grünen* als Maxime hochhält, die Erschließung und Instandhaltung von Infrastrukturen, wird jedoch von der Allgemeinheit getragen, beklagt Seiß:¹¹⁹ „Seitens vieler Bürgerin-

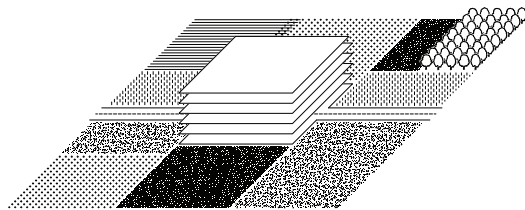
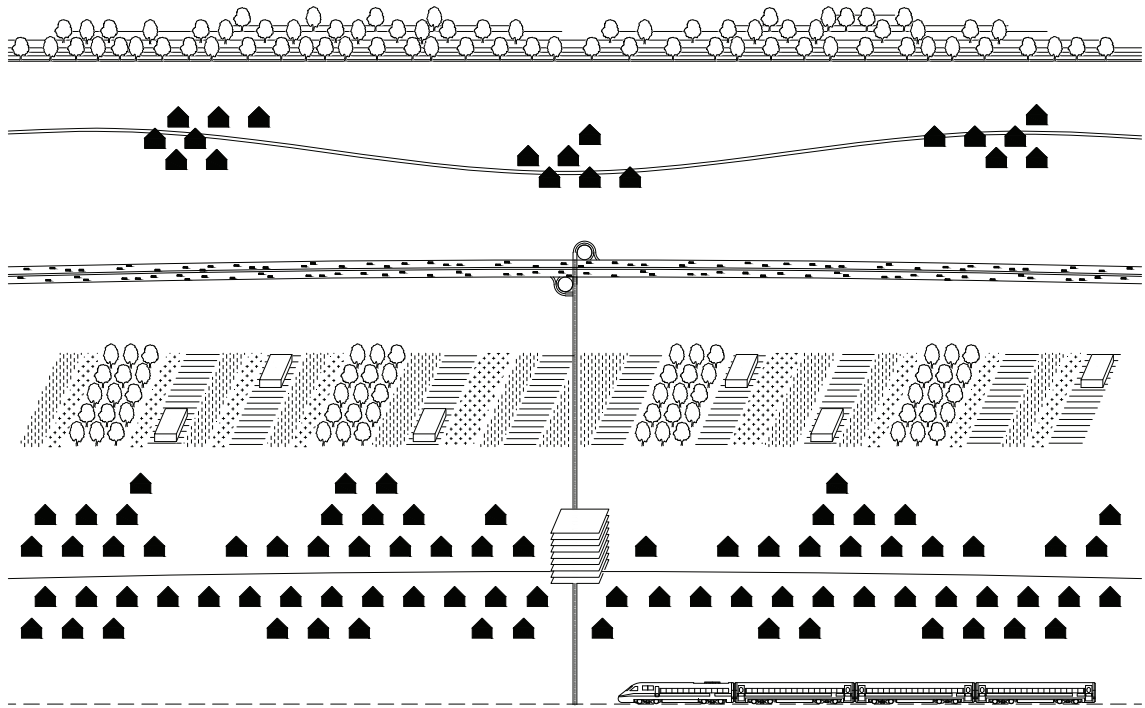
116 Vgl. Österreichischer Baukulturreport 2011: http://baukulturreport.at/bkr_2011/, 10.9.2016.

117 Vgl. Orf.at: Bei Flächen weit über EU-Schnitt, 20.3.2015, <http://orf.at/stories/2269907/2269908/>, 22.4.2015.

118 Vgl. Reinhard Seiß, 23.3.2012, <http://diepresse.com/home/spectrum/zeichenderzeit/743095/Wo-bitte-gehts-zur-Baukultur>, 11.9.2016.

119 Vgl. Reinhard Seiß zit.n. Gerald John, 19.8.2012, <http://derstandard.at/1345164507619/Wiens-wuchernder-Wildwuchs>, 11.9.2016.

Abb.42: Landschaft . Gralla 2016



nen und Bürger besteht ein nicht zu rechtfertigendes Anspruchsdenken, wonach sie als Grundeigentümer, Häuselbauer, Autofahrer, Konsumenten oder Unternehmer die Erfüllung ihrer individuellen Standort- und Mobilitätsbedürfnisse als legitimes Recht betrachten – ungeachtet der Folgen für die Allgemeinheit.¹²⁰

Landschaftsgestaltung durch interkommunale Standortentwicklung (Strategie)

Das die Situation allerdings nicht hoffnungslos ist, zeigt sich anhand zukunftsweisender Konzepte die in einzelnen Gemeinden in ganz Österreich umgesetzt wurden und als gut funktionierende *Best Practice* Beispiele im Baukulturreport dokumentiert sind. Rückwidmungen bzw. Rückbau als Bedarfsanpassung, aktive Quartiersentwicklungskonzepte für ausgestorbene Ortskerne und Einzelhandelsflächenstopp in Randlagen oder rigoros umgesetzte Raumordnungspläne und Einsetzen von Gestaltungsbeiräten für Neubauten sind nur einige Beispiele.¹²¹ Reinhard Seiß begrüßt vor allem die aktuelle Entwicklung in der Steiermark, die eine Zusammenlegung kleiner Gemeinden und den Zusammenschluss zu Kleinregionen vorsieht. „Ziel ist es vor allem, dass die zusammengeschlossenen Gemeinden ihre technische und soziale Infrastruktur interkommunal und nicht mehr individuell planen, errichten und betreiben – und künftig auch ihre Raumplanung gemeinsam durchführen.“¹²² Diese gemeinsame interkommunale Ausrichtung ermöglicht zukünftig auch gezielte Standortentwicklungen, die durch regionale Finanzausgleichsmodelle auch derzeitige Parallelentwicklungen entgegenwirken und eine effizientere Zentrumsbildung ermöglichen.

Die Verortung neuer Zentralität muss dabei noch stärker durch Planung von Vorbehaltsflächen und Nutzungsreservierungen der öffentlichen Hand in den Raumordnungsentwicklungsplänen verankert werden. Die kommunalen Vorbehalte könnten demnach als Teile kooperativer Entwicklungen zwischen Gemeindeverbänden und Privatwirtschaft gesehen werden, sodass großvolumige Handelsstrukturen mit öffentlichen Funktionen überlagert und durchmischt werden müssen. Die Bauaufgabe der Großhandelskomplexe wird somit durch den Aspekt der Öffentlichkeit ergänzt und das bedingt weiters eine repräsentative, nachhaltige Ausformulierung durch die *architektonische Bearbeitung*. Das Ausmaß an öffentlichen Flächen wird an den konkreten Zuwachs gewerblicher Flächen geknüpft. Architektonische Qualität wird somit als wesentlicher Aspekt nachhaltiger Entwicklung schon im Raumplanungsprozess verankert. Großvolumige Wegwerfarchitekturen des Handels werden durch regionale Merkzeichen im Bild der Landschaft ersetzt.

120 Reinhard Seiß: 23.3.2012, <http://diepresse.com/home/spectrum/zeichenderzeit/743095/Wo-bitte-gehts-zur-Baukultur>, 11.9.2016.

121 Vgl. Reinhard Seiß: 3.11.2012, http://www.nzz.ch/feuilleton/kunst_architektur/land-der-siedler-1.17752605, 11.9.2016.

122 Reinhard Seiß: 23.3.2012, <http://diepresse.com/home/spectrum/zeichenderzeit/743095/Wo-bitte-gehts-zur-Baukultur>, 11.9.2016.

Abb.43: Landschaft . Gralla 2025





Abb.44: Merkzeichen in der Landschaft



MAßSTAB

Stadtstrukturen im Wandel

Die Veränderungen der Stadtstruktur vom kompakten Gefüge mit klaren Grenzen zu einem unbegrenzten Auslaufen in die Landschaft hat sich im Zuge von mobilitäts- und gesellschaftspolitischen Veränderungen vor allem in den letzten Jahrzehnten vollzogen. Die Weiterentwicklung von Handelsformen, die allgegenwärtige Individualmobilität und eine verantwortungslose Raumplanungspolitik, wie oben angeführt, bedingten einen immensen Strukturwandel, der zur Verlagerung des öffentlichen Zentrums in die peripheren Lagen der Städte führte. Die nachfolgenden Strukturpläne dienen als Analysewerkzeug, um am Beispiel regionaler Zentren in der Steiermark diesen Wandel sichtbar zu machen. Eine Auswahl repräsentativer Beispiele verdeutlicht die aktuelle Situation und lässt die Folgen der gegenwärtigen Raumplanung erkennen: Durch das Ansiedeln großer Gewerbe- und Handelsbetriebe in den Randlagen entsteht ein rapider Bruch im kontinuierlichen Bebauungsgefüge der Städte, was einen deutlichen Maßstabssprung vom gewachsenen, dichten, kleinteiligen Ortskern zu locker gesetzten, großmaßstäblichen Gebäudevolumen auf ehemaligen Agrarflächen zur Folge hat.

Diese Agglomerationen aus Einzel-, Groß- und Fachhandelsstrukturen bilden durch ihr Funktionsangebot und der günstigen Lage an Hauptverkehrslinien neue Zentralität aus und beanspruchen somit das öffentliche Zentrum der Ortschaften für sich. Der historische Hauptplatz als Treffpunkt und Begegnungsfläche wird abgelöst, wodurch dem bestehenden Kleinhandel und Gewerbe ein gewaltiger ökonomischer Verlust beschert wird. Die fehlende Kundenfrequenz führt zu Umsatzrückgang und zwingt die bestehenden Gewerbebetriebe ihren Standort aufzugeben und in die peripheren Randlagen nachzuziehen. Dort allerdings wird kein adäquater Raum zur gemeinschaftlichen Interaktion angeboten. Hallenbauten besetzen, locker gestreut, großzügige Grundstücksflächen. Das Dazwischen stellt eine fast vollständig versiegelte Bodenfläche dar, die für den reibungslosen Zu- und Ablauf motorisierter Verkehrsströme sorgt. Parkplatzwüsten entlang der Hauptstraße adressieren den Autofahrer, Fußgänger- und Fahrradwege sind, wenn überhaupt vorhanden, auf ein Minimum reduziert. Die dramatische Konsequenz ist der Verfall von öffentlichem Raum und öffentlichem Leben, sowohl in den bestehenden Kernen durch Abwanderung als auch in den neuen Zentren durch das Fehlen qualitativer Aufenthaltsflächen.

Abb.45: Luftbild . Gralla 2015





Abb.46: Strukturplan Deutschlandsberg . 1:20000
Abb.47: Strukturplan Feldbach . 1:20000





Abb.48: Strukturplan Fohnsdorf . 1:20000

Abb.49: Strukturplan Fürstenfeld . 1:20000



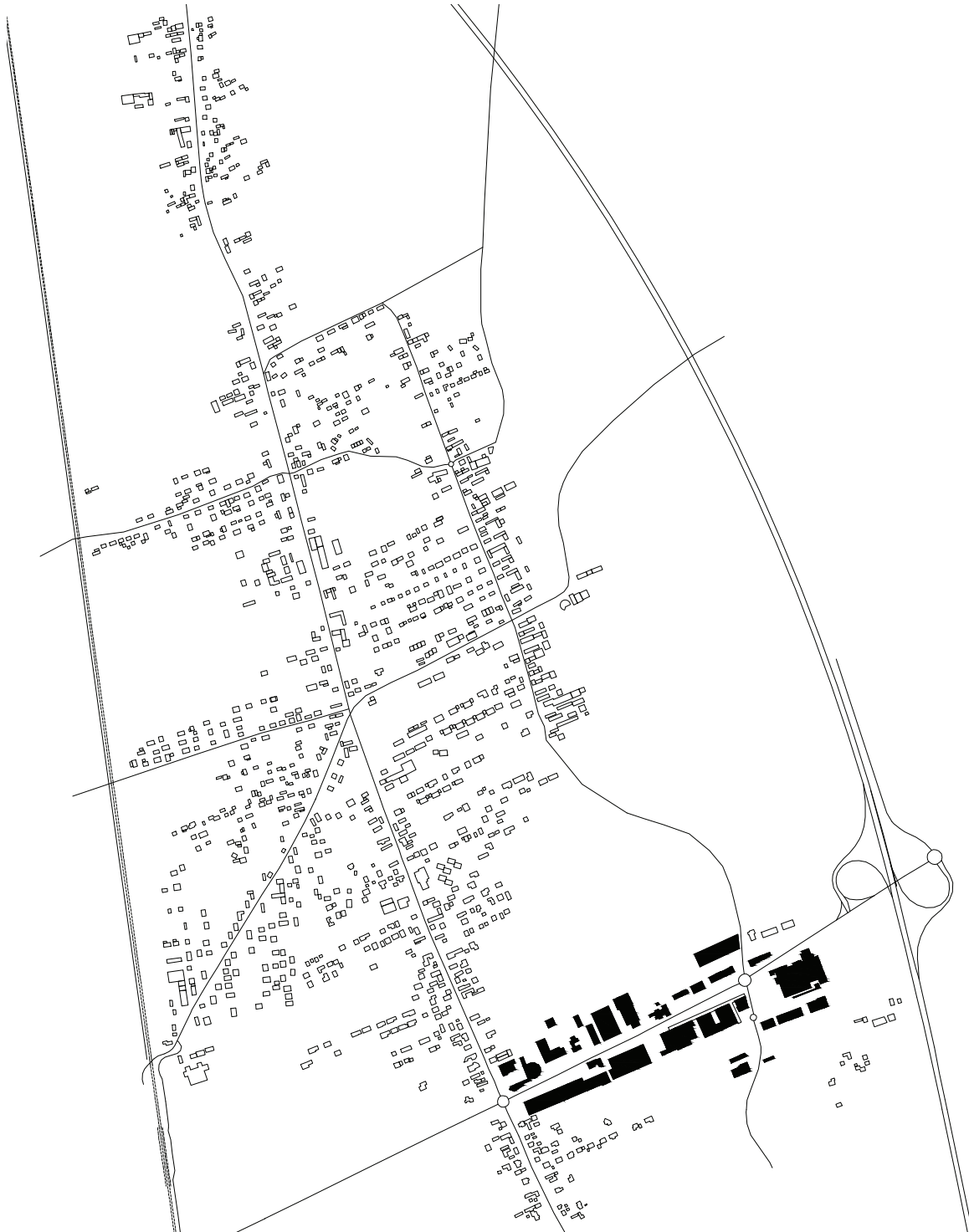


Abb.50: Strukturplan Gleisdorf . 1:20000
Abb.51: Strukturplan Gralla . 1:20000



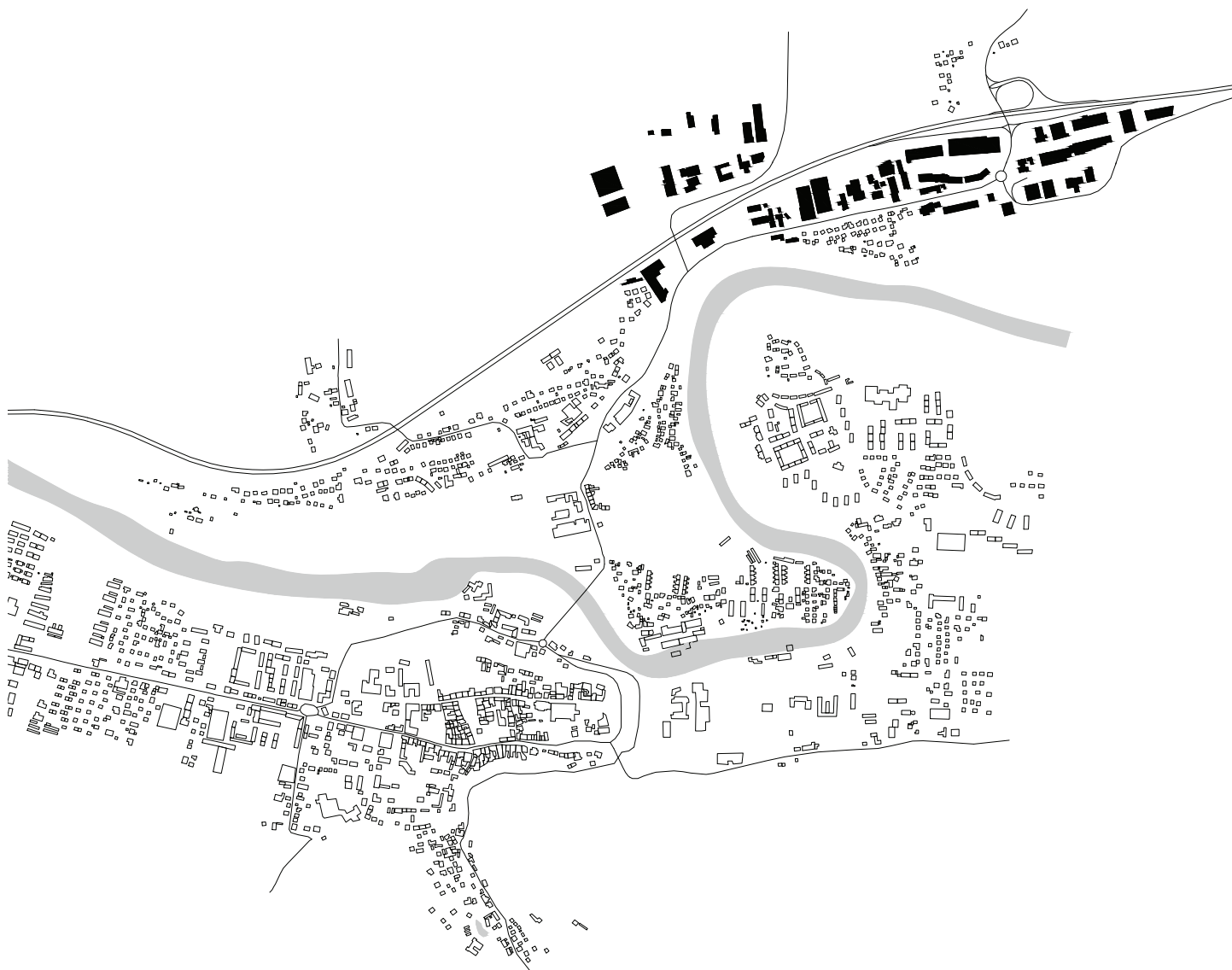


Abb.52: Strukturplan Hartberg . 1:20000
Abb.53: Strukturplan Judenburg . 1:20000





Abb.54: Strukturplan Leibnitz . 1:20000

Abb.55: Strukturplan Liezen . 1:20000



Neue Zentralität als Chance der Ortskerne (Strategie)

Als Strategie und raumplanerische Positionierung dieser Arbeit wird ein Entwurf vorgeschlagen, der sich eindeutig mit dieser neuen Zentralität auseinandersetzt. Es wird nicht versucht, diese aufzulösen bzw. den Schwerpunkt wieder in die Ortskerne zu leiten. Im Gegenteil, die neue Zentralität am Stadtrand wird durch das Angebot qualitativer öffentlicher Räume und durch zusätzliches Ansiedeln von kommunalen Funktionen weiter gestärkt und als nachhaltige Struktur, als Merkzeichen in der Blicklandschaft, installiert. Der begrenzte Rahmen des Entwurfs wirkt dabei als zusätzliches verdichtendes Moment und steigert die Intensitäten der Bespielung zusätzlich. Der damit generierte zusätzliche Bedeutungszuwachs soll wie ein Magnet wirken. Ein Magnet, der die letzten Gewerbetreibenden die noch im Ortskern auf ihre Parkflächen beharren zwingt, in die neue Struktur zu siedeln. Die komplette Leere in den Städten und Dörfern bietet erst die Möglichkeit und die Chance für Ortschaften, ihre Kerne neu zu programmieren und ohne Rücksicht auf Automobilverkehr und Shoppingprozesse neue Konzepte zu entwerfen und umzusetzen. Essentiell für solche Neuprogrammierungen ist es allerdings, nicht durch Einkaufsinfrastrukturen oder Konsumräume Publikum zu generieren, sondern durch nachhaltige, unabhängige Ideen und Infrastrukturen. Beispielhaft wird an autofreie Innenstädte gedacht, die als neue dichte Wohnquartiere für Randgruppen, junge Menschen, Jungfamilien oder älteren Bevölkerungsschichten günstigen Wohnraum bieten. Leerstände können aber auch für Jungunternehmer- und Entwickler, für Bildungseinrichtungen oder Ähnliches in subventionierter Form bereitgestellt werden, um durch neue regionale Spezialisierung nachhaltige Standortqualitäten zu erzeugen: Straßen werden zu Gärten und Parkanlagen, Abstellflächen für Autos zu Hochbeeten und Alleen. Durch das Aktivieren von leerstehenden Flächen und das Aufwerten des öffentlichen Raumes wird somit eine Basis geschaffen, die das Ansiedeln unterschiedlicher Wohn- und Arbeitsfunktionen fördert und damit auch wiederum die Möglichkeit schafft, dass sich Kleinhandel (Café, Greißler, Bäcker, Fahrradläden, ...) unabhängig der Konkurrenz in den Randlagen, ansiedeln kann.

Abb.56: Strukturplan Gralla Entwurf . 1:20000



ORT

Marktgemeinde Gralla

Gralla ist eine Marktgemeinde im Süden der Steiermark mit 2267 Einwohnern (Stand 2016 laut Statistik Austria) und dient hier als Grundlage und konkreter Kontext einer Entwurfsverortung. Im direkten Nahebereich zur Stadt Leibnitz, liegt Gralla im Zentrum der Region Südweststeiermark, die aus den beiden politischen Bezirken Deutschlandsberg und Leibnitz besteht. Die Region ist landschaftlich durch Hügelformationen und Tallagen von Mur, Laßnitz, Sulm, Stainzbach und Saggaubach gezeichnet. In flachen Gebieten wird das Landschaftsbild durch großflächige Ackerflächen dominiert, in hügeligen Bereichen prägen fragil zusammenhängende Waldflächen das Erscheinungsbild. Die Stadt Leibnitz als *Regionales Zentrum* und die Marktgemeinde Gralla als *Regionales Nebenzentrum* stellen einen wichtigen Ballungsraum dar, der durch seine Lage entlang der Hauptverkehrs- und Entwicklungsachse *Graz-Maribor* sehr gut an die Kernstadt Graz sowie weiter nach Slowenien angebunden ist.¹²³ Dies wirkt sich maßgeblich auf die Bevölkerungsentwicklung aus, sodass die Marktgemeinde Gralla seit Anfang der 1990er Jahre einen signifikanten Anstieg der Einwohnerzahl, größtenteils durch Zuzug, verzeichnen kann.¹²⁴ Vor allem der nördliche Bereich von Leibnitz unterliegt durch die topografischen Gegebenheiten und der Lage im direkten funktionellen Einzugsbereich des Ballungsraumes Graz einem starken Siedlungsdruck. Die primär vorherrschende Siedlungsstruktur besteht aus nebeneinander gesetzten Einfamilienhäusern, die entlang einer Hauptstraße, vormalige Ackerflächen, Parzelle für Parzelle besetzen. Diese Art der Siedlungsentwicklung bedingt einen enormen Flächenverbrauch, sodass die Region bei der Flächeninanspruchnahme (Bauland je Einwohner/in) weit über dem Landesdurchschnitt liegt.¹²⁵ Die Form der Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung lässt auch auf einen sehr hohen Mobilitätsgrad in der Gemeinde schließen. Bestätigt wird diese Annahme unter anderem durch den *Pendlermobilitätsindex* von Erwerbs- und Schulpendlern innerhalb des Gemeindegebietes (Verhältnis von Aus- und Einpendlern zu Nichtpendlern). Laut Statistik Austria beträgt der aktuelle Wert derzeit 150,6 (Stand 2013), was eine deutliche Überlegenheit von pendelnden gegenüber nicht pendelnden Personen verdeutlicht.¹²⁶ Diese Überlegenheit ist jedoch nicht nur statistisch nachgewiesen, sondern manifestiert sich auch im Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes. Am augenscheinlichsten tritt dies beim Vergleich des historischen Dorfzentrums mit dem neuem Gewerbezentrum

123 Vgl. Raumplanung Steiermark: http://www.raumplanung.steiermark.at/cms/dokumente/11142226_28444368/a5c4da13/Suedweststeiermark_2011.pdf, 15.2.2016.

124 Vgl. Statistik Austria: <http://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=61012>, 16.2.2016.

125 Vgl. Raumplanung Steiermark: http://www.raumplanung.steiermark.at/cms/dokumente/11142226_28444368/a5c4da13/Suedweststeiermark_2011.pdf, 15.2.2016.

126 Vgl. Statistik Austria: <http://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=61012>, 16.2.2016.

Abb.57: Ortszentrum . Gralla 2016



hervor: Der Dorfplatz mit Kirche, Gemeindeamt, Schule und Café wirkt ruhig, träge und leer, dem gegenüber steht das neue Zentrum bei der Autobahnabfahrt: laut, schnell und hektisch. Nicht-Orte zwischen Zubringerstraße und Konsumkisten ersetzen traditionell gewachsene Orte des Zusammentreffens.

Fachmarktgebiete als Alltagsversorger

Fachmarktzentren am Rand von Ballungszentren sind in Österreich selbstverständlich gewordener Teil im Bild der Landschaft. Die meist ungeplanten und willkürlich gewachsenen Handelszonen vermehrten sich in den letzten 20 Jahren enorm. Nach den von der Beratungsgesellschaft *Standort+Markt* angefertigten Untersuchungen verdoppelte sich die Verkaufsfläche in Fachmarktgebieten von 2,5 Mio. m² im Jahr 2000 auf 5,1 Mio. m² Verkaufsfläche heute. Das bedeutet eine gegenwärtige Fachmarktverkaufsfläche von 0,6m² pro Einwohner. Bei Shoppingcentern, also Einkaufszentren mit überdachter *Mall*, beträgt das Flächenaufkommen pro Einwohner lediglich 0,24m².¹²⁷ Das rapide Wachstum der Fachmarktgebiete liegt am geringen Risiko. Entwicklungen kosten aufgrund günstiger Grundstückspreise und niedriger Herstellungskosten wenig. Parkplatzflächen können ohne Bewirtschaftung angeboten werden und die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz wird von der öffentlichen Hand übernommen. Zusätzlich erspart man sich durch die eingeschossige Bauweise und offene Erschließung kostenintensive Einbauten wie beispielsweise Rolltreppe, Lift und klimatisierte Verbindungsräume. Das wirkt sich natürlich direkt auf die Mietpreise aus und macht somit die Fachmarktstrukturen auf der grünen Wiese sowohl für den Kunden (einfache Erreichbarkeit) als auch für den Händler (günstige Mieten) zur bequemen Alternative zum Ortszentrum. In Österreich gibt es zur Zeit laut *Standort+Markt* 253 Fachmarktgebiete, die ca. 4000 Fachmärkte mit einer durchschnittlichen Verkaufsfläche von 1300 m² pro Einheit anbieten. Die Definitionsschwelle liegt dabei bei einer Gesamtgröße von >4000m² und einer Mindestgröße von 150m² pro Einheit. Der durchschnittlichen Shopgröße von 1300m² in Fachmarktgebieten stehen 340m² durchschnittliche Shopgröße im gesamten österreichischen Einzelhandelsbereich gegenüber, was den Maßstab des Betriebstyps *Fachmarkt* eindrücklich verdeutlicht.¹²⁸ Das extensive Wachstum der letzten Jahre hatte natürlich eine gewisse Sättigung des Marktes zur Folge. Nachdem zentrale Gebiete aufgeschlossen waren, begannen Immobilienentwickler Fachmarktzeilen in Gebieten mit einer derart geringen Einzelhandelszentralität zu errichten, dass diese Zentren oftmals weit unter dem Schwellenwert von 4000m² liegen. Diese aggressive Wachstumspolitik der Entwickler hatte einen Verdrängungswettbewerb zur Folge sodass sich „die Konsumtempel auf der grünen Wiese bereits

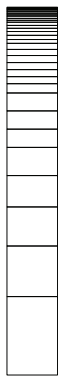
127 Vgl. Standort und Markt: <http://www.standort-markt.at/images/pdf/publikationen/fma-kurzbericht-2014-15.pdf>, 16.9.2016.

128 Vgl. Standort und Markt: <http://www.standort-markt.at/images/pdf/publikationen/fma-kurzbericht-2014-15.pdf>, 16.9.2016.

Abb.58: Fachmarktzentrum . Gralla 2016



FMA



BET



GEM

gegenseitig kannibalisieren.“¹²⁹ Trotz dieser Entwicklung stellen Einkaufszentren und Fachmarktgebiete noch immer den Betriebstyp mit einem Plus an Flächen pro Jahr dar. Aktuell sind dies 70.000m², die vor allem durch Erweiterung und *Refurbishments* bestehender Zentren dazukommen. Reinhard Seiß sieht allerdings in diesem Wachstum oftmals Verantwortungslosigkeit und Raffgier der beteiligten Akteure. Es gehe meist nicht um „einen konkreten Bedarf, um sinnvolle Kaufkraftströme oder gar um eine nachhaltige Standortpolitik“, sondern um zuverlässige Renditenbringer auf billigstem Grund. Wenn ein Zentrum nicht funktioniert, wird es einfach aufgegeben. Zurück bleiben unästhetische Ruinen und versiegelte Landschaften, die als Altlasten der Allgemeinheit überantwortet werden.¹³⁰

Mit dem steigenden Verkaufsflächenangebot und der flächendeckenden Standortserschließung wurden Fachmarktgebiete auch für Betriebe des *Kurzfristbedarfssektors* (Lebensmittel- und Drogeriewaren) interessant. Vor allem hat das Supermarktsortiment bei Fachmarktgebieten an Flächen und Umsatz dazugewonnen. Laut *Standort+Markt* führt der Kurzfristbedarfssektor mit 38,4% das Umsatzanteileranking von Fachmarktgebieten klar an. Das entspricht einem Umsatzpotential von 4,6 Mrd. €. Durch die Verlagerung von Supermärkten, Lebensmitteldiskontern und Drogeriemärkten in Fachmarktgebiete ist auch eine deutliche Frequenzsteigerung eingetreten, sodass auch andere Branchen sich im Nahebereich solcher Frequenzbringer angesiedelt haben. Anhand einer Aufstellung, die Betriebsflächen der Fachmarkttagglomeration Gralla mit betrieblichen Flächen im Ortsgefüge und Flächen des öffentlichen Haushalts (Gemeindeamt, Bildungseinrichtungen, öffentliche Veranstaltungsorte und Vereine, etc.) miteinander vergleicht, wurde versucht die Auswirkung einer Frequenzverschiebung nachzuzeichnen (Abb.59): Die drei Balken stellen kommunale Flächen im Ortsgefüge (GEM), betriebliche Flächen im Ortsgefüge (BET) und betriebliche Flächen in der peripheren Fachmarkttagglomeration (FMA) dar. Der grafische Vergleich illustriert die deutliche Überlegenheit von Betriebsflächen im Fachmarktgebiet gegenüber Flächen im gewachsenen Ortsgefüge, indem diese fast ein 3-faches der Flächen im Ortsgefüge darstellen. Mit der Frequenzverlagerung und flächenmäßigen Überlegenheit des Fachmarktzentrum geht die Verlagerung der örtlichen Zentralität einher. Das Fachmarktgebiet in der Peripherie löst somit das traditionelle Gemeindezentrum als Zentrum des öffentlichen Lebens ab.

129 Reinhard Seiß: 29.11.2013, <http://derstandard.at/1385169309701/Konsumtempel-kannibalisieren-sich-gegenseitig>, 11.9.16.

