

HANDLUNGSTAKTIKEN FÜR DEN GELEBTEN RAUM

WAHRNEHMUNGEN UND AKTIONEN
IN DER ALLGÄUER STADT-LANDSCHAFT

DISSERTATION

JÖRG HEILER

TECHNISCHE UNIVERSITÄT MÜNCHEN

Institut für Entwerfen Stadt und Landschaft
Lehrstuhl für Städtebau und Regionalplanung

Handlungstaktiken für den gelebten Raum
Wahrnehmungen und Aktionen in der Allgäuer *Stadt-Landschaft*

Jörg Heiler

Vollständiger Abdruck der von der Fakultät für Architektur
der Technischen Universität München zur Erlangung des akademischen Grades eines

Doktor-Ingenieurs

genehmigten Dissertation.

Vorsitzende(r): Univ.-Prof. Dr. Sören Schöbel-Rutschmann

Prüfer der Dissertation: 1. Univ.-Prof. Sophie Wolfrum
2. apl. Prof. Dr. Dr. h.c. Karl Ganser (i. R.)

Die Dissertation wurde am 09.06.2011 bei der Technischen Universität München eingereicht und
durch die Fakultät für Architektur am 14.11.2011 angenommen.

Dank

Mein sehr herzlicher Dank gilt den Betreuern meiner Dissertation Frau Prof. Sophie Wolfrum und Herrn Prof. Karl Ganser. Ihre inspirierenden Gedanken, die großzügige Weitergabe ihres Wissens und die persönlichen Gespräche waren ein wesentliches Element während meiner Forschung und sind von bleibendem Wert. Ihre Motivation und Geduld während der langen Zeit waren eine unschätzbare Hilfe, um die Arbeit zusätzlich zu meinem Berufsalltag zu bewältigen. Sophie Wolfrum hat mir eine Plattform geboten, auf der der *gelebte Raum* im engen Zusammenhang mit Architektur und *Stadt-Landschaft* diskutiert wird. Dadurch ist mir noch deutlicher geworden, welchen Wert räumlich-architektonische Qualitäten für die Urbanistik haben und dass diese unermüdlich eingefordert werden müssen. Karl Ganser hat geholfen, die Arbeit fest mit der Praxis und dem Konkreten zu verknüpfen. Sein direkter Zugang zu den Dingen und seine klare Sicht auf die Phänomene der *Stadt-Landschaft* haben die Arbeit so manches Mal wieder „auf die Spur gebracht“. Auf den Wanderungen mit ihm durch das Forschungsgebiet durfte ich seine andere, oft überraschende Wahrnehmung kennen lernen und an seiner Erfahrung im Umgang mit ungestalteten Orten teilhaben.

Ein großes Dankeschön an Peter Geiger, meinen Büropartner und Freund, der gelassen die Dauer der Dissertation mitgetragen hat und zuverlässig bei allen Krisen und Problemen, die die Aktionen von KEMPTEN TRACKS mit sich gebracht haben, an meiner Seite gestanden ist.

Birgit Höppl, Kunsthistorikerin M.A., für das sehr sorgfältige und differenzierte Lektorieren meiner Arbeit und ihren wachen Blick „von außen“. Danke Dir!

Das architekturforum kempten hat das Risiko auf sich genommen, ein im Allgäu vermeintlich unpopuläres Projekt wie KEMPTEN TRACKS, das sich mit der *Stadt-Landschaft* beschäftigt, gemeinsam zu organisieren und zu stemmen. Der Zusammenhalt während dieser spannenden, aber nicht ganz einfachen Zeit und die Leistung, die alle Beteiligten neben ihren Büros erbracht haben, waren sehr beeindruckend. Dafür möchte ich mich insbesondere bei der Arbeitsgruppe des architekturforum vielmals bedanken.

Ich bedanke mich bei meinen Gesprächspartnern vor Ort. Für ihre Offenheit, sich auf Ungewohntes einzulassen und für die Aufmerksamkeit, die sie den Forschungsorten entgegengebracht haben.

Dank an Catharina Proidl, Wolfgang Andexlinger, Stefan Kurath, Florian Plajer und Herrn Prof. Thomas Sieverts für die Gespräche und Anregungen während den Doktorandentreffen in Vaduz, Obergurgl und Bonn. Thomas Sieverts hat mich bei diesen Treffen ermutigt, andere wissenschaftliche Wege bei der Wahrnehmung und Gestaltung der *Stadt-Landschaft* zu gehen.

Meine Frau Nicole hat neben ihrem Beruf und unserer Familie die zusätzliche Last der Dissertation mit unbeschreiblich großem Verständnis und Kraft mitgetragen. Wenn ich Zweifel hatte, gab sie mir das sichere Gefühl, auf dem richtigen Weg zu sein und dass es sich lohnt, „dran zu bleiben“. In dieser Arbeit steckt auch ein Stück von ihr. Ich danke Dir von ganzem Herzen.



Abb. 1: In der Allgäuer *Stadt-Landschaft*. Drumlinrücken vor dem Kemptener Gewerbegebiet im Stadtteil Leubas. (31.02.2004).

Für Nicole und Felix.