130 Vgl. Ebda.

Abb.59: Flächenvergleich Marktgemeinde Gralla



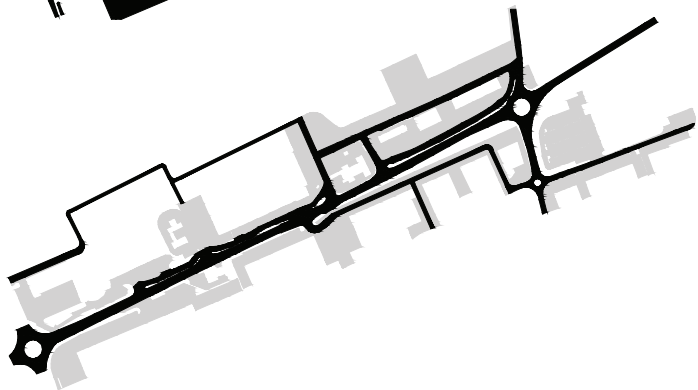
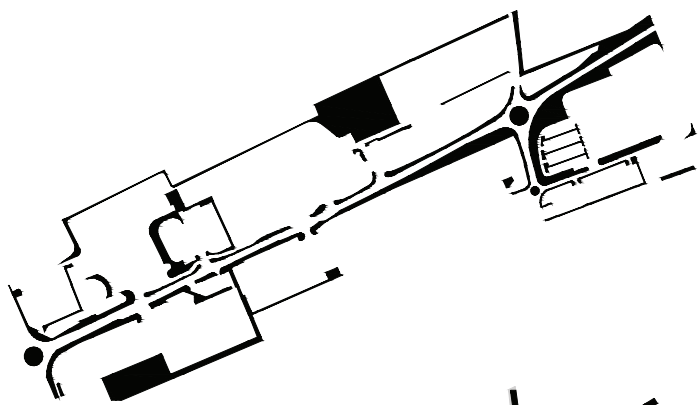
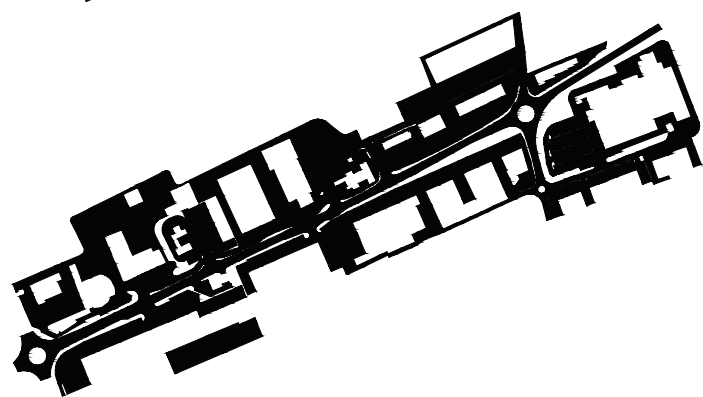
Anstatt die neue Zentralität jedoch zu akzeptieren in planerische Überlegungen der Kommunalentwicklung mit einzubeziehen und als Chance zu begreifen, hat es den Anschein, als würde man sich dafür schämen. Als würde man die Konsumagglomeration als friedlichen Tumor, als Anhängsel abseits des Ortsgebiets einfach unbeachtet weiterwachsen lassen. Indizien dafür findet man beispielsweise auf der gemeindeeigenen Homepage: keine einzige Abbildung des Fachmarktgebietes wird als repräsentative „Impression“¹³¹ verwendet. Neben hochauflösenden Abbildungen von Fußballplatz, Musikvereinshaus, Feuerwehr und dem Gemeindeamt wird die Konsumagglomeration ausschließlich durch den verstohlener Blick einer Webcam zugelassen: Eine Betrachtung des öffentlichen Lebens und gesellschaftlicher Bedürfnisse mit Abstand. Bei der Betrachtung des *Regionalen Entwicklungsprogramms* und der aktuellen *Flächenwidmung* wird diese Abneigung durchaus bestätigt: Als ausgewiesenes *Kerngebiet* spielt die Konsumagglomeration in der zukünftig geplanten Siedlungsentwicklung keine Rolle und wird links liegen gelassen.¹³² Die Einbindung des neuen Zentrums ins Siedlungsgebiet durch neue Bebauungskonzepte (Überlagerung und Verdichtung) könnte dabei allerdings eine große Chance für eine nachhaltige Standortentwicklung in der Region Südweststeiermark bedeuten.

131 Vgl. Marktgemeinde Gralla: <http://gralla.at/impressionen>, 10.10.2016.

132 Vgl. Raumplanung Steiermark: http://www.raumplanung.steiermark.at/cms/dokumente/11164756_55323233/a310cffa/Regionalplan%20Leibnitz%202009.pdf, 2.7.2016.

Abb.60: Webcam Fachmarktgebiet . www.gralla.at

Abb.61: Impressionen Gemeinde . www.gralla.at



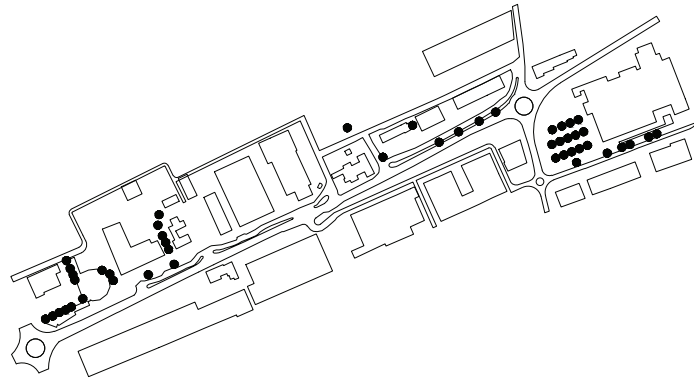
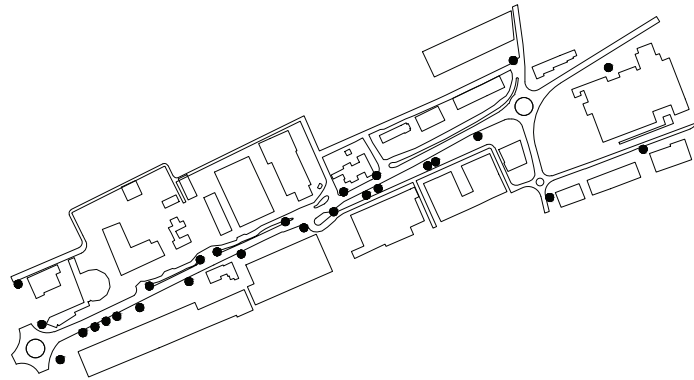
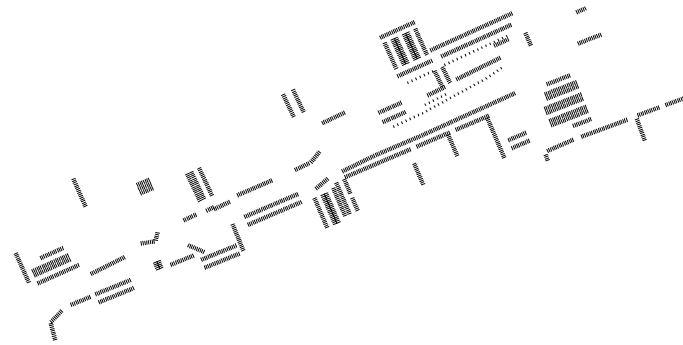
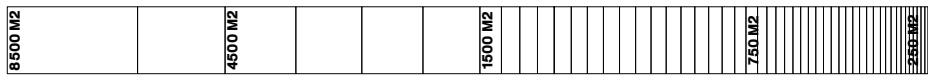
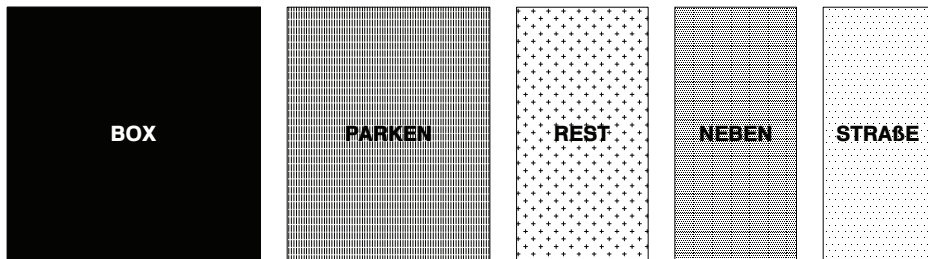
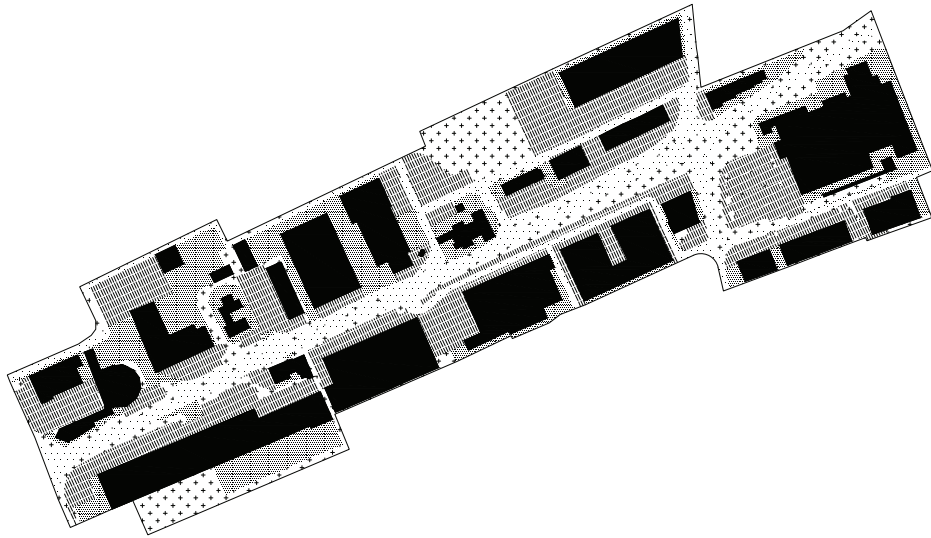


Abb.62: Flächen- und Elementvergleich . Fachmarkttagglomeration Gralla



Differenzierte Betrachtung

Die grafische Analyse des Fachmarkgebiets dient als Grundlage einer objektiven Betrachtung und Beurteilung der Umgebung. Wichtige Elemente der Agglomerationsfläche werden isoliert und als differenzierte Schichten dargestellt. Dies ermöglicht sowohl die Betrachtung jeder Schicht für sich, aber auch eine vergleichende Gegenüberstellung ausgewählter Teilaspekte, sodass Aussagen über einzelne Elemente, aber auch Rückschlüsse über Abhängigkeiten einzelner Teilaspekte zueinander aufgezeigt werden können. In den werden acht Teilaspekte planlich nebeneinander dargestellt: Bebaute Fläche – Befestigte bzw. versiegelte Außenfläche – Öffentliche und halböffentliche Fläche – Restfläche - Parkplätze – Autos – Werbepylone – Bäume.

Die Anordnung und Ausmaße von Grundstücksflächen und Baukörpern veranschaulichen offen die direkte Umwandlung von Agrar- in Gewerbefläche. Bebaute Flächen stellen zusammen mit den versiegelten Außenflächen 84% der Gesamtfläche dar und erzeugen somit einen enormen Versiegelungsgrad. Die verbleibenden 16% sind untergeordnete Rest- bzw. ungenutzte Zwischenflächen. Mehr als die Hälfte der Agglomerationsfläche wird von Bebauungen (31%) und Parkplatzflächen (24%) besetzt. Nebenflächen (16%) wie beispielsweise Flächen für sekundäre Lager und internen Betrieb (Anlieferung, Logistik) machen zusammen mit Flächen des öffentlichen Gutes (16%) knapp ein Drittel der Gesamtfläche aus.

Öffentliche Flächen nach Flächenwidmungsplan sind dabei aber lediglich in Parkplatzanlagen eingewobene Erschließflächen die nebeneinander liegende Gewerbegebiete trennen. Die Betrachtung des *Nolli-Plans* zeigt, dass sich der öffentliche und halböffentliche Raum zur Gänze auf Erschließungs- und Parkplatzflächen beschränkt und zu 99% zur versiegelten Außenfläche zählt. Der öffentliche Raum ist somit für das Automobil reserviert. Es sind keine qualitativen Aufenthaltsflächen oder Orte, die dem öffentlichen Leben oder einem gesellschaftlichen Austausch förderliche wären, vorgesehen. Diese Annahme deckt sich mit den Kartierungen von ausgewiesenen Parkplatzflächen und Autos am Gebiet. Obwohl Fahrrad- und Fußgängerverkehr zu verzeichnen ist, bleibt das Auto der grundlegende Maßstab. Der Stellplatz ist das Einheitsmaß an dem sich alles andere anpasst. Die Grünraum- und Werbepyloneaufnahme untermauern diese Ansicht: Bäume und Pylone reagieren direkt auf Flächen und Elemente der Automobilität. Pylone folgen der Haupteerschließungsachse, Bäume sind lediglich als Parkraumdekoration (ohne Funktion, da zu klein) vorhanden. Sonstige Grünflächen sind Restflächen, die wenn nicht versiegelt oder befestigt, als Abstandsgrün auf abgewandten Seiten von Gebäuden oder als Zwischengrün zwischen Fahrbahnen zu finden sind.

Abb.63: Flächenverhältnisse . Fachmarkttagglomeration Gralla



Verdichtung und Überlagerung (Strategie)

Die Entwurfsstrategie sieht vor, primäre Flächen der Konsumagglomeration (bebaute Fläche und Parkierungsfläche) als grundlegenden Entwurfsparameter festzulegen und das Volumen von 100.000 m² bei 6m Durchschnittshöhe neu zu formulieren. Um die Weitläufigkeit und den Flächenverbrauch zu minimieren, wird das Raumprogramm übereinandergeschichtet, sodass ein dichtes Gefüge entsteht, das gesellschaftliche Aktionen fördert und öffentliche Interaktionen erzeugt. Die Herausforderung im Entwurf eines neuen komprimierten Volumens besteht darin, die charakteristischen Aspekte der bestehenden Bebauung zu respektieren. Charakteristische Eigenschaften wie beispielsweise die offenen Zwischenräume, die Erreichbarkeit jedes Geschäfts mit dem Automobil und der zwanglose Charme der Parkplatz- und Bewegungsflächen, müssen erhalten und weiterentwickelt werden, sodass die Typologie der Fachmarktzeile in ihren Grundsätzen bestehen bleibt und nicht in das Feld der Shoppingmalls abdriftet.



ASTHETIK

Funktionsästhetik

Periphere Handelsagglomerationen sind im Planungsansatz und Aufbau einem sehr hohen Grad an Funktionalität und Wirtschaftlichkeit geschuldet. Dabei dominiert die rationale Grundeinstellung fast alle Aspekte eines Fachmarktes: Die Außenraumgestaltung erzielt eine maximale Benutzbarkeit durch asphaltierte Parkplätze bei dem geringsten Maß an Pflege- und Instandhaltungsaufwand. Die Konstruktion beschränkt sich auf vorgefertigte Standardelemente. Das rasche Aufbauen und einfache Versetzen ist effizient und schlägt sich durch ein optimiertes Kosten- Nutzen- Verhältnis positiv zu Buche. Die Rohheit der Konstruktion bleibt sowohl innen als auch oftmals außen sichtbar. Der Raumabschluss erfolgt durch banales Umhüllen oder Ausmauern der Primärstruktur. Dabei kommen vorrangig großflächige Blechpaneele zum Einsatz, deren Ursprung im industriellen Hallenbau liegen. Als Einlass dienen elektrische Schiebetüren. Schwellenlose Einlässe, die den Konsumenten in einen von der Außenwelt abgeschotteten Raum leiten. Im Inneren hält der generische Raster einen flexiblen Raum bereit, der eine Vielzahl an Einrichtungsmöglichkeiten offen lässt: Von strengen Regalanordnungen eines Baumarktes bis hin zu labyrinthartigen Raumverschachtelungen der Einrichtungshändler sind unzählige Raumkonfigurationen denkbar. Nur der Blick nach oben zeigt in jedem Fall das wahre Gesicht der Gebäudestrukturen: Fertigteilenelemente, Trapezblech, Haustechnikinstallation.

Der Einsatz von standardisierten Elementen und günstigen Materialien, die sich unverkleidet zur Schau stellen erzeugt dabei ein ganz bestimmtes Erscheinungsbild, das sich von Standort zu Standort ähnelt bzw. gleicht. Die Ausbildung einer einheitlichen Erscheinungsform durch Vereinheitlichung der verschiedenen Standortfilialen führte dabei zur Ausbildung von Wiedererkennungsmerkmalen. Durch bewusstes No-Design wird dem Kunden dabei überall suggeriert: *Hier ist es am billigsten*. Lediglich die Zeichen am Parkplatz stechen durch auffälliges Design auf hochragenden Pylonen und gezielter Beleuchtung von weitem sichtbar hervor. Gestaltete Objekte inmitten generischer Funktionsästhetik.

Abb.65: Ästhetik der Konsumagglomeration



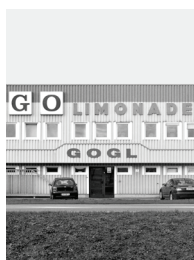


Abb.66: Pylon . Gralla 2016
Abb.67: Eingang . Gralla 2016



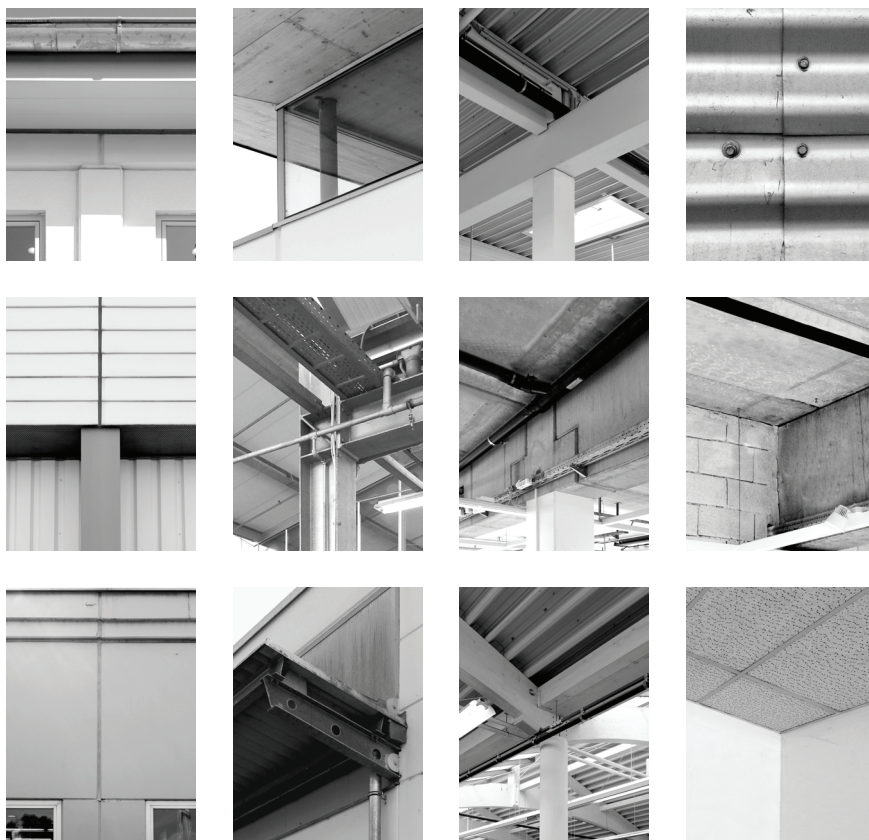
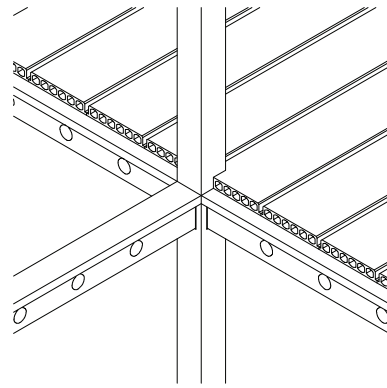
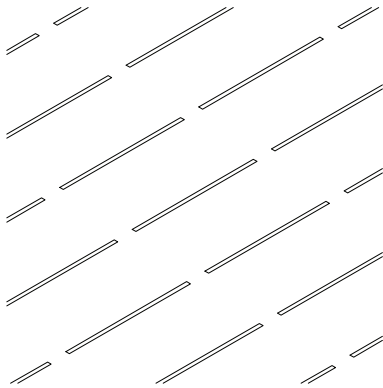
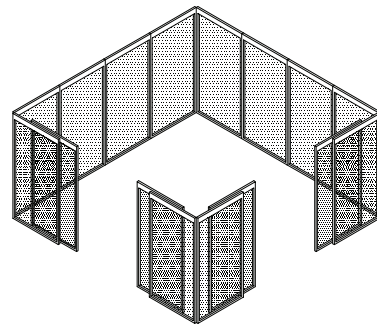
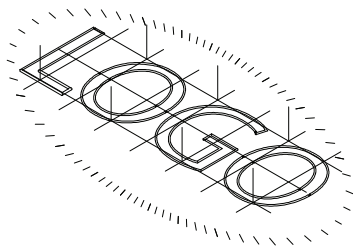


Abb.68: Parkplatz . Gralla 2016
Abb.69: Konstruktion . Gralla 2016



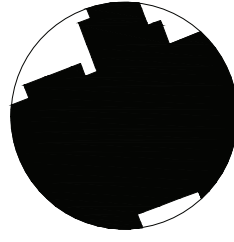
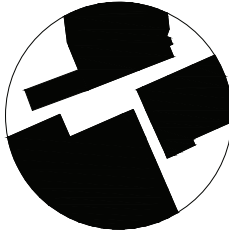
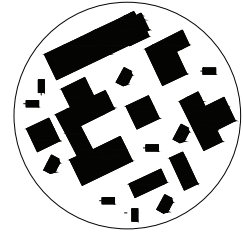
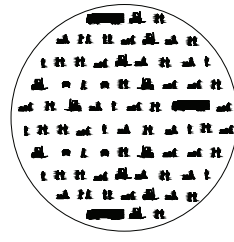
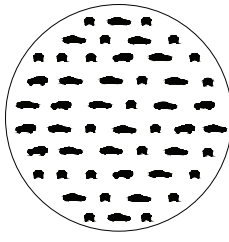
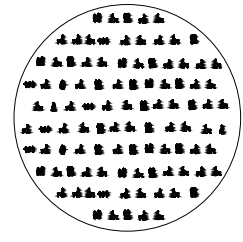
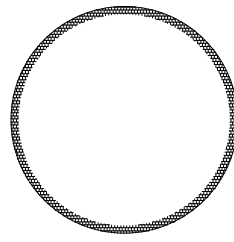
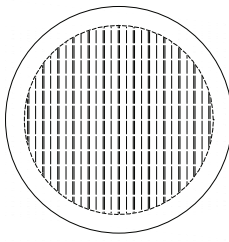
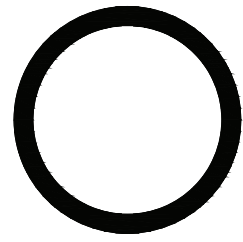
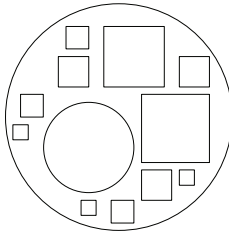
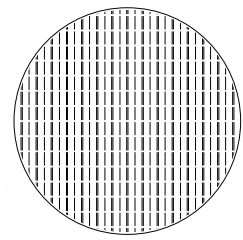
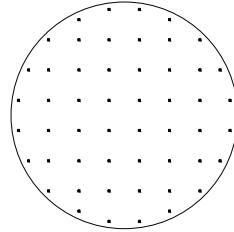
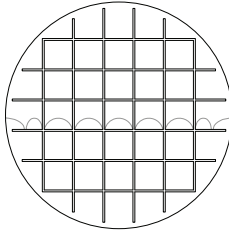
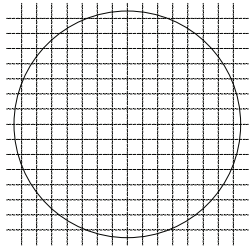
4 Elemente (Strategie)

Die serielle Betrachtung fachmarktspezifischer Aspekte dient hier als Analysetool, um Charakteristiken und Erscheinungsmerkmale einzelner Elemente zu erfassen und abstrahiert bzw. weiterentwickelt in den Entwurf einfließen zu lassen. Durch Übertragung der Objekte mittels schwarz-weiß Fotografie und gleichen Belichtungsverhältnissen wird das Erscheinungsbild der einzelnen Abbildungen nivelliert und dadurch eine bessere Vergleichbarkeit erzeugt. Die Analyse bezieht sich auf 4 charakteristische Hauptelemente (Werbepylon – Eingang – Parkplatz – Fertigteilelement) von Handelsagglomerationen und stellt am Beispiel der Fachmarkttagglomeration Gralla 4x12 Elemente in serieller Anordnung dar.

Die Werbezeichen markieren durch eingängige Zeichen und Formen unterschiedliche Händler und deren Territorien. Die erhöhte Platzierung der Zeichen und deren Unterstreichung mittels Beleuchtung ermöglicht eine gute Orientierung und vereinfacht das Finden spezieller Marken. Farbe und Beleuchtung spielen dabei eine essentielle Rolle. Leuchtreklame wird im Entwurf als Deckenelement eingesetzt, um Bereiche zu markieren und eine bessere Orientierung im jeweiligen Geschoss zu erzeugen. Die Gebäudefront und vor allem der Eingang stellen Bereiche mit erhöhter Transparenz dar. Großflächige Verglasungen stellen die angebotene Ware zur Schau und leiten den Konsumenten durch den Einsatz von automatischen Schiebetüren schwellenlos in das Geschäft. Der Übergang von Außen und Innen scheint durch das Platzieren von Waren vor den Eingängen etwas zu verschwimmen. Die vorgelagerte Straße wird zur Verkaufsfläche. Dieses Prinzip wird durch offenbare Schiebelemente als Raumabschluss einzelner Geschäftsflächen in den Grundriss übertragen. Das Element des Autoabstellplatzes ist im Gebiet der Konsumagglomeration ein allgegenwärtiges. Die Untersuchung verschiedener Parkplatzflächen zeigt, dass diese in vielen Fällen zweckentfremdet andere Funktionen beherbergen. So werden Autoabstellplätze als LKW Rastplatz, Müllsammelstelle, allgemeine Lagerflächen, Fahrradabstellplatz oder Grünfläche benutzt. Weiters bieten sie aber auch aktiven Funktionen wie Verkaufsflächen und temporären Terrassen für Gastronomiebetriebe Platz. Der Autoabstellplatz wird so zur universalen Einheit für unterschiedliche Bespielungen und dient im Entwurf als grundlegendes Rastermaß. Als letzten Punkt werden konstruktive Elemente miteinander verglichen. Vorgefertigte Bauteile bestimmen den ästhetischen Charakter der Handelscluster am meisten. Die Fügung der einzelnen Teile wird genüsslich zur Schau gestellt. Unverkleidet und roh wird ein industrielles und provisorisch anmutendes Erscheinungsbild übermittelt. Betonfertigteile und Trapezblech verkörpern wie kein anderes Material den dynamischen Wandel und die funktionale Ästhetik der Konsumagglomeration. Diese Materialien werden zu Hauptakteuren und tragen somit den ästhetischen Charakter der Fachmarkttagglomeration im Entwurf weiter.

Abb.70: 4 charakteristische Elemente

„Der Entwurf wird zum *Replikator* der im Stande ist, verlorene Funktionen des traditionellen Marktplatzes wieder herzustellen, mit aktuellen Tendenzen der Konsumgesellschaft zu vereinen und als neues Zentrum in der Landschaft zu verorten“



ÜBERLAGERUNG

Die gestapelte Konsumlandschaft

Das Entwurfskonzept sieht die Überlagerung der in Kapitel eins bis drei dargelegten Entwurfsaspekte vor. Auf Grundlage einer standardisierten Primärstruktur, wie sie auch bei bestehenden Handelsstrukturen eingesetzt werden, wird eine architektonische Großform geplant, die als offenes Regal flexibel nutzbaren Raum anbietet. Die vorgefertigten Betonelemente folgen einem Grundraster von 12 x 12 m und bilden durch Fügen von Stützen, Trägern und Deckenelementen das einheitliche Tragsystem des Entwurfs. Die Modulhaftigkeit des Systems bietet außerdem einen hohen Grad an Flexibilität in Bezug auf Änderungen der Primärstruktur. Einzelne Deckenelemente können beispielsweise nachträglich entnommen werden, um überhöhte Räume zu erzeugen oder zusätzliche Treppenläufe einzuführen.

Funktionseinheiten

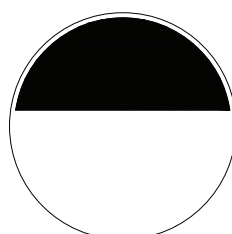
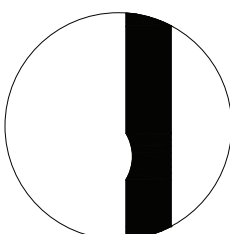
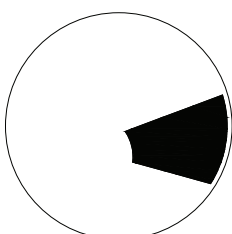
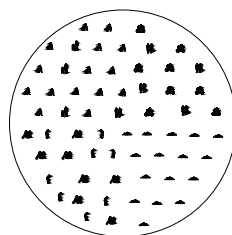
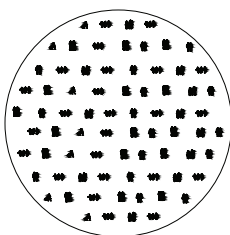
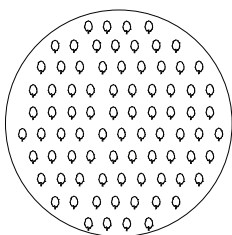
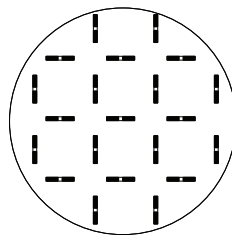
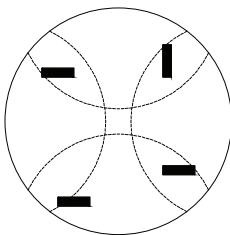
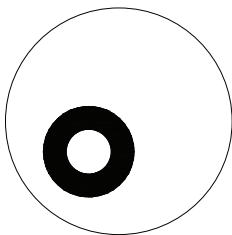
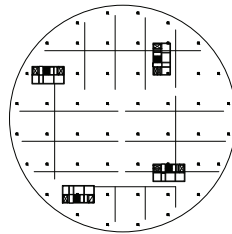
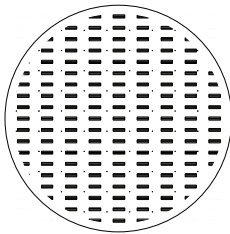
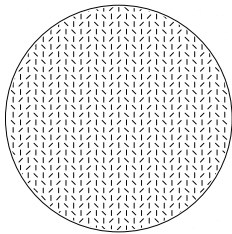
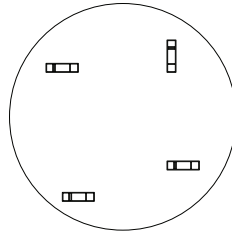
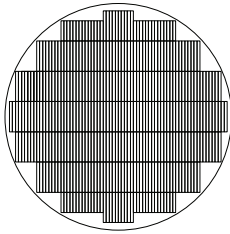
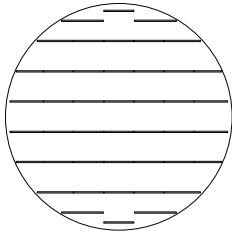
Die bauliche Struktur bildet den neutralen Rahmen, der die Vielzahl an unterschiedlichen Geschäftslokalen und Handelsflächen aufnehmen kann. Eine klar definierte Infrastrukturschicht lenkt dabei den Ausbau und die konkrete Ausformulierung. Das Maß des Autoabstellplatzes dient als Grundlage der Rasterung und Einteilung der einzelnen Geschosse. Die Bodenmarkierungen der bestehenden Parkplatzflächen werden somit zum allgegenwärtigen raumbildenden und gestalterischen Element des Entwurfs. Einheitliche Funktionseinheiten, bestehend aus Hochregal, Nebenraumzone und Geschäftsfläche werden durch raumhohe Schiebeelemente gefasst. Abgehängte Leuchtdecken spiegeln die jeweilige Marke wider und ersetzen den vertikalen Pylon am Straßenrand.

Offener Grundriss

Der offene Charakter der bestehenden Konsumagglomerationen wird in den Entwurf übernommen. Die Gebäudestruktur stellt daher einen im wörtlichen Sinne offenen Grundriss dar. Funktionseinheiten erhalten erst mit den jeweiligen Ausbaumaßnahmen eine thermische Trennung. Der Zwischenraum wird zur halb geschlossenen Zone, die durch transparente Schiebetore und Vorhänge von Wind und Regen geschützt ist.

Der technische Ausbau passiert an der Decke. Abgehängte Installationen überlagern sich und erzeugen ein dichtes Gefüge an Leitungen, Anschlüssen und Auslässen. Beleuchtungskörper, Deckenstrahlplatten und Sprinklerköpfe ergeben unterschiedliche Punktraster die den generischen Charakter der Struktur zusätz-

Abb.71: Grundrissdiagramme



lich verstärken. Die unverkleidete Montage ermöglicht außerdem ein spontanes Ändern und Ergänzen von Installationen und dient somit einer unkomplizierten und nachhaltigen Nutzung, die auch offen für neue Konzepte und Typologien ist.

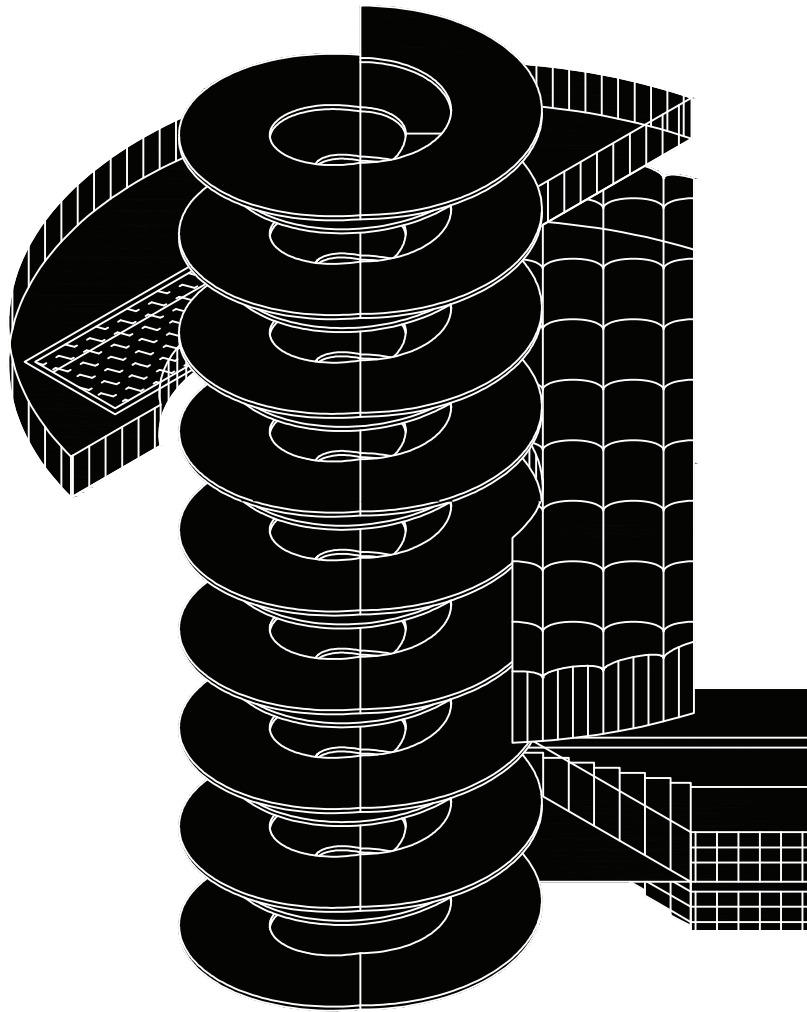
Erschließung

Die vertikale Erschließung erfolgt über drei unterschiedliche Erschließungssysteme: eine Autorampe, vier Versorgungskerne und einläufige Treppenelemente, die je nach Raumkonfiguration als Fertigteillemente in die Primärstruktur eingehängt werden können. Die Autorampe verkörpert neben ihrer Funktion als vertikale Haupteerschließung auch das zentrale Thema der Mobilität. Als bewusst gestaltetes Objekt durchbricht die spiralförmige Rampe das strenge Raster und hebt sich von der eigenschaftslosen Struktur ab. Die Erdgeschosszone übernimmt als überdimensionierter Kreisverkehr die Funktion einer Verteilerebene. Im Zentrum bildet die kreisförmige Fahrbahn einen freien Platz aus, der als Parkplatz, Begegnungs- und Interaktionsfläche Verwendung findet.

Programmierung

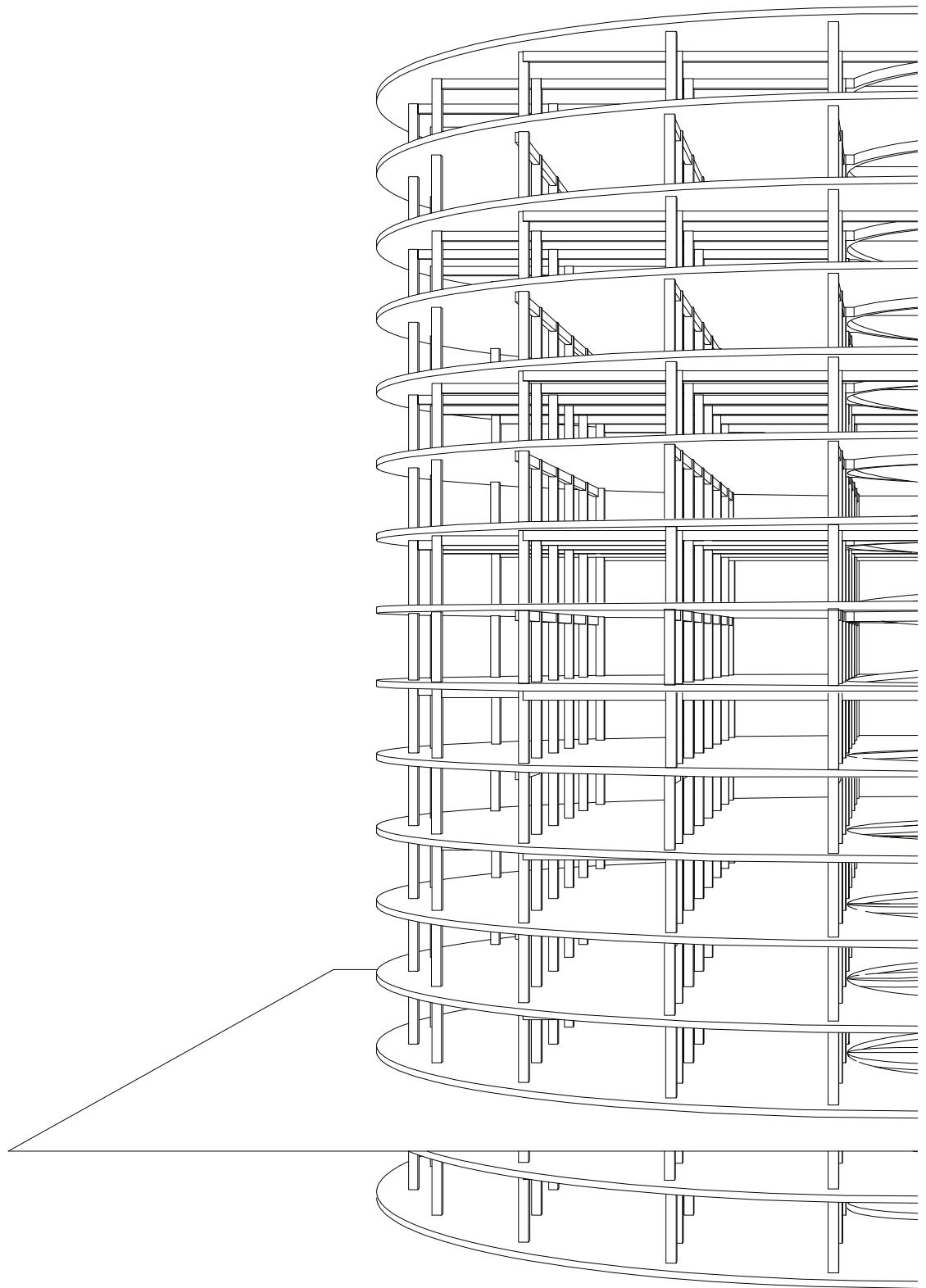
Die Programmierung der Geschossflächen erfolgt anhand einer Flächenaufstellung der bestehenden Handelsflächen. Neben Verkaufseinheiten in vier unterschiedlichen Größenkategorien werden ebenso Parkplatz- und Lagerflächen vorgesehen. Als Intervention einer nachhaltigen Standortentwicklung werden jedoch zusätzlich zum bestehenden Programm ausgewählte Kommunalnutzungen vorgesehen. Diese stellen eigenständige Raumvolumen dar, die aus der homogenen Masse der Handelsflächen wie herausgestochen scheinen und sich durch ihren räumlichen und konstruktiven Charakter klar von der gewerblichen Nutzung abgrenzen. Das Angebot an kommunalen Einrichtungen ist je nach Standort spezifisch. Im vorliegenden Entwurf wird ein Veranstaltungsraum, ein Palmenhaus, ein Hallenbad und ein Landschaftsplateau angeboten. Die öffentlichen Raumgefüge sind über alle Geschosse gleichmäßig verteilt. Geschosse mit öffentlicher Nutzung sind immer in Kombination mit kleinteiligen Geschäftseinheiten geplant und werden von zwei Geschossen mit mittelgroßen, großen oder übergroßen Geschäftsflächen gefolgt. Zwischen diesen Geschosspaketen ist jeweils ein Parkgeschoss mit zwei Ebenen vorgesehen. In den Untergeschossen befinden sich Abstellplätze für Personal, Nebenflächen für Haustechnik und ein zentrales Logistikgeschoss, das den ungehinderten Warenfluss von Anlieferung und Abholung gewährleistet.

Abb.72: Grundrissdiagramme



Übereinanderschichten

Das Übereinanderschichten und Verdichten aller entwurfsrelevanter Aspekte ergibt nicht nur eine Steigerung der Effizienz in Ausführung und Bewirtschaftung der Fachmarkttagglomerationen, es führt ebenso zur Steigerung von gesellschaftlichen und öffentlichen Aktionen und Interaktionen im Kontext von Gewerbe und Handel. Das Hinzufügen von öffentlichen Flächen und Funktionen bietet der Öffentlichkeit im Gefüge der Konsumagglomeration schließlich einen repräsentativen Raum und verleiht dem enormen Volumen des Handelsclusters eine adäquate Angemessenheit. Dadurch wird der Entwurf zum Replikator, der im Stande ist, verlorengegangene Funktionen des traditionellen Marktplatzes wieder herzustellen, mit aktuellen Tendenzen der Konsumgesellschaft zu vereinen und als neues Zentrum in der Landschaft zu verorten.



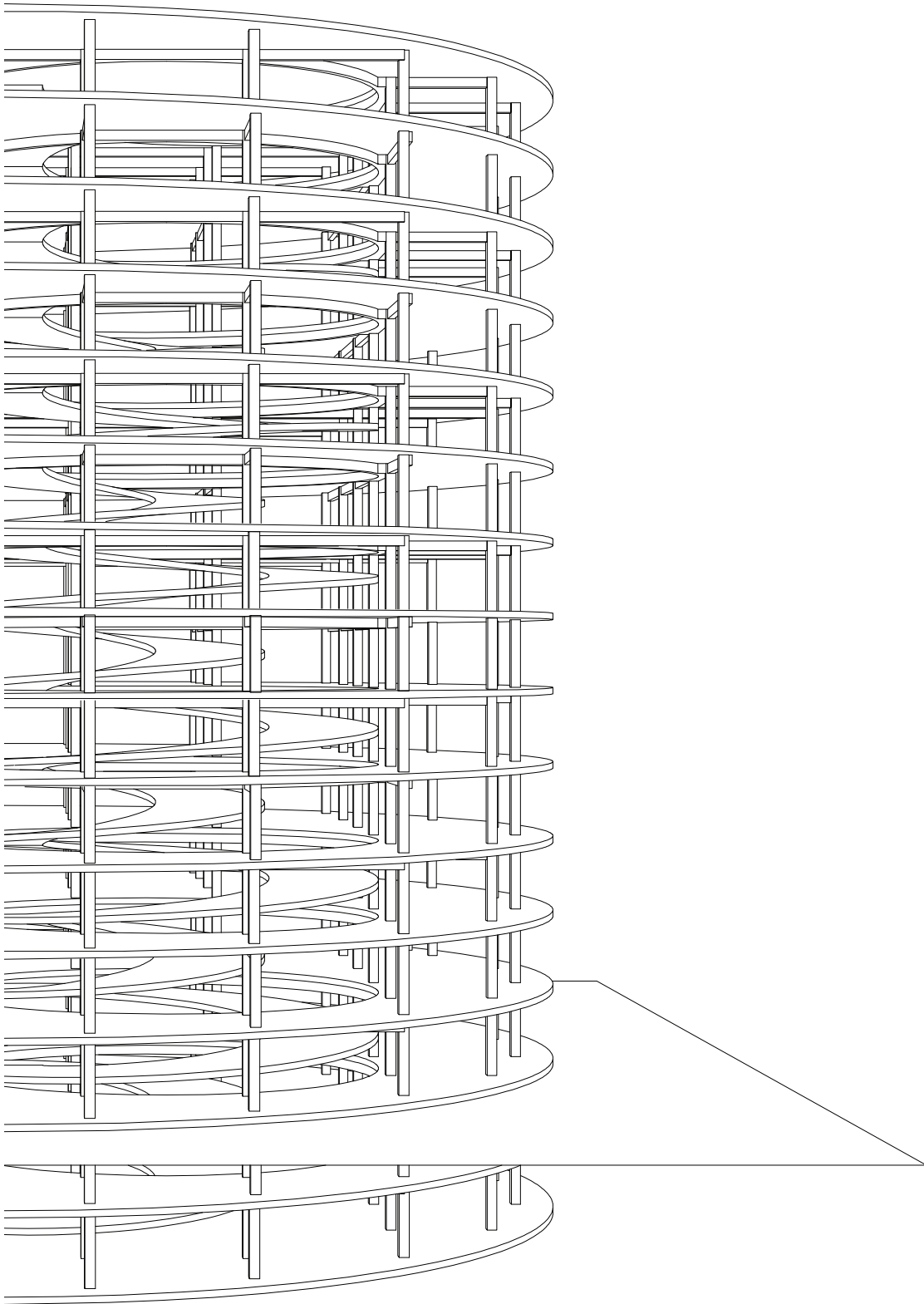
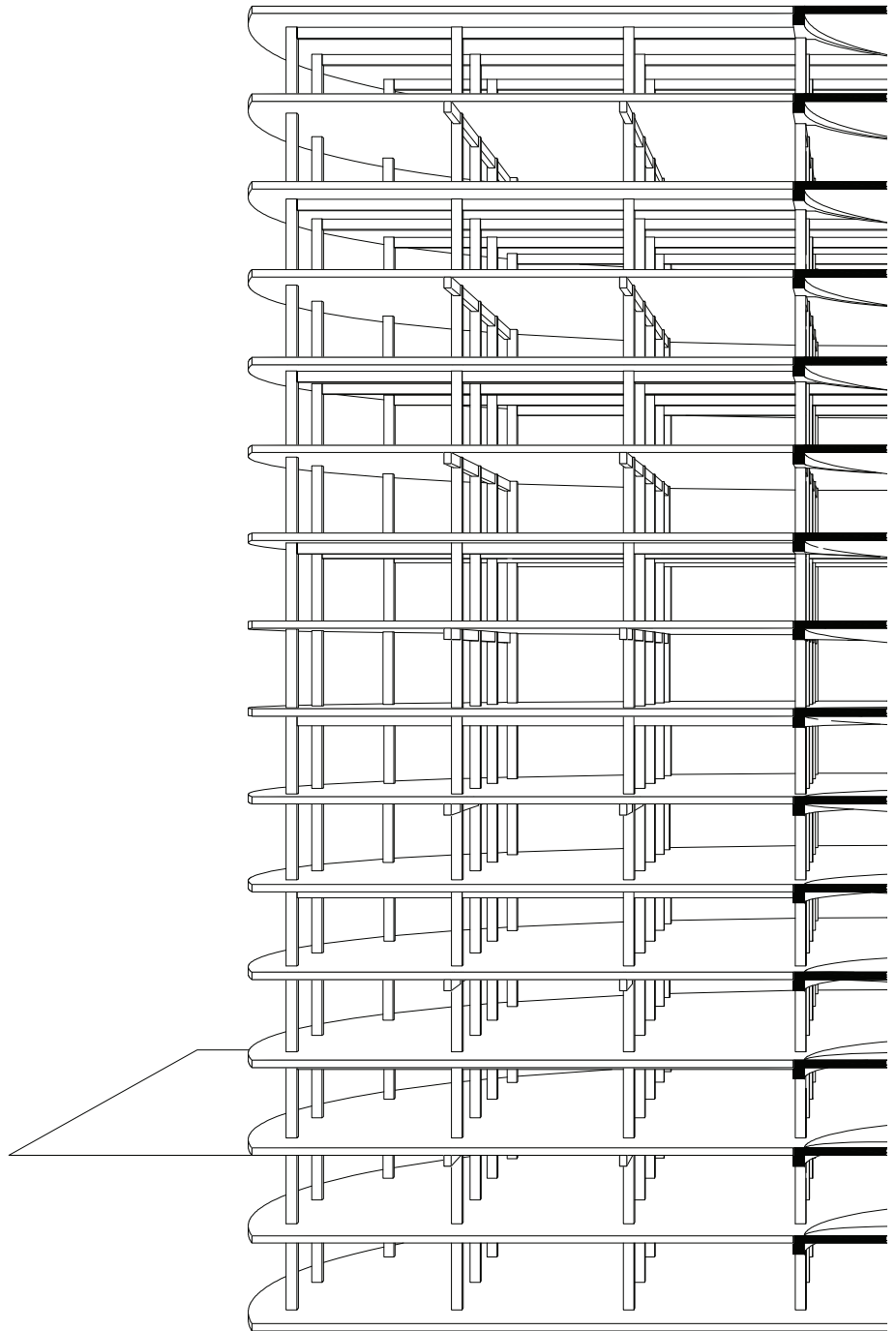


Abb.74: Überlagerte Struktur . Perspektivische Ansicht



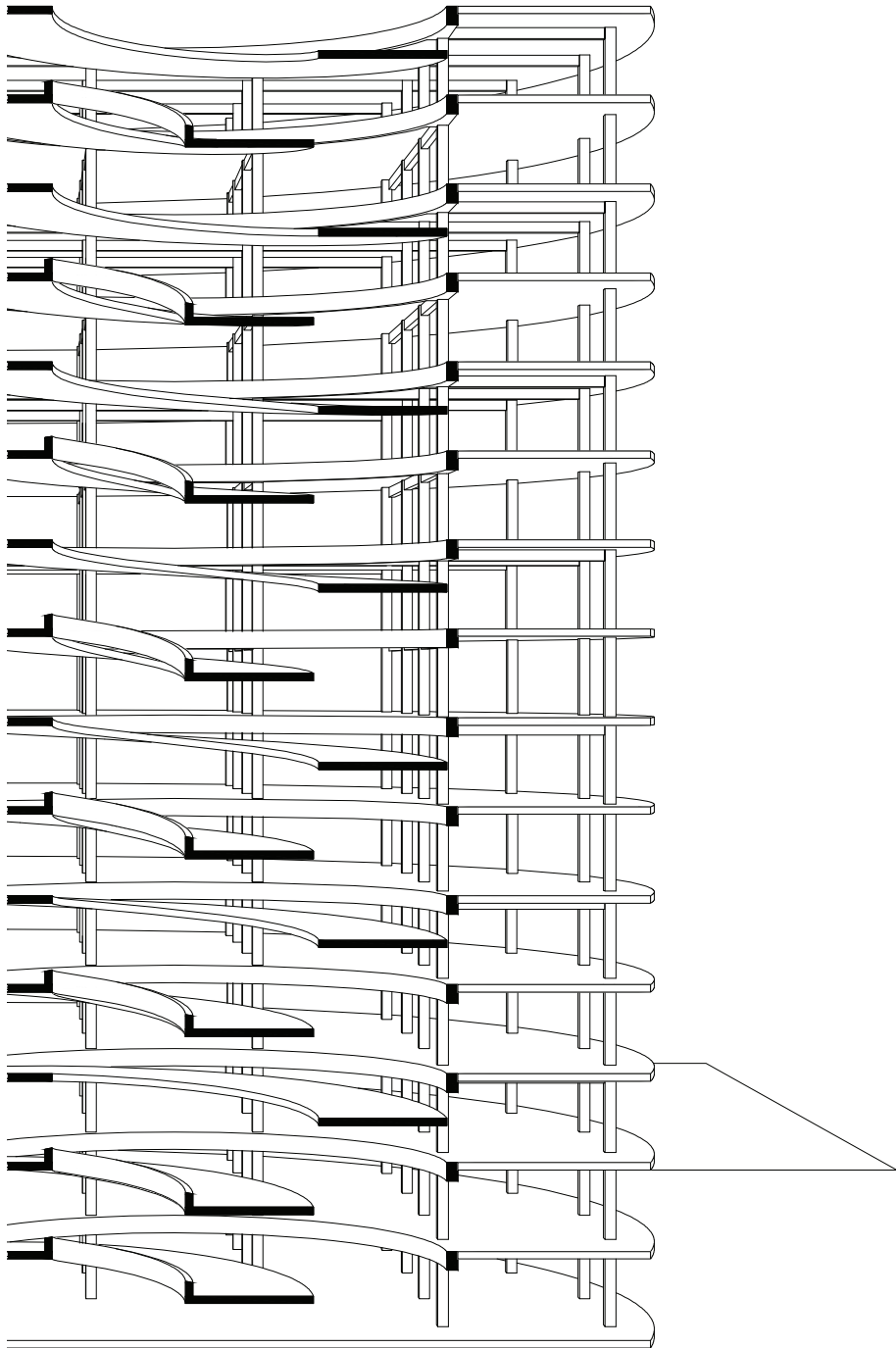


Abb.75: Überlagerte Struktur . Perspektivischer Schnitt



DETAIL

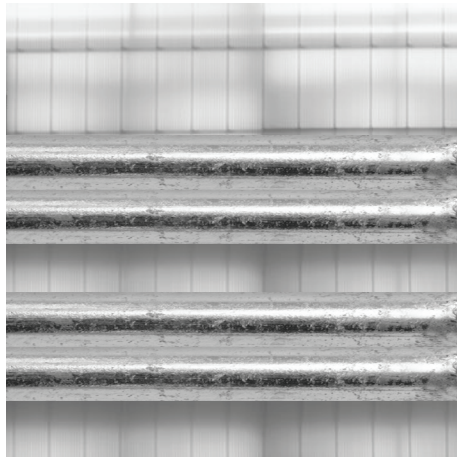
Konstruktion, Raumabschluss, Materialisierung

Im zweiten Unterkapitel des Entwurfs teils folgt unmittelbar nach der Konzept- und Ideenerläuterung das architektonische Detail. Schon im Entwurfsprozess werden anhand von Detailskizzen grundlegende Entscheidungen in Bezug auf die Konstruktion, den Raumabschluss und vor allem die Materialisierung getroffen. Primärelemente, Auf- und Ausbauten werden zusammengefügt, Elemente einer durchgehenden Gestaltung werden erarbeitet und können so stets in einer Gesamtbetrachtung überprüft werden.

Im folgenden Kapitel finden sich zwei Auszüge die als Detailskizzen eine Grundidee vermitteln sollen. Im ersten Detailschnitt wird die Ausformulierung der Außenfassade behandelt. Die horizontale Schichtung der einzelnen Geschosse wird in der Fassade als Hauptthema weitergeführt. Die Geschossplatten umkreisen den Baukörper als auskragende Stahlbetonplatten und werden durch das Zurücksetzen der Brüstungsebene noch stärker betont. Umlaufende Brüstungselemente, die aus Autobahnleitplanken hergestellt werden, verdichten das Bild der Schichtung und lassen die Geschossigkeit durch ein halbgewölbtes Hineinversetzen teilweise im Unklaren. Die thermische Trennung bzw. ein halboffener Witterungsschutz wird auf Ebene der umlaufenden Unterzüge angedacht. Großformatige Schiebeelemente werden hierfür mit transparenten und transluzenten Textilien, Polycarbonatelementen, Wellplexiglas und Isolierglasfenster ausgefacht. Je nach Art der Bespielung im Inneren wird der passende Raumabschluss gewählt.

Der zweite Detailschnitt zeigt das Zusammentreffen von generischer Geschossstruktur und Autorampe. Die Rampe wird im Gegensatz zu den vorgefertigten Betonhohldielendecken vor Ort aus weiß eingefärbtem Beton gegossen. Das zylindrische Volumen der Rampe zeichnet sich in jeder Geschossebene durch einen umlaufenden Träger und eingespannten Stahlstäben klar ab. Die beschichteten Bewehrungsstahlstäbe verweisen auf den Bauprozess vor Ort und dienen als Tragkonstruktion und Absturzsicherung. Veredelte Leitplanken und eingelegte Bodenmarkierungen werden zusätzlich eingeführt um als reine Elemente der Gestaltung auf den ursprünglichen Charakter der Rampe zu verweisen.

Abb.76: Fassadendetail Baumarkt



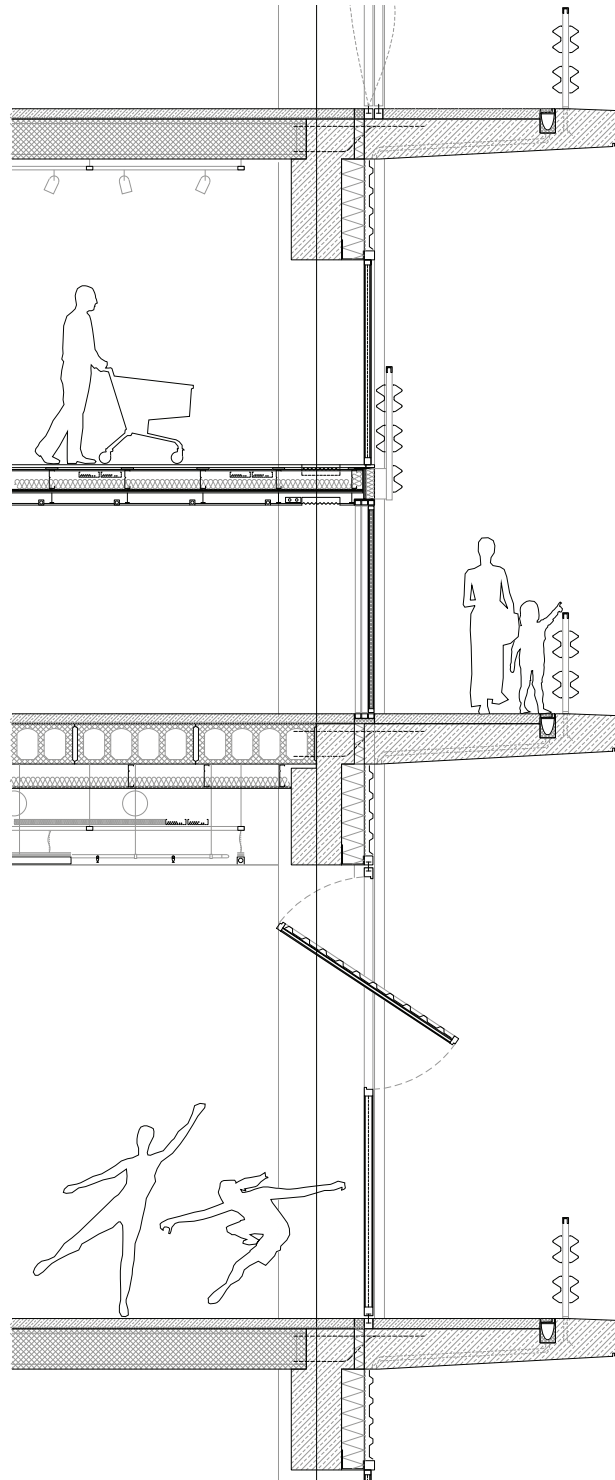
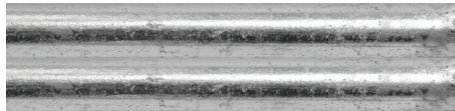
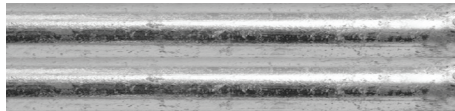
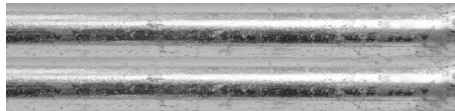
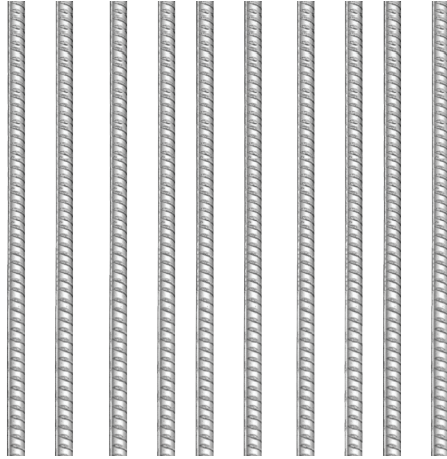


Abb.77: Materialstudie Fassade
Abb.78: Fassadenschnitt . 1:75



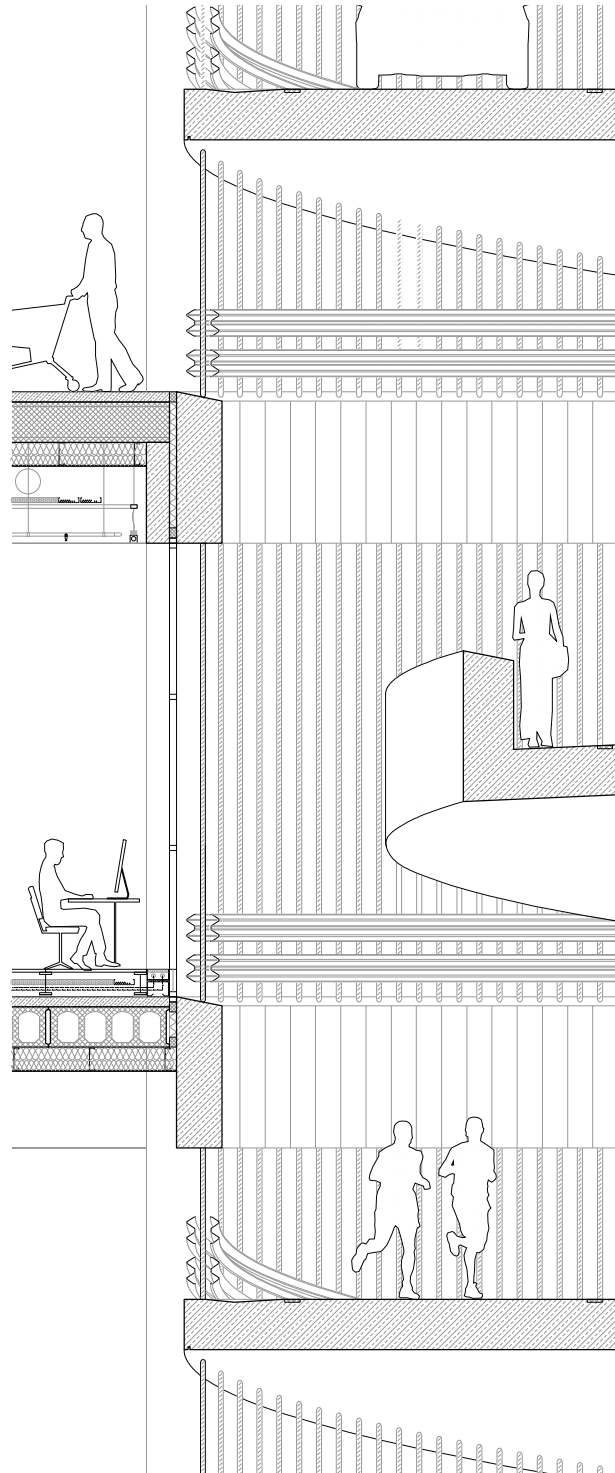
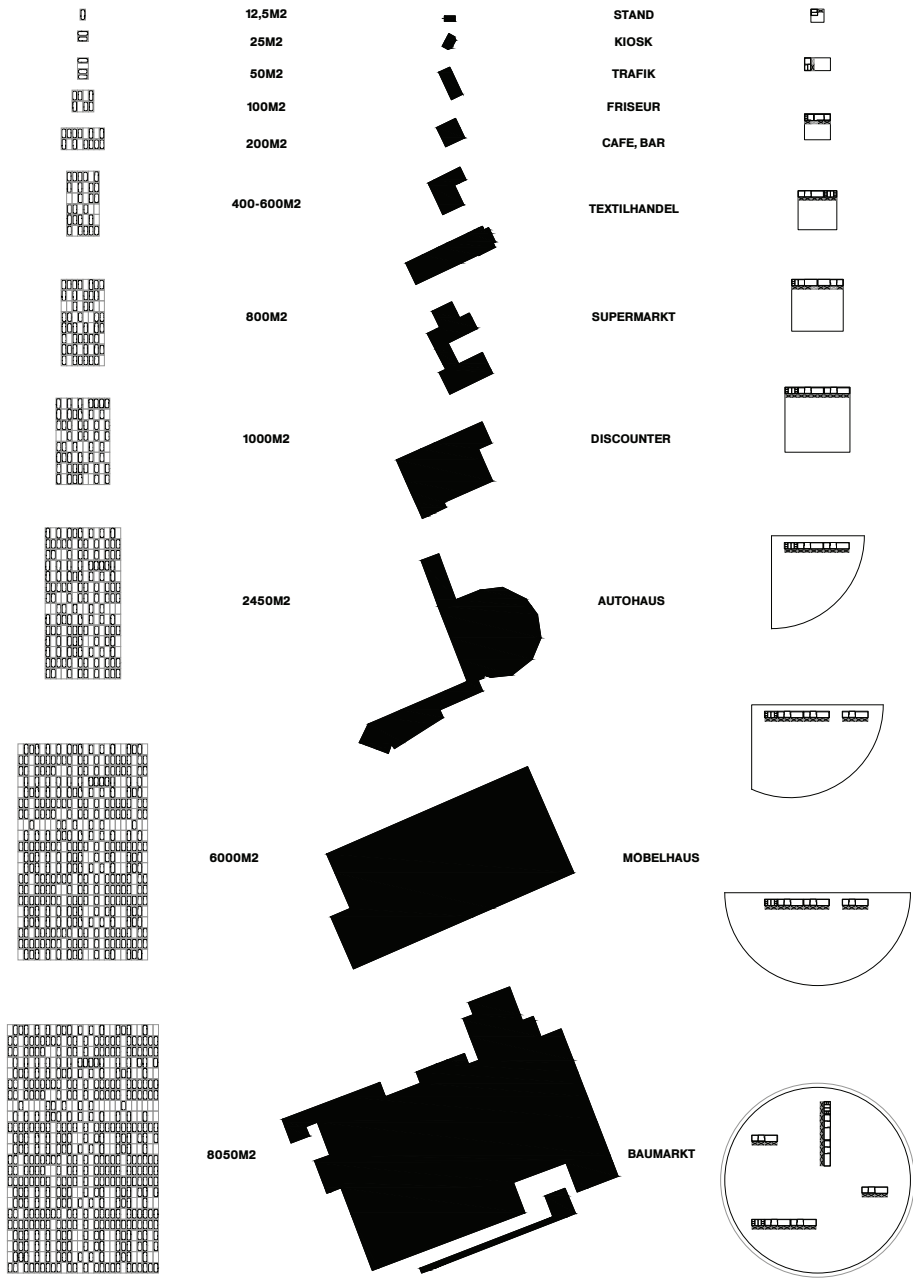


Abb.79: Materialstudie Rampe
Abb.80: Detailschnitt . 1:75



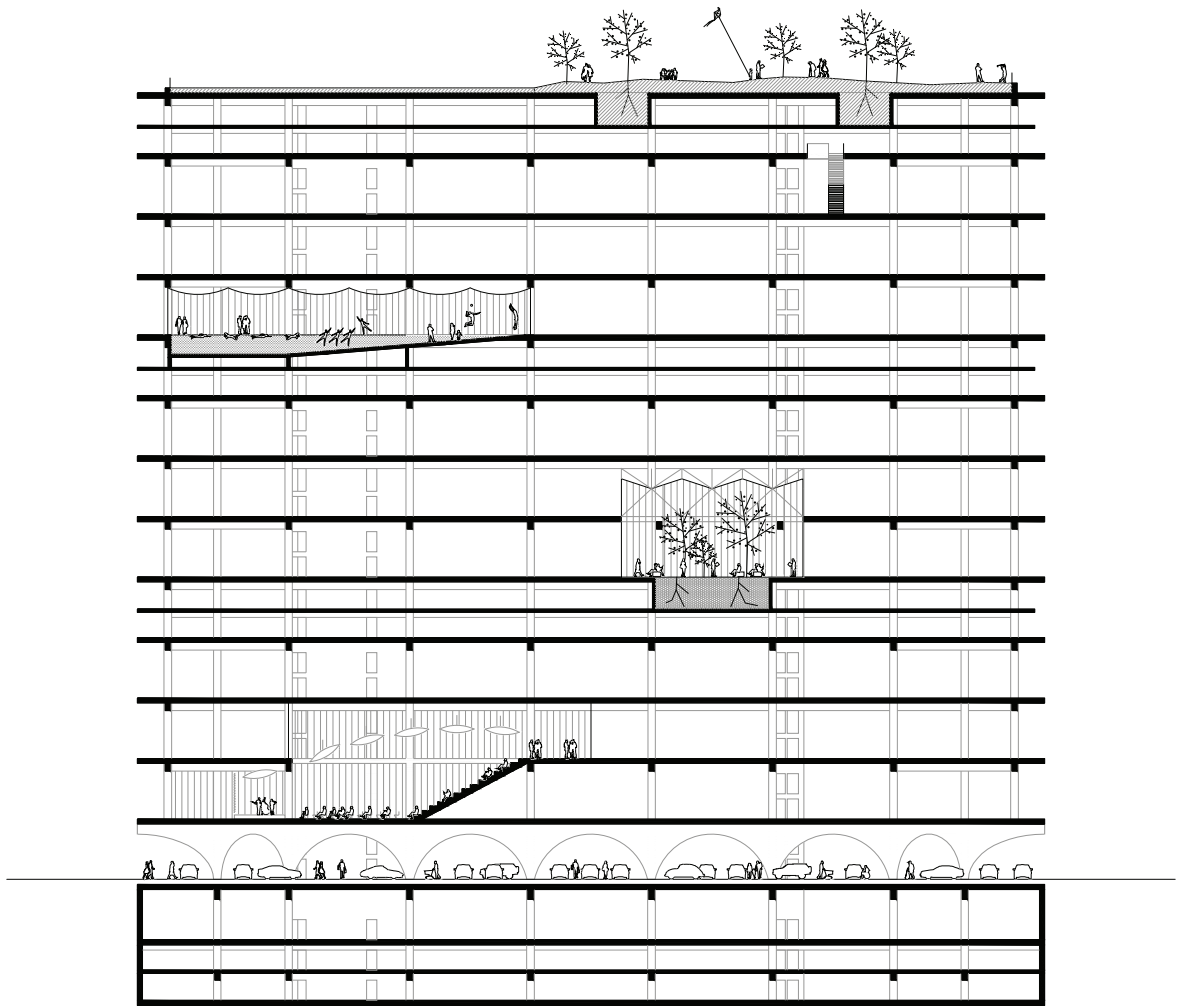
PLANSATZ

Grundriss, Aufriss, Axonometrie

Die planliche Darstellung des Entwurfs umfasst neben Grundrissen und Aufrissen ebenso eine Darstellung des Lageplans mit angedeuteter Außenraumgestaltung sowie axonometrische Darstellungen repräsentativer Geschosse. Die Bespielung und Einrichtung der Schnitte und Grundrisse bezieht sich jeweils ausschließlich auf kommunale Nutzungen oder gewerbliche Nutzungen. Somit kann klar zwischen öffentlichen und gewerblichen Flächen unterschieden werden. Die Größen der Funktionseinheiten sind dem bestehenden Programm angepasst und spiegeln in ihrer Anordnung ein optimiertes Verhältnis zum gegenwärtigen Bestand wider. Die dargestellte Bespielung soll ein mögliches Nutzungsszenario präsentieren und spielt verschiedene Ausbauvarianten durch. Der Aufbau der Geschosse gliedert sich in diesem Fall nach einem vorgegebenen Muster: Über der Erdgeschosszone, die als Verteiler und Interaktionsfläche frei von Handelseinrichtungen ist, wird im 1. Obergeschoss ein Auditorium und Veranstaltungszentrum als kommunale Nutzung vorgeschlagen. Die restliche Geschossfläche wird von kleinteiligen (S) Geschäfts- und Gastronomieeinheiten aufgefüllt. Darüber folgen 2 Geschosse mit mittelgroßen (M) Geschäften und zwei Halbggeschosse für Parkierung. Die Abfolge dieser 4 Obergeschosse wiederholt sich drei Mal. Die Abfolgen unterscheiden sich jeweils durch die Art der kommunalen Funktion und durch die Größe der Gewerbeflächen. So wird im 5. Obergeschoss ein Palmenhaus, im 9. Geschoss ein Hallenbad mit Turnräumen und im 13. Obergeschoss ein Landschaftsgarten als Dachgeschoss vorgesehen. Die Größen der Gewerbeflächen gliedern sich von kleinteiligen Läden (S) bis hin zu großflächigen Handelseinheiten (XL), wie beispielsweise einem Einrichtungshaus im 12. Obergeschoss.

Durch die Verdichtung der einzelnen Gewerbestrukturen entstehen neben kurzen Wegen und einem intensiven Raumerlebnis auch wirtschaftliche Synergien. So werden im Untergeschoss zwei halbggeschossige Mitarbeitergaragen, Technikflächen und ein gemeinsames Logistikzentrum angedacht. Vier durchläufige Erschließungskerne stellen die nötigen Versorgungsleitungen her, um jedes Geschoss versorgen zu können. Durch die generische Struktur der Regelgeschosse kann jedes Geschoss flexibel ausgebaut werden, sodass eine Vielzahl an zukünftigen Entwicklungsszenarien in der neuen Struktur Platz finden. Als offene Sammelgarage, gestapeltes Fachmarkt- und Gemeindezentrum oder regionales Logistiklager.

Abb.81: Parkplatz . Bestandsbauten . Neue Typologie



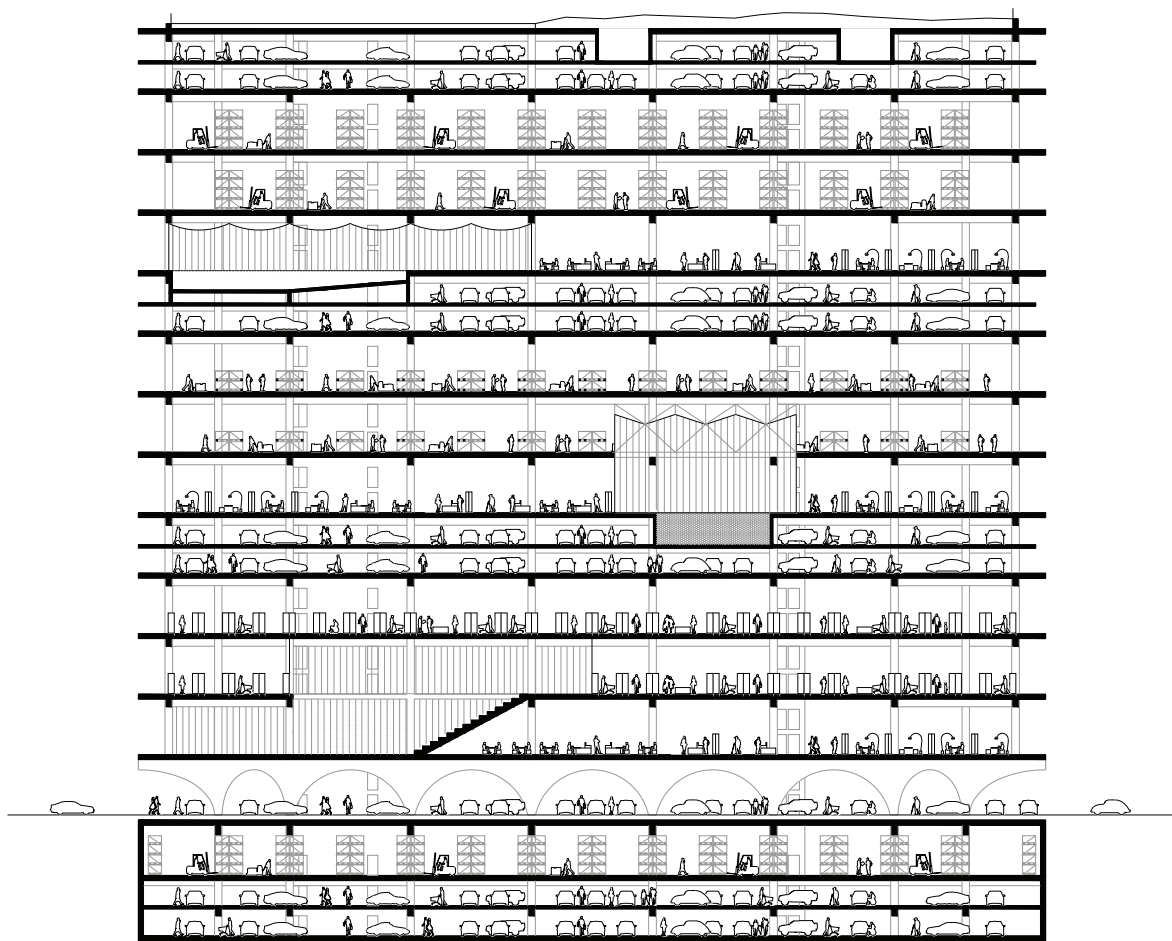
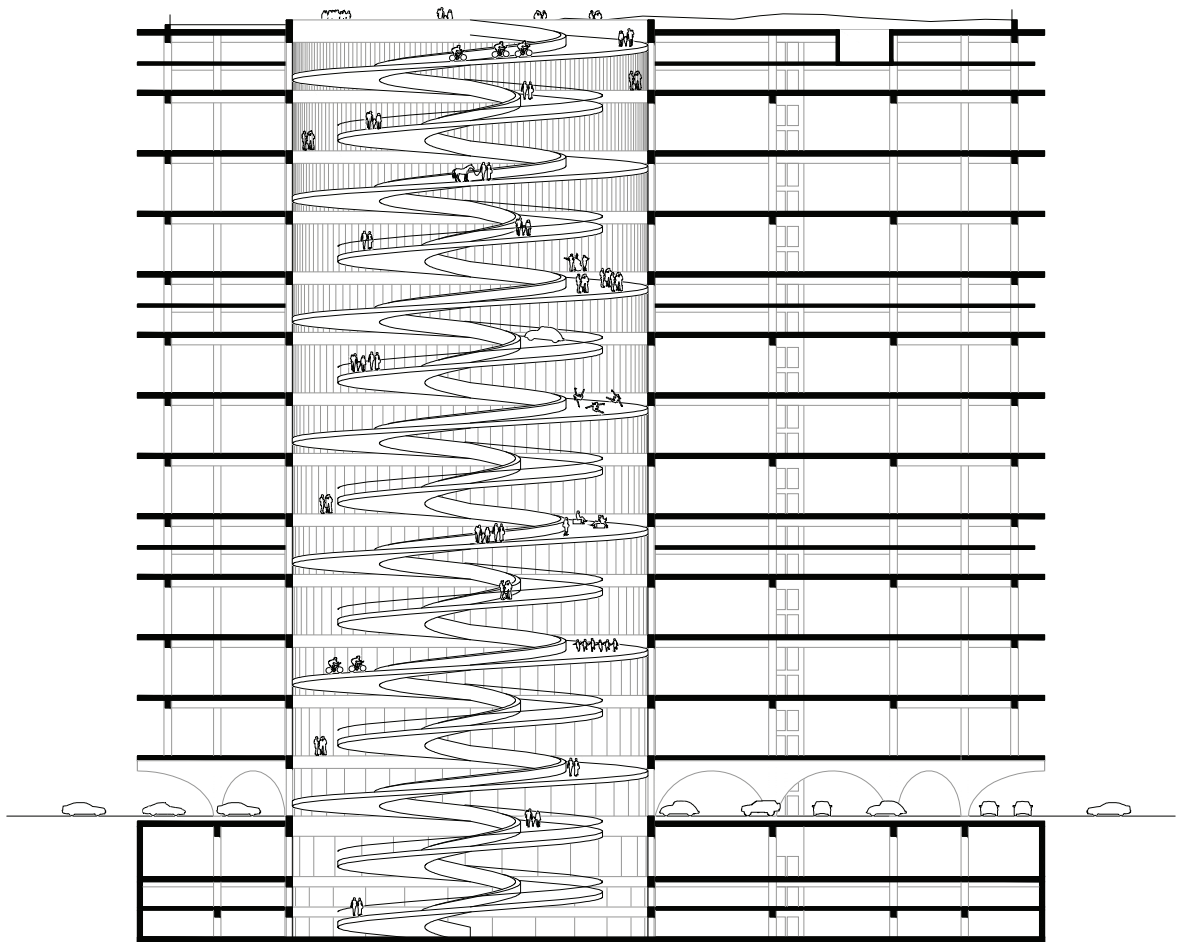


Abb.82: Systemschnitt . Öffentliche Nutzung . 1:750

Abb.83: Systemschnitt . Gewerbliche Nutzung . 1:750



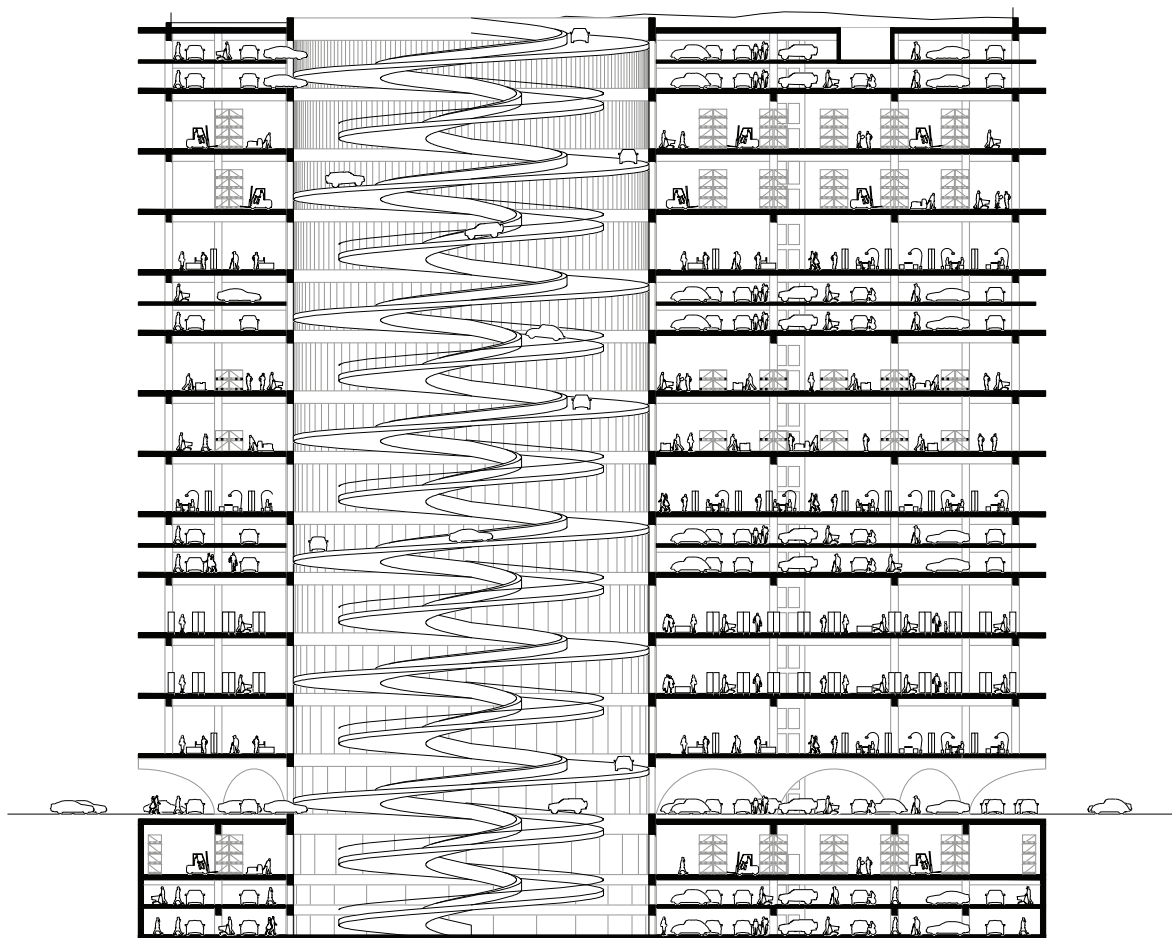
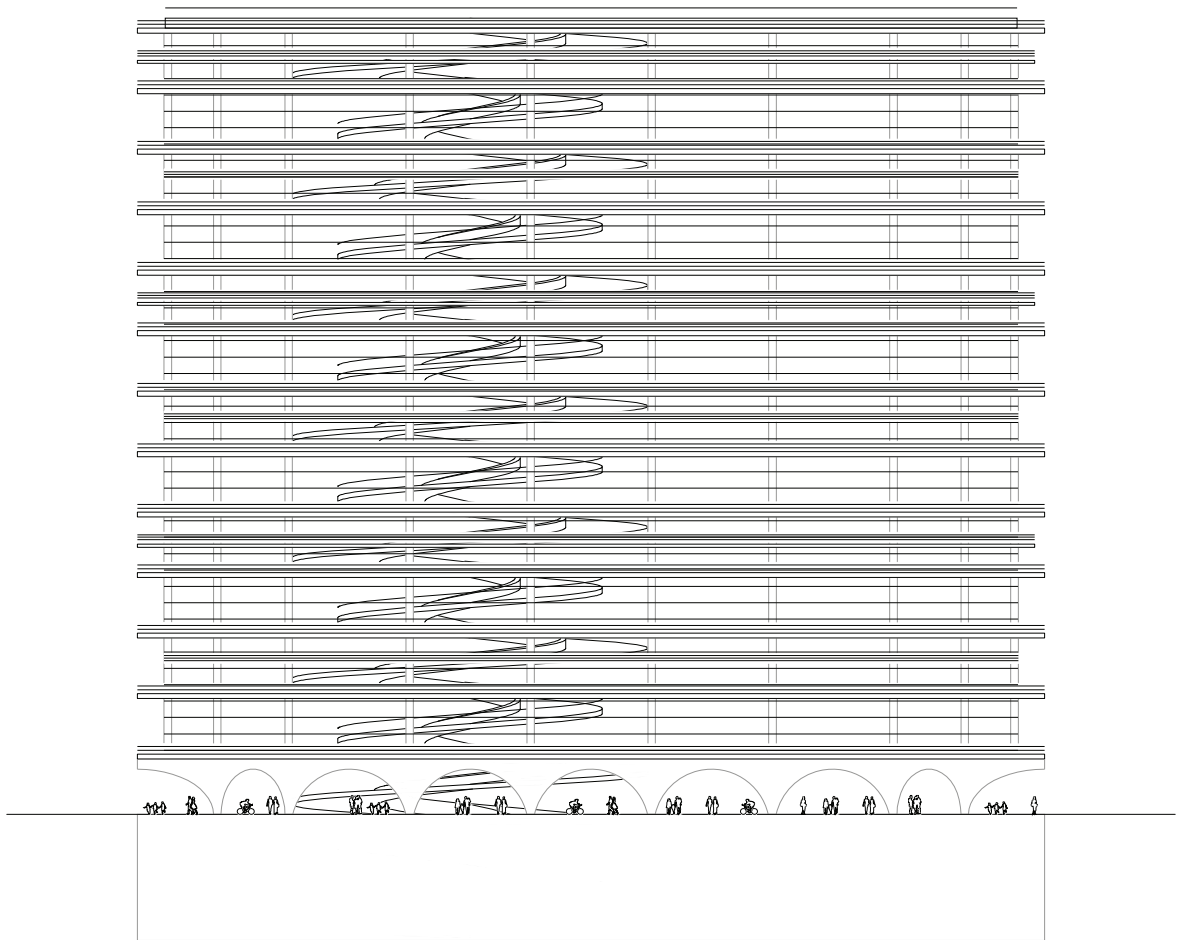


Abb.84: Systemschnitt . Öffentliche Rampe . 1:750
Abb.85: Systemschnitt . Gewerbliche Nutzung . 1:750



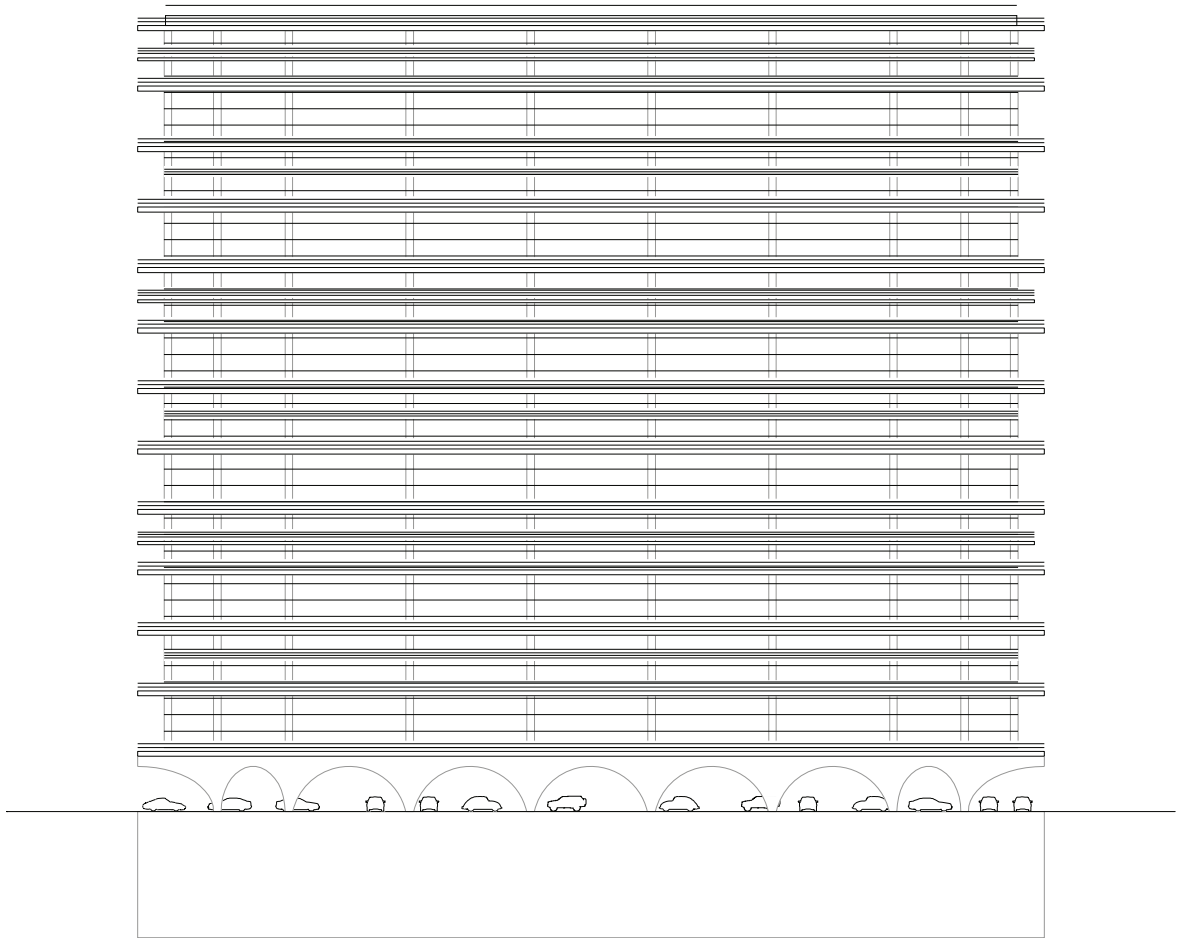
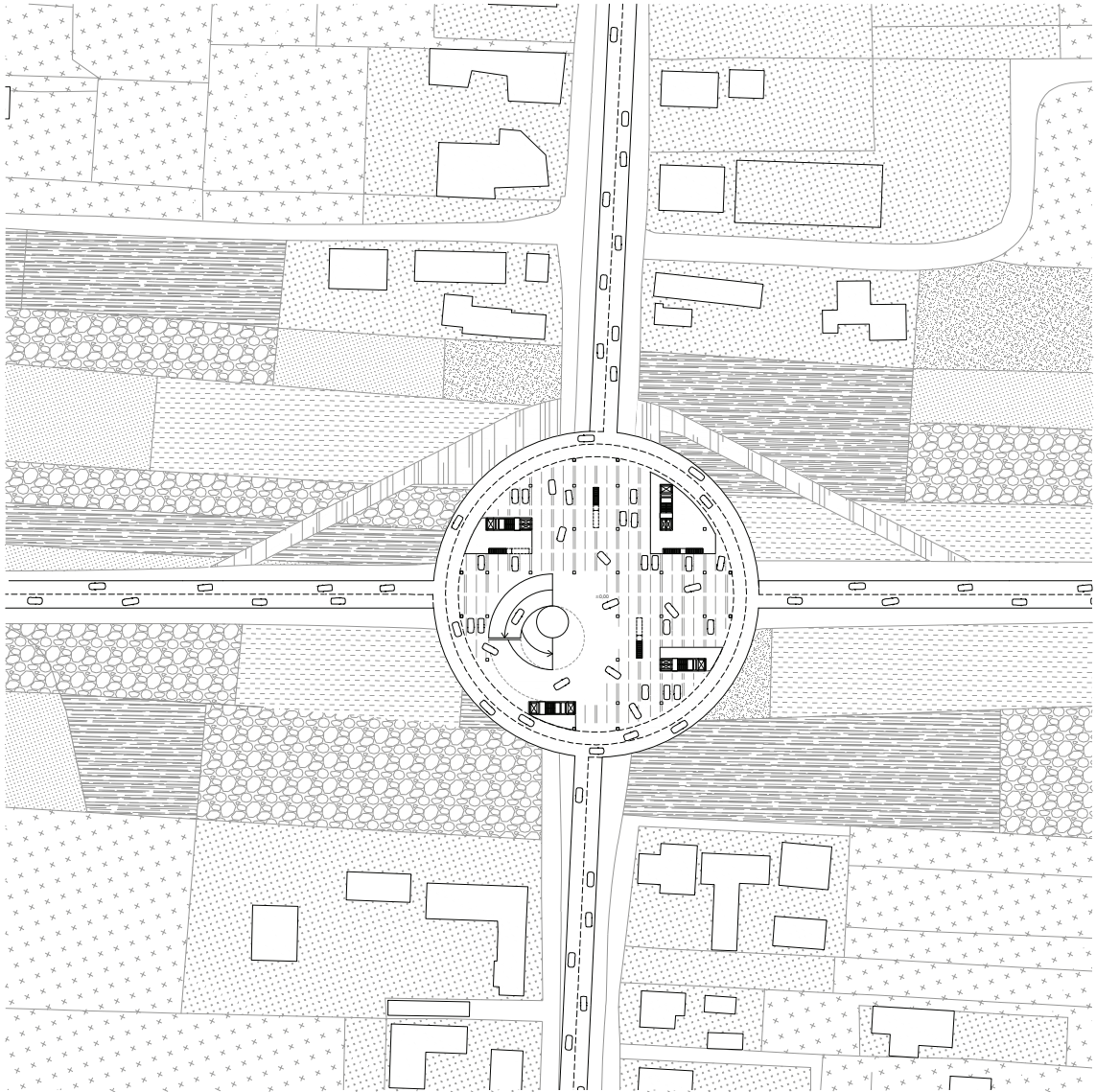


Abb.86: Ansicht . Süd . 1:750
Abb.87: Ansicht . Nord . 1:750



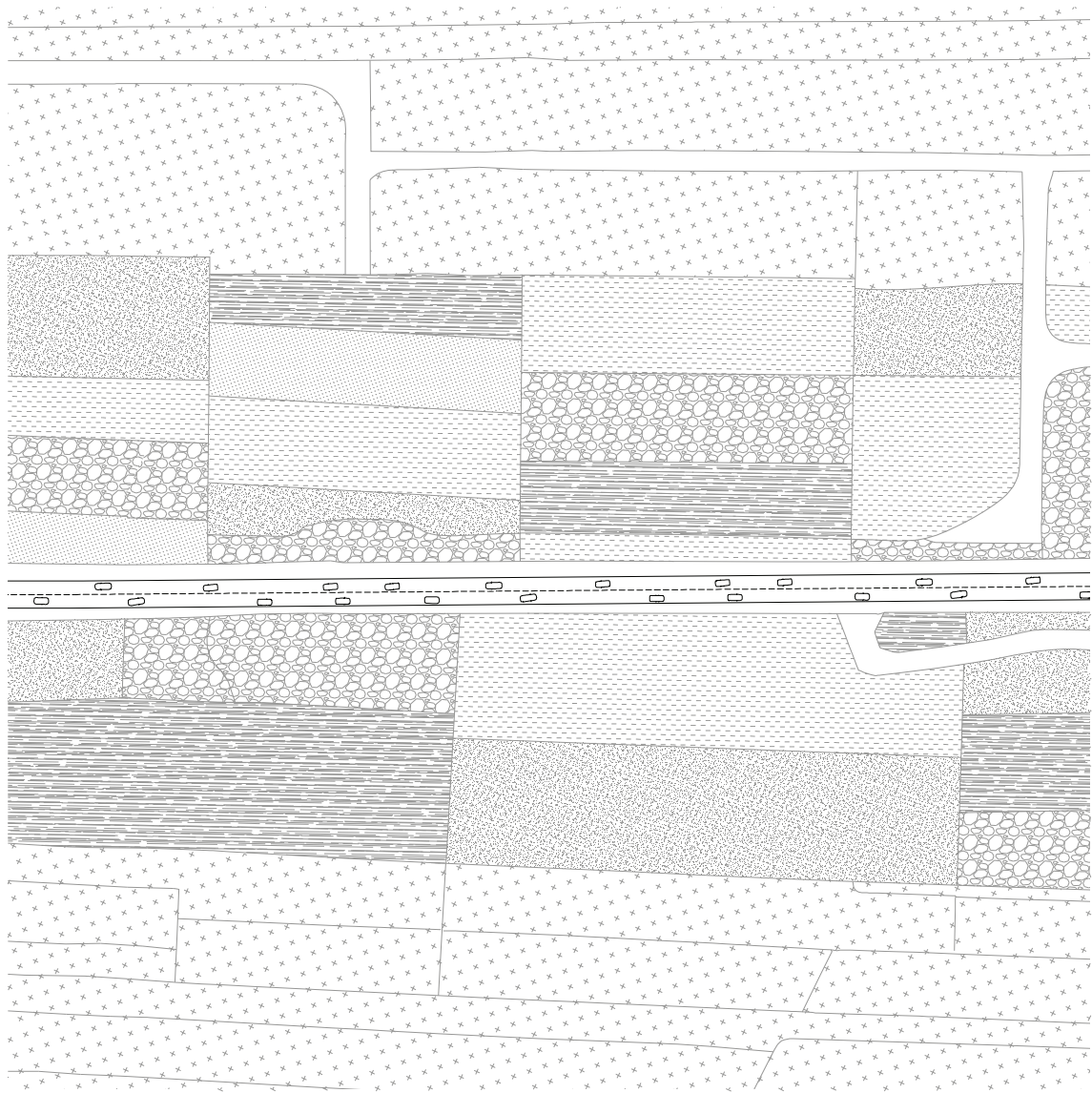
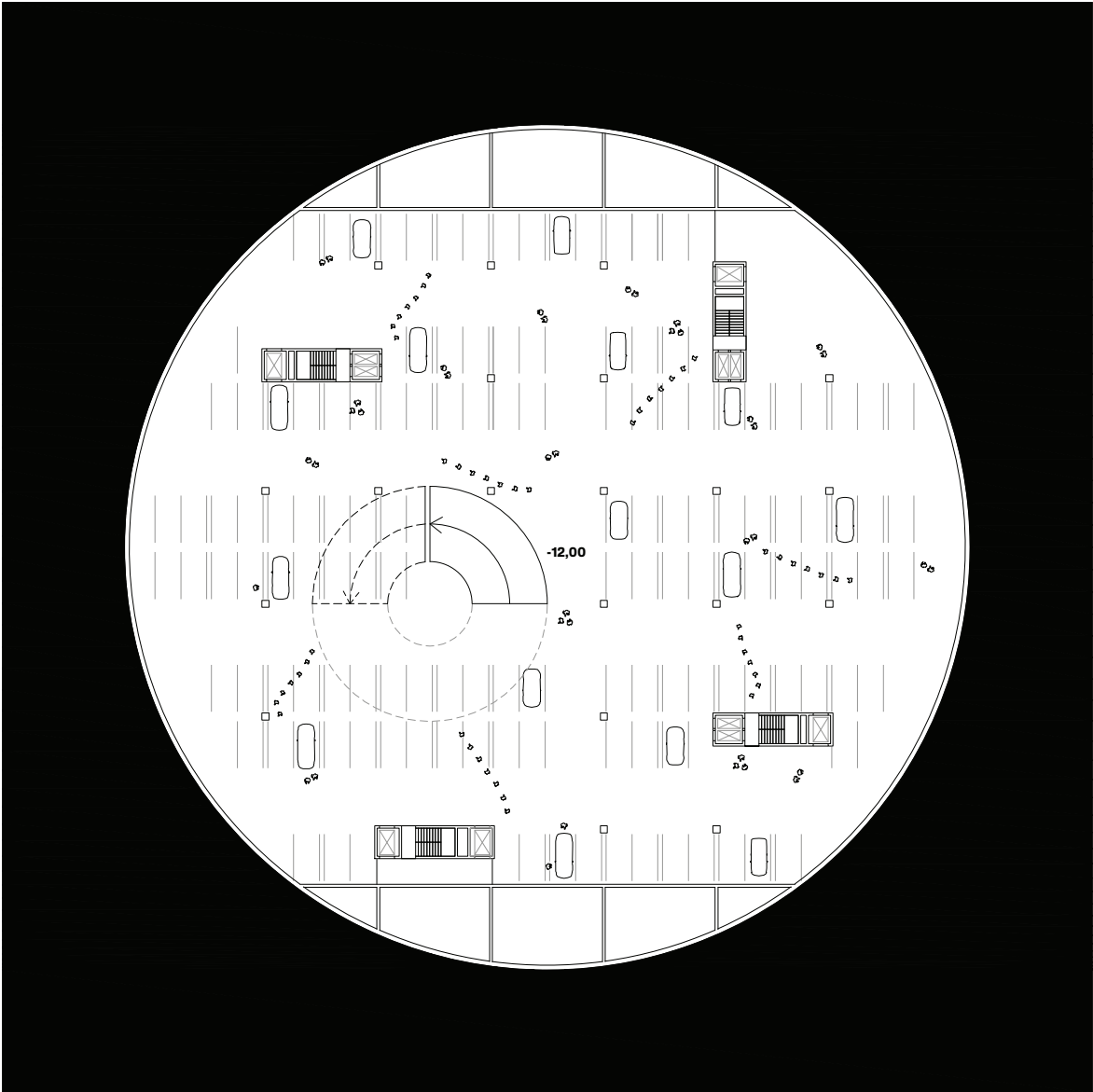


Abb.88: Lageplan . Entwurf . 1:2000



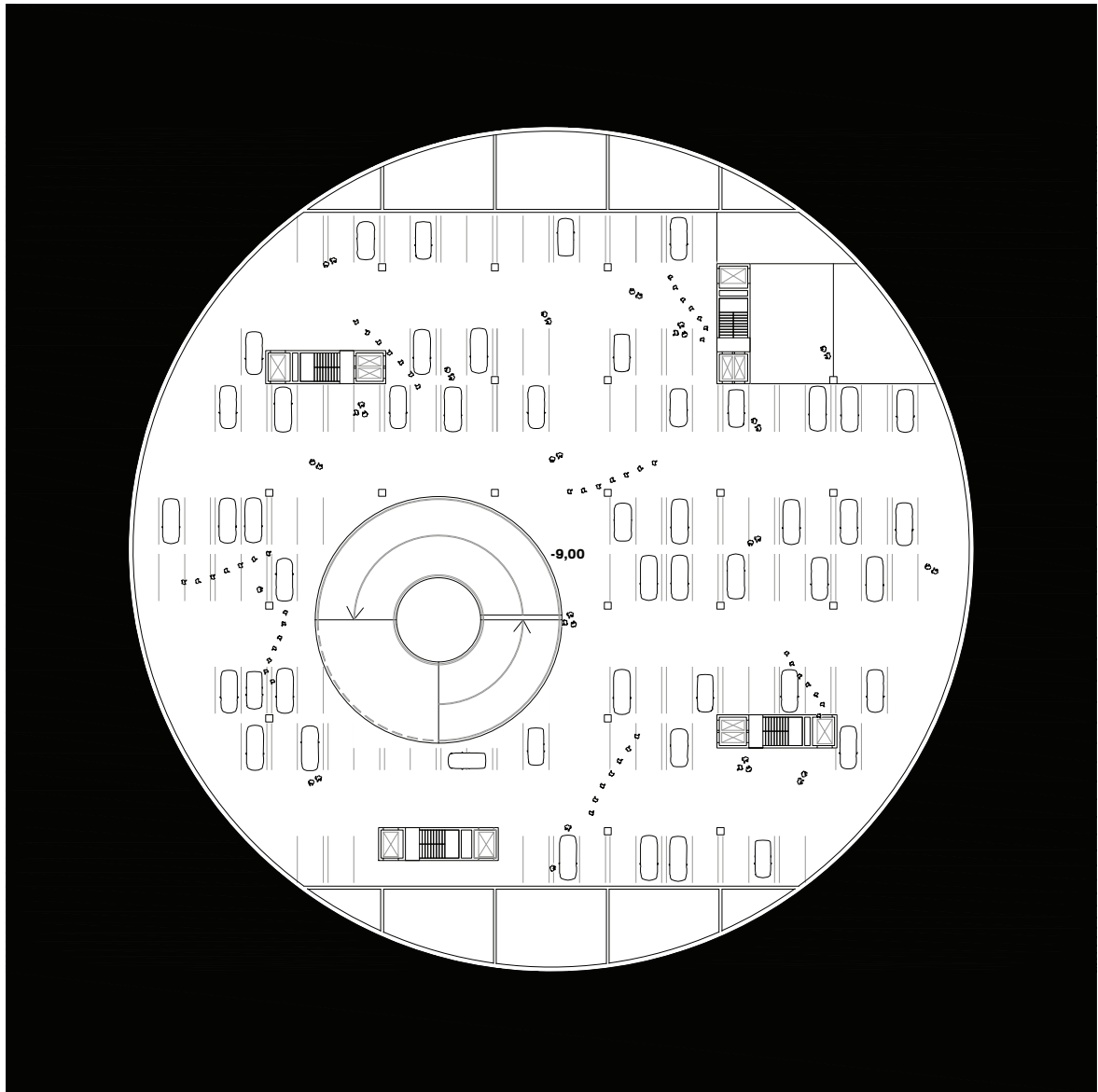
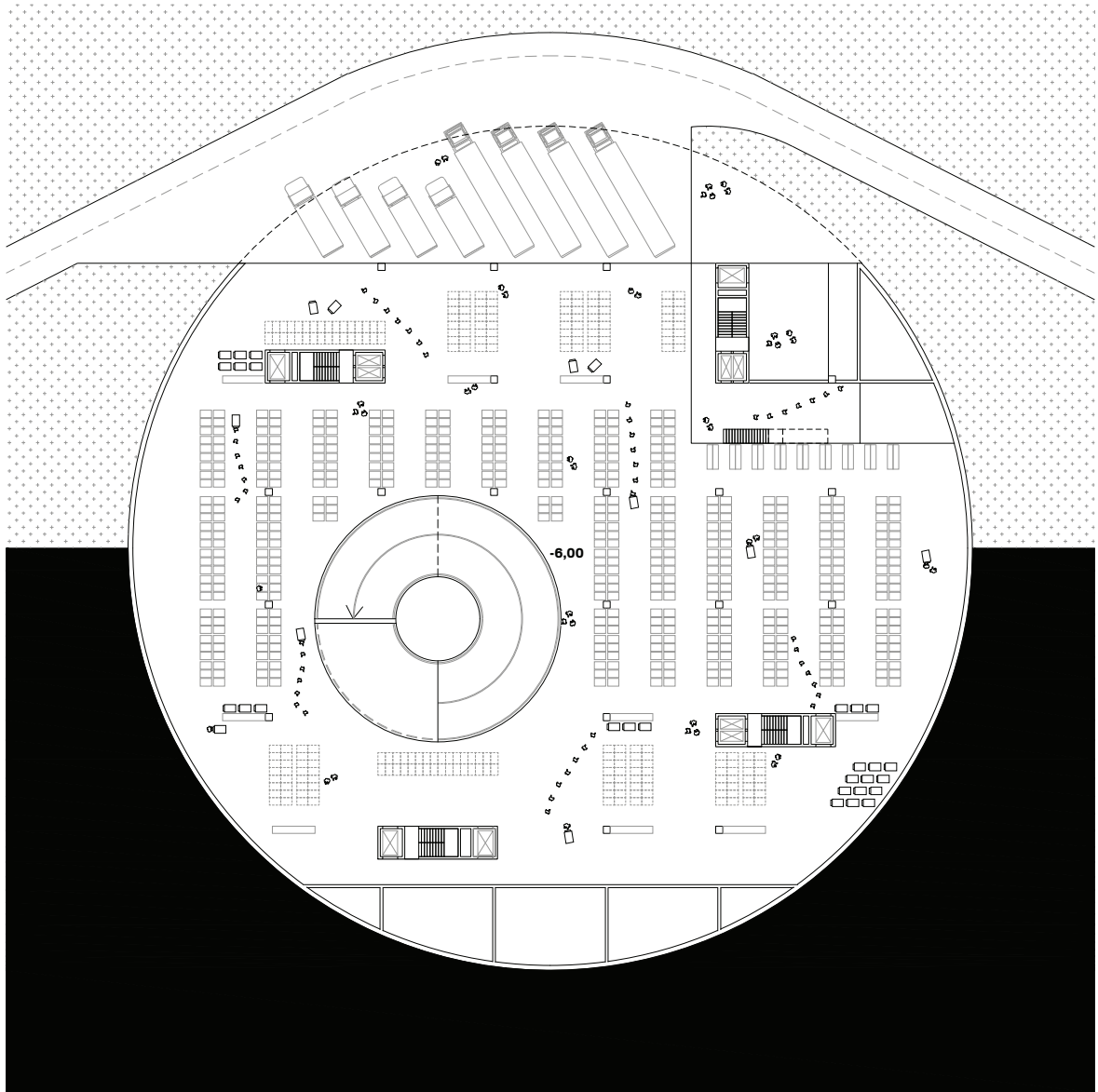


Abb.89: Grundriss . Tiefgarage (-12) . 1:750

Abb.90: Grundriss . Tiefgarage (-15) . 1:750



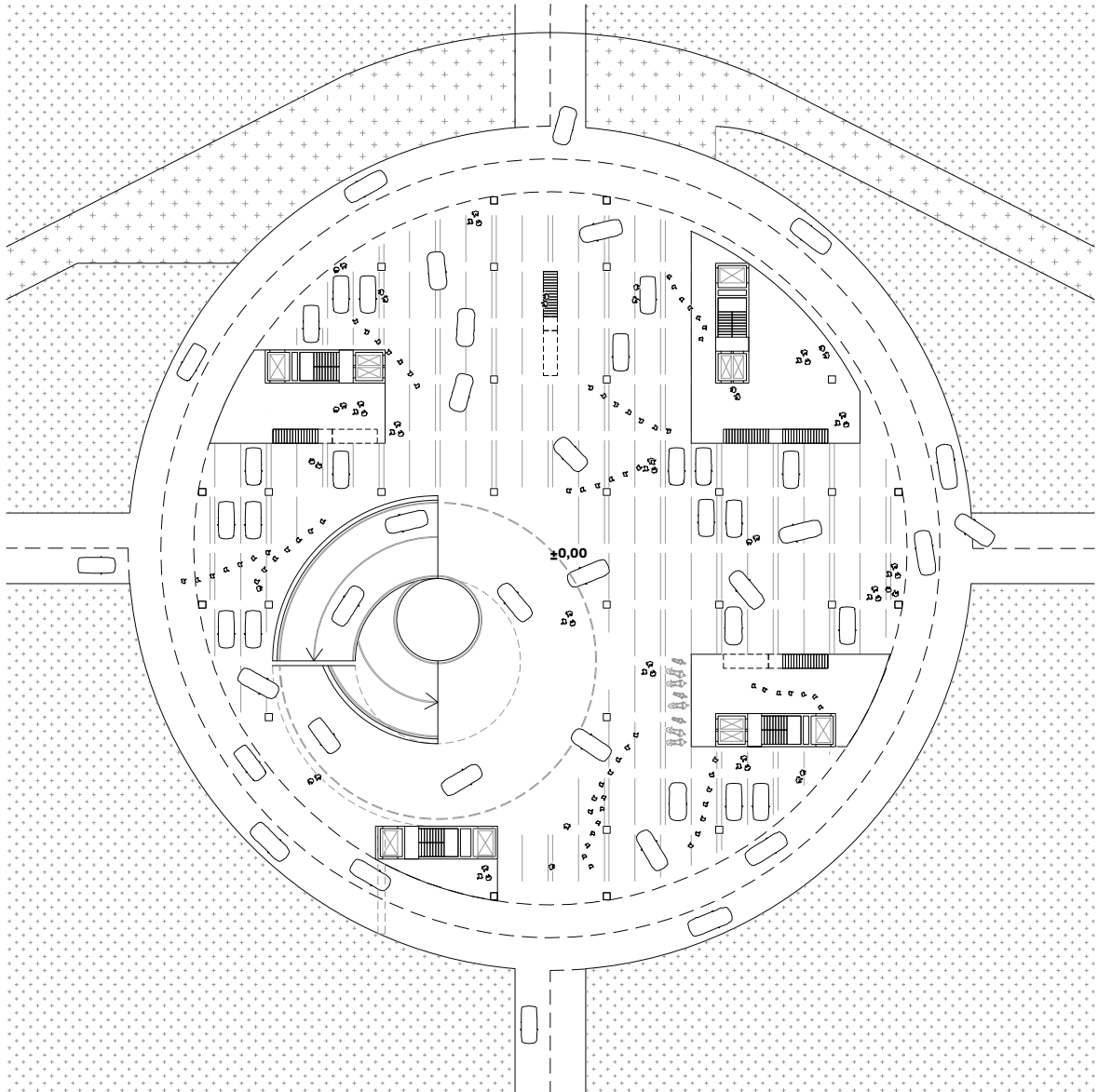
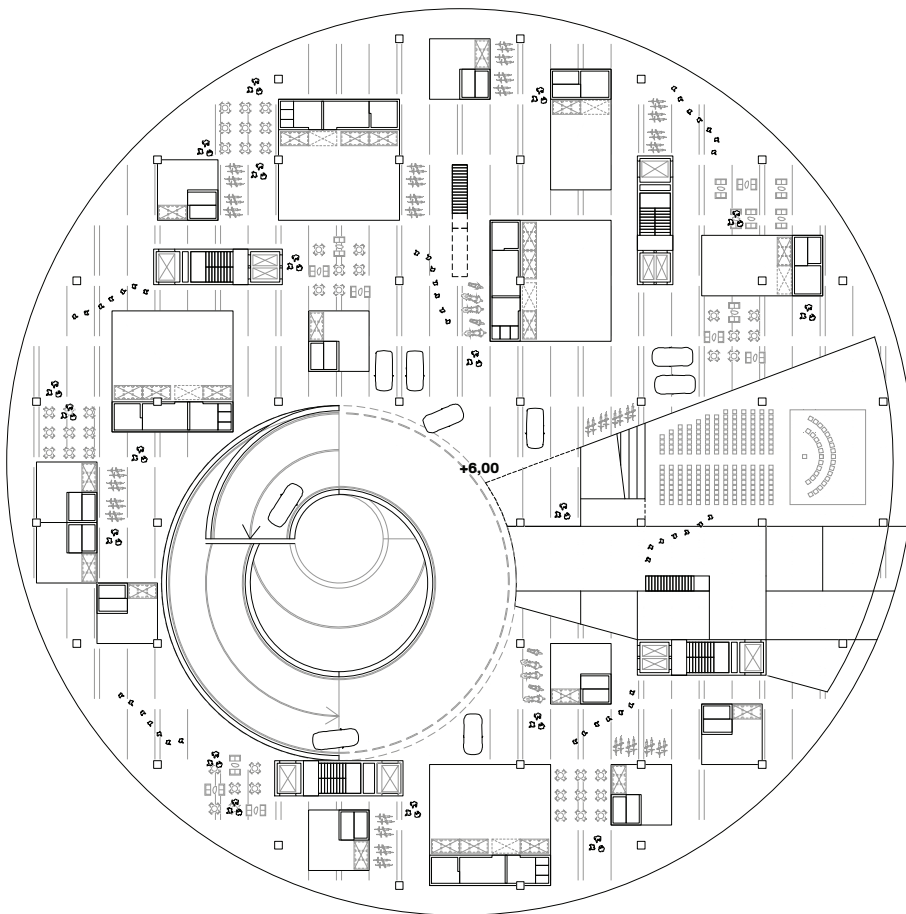


Abb.91: Grundriss . Logistikgeschoss (-06) . 1:750
Abb.92: Grundriss . Erdgeschoss (00) . 1:750



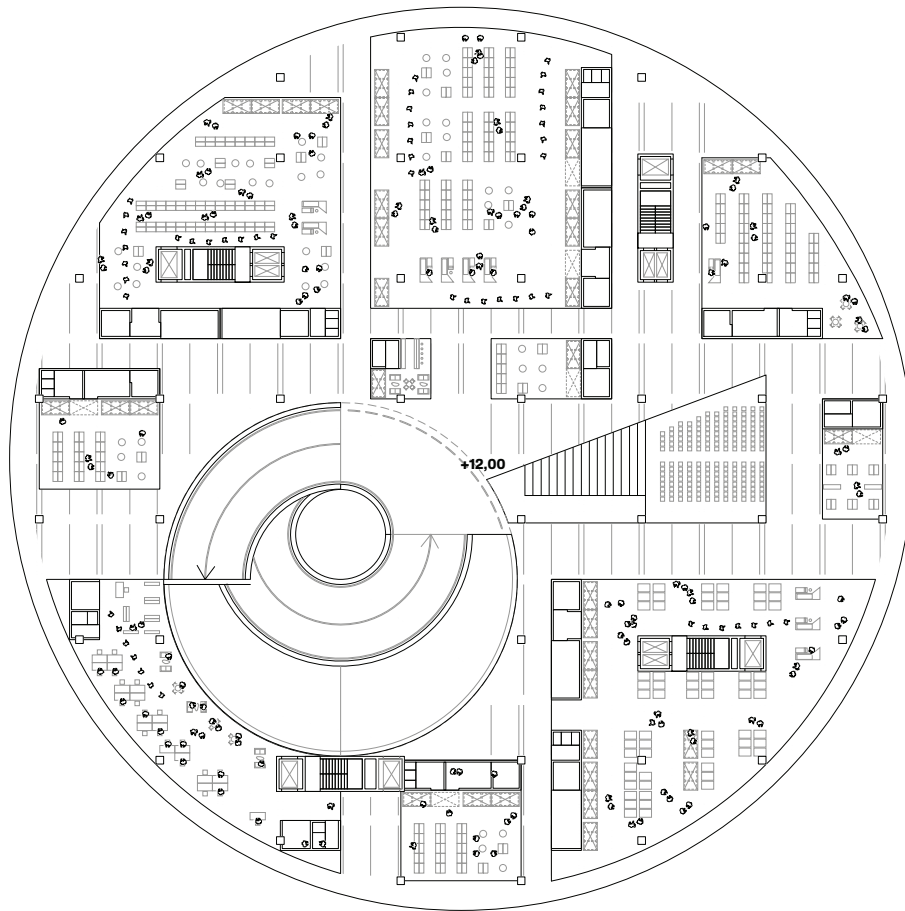
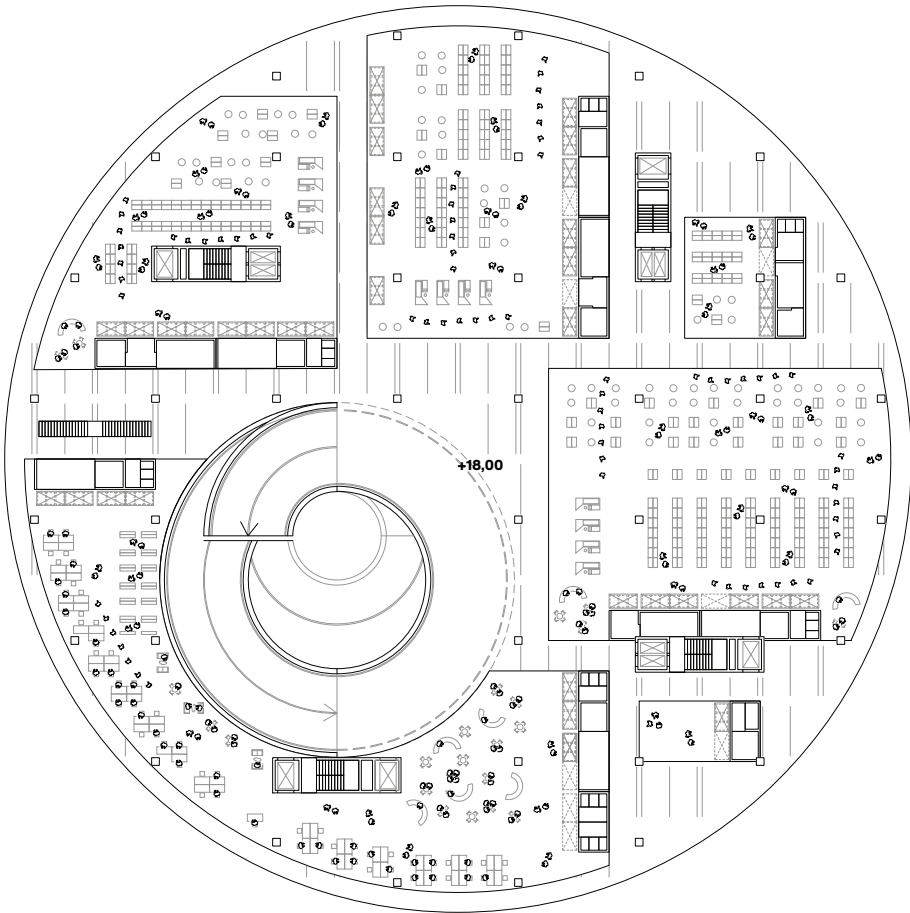


Abb.93: Grundriss . Obergeschoss (+06) . 1:750

Abb.94: Grundriss . Obergeschoss (+12) . 1:750



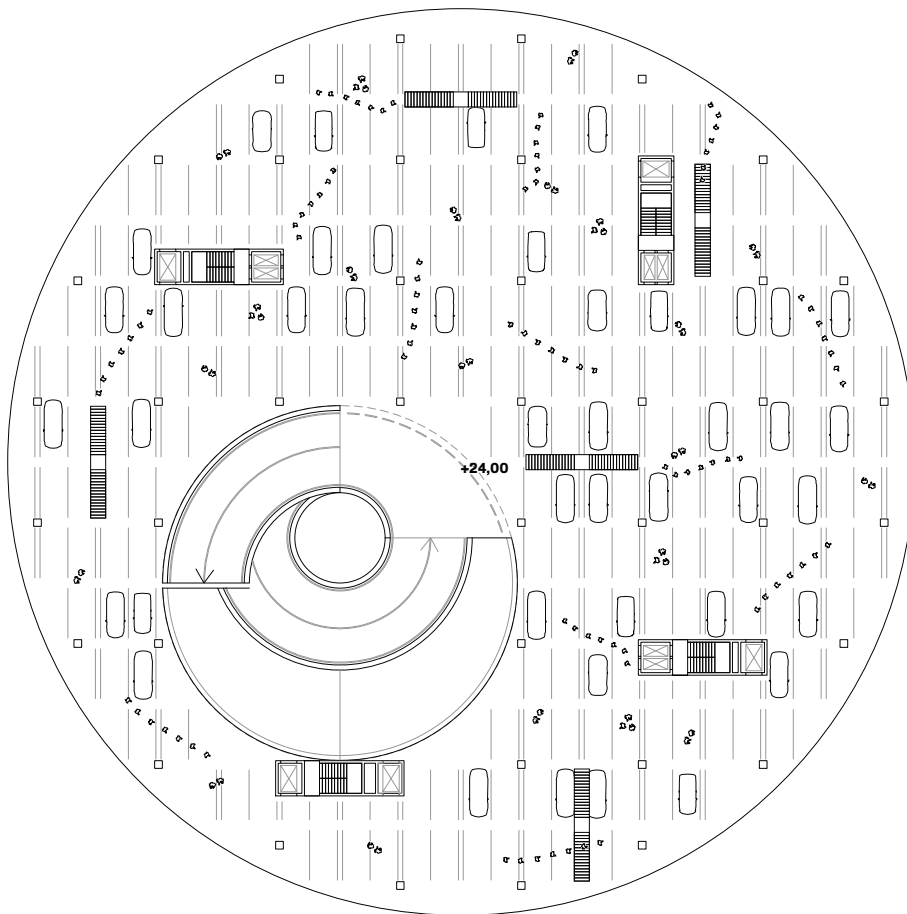
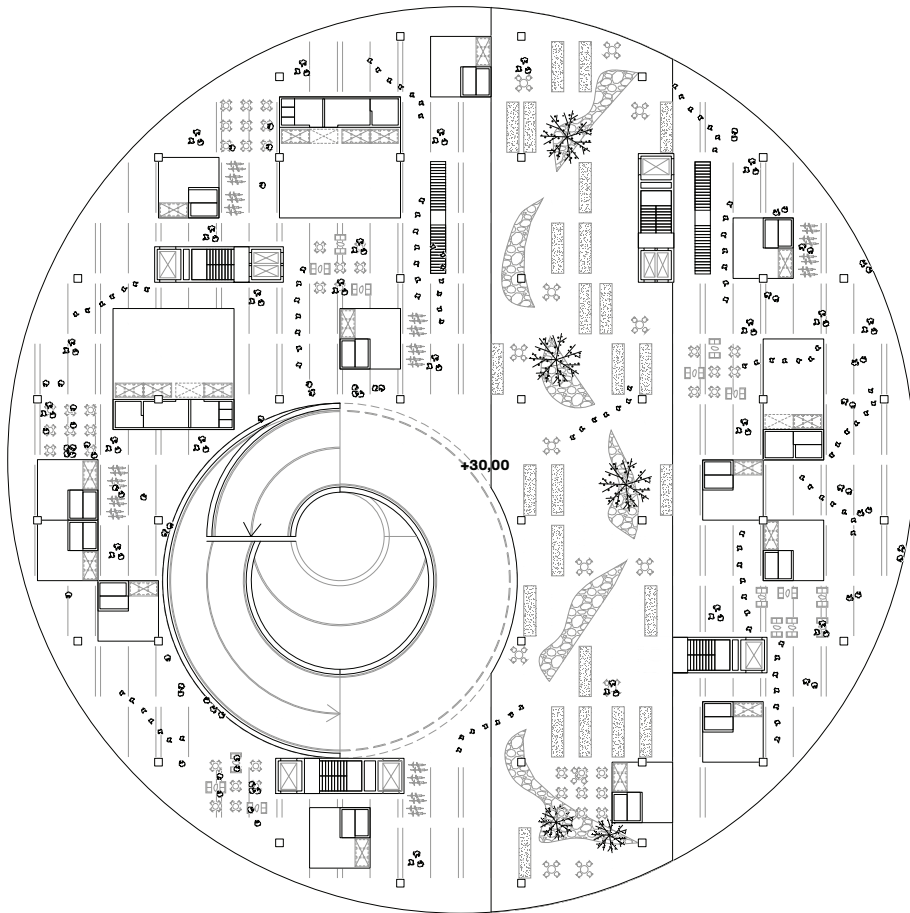


Abb.95: Grundriss . Obergeschoss (+18) . 1:750
Abb.96: Grundriss . Obergeschoss (+24) . 1:750



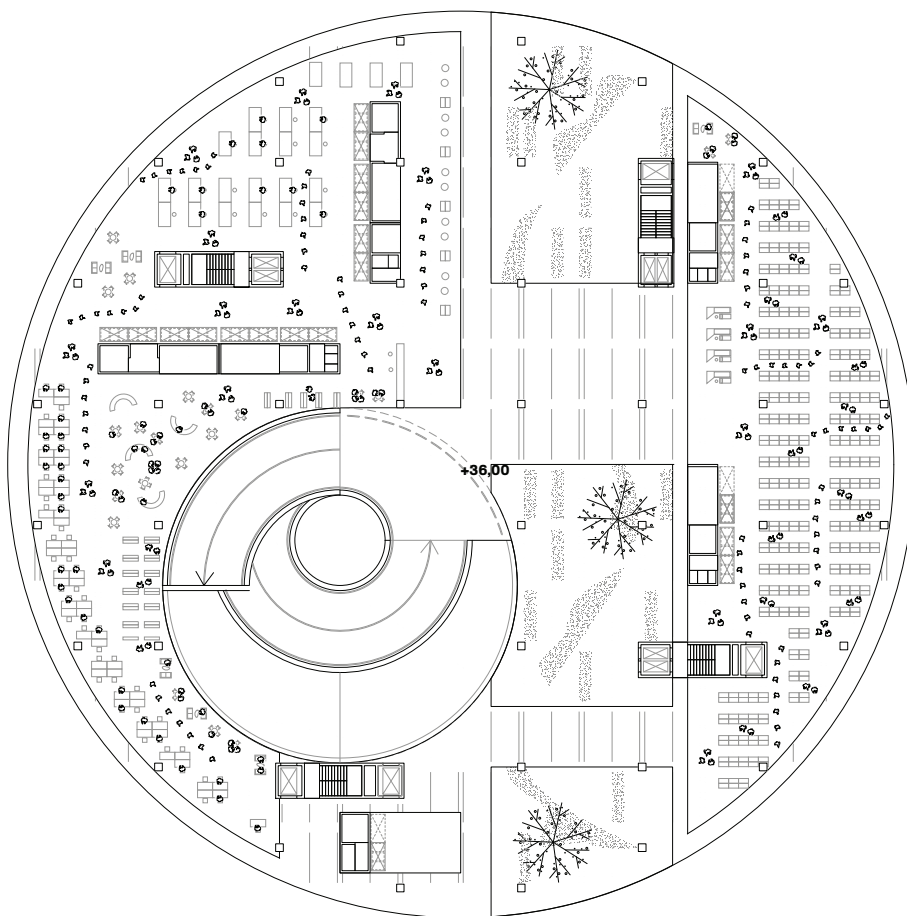
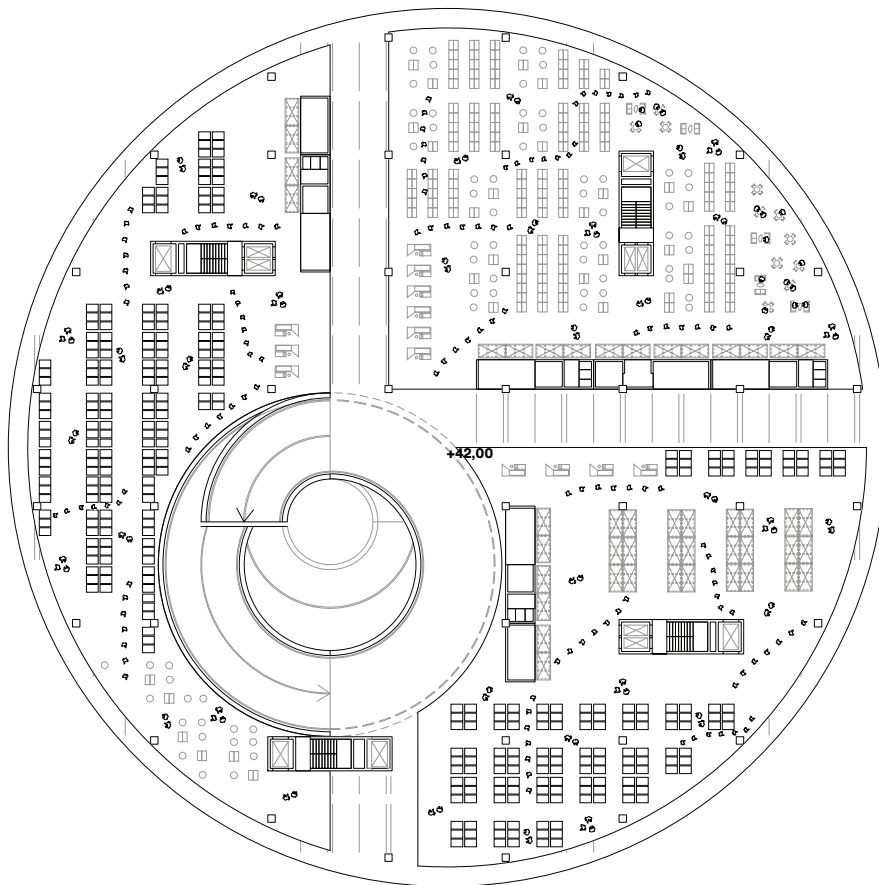


Abb.97: Grundriss . Obergeschoss (+30) . 1:750

Abb.98: Grundriss . Obergeschoss (+36) . 1:750



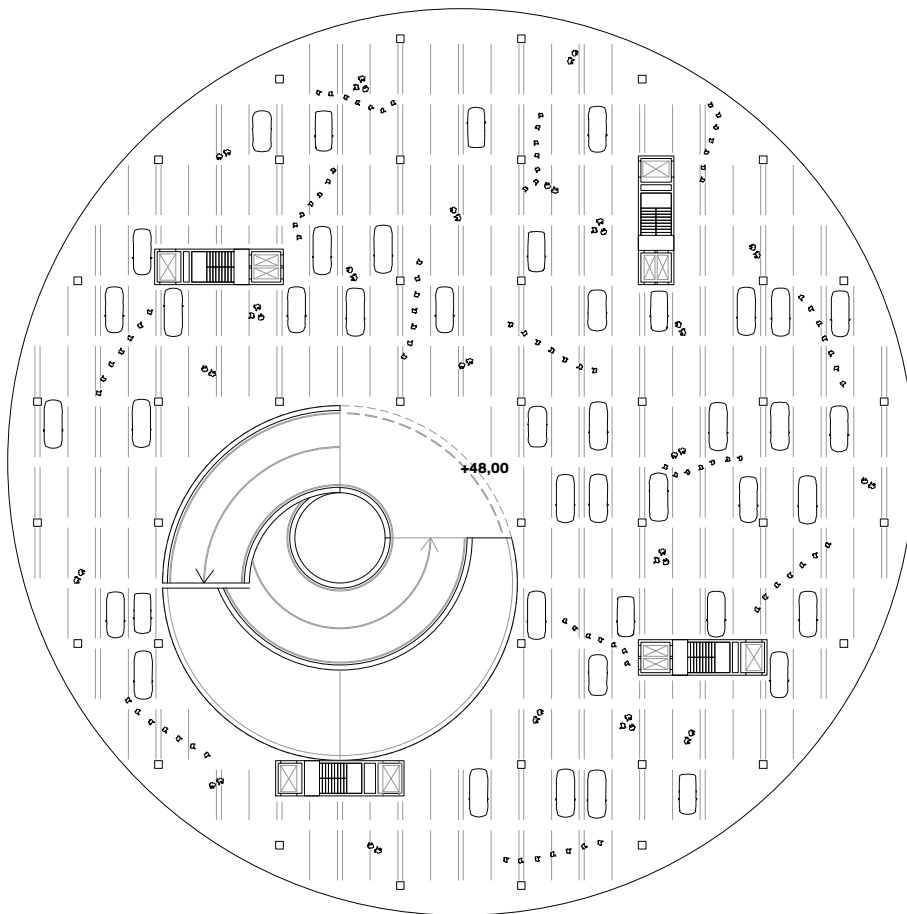
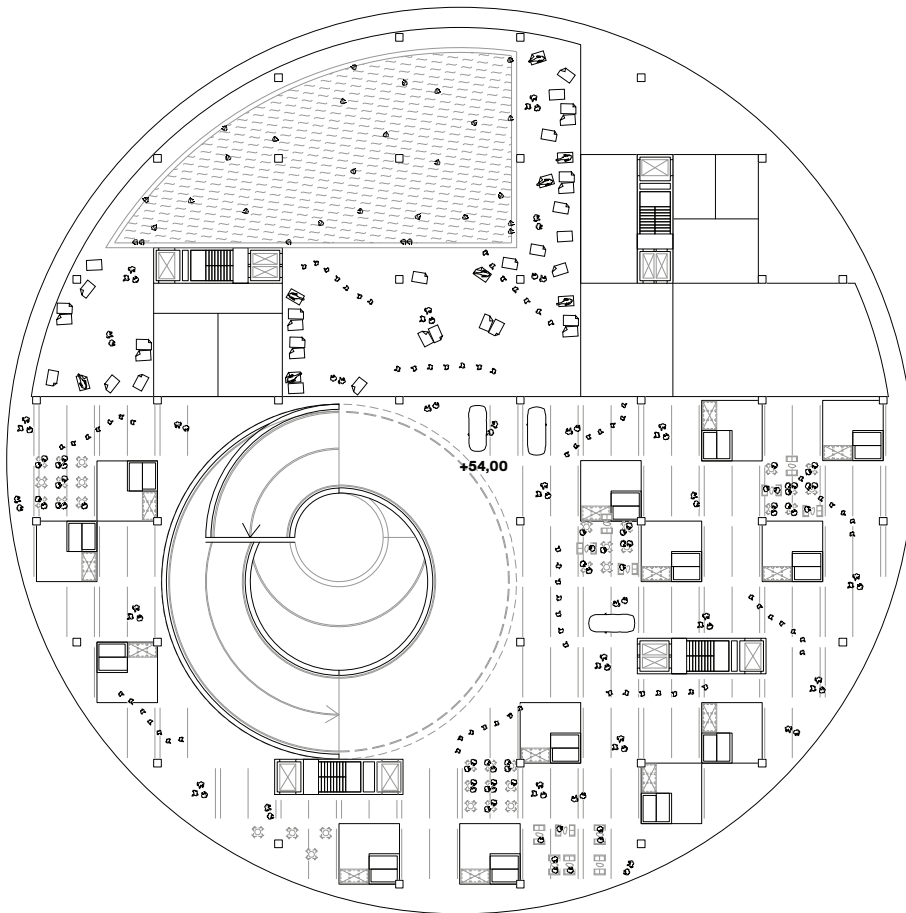


Abb.99: Grundriss . Obergeschoss (+42) . 1:750

Abb.100: Grundriss . Obergeschoss (+48) . 1:750



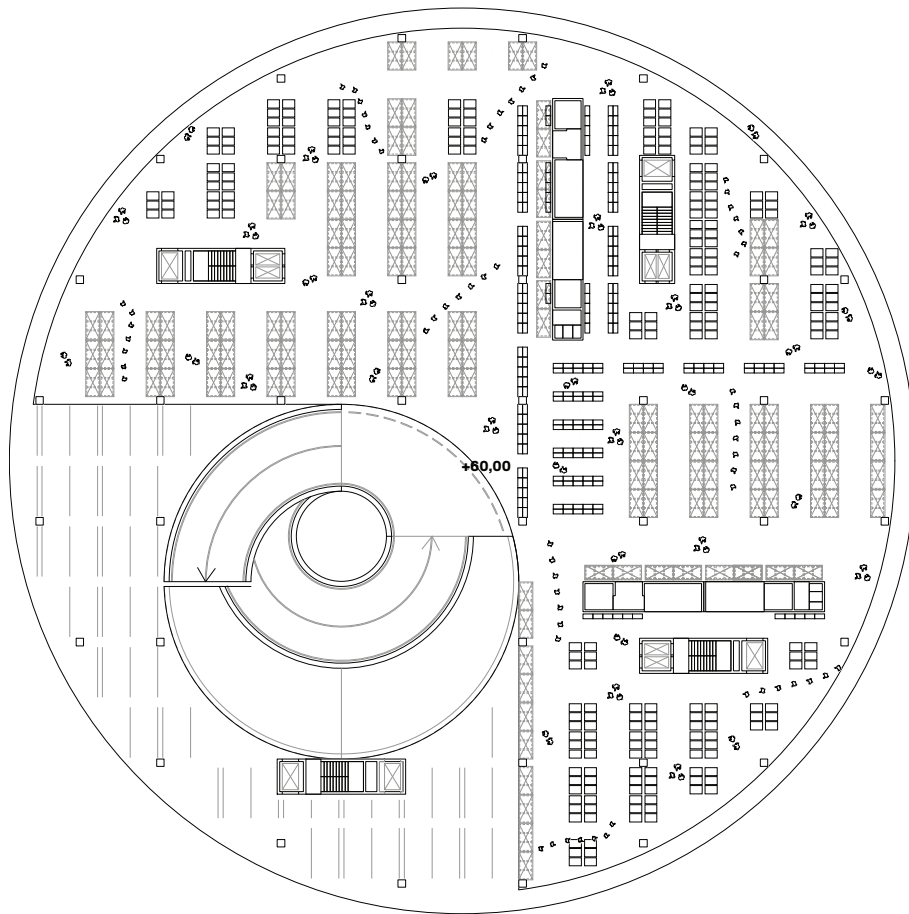
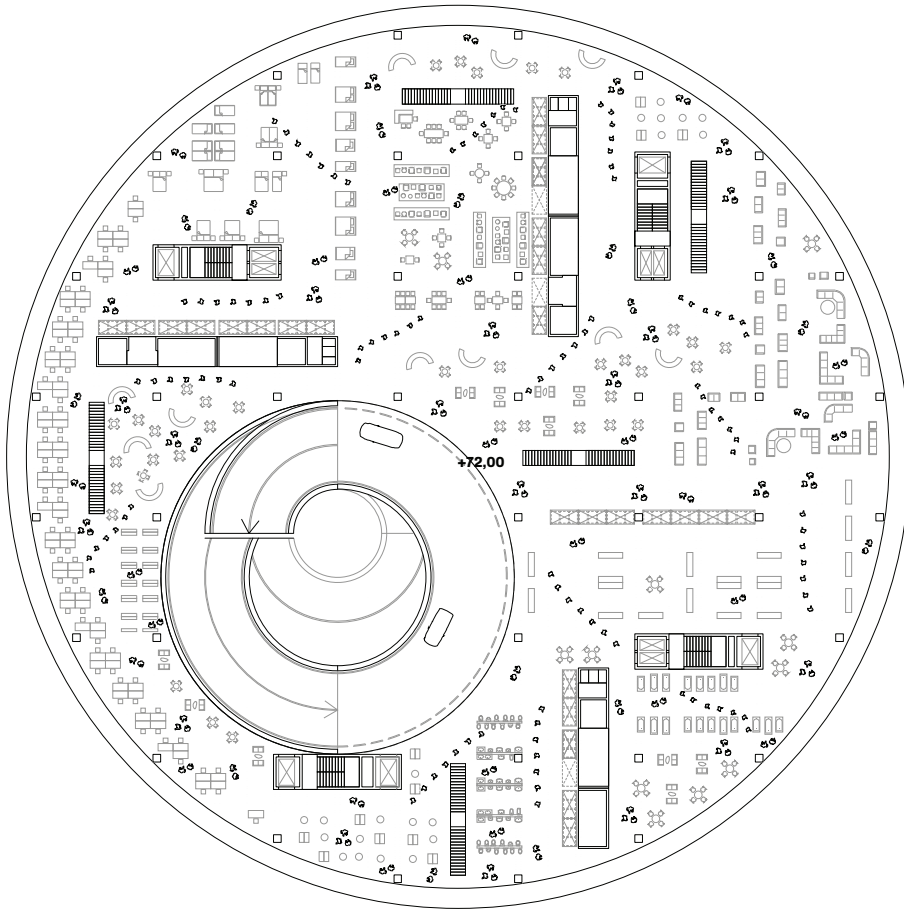


Abb.101: Grundriss . Obergeschoss (+54) . 1:750

Abb.102: Grundriss . Obergeschoss (+60) . 1:750



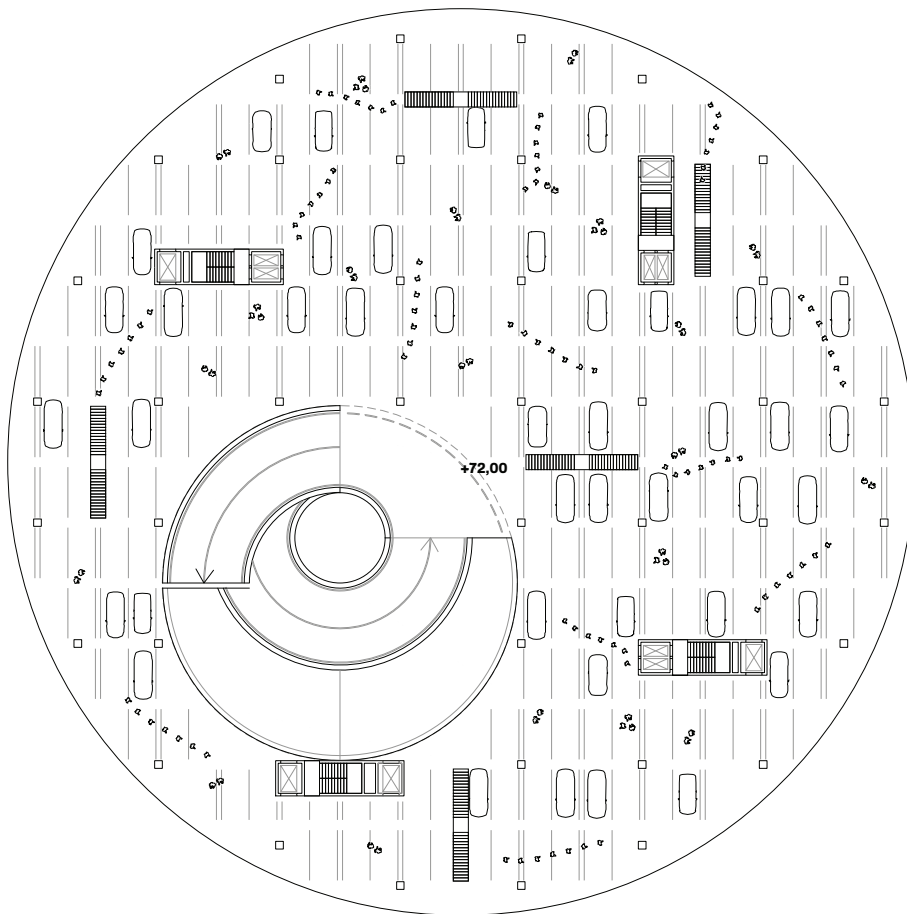


Abb.103: Grundriss . Obergeschoss (+66) . 1:750

Abb.104: Grundriss . Obergeschoss (+72) . 1:750

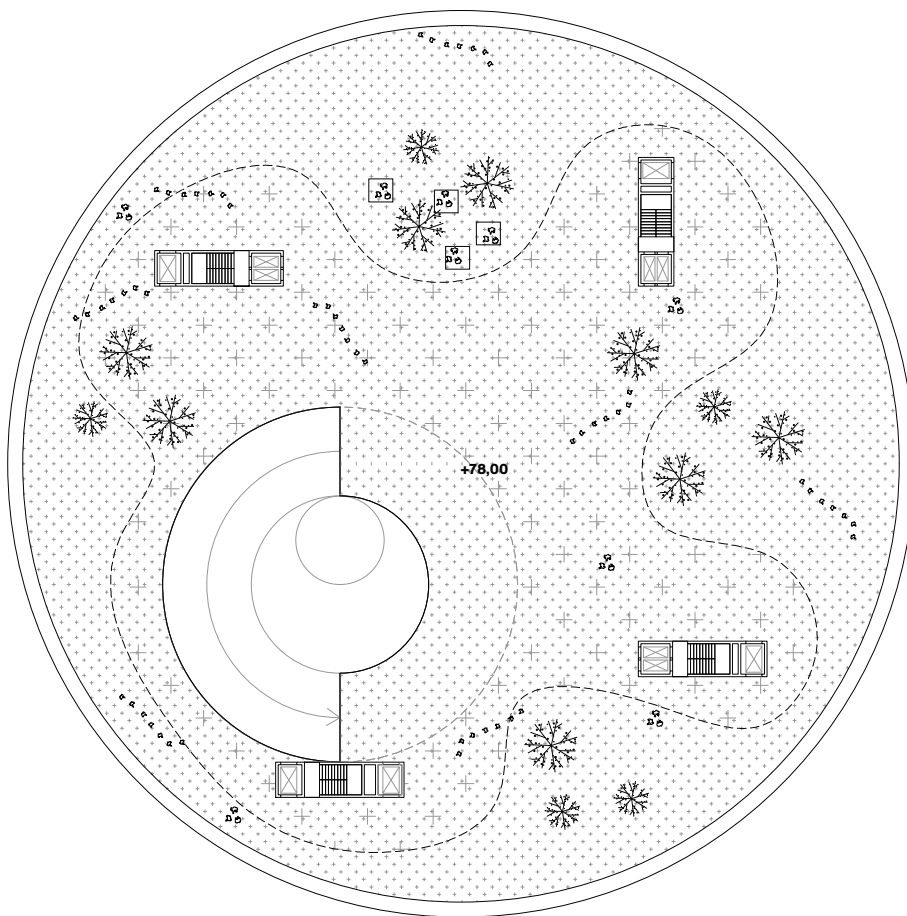
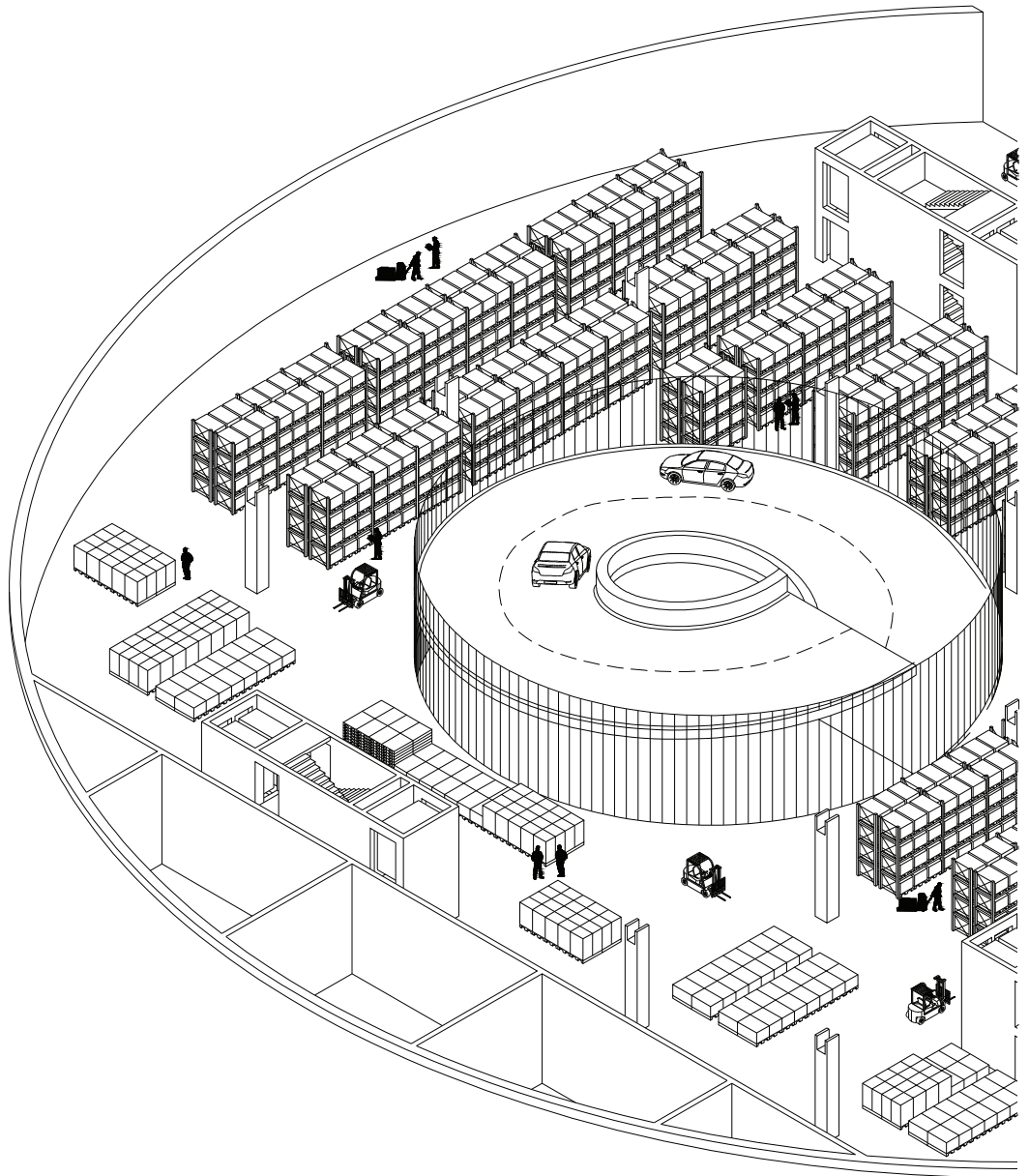


Abb.105: Grundriss . Obergeschoss (+78) . 1:750



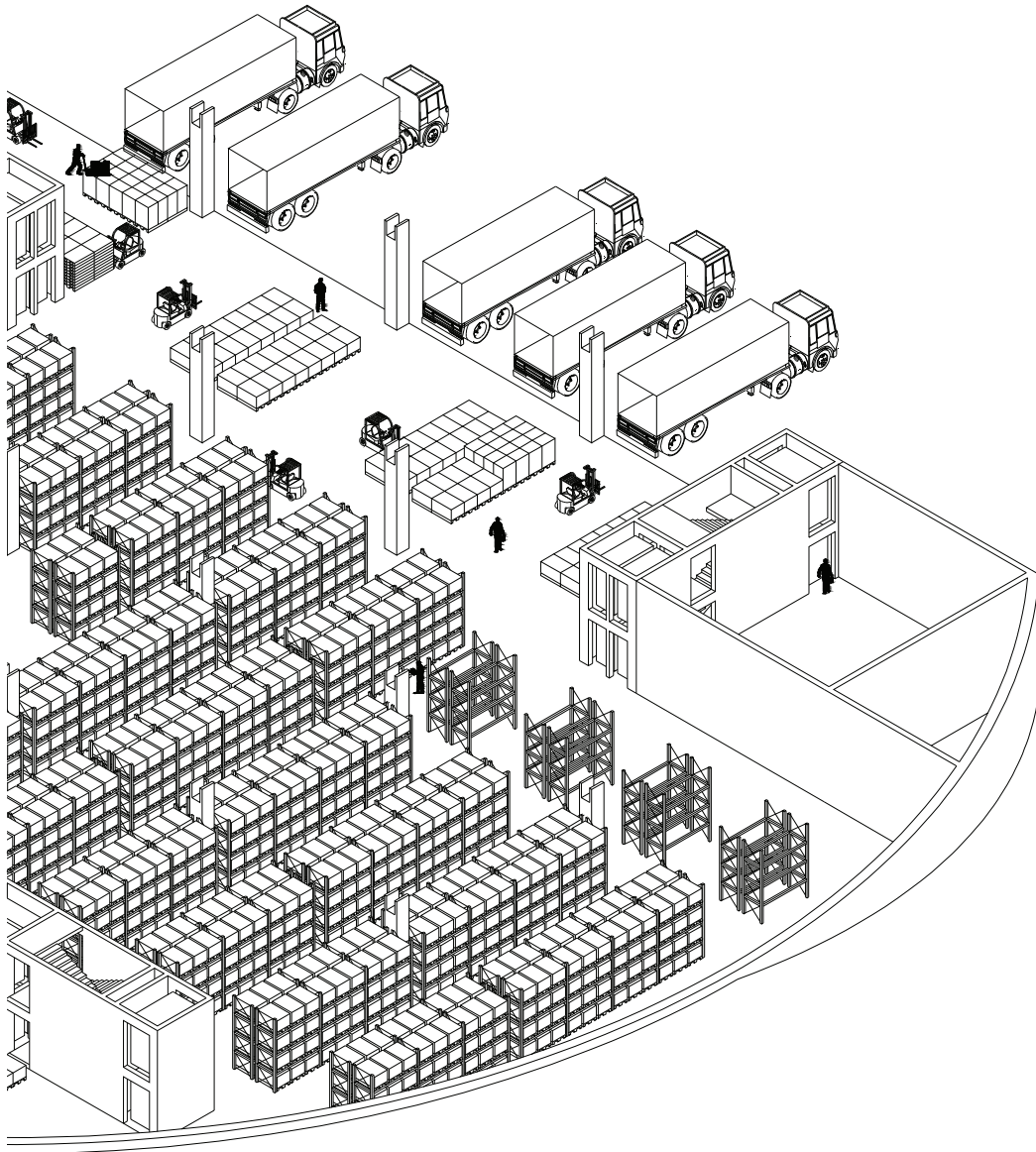
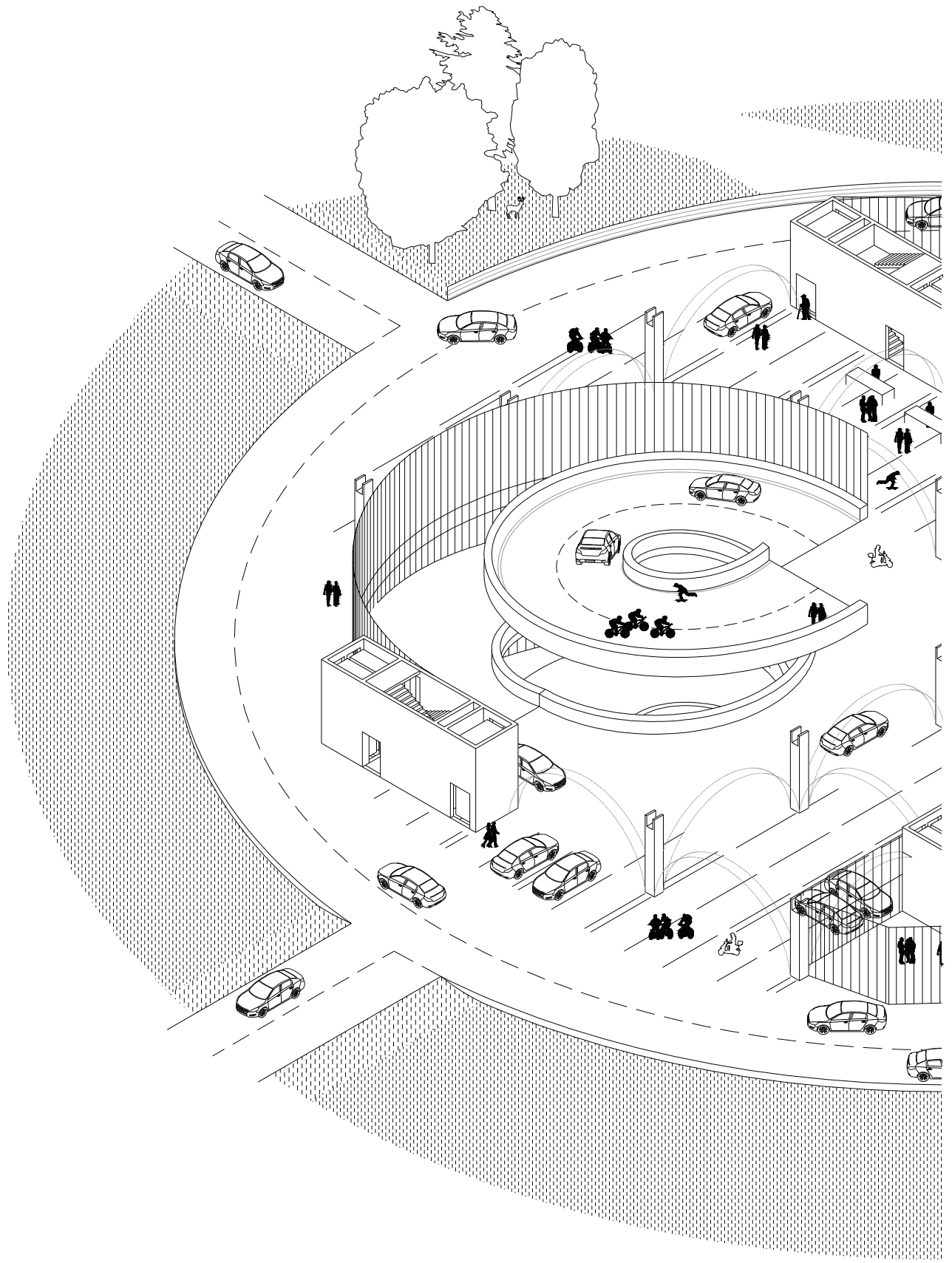


Abb.106: Grundrissaxonometrie . Logistikgeschoss . 1:400



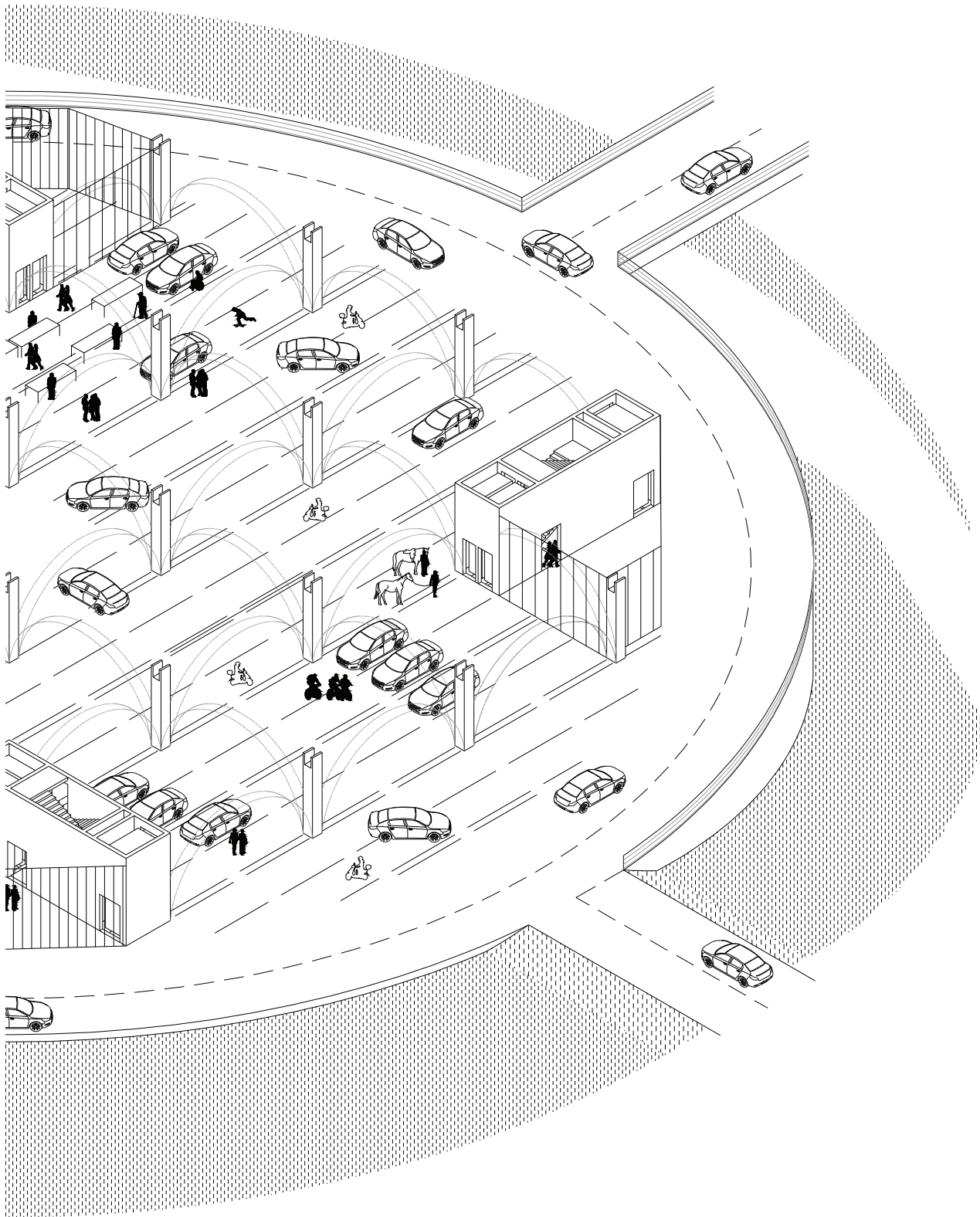
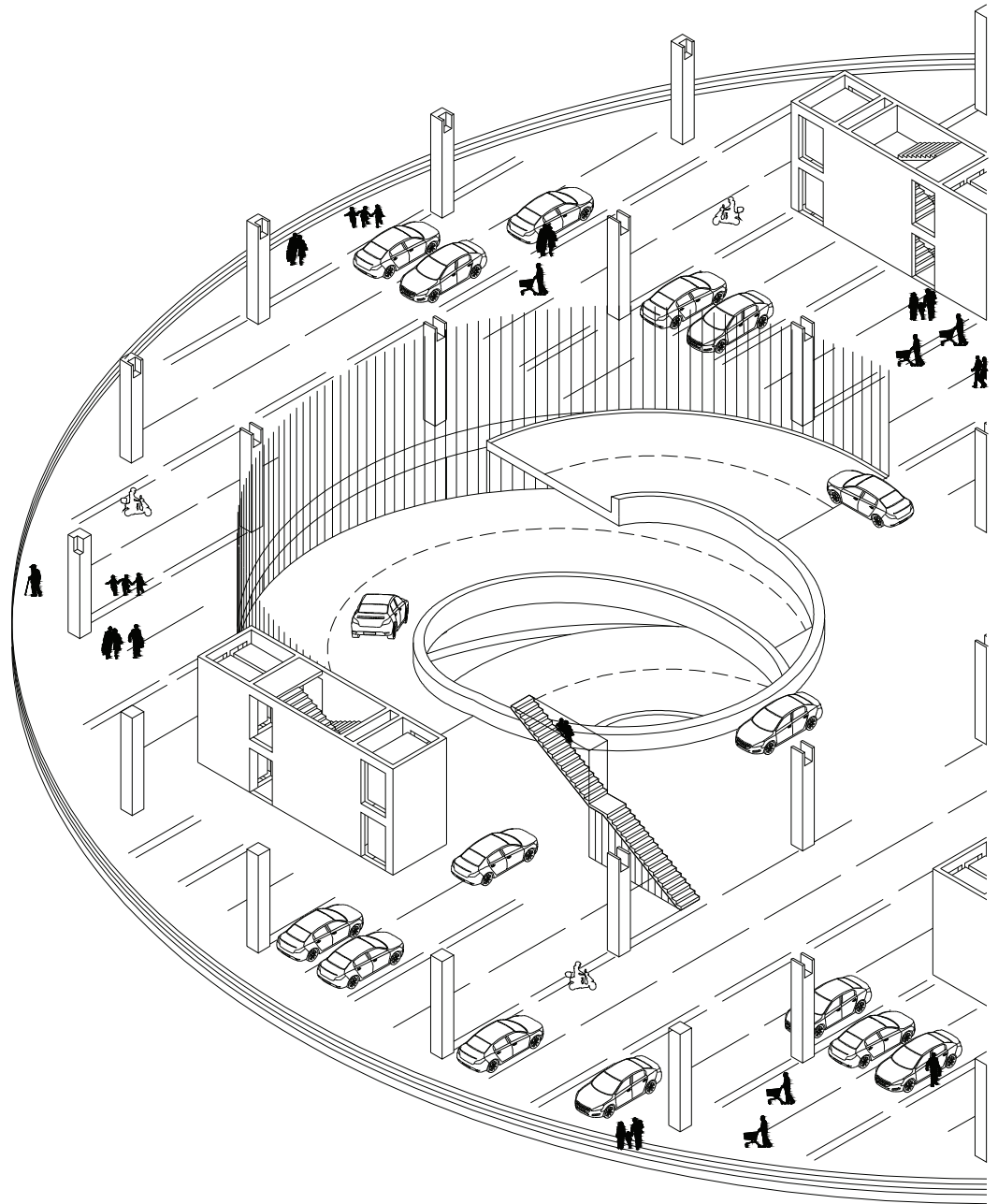


Abb.107: Grundrissaxonometrie . Erdgeschosszone . 1:400



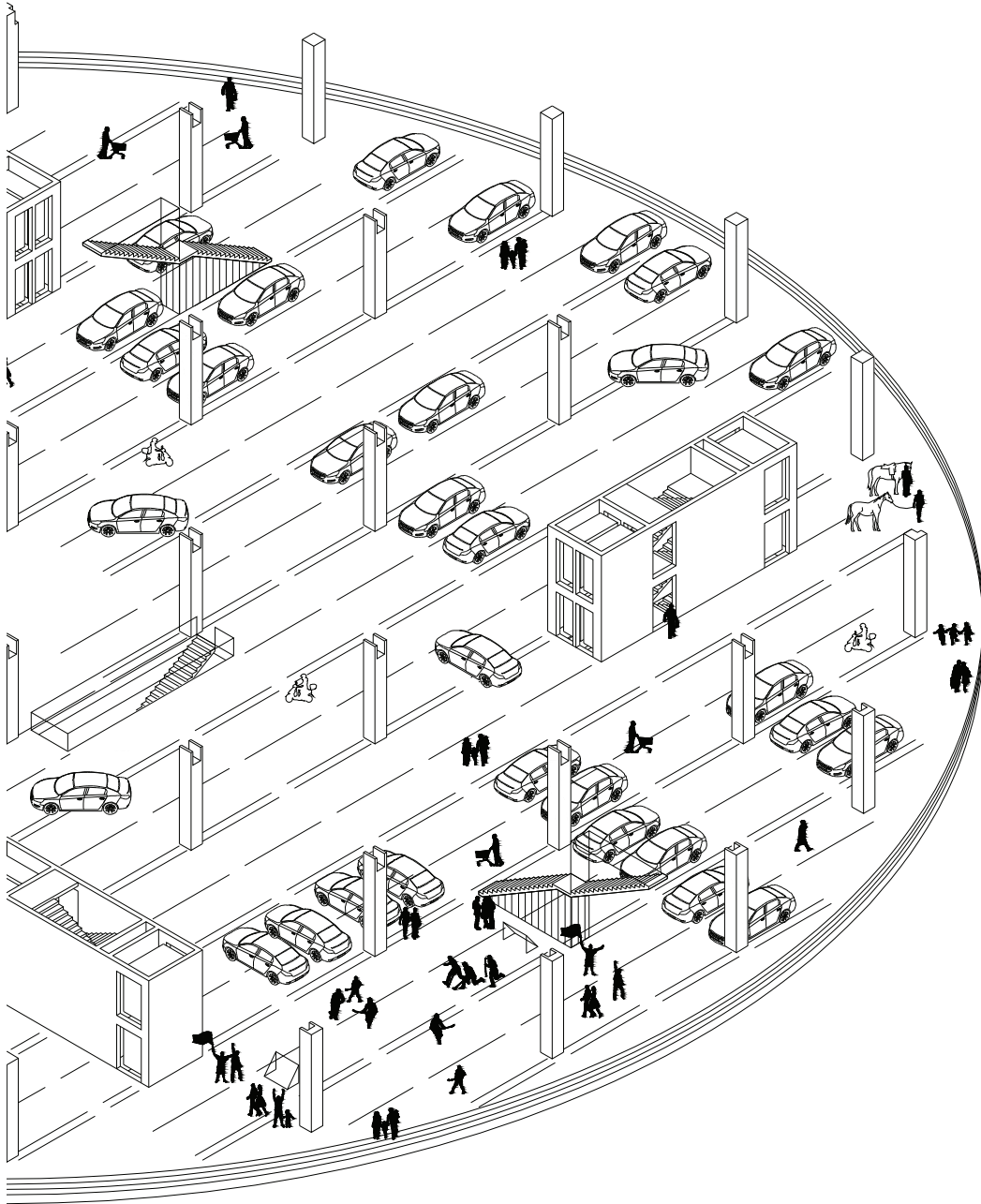
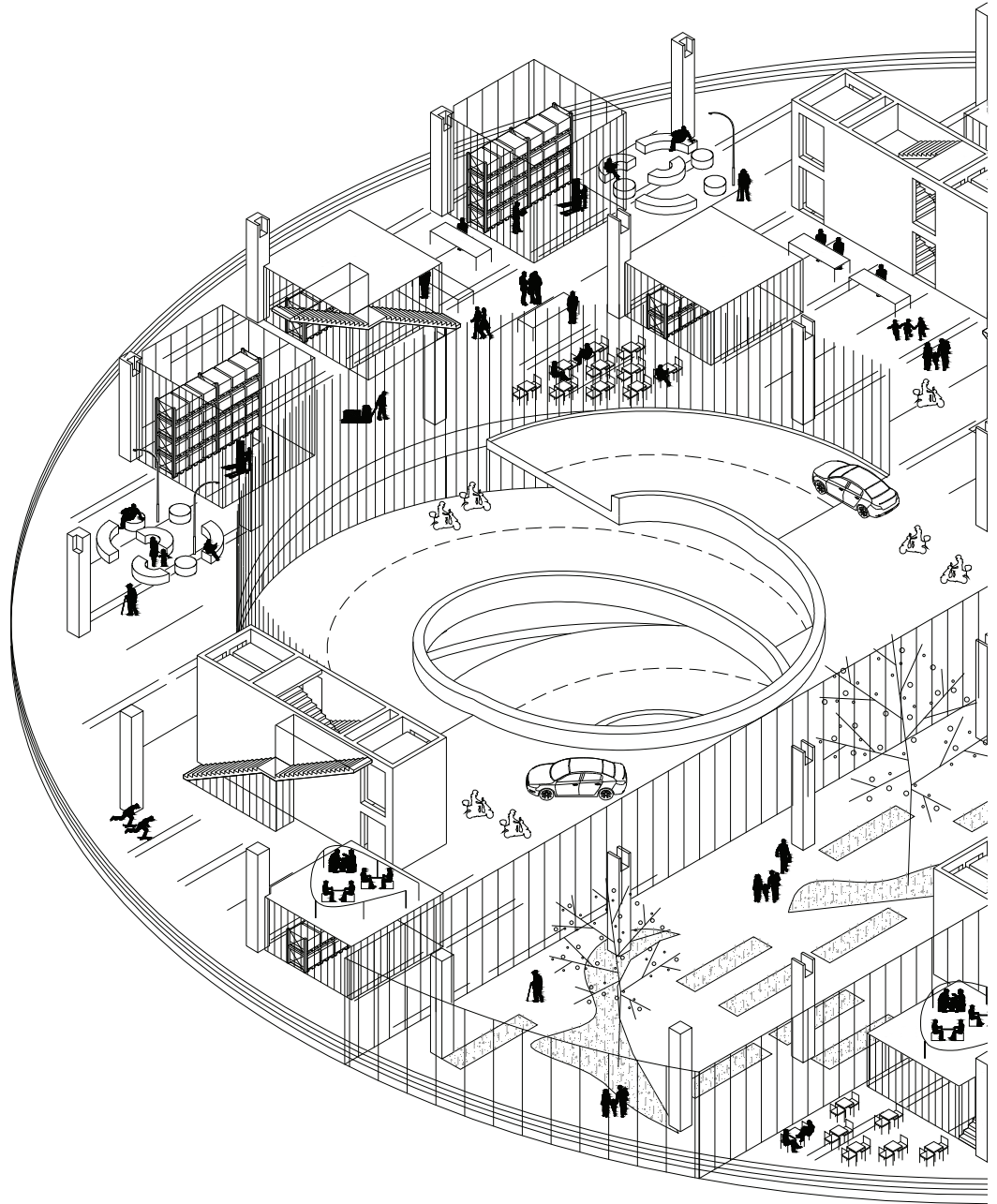


Abb.108: Grundrissaxonometrie . Parkgeschoss . 1:400



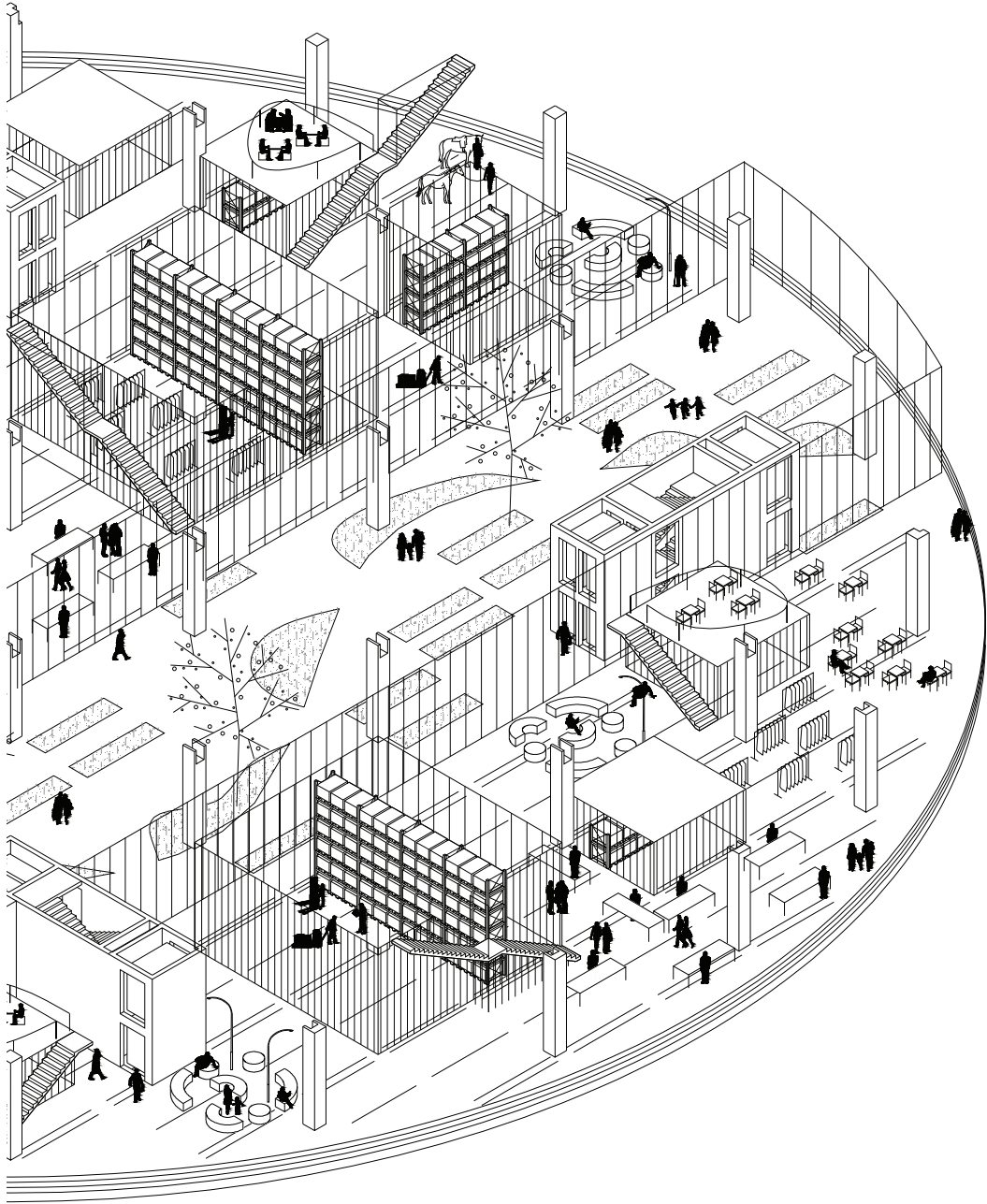
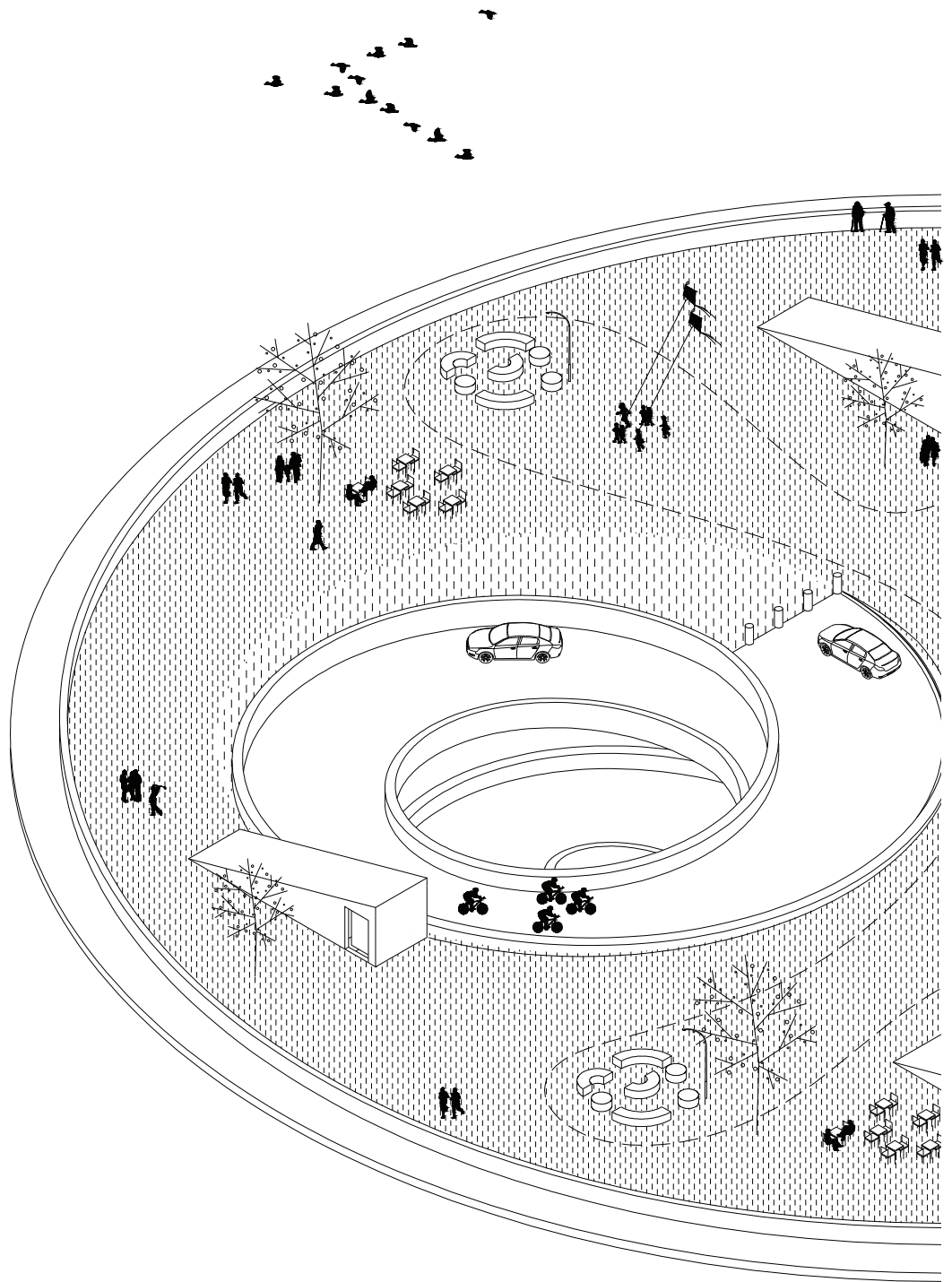


Abb.109: Grundrissaxonometrie . Öffentlicher Raum . 1:400



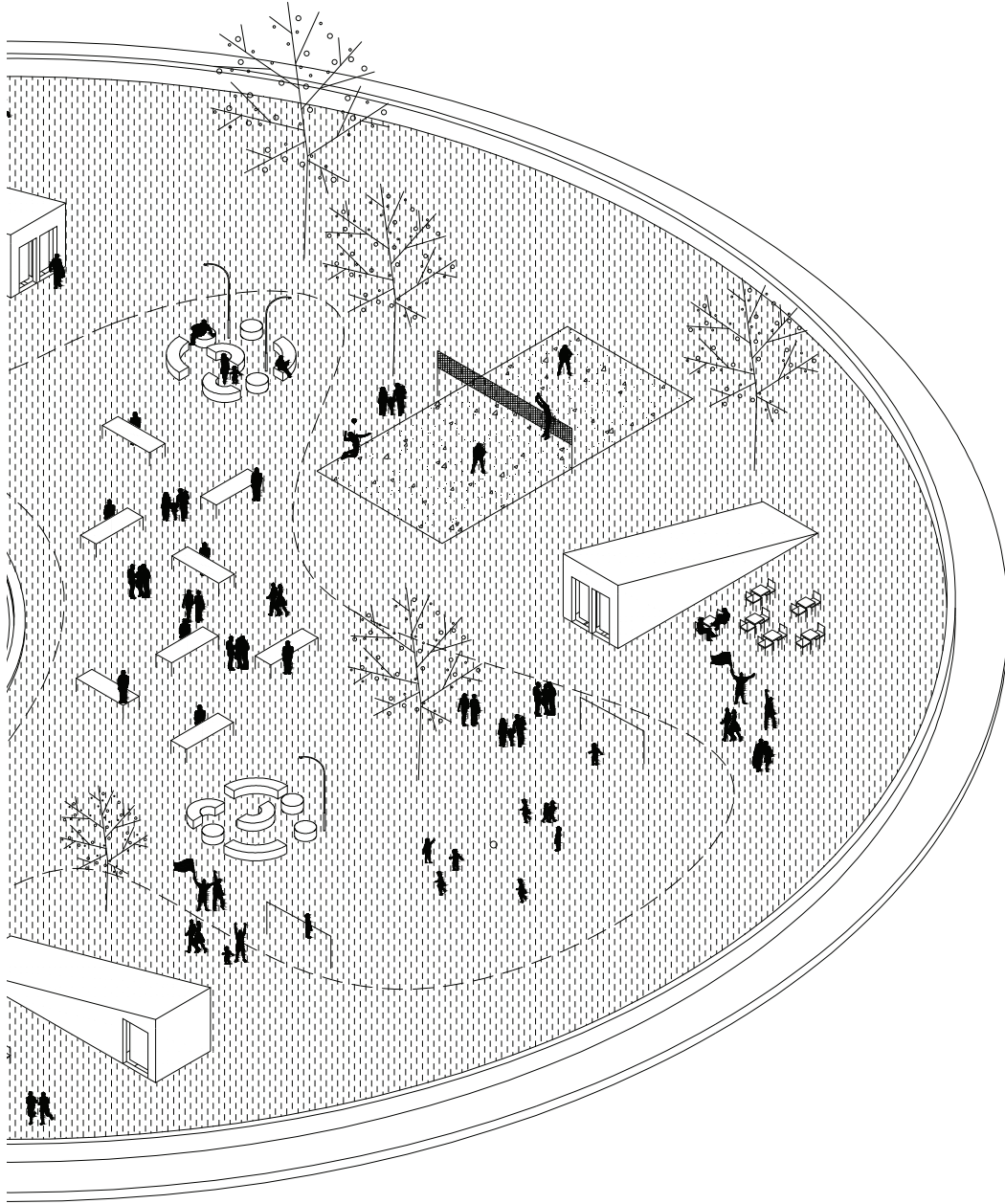


Abb.110: Grundrissaxonometrie . Dachlandschaft . 1:400



BILD

Material, Licht und Schatten

Die folgenden Visualisierungen fassen die zuvor erarbeiteten Entwurfsaspekte als ausgewählte Bildansichten zusammen. Dargestellte Szenen beschränken sich auf den Entwurf an sich und werden nur durch gezielte Platzierung von Protagonisten ergänzt. Dies ermöglicht eine klare Einschätzung der Maßstäblichkeit und dient somit dem besseren Verständnis. Die Abfolge der Bilder entspricht dem Durchqueren der Struktur und zeigt verschiedene Raumeindrücke. Vom frontalen Daraufzufahren über unterschiedliche Raumsequenzen in den Regelgeschossen bis zum Blick in die Ferne von der Dachlandschaft.

Abb.111: Materialität . Licht . Schatten



Abb.112: Merkzeichen in der Landschaft



Abb.113: Autorampe



Abb.114: Freiraum



Abb.115: Palmengarten



Abb.116: Dachlandschaft

archithese

Internationale Zeitschrift und Schriftenreihe für Architektur
International thematic review for architecture

6.2007

Corporate Urbanism & Sustainability

Corporate Architecture

Logistik als urbanes Prinzip

Interview mit dem Chefarchitekten von Wal-Mart

Architektur und Branding: Omotesando in Tokio

BMW Welt in München von Coop Himmelb(l)au

Guerrilla-Stores

Der grösste Markt Afrikas

Valerio Olgiati Atelier Bardill, Scharans

Gigon/Guyot Erweiterung Kunstmuseum, Basel

blue architects, Gramazio & Kohler Tanzhaus Zürich

SUKO Architektur Haus in Gruiten

Stadt & Shopping The City & Shopping



schweizerbau
dokumentation



SCHLUSS

Literaturverzeichnis

- Angelil, Marc: Big Box Retail, in: archithese 6, (2007), 26-31
- Arnell, Peter / Bickford, Ted (Hg.): Aldo Rossi. Buildings and Projects, New York 1985
- Augé, Marc: Nicht-Orte, München 2010
- Aureli, Pier Vittorio: The Possibility Of An Absolute Architecture, Cambridge, Mass. (u.a.) 2011
- Hertweck, Florian / Marot, Sebastian (Hg.): Die Stadt in der Stadt. Berlin: ein grünes Archipel; ein Manifest (1977), Zürich 2013
- Benjamin, Walter: Kapitalismus als Religion, in: Tiedemann, Rolf/Schweppenhäuser, Hermann (Hg.): Walter Benjamin. Gesammelte Schriften - Band VI: Fragmente vermischten Inhalts. Autobiographische Schriften, Frankfurt/Main 1991, 100-102
- Bourdieu, Pierre: Die feinen Unterschiede. Kritik an der gesellschaftlichen Urteilskraft, Frankfurt/Main 1982
- Boyer, M. Christine: The City of Collective Memory. Ist historical imagery and architectural entertainments, Cambridge, Mass. u. a. 1994
- Braghierie, Gianni: Aldo Rossi, Zürich/München/London 1993(4) 1981 (1)
- Branzi, Andrea: No-Stop City. Archizoom Associati, Orléans 2006
- Chadwick, George F.: The Works of Sir Joseph Paxton. 1803-1865, London 1961
- Christaller, Walter: Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeiten der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen, Darmstadt 1933³1980
- Damus, Martin: Architekturform und Gesellschaftsform, Berlin 2010
- Debord, Guy: Naked City, Ort 1957 (fehlt, Kapitel Landschaft S1)
- De Certeau, Michel: Kunst des Handelns, Berlin 1988
- Eickelpasch, Rolf/Rademacher, Claudia: Identität, Bielefeld 2004
- Ferlenga, Alberto: Aldo Rossi. Das Gesamtwerk, Köln 2001
- Florida, Richard: The Rise of the Creative Class. And How It's Transforming Work, Leisure and Everyday Life, New York 2002
- Franck, Georg: Ökonomie der Aufmerksamkeit. Ein Entwurf, München / Wien 1998
- Freyer, Hans: Schwelle der Zeiten. Beiträge zur Soziologie der Kultur, Stuttgart 1965
- Friemert, Chup: Die Gläserne Arche, München 1984
- Gruen, Victor: How to handle this chaos of congestion, in Architectural Form, 1956
- Gruen, Victor: Recipe for the Ideal Shopping Center, in Stores, 1963
- Gruen, Victor: The Heart of our Cities, 1964
- Halbwachs, Maurice: Das kollektive Gedächtnis, Frankfurt/Main 1991
- Hermann, Daniel: The Next Big Thing, in: Koolhaas, Rem u.a. (Hg.): Project on the City 2. Harvard Design School Guide to Shopping, 2001, 526-541
- Horkheimer, Max/Adorno, Theodor W.: Dialektik der Aufklärung. Philosophische Fragmente, Frankfurt/Main 1969, ¹⁴2003
- Howard, Ebenezer: Garden Cities of Tomorrow, London 1902
- Illouz, Eva: Konsum und Romantik, Frankfurt/Main / New York 2003
- Jacobs, Jane: Tod und Leben großer amerikanischer Städte, Berlin u. a. 1963
- Jameson, Fredric: Reading Junkspace, in ARCH+175 (2005), 74-77
- Jencks, Charles: Die Sprache der Postmodernen Architektur. Die Entstehung einer alternativen Tradition, Stuttgart 1988
- Kollhoff, Hans: Atlanpole Nantes, in: Arch+105/106, 1990, 46-47
- Koolhaas, Rem: Delirious New York. Ein retroaktives Manifest für Manhattan, Aachen 2011

Oktober 1990 DM 25

Zeitschrift für Architektur und Städtebau

G 5416 F

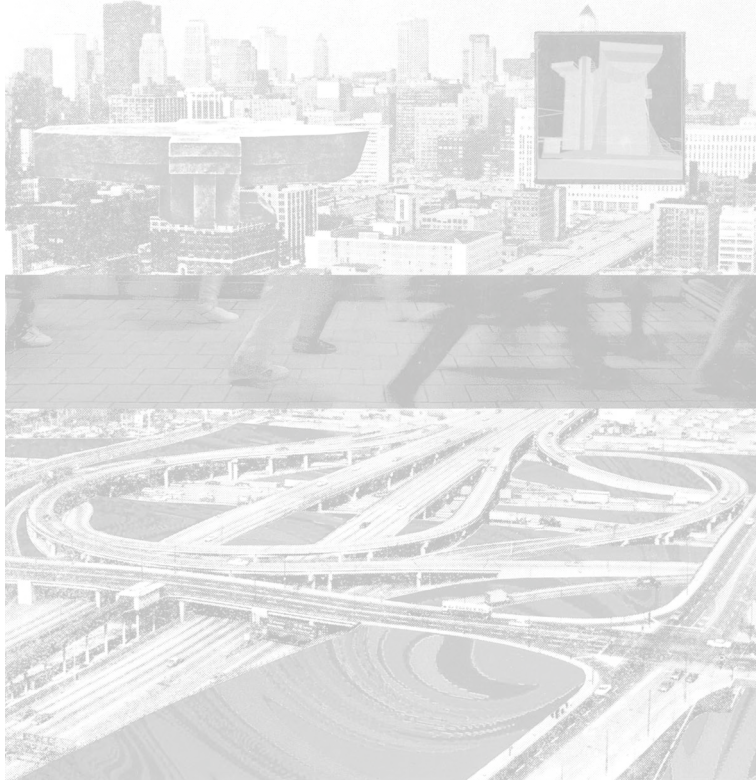
105
106

ARCH+

„außerdem:
ARCH+ Zeitung
zum Zentrum Berlin
CAD-Journal
Rolltreppenbaumarkt

ChaosStadt

Stadtmodelle nach der Postmoderne:
Kollhoff Koolhaas Rogers Shinohara



Koolhaas, Rem im Gespräch mit Kuhnert, Nikolaus und Oswald, Philipp: Die Inszenierung der Ungewissheit, in ARCH+105/106 (1990), 68-72

Koolhaas, Rem: S, M, L, XL. Rotterdam 1995

Koolhaas, Rem: Generic City. Die Stadt ohne Eigenschaften, in: Arch+ 132 (1996), 18-27

Koolhaas, Rem: Junk-Space, in ARCH+149/150 (2000), 55-59

Koolhaas, Rem: Junkspace, in Project on the City 2. Havard Design School Guide to Shopping (2001), 134-155

Kumpmann, Walter (Hg.): Friedrich Engels. Die Lage der arbeitenden Klasse in England, München 1973

Kuhnert, Nikolaus: Stadtlandschaften in: ARCH+ 109/110 Der Sprawl (1991), 42-43

Le Corbusier / Hildebrandt, Hans (Hg.): Städtebau, Stuttgart 1979

Le Corbusier: Ausblick auf eine Architektur, Basel u.a. 1963

Leong, Sze Tsung: ...And then there was Shopping, in: Koolhaas, Rem u.a. (Hg.): Project on the City 2. Havard Design School Guide to Shopping (2001), 134-155

Leong, Sze Tsung: Gruen Urbanism, in: Koolhaas, Rem u.a. (Hg.): Project on the City 2. Havard Design School Guide to Shopping, (2001), 381-389

Lynch, Kevin: Das Bild der Stadt, Berlin u. a. 1965

Meyer, Alfred Gotthold: Eisenbauten. Ihre Geschichte und Ästhetik, Esslingen 1907

Misik, Robert: Alles Ware, Berlin 2009

Misik, Robert: Kulturkapitalismus, in ARCH+175 (2005), 71-73

Nebel, Gerhard: Sprung von des Tigers Rücken, Stuttgart 1970

Ngo, Anh-Linh u.a. (Hg.): ARCH+175. AMO: Pro-jektionen, Aachen 2005

Ortlepp, Anke / Ribbat, Christoph: Mit den Dingen leben. Zur Geschichte der Alltagsgegenstände, Stuttgart 2010

Packard, Vance: Die geheimen Verführer, Berlin 1962

Posener, Julius (Hg.): Ebenezer Howard. Gartenstädte von morgen. Das Buch und seine Geschichte. Bauwelt Fundamente Band 21, Berlin / Frankfurt/M. Wien 1968

Rossi, Aldo: Die Architektur der Stadt. Skizzen zu einer grundlegenden Theorie des Urbanen, Düsseldorf 1973

Rossi, Aldo: Entwurf für das Verwaltungszentrum von Turin, 1962, in: Ferlenga, Alberto (Hg.): Aldo Rossi. Das Gesamtwerk, Köln 2001, 34

Rossi, Aldo: The Architecture of the City, in: LAN: Traces, New York 2013

Roßbacher, Johannes/Seidl, Markus (Hg.): Österreichisches Raumentwicklungskonzept ÖREK 2011, Wien 2011

Rowe, Colin/Koetter, Fred: Collage City, Basel u.a. 1984

Rowe, Colin / Koetter, Fred: Collage City, Basel (u.a.) 1997

Schmitz, Stefan / Wollmann, Hellmut (Hg.): Revolution der Erreichbarkeit. Gesellschaft, Raum und Verkehr im Wandel, Opladen 2001

Schöller, Peter (Hg.): Zentralitätsforschung, Darmstadt 1972

Schulze, Gerhard: Die Erlebnisgesellschaft. Kulturosoziologie der Gegenwart, Frankfurt/Main 2005

Sennett, Richard: Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus, München 2000

Stippich, Matthias: DiscountCity. Über die Geschichte und Zukunft der Stadt des Einzelhandels, Karlsruhe 2014

Taut, Bruno: Die Auflösung der Städte: oder die Erde, eine gute Wohnung, oder auch: Der Weg zur Alpenen Architektur, Hagen 1920

Tully, Claus J./Baier, Dirk: Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang – Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben, Wiesbaden 2006

Veblen, Thorstein: A Theory of the Leisure Class, New York 1953

Venturi, Robert: Komplexität und Widerspruch in der Architektur, Braunschweig 1978

**Venturi/Scott Brown/
Izenour**

Lernen von Las Vegas

**Zur Ikonographie und
Architektursymbolik
der Geschäftsstadt**

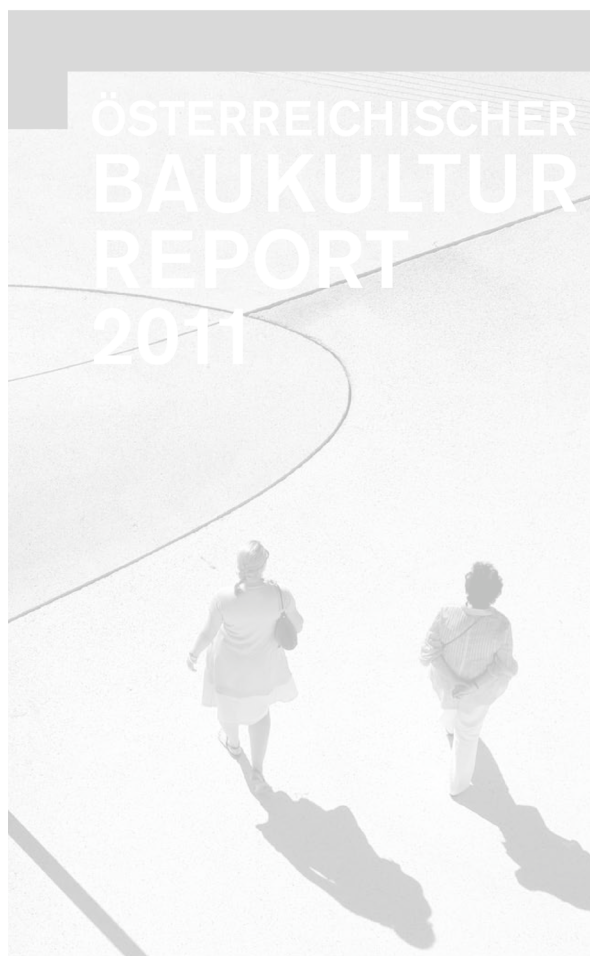


Architekturtheorie

- Venturi, Robert/Scott Brown, Denise/Izenour, Steven: Lernen von Las Vegas. Zur Ikonographie und Architektursymbolik der Geschäftsstadt, Basel u. a. 1979
- Werner, Ernst: Der Kristallpalast zu London 1851, Düsseldorf 1970
- Wildt, Michael: Konsumbürger. Das Politische als Optionsfreiheit und Distinktion, in: Hettling, Manfred/Ulrich, Bernd (Hg.): Bürgertum nach 1945, Hamburg 2005, 255-283
- Wirsching, Andreas: Konsum statt Arbeit? Zum Wandel von Individualität in der modernen Massengesellschaft, in: Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte. Das zentrale Forum der Zeitgeschichtsforschung. Band 57, Heft 2 (2009), 171–199
- Wolfrum, Sophie (Hg.): Multiple City. Stadtkonzepte 1908/2008, Berlin 2008
- Wolfrum, Sophie: Region als Netzstadt, in: Wolfrum, Sophie (Hg.): Multiple City. Stadtkonzepte 1908/2008, Berlin 2008, 52f.
- Wyman, Louise: Crystal Palace, in: Project On The City II. The Havard Guide To Shopping, Havard 2001
- Zaera Polo, Alejandro: Kapitalflüsse, Datenströme, Drive-Thru und andere Strömungen, in: Arch+117 (1993), 56-58

Onlinequellenverzeichnis

- Canadian Center of Architecture: Locomotiva 2,
<http://www.cca.qc.ca/en/collection/1162-locomotiva-2-aldo-rossis-entry-for-the-centro-direzionale-di>, [20.11.2015]
- Duden: mobilisieren,
<http://www.duden.de/rechtschreibung/mobilisieren>, [6.10.2015]
- Duden: Logistik,
<http://www.duden.de/rechtschreibung/Logistik>, [19.2.2016]
- DerStandard.at: Shoppingcenter: Neubau-Boom ist vorbei,
<http://derstandard.at/1277337929207/Trendwende-Shoppingcenter-Neubau-Boom-ist-vorbei>, [10.9.2016]
- Gerald John (DerStandard.at): Wiens wuchernder Wildwuchs,
<http://derstandard.at/1345164507619/Wiens-wuchernder-Wildwuchs>, [11.9.2016]
- Landesstatistik Steiermark, Gemeinde Gralla,
http://www.statistik.steiermark.at/cms/dokumente/11680532_103033869/e3b7ee59/61012.pdf, [16.2.2016]
- Martin Putschögl (DerStandard.at): Shoppingcenter: Wir haben einen gewissen Plafond erreicht,
<http://derstandard.at/2000044118249/Shoppingcenter-Wir-haben-einen-gewissen-Plafond-erreicht>, [11.9.2016]
- Misik, Robert: Lifestyle Kapitalismus,
<http://www.bpb.de/apuz/198387/lifestyle-kapitalismus>, [6.8.2016]
- Markgemeinde Gralla, Impressionen,
<http://gralla.at/impressionen>, [10.10.2016]
- NZZ.ch: Land der Siedler,
http://www.nzz.ch/feuilleton/kunst_architektur/land-der-siedler-1.17752605, [11.9.2016]
- OMA: Zeebrugge Sea Terminal,
<http://oma.eu/projects/zebrugge-sea-terminal>, [20.11.2015]
- Orf.at: Bei Flächen weit über EU-Schnitt,
<http://orf.at/stories/2269907/2269908/>, [22.4.2015]



Österreichischer Baukulturreport 2011,
http://baukulturreport.at/bkr_2011/, [10.9.2016]

Österreichisches Entwicklungskonzept,
http://www.oerok.gv.at/fileadmin/Bilder/2.Reiter-Raum_u._Region/1.OEREK/OEREK_2011/Dokumente_OEREK_2011/OEREK_2011_DE_Downloadversion.pdf, [13.2.2016]

Raumplanung Steiermark: Information und Wissenswertes,
<http://www.raumplanung.steiermark.at>, [13.2.2016]

Raumplanung Steiermark, Landesentwicklungsprogramm,
http://www.raumplanung.steiermark.at/cms/dokumente/11164779_280339/3c105f9e/Landesentwicklungsprogramm_LGBl_Nr_75-2009.pdf, [13.2.2016]

Raumplanung Steiermark, Profil Steiermark,,
http://www.raumplanung.steiermark.at/cms/dokumente/11142226_28444368/12940c4b/_Steiermark_2011.pdf, [11.5.2016]

Raumplanung Steiermark: Regionales Entwicklungskonzept,
http://www.raumplanung.steiermark.at/cms/dokumente/11164756_55323233/a310cfa/Regionalplan%20Leibnitz%202009.pdf
 [2.7.2016]

Raumplanung Steiermark, Regionalplan Leibnitz,
http://www.raumplanung.steiermark.at/cms/dokumente/11164756_55323233/a310cfa/Regionalplan%20Leibnitz%202009.pdf,
 [15.9.2016]

Raumplanung Steiermark, Regionsprofil Südweststeiermark,
http://www.raumplanung.steiermark.at/cms/dokumente/11142226_28444368/a5c4da13/Suedweststeiermark_2011.pdf, [15.2.2016]

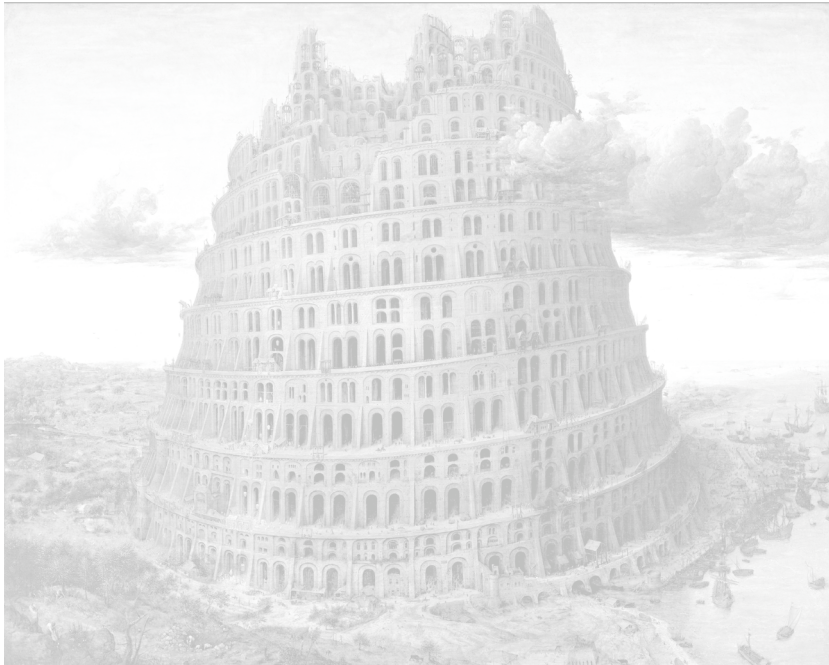
Reinhard Seiß (DiePresse.com): Wo, bitte, geht's zur Baukultur?,
<http://diepresse.com/home/spectrum/zeichenderzeit/743095/Wo-bitte-gehts-zur-Baukultur>, [11.9.2016]

Reinhard Seiß (DerStandard.at): Konsumtempel kannibalisieren sich gegenseitig,
<http://derstandard.at/1385169309701/Konsumtempel-kannibalisieren-sich-gegenseitig>, [11.9.2016]

Standort+Markt, Kurzbericht: S+M Dokumentation Fachmarktregionen Österreich 2014/15,
<http://www.standort-markt.at/images/pdf/publikationen/fma-kurzbericht-2014-15.pdf>, [16.9.2016]

Statistik Austria, Gemeinde Gralla,
<http://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=61012>, [16.2.2016]

Wirz, Stefan: Ich shoppe, also bin ich! Plädoyer für eine liberale Konsumethik (2016),
<http://www.lilienberg.ch/publikationen/gastautoren/ich-shoppe-also-bin-ich-ein-plaedoyer-fuer-eine-liberale-konsumethik-139.html>,
 [8.8.2016]



Abbildungsverzeichnis

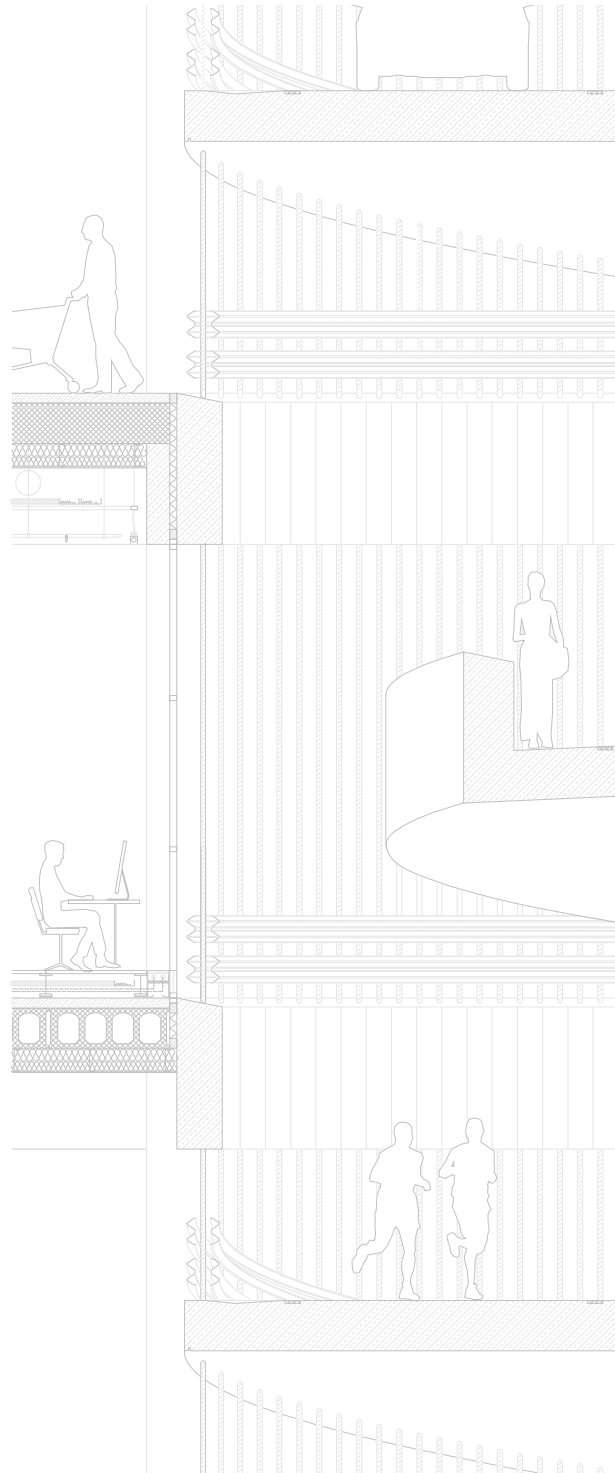
- S.6 Abb.1 Pieter Bruegel der Ältere . Turmbau zu Babel . Rottdamer Version 1563:
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/29/Pieter_Bruegel_the_Elder_-_The_Tower_of_Babel_%28Rotterdam%29_-_Google_Art_Project.jpg (12.1.2015)
- S.8 Abb.2 Die zersiedelte Landschaft . Gralla 2015: Thomas Hörmann (2015)
- S.10 Abb.3 Konsumstrip . Gralla 2015: Thomas Hörmann (2015)
- S.12 Abb.4 Das Gesicht zur Umgebung . Gralla 2015: Thomas Hörmann (2015)
- S.16 Abb.5 Steirer Kebab . Gralla 2015: Thomas Hörmann (2015)
- S.18 Abb.6 Edward Goodall . Manchester from Kersal Moor . Bulino 1857:
<http://www.victorianweb.org/places/cities/manchester/7.html> (26.6.2016)
- S.20 Abb.7 Charls Dudert . Maschinenhalle . Weltausstellung Paris 1826:
aus: Damus, Martin: Architekturform und Gesellschaftsform, Berlin 2010, 101
- S.22 Abb.8 Jean-Baptiste Godin . Familistère . Guise 1860:
http://p4.storage.canalblog.com/47/91/161889/105693203_o.jpg (2.5.2016)
- S.24 Abb.9 Frank Lloyd Wright . Broadacre City . Modell 1932-58:
<http://www.metropolismag.com/Broadacre%20City%20model.jpg> (2.5.2016)
- S.26 Abb.10 Le Corbusier . Stadt der Gegenwart . Diorama Herbstsalon Paris 1922:
aus: Le Corbusier / Hildebrandt, Hans (Hg.): Städtebau, Stuttgart 1979, Anh.
- S.28 Abb.11 Iwan Baan: Herzog de Meuron . 1111 Lincoln Road . Miami 2005-2010:
<http://iwan.com/projects/1111-lincoln-road-miami-herzog-de-meuron/> (5.6.2016)
- S.30 Abb.12 Thomas Biela . Landschaftszäsuren . 2015:
Fotografie auf Beton belichtet, Thomas Biela 2016
- S.32 Abb.13 Einkaufswagerl . Gralla 2015: Thomas Hörmann (2015)
- S.34 Abb.14 Harvard Guide To Shopping . Ideal Shopping Structure . 2001:
aus: Koolhaas, Rem/Leong, Sze Tsung/Inaba, Jeffrey (Hg.) Project on the City 2. Harvard Design School Guide to Shopping (2001), 351
- S.36 Abb.15 Brian Ulrich . Dark Stores . 2009:
<http://notifbutwhen.com/copia/dark-stores/#111> (10.2.2016)
- S.38 Abb.16 MOMA . Design Store Midtown Manhattan . 2013:
https://moma.org/wp/inside_out/wp-content/uploads/2013/04/7.moma-storefront-merged.sm.jpg (10.9.2016)
- S.40 Abb.17 Walmart . El Mirage Arizona . 2010:
<https://www.flickr.com/photos/walmartcorporate/5595915015/in/album-72157625572617838/> (10.9.2016)
- S.42 Abb.18 Matthias Heiderich . Funktionsorte . 2011:
<http://www.basenow.net/2011/03/17/matthias-heiderich-shows-us-berlin/> (9.9.2016)
- S.44 Abb.19 Periphere Identität . Fotomontage . Gralla 2015:
Thomas Hörmann (2016)
- S.46 Abb.20 Filmausschnitt: Christopher Roth . Hawaii 962036 . 1996:
<http://www.christopherroth.org/?p=3192> (27.6.2016)



- S.48 Abb.21 Andreas Gursky . 99 Cent .. 2001:
<https://www.sfmoma.org/artwork/FC.714> (27.6.2016)
- S.50 Abb.22 Filmausschnitt: Ulli Gladik . Global Shopping Village . 2014:
 aus: Gladik, Ulli: Global Shopping Village. Endstation Kaufrausch, Österreich 2014 (DVD)
- S.52 Abb.23 Barbara Kruger . Untitled (I shop, therefore I am) . 1987:
http://www.maryboonegallery.com/artist_info/pages/kruger/detail1.html (2.7.2016)
- S.54 Abb.24 O M Ungers . Die Stadt in der Stadt . 1977:
 aus: Hertweck, Florian / Marot, Sebastian (Hg.): Die Stadt in der Stadt. Berlin: ein grünes Archipel; ein Manifest (1977), Zürich 2013, 50
- S.56 Abb.25 Römisches Amphitheater . Arles 1686:
 aus: Rossi, Aldo: Die Architektur der Stadt. Skizzen zu einer grundlegenden Theorie des Urbanen, Düsseldorf 1973, 155
- S.58 Abb.26 Jeu des monuments de Paris . 1836-1848:
http://www.cca.qc.ca/img/3iKtCSfL4M1Fsf9wu7ILsMB_9bM=/1920x0/2201/2053/03_07_09_MB_010.jpg
- S.60 Abb.27 Konsumstrip . Gralla 2015: Thomas Hörmann (2015)
- S.62 Abb.28 Konsumstrip . Las Vegas 1968:
 aus: Venturi, Robert/Scott Brown, Denise/Izenour, Steven: Lernen von Las Vegas. Zur Ikonographie und Architektursymbolik der Geschäftsstadt, Basel u. a. 1979, 46
- S.64 Abb.29 Rem Koolhaas . Vorbeiziehende Stadt:
 aus: Koolhaas, Rem: S, M, L, XL. Rotterdam 1995, 1266
- S.66 Abb.30 Innenausbau . Berlin 2015: Thomas Hörmann (2016)
- S.68 Abb.31 Archizoom . Non Stop City . 1969:
<http://architizer.com/blog/archizoom-retrospective/media/596569/>, <http://architizer.com/blog/archizoom-retrospective/media/596570/>, <http://architizer.com/blog/archizoom-retrospective/media/596565/>
- S.72 Abb.32 Aldo Rossi, Luca Meda, Gianugo Polesello . Locomotiva 2 . Turin 1962:
 Thomas Hörmann (2016)
- S.74 Abb.33 Aldo Rossi, Luca Meda, Gianugo Polesello . Locomotiva 2 . Turin 1962:
 Thomas Hörmann (2016)
- S.76 Abb.34 Joseph Paxton . Crystal Palace . London 1951: Thomas Hörmann (2016)
- S.78 Abb.35 Joseph Paxton . Crystal Palace . London 1951: Thomas Hörmann (2016)
- S.80 Abb.36 Hans Kollhoff . Atlanpole . Nantes 1988: Thomas Hörmann (2016)
- S.82 Abb.37 Hans Kollhoff . Atlanpole . Nantes 1988: Thomas Hörmann (2016)
- S.84 Abb.38 Rem Koolhaas (OMA) . Terminal . Zeebrugge 1989: Thomas Hörmann (2016)
- S.86 Abb.39 Rem Koolhaas (OMA) . Terminal . Zeebrugge 1989: Thomas Hörmann (2016)
- S.90 Abb.40 Palimpsest . Südsteiermark . 2015: Thomas Hörmann (2016)
- S.92 Abb.41 Flächenwidmungsplan . Gralla 2015: Thomas Hörmann (2016)
- S.94 Abb.42 Landschaft . Gralla 2016: Thomas Hörmann (2016)
- S.96 Abb.43 Landschaft . Gralla 2025: Thomas Hörmann (2016)
- S.98/99 Abb.44 Merkmale in der Landschaft: Thomas Hörmann (2016)



S.100	Abb.45	Luftbild . Gralla 2015: http://gralla.at/fileadmin/panorama/zpano_GrallaEKP_2010-06-05_N01/ (18.9.2016)
S.102	Abb.46	Strukturplan Deutschlandsberg . 1:20000: Thomas Hörmann (2016)
S.103	Abb.47	Strukturplan Feldbach . 1:20000: Thomas Hörmann (2016)
S.104	Abb.48	Strukturplan Fohnsdorf . 1:20000: Thomas Hörmann (2016)
S.105	Abb.49	Strukturplan Fürstenfeld . 1:20000: Thomas Hörmann (2016)
S.106	Abb.50	Strukturplan Gleisdorf . 1:20000: Thomas Hörmann (2016)
S.107	Abb.51	Strukturplan Gralla . 1:20000: Thomas Hörmann (2016)
S.108	Abb.52	Strukturplan Hartberg . 1:20000: Thomas Hörmann (2016)
S.109	Abb.53	Strukturplan Judenburg . 1:20000: Thomas Hörmann (2016)
S.110	Abb.54	Strukturplan Leibnitz . 1:20000: Thomas Hörmann (2016)
S.111	Abb.55	Strukturplan Liezen . 1:20000: Thomas Hörmann (2016)
S.112	Abb.56	Strukturplan Gralla Entwurf . 1:20000: Thomas Hörmann (2016)
S.114	Abb.57	Ortszentrum . Gralla 2016: Thomas Hörmann (2016)
S.116	Abb.58	Fachmarktzentrum . Gralla 2016: Thomas Hörmann (2016)
S.118	Abb.59	Flächenvergleich Marktgemeinde . Gralla 2015 : Thomas Hörmann (2016)
S.120	Abb.60	Webcam Fachmarktgebiet . www.gralla.at : http://gralla.at/service/webcam-gralla/ (18.9.2016)
S.120	Abb.61	Impressionen Gemeinde . www.gralla.at : http://gralla.at/impessionen/ (18.9.2016)
S.122/123	Abb.62	Flächen- und Elementevergleich . Fachmarkttagglomeration Gralla Thomas Hörmann (2016)
S.124	Abb.63	Flächenverhältnisse . Fachmarkttagglomeration Gralla: Thomas Hörmann (2016)
S.126	Abb.64	Verdichtung und Überlagerung: Thomas Hörmann (2016)
S.128	Abb.65	Ästhetik der Konsumagglomeration: Thomas Hörmann (2016)
S.130	Abb.66	Pylon . Gralla 2016: Thomas Hörmann (2016)
S.131	Abb.67	Eingang . Gralla 2016: Thomas Hörmann (2016)
S.132	Abb.68	Parkplatz . Gralla 2016: Thomas Hörmann (2016)
S.133	Abb.69	Konstruktion . Gralla 2016: Thomas Hörmann (2016)
S.134	Abb.70	4 charakteristische Elemente: Thomas Hörmann (2016)
S.138	Abb.71	Grundrissdiagramme: Thomas Hörmann (2016)
S.140	Abb.72	Grundrissdiagramme: Thomas Hörmann (2016)
S.142	Abb.73	Öffentlicher Raum: Thomas Hörmann (2016)
S.144/145	Abb.74	Überlagerte Struktur . Perspektivische Ansicht: Thomas Hörmann (2016)
S.146/147	Abb.75	Überlagerte Struktur . Perspektivischer Schnitt: Thomas Hörmann (2016)
S.148	Abb.76	Fassadendetail Baumarkt: Thomas Hörmann (2016)
S.150	Abb.77	Materialstudie Fassade: Thomas Hörmann (2016)
S.151	Abb.78	Fassadenschnitt . 1:75: Thomas Hörmann (2016)
S.152	Abb.79	Materialstudie Rampe: Thomas Hörmann (2016)



S.153	Abb.80	Detailschnitt . 1:75: Thomas Hörmann (2016)
S.154	Abb.81	Parkplatz . Bestandsbauten . Neue Typologie: Thomas Hörmann (2016)
S.156	Abb.82	Systemschnitt . Öffentliche Nutzung . 1:750
S.157	Abb.83	Systemschnitt . Gewerbliche Nutzung . 1:750
S.158	Abb.84	Systemschnitt . Öffentliche Rampe . 1:750
S.159	Abb.85	Systemschnitt . Gewerbliche Nutzung . 1:750
S.160	Abb.86	Ansicht . Süd . 1:750: Thomas Hörmann (2016)
S.161	Abb.87	Ansicht . Nord . 1:750: Thomas Hörmann (2016)
S.162/163	Abb.88	Lageplan . Entwurf . 1:2000: Thomas Hörmann (2016)
S.164	Abb.89	Grundriss . Tiefgarage (-12) . 1:750: Thomas Hörmann (2016)
S.165	Abb.90	Grundriss . Tiefgarage (-15) . 1:750: Thomas Hörmann (2016)
S.166	Abb.91	Grundriss . Logistikgeschoss (-06) . 1:750: Thomas Hörmann (2016)
S.167	Abb.92	Grundriss . Erdgeschoss (00) . 1:750: Thomas Hörmann (2016)
S.168	Abb.93	Grundriss . Obergeschoss (+06) . 1:750: Thomas Hörmann (2016)
S.169	Abb.94	Grundriss . Obergeschoss (+12) . 1:750: Thomas Hörmann (2016)
S.170	Abb.95	Grundriss . Obergeschoss (+18) . 1:750: Thomas Hörmann (2016)
S.171	Abb.96	Grundriss . Obergeschoss (+24) . 1:750: Thomas Hörmann (2016)
S.172	Abb.97	Grundriss . Obergeschoss (+30) . 1:750: Thomas Hörmann (2016)
S.173	Abb.98	Grundriss . Obergeschoss (+36) . 1:750: Thomas Hörmann (2016)
S.174	Abb.99	Grundriss . Obergeschoss (+42) . 1:750: Thomas Hörmann (2016)
S.175	Abb.100	Grundriss . Obergeschoss (+48) . 1:750: Thomas Hörmann (2016)
S.176	Abb.101	Grundriss . Obergeschoss (+54) . 1:750: Thomas Hörmann (2016)
S.177	Abb.102	Grundriss . Obergeschoss (+60) . 1:750: Thomas Hörmann (2016)
S.178	Abb.103	Grundriss . Obergeschoss (+66) . 1:750: Thomas Hörmann (2016)
S.179	Abb.104	Grundriss . Obergeschoss (+72) . 1:750: Thomas Hörmann (2016)
S.180	Abb.105	Grundriss . Obergeschoss (+78) . 1:750: Thomas Hörmann (2016)
S.182/183	Abb.106	Grundrissaxonometrie . Logistikgeschoss . 1:400: Thomas Hörmann (2016)
S.184/185	Abb.107	Grundrissaxonometrie . Erdgeschosszone . 1:400: Thomas Hörmann (2016)
S.186/187	Abb.108	Grundrissaxonometrie . Parkgeschoss . 1:400: Thomas Hörmann (2016)
S.188/189	Abb.109	Grundrissaxonometrie . Öffentlicher Raum . 1:400: Thomas Hörmann (2016)
S.190/191	Abb.110	Grundrissaxonometrie . Dachlandschaft . 1:400: Thomas Hörmann (2016)
S.193	Abb.111	Materialität . Licht . Schatten: Thomas Hörmann (2016)
S.194	Abb.112	Merkzeichen in der Landschaft: Thomas Hörmann (2016)
S.196	Abb.113	Autorampe: Thomas Hörmann (2016)
S.198	Abb.114	Freiraum: Thomas Hörmann (2016)
S.200	Abb.115	Palmengarten: Thomas Hörmann (2016)
S.202	Abb.116	Dachlandschaft: Thomas Hörmann (2016)



Danksagung

Besonderer Dank gilt Andreas Lechner für die fantastische Betreuung und die lehrreichen Anregungen während des gesamten Studiums.

Allen Freunden, die ich während des Studiums kennenlernen durfte, sowie dem gesamten AZ 3 danke ich für eine wunderbare Studienzeit, intensive Diskussionen und tiefe Freundschaften.

Ein großer Dank gilt meiner gesamten Familie, allen voran meinen Eltern, für ihre bedingungslose Unterstützung und die Möglichkeiten die sich mir dadurch eröffnet haben.

Nicht zuletzt gilt besonderer und großer Dank meiner Freundin Lisa. Für die vielen unvergesslichen Momente und eine unglaublich schöne Zeit! Ihre motivierenden Worte und tatkräftige Hilfe haben wesentlich zur Entstehung dieser Arbeit beigetragen.

Danke.