1.	Einleitung	13
1.1.	Ausgangspunkt	13
1.2.	Motivation und biographische Einbettung	15
1.3.	Struktur der Dissertation	16
2.	Wie kann man in der <i>Stadt-Landschaft</i> handeln?	17
2.1.	Forschungsfragen	17
2.2.	Thesen	17
	1. Taktik: Handeln durch Wahrnehmung	17
	2. Taktik: Handeln durch Aktion	18
3.	Theorie: Mit Dürckheim und Lefèbvre durch die <i>Stadt-Landschaft</i>	19
3.1.	<i>Stadt-Landschaft</i>	19
3.1.1.	Einordnung des Begriffs <i>Stadt-Landschaft</i>	19
3.1.2.	<i>Stadt-Landschaft</i> als Prozess und im Gebrauch	19
3.2.	<i>Gelebter Raum</i>	20
3.2.1.	Der reduzierte Raum	20
	Exkurs Kritiker des reduzierten Raumes	22
3.2.2.	Ein erweitertes Raumverständnis	24
	Exkurs Neue Wissenschaftsansätze	26
3.2.3.	Der <i>gelebte Raum</i> bei Dürckheim	27
	Exkurs Karlfried Graf von Dürckheim (1896-1988)	27
	Exkurs Dürckheims Raumtheorie	33
3.2.4.	Lefèbvres <i>gelebter Raum</i>	39
	Exkurs Henri Lefèbvre (1901-1991)	40
	Exkurs Lefèbvres Raumtheorie	41
3.2.5.	Potentiale für Architektur und Städtebau	45
	Das Konkrete, das Sinnliche, der Leib	46
	Die Poesie und das Wesen	46
	Ganzheitliche Wahrnehmung und Beschreibung des Raumes	47
	Der Bedeutungsraum	47
	Der Handlungsraum	48
4.	Methode: Wahrnehmungen und Aktionen	50
4.1.	Zwei Taktiken: Wahrnehmungen und Aktionen	50
4.1.1.	Wahrnehmen und Beschreiben	50
	Persönliche Wahrnehmung	51
	Wahrnehmung anderer	51
	Synthese von persönlicher Wahrnehmung und der Wahrnehmung anderer	52
	Exkurs <i>Gelebter Raum</i> , Wahrnehmung und Phänomene	53

4.1.2.	Aktionen als Entwurfsmodell und Handlungsinstrument	56
	Erweiterter Forschungsansatz	57
	Praxis	57
	Temporäre und minimale Intervention	58
	Ziele: Sinnlich-leibliche Erfahrung. Handlungsraum. Differenz. Vernetzen	58
	Exkurs Aktionen	61
4.2.	Eine Strategie taktisch umsetzen	63
4.2.1.	Taktik oder Strategie?	63
4.2.2.	Strategie	64
4.2.3.	Taktik	65
4.2.4.	Balance zwischen Taktik und Strategie	65
	Exkurs Taktik im urbanistischen Kontext	66
4.3.	Auswahl des Forschungsgebiets und der Forschungsorte	70
	Exkurs Gehen	72
5.	Praktisch handeln in der Allgäuer <i>Stadt-Landschaft</i>	74
5.1.	Forschungsgebiet und Forschungsorte	74
	Exkurs Das öffentliche Bewusstsein für die <i>Stadt-Landschaft</i> im Forschungsgebiet	77
5.2.	9 Räume	80
5.2.1.	Persönliche Wahrnehmung und Wahrnehmung anderer	80
	Ort 01 Die Imbissbude im Gewerbegebiet „ <i>Daimlerstrasse</i> “	81
	Ort 02 Der Autobahnrastplatz bei Leubas	99
	Ort 03 Die Brücke über die A7 im Gewerbegebiet	107
	Ort 04 Unter der Autobahnbrücke bei Hafenthal	117
	Ort 05 Die Wiesenebene beim Kieswerk in Hafenthal	131
	Ort 06 Der Leubastobel	138
	Ort 07 Die „ <i>Malstatt</i> “ bei Leubas	144
	Ort 08 „Dorfplatz“ von Leubas	154
	Ort 09 Drumlinhügel zwischen A7 und Gewerbegebiet	163
5.2.2.	Aktionen: KEMPTEN TRACKS	169
	Ort 01 Urbanitätszelle	174
	Ort 02 Hier und Fern	179
	Ort 03 Ort der Gegensätze	181
	Ort 04 Ort der Sinneswahrnehmung	185
	Ort 05 Ort der Fantasie	189
	Ort 06 Schwellenraum	194
	Ort 07 Erinnerungsraum	199
	Ort 08 Wohnzimmer	202
	Ort 09 Störenfriede aus der Eiszeit	207
6.	Erkenntnisse aus der Erforschung des <i>gelebten Raumes</i> in der <i>Stadt-Landschaft</i>	213
6.1.	Wahrnehmen und Verstehen	213

6.2.	Bewusst machen	217
6.3.	Anreichern	223
7.	Ausblick	227
7.1.	Ein Programm: Verstetigung der Wahrnehmung und dauerhafte Minimalinterventionen	227
7.1.1.	Verstetigung der Wahrnehmung	228
7.1.2.	Dauerhafte Minimalinterventionen	230
	Sinnliche Räume	231
	Schwellen und Übergänge	233
	Landmarken	234
	Öffentlicher Raum	234
	Bedeutungsräume	235
	Differenzielle Räume	236
	Ein Beispiel: Georges Descombes' „Tunnelbrücke“	237
7.1.3.	Praktische Umsetzung	239
7.2.	Bedeutung für eine andere regionale Planung	244
7.2.1.	Die Räume der <i>Stadt-Landschaft</i> politikfähig machen	244
7.2.2.	<i>Stadt-Landschaft</i> als eine neue Vorstellung einer Region	246
7.2.3.	Regionalplanung und <i>gelebter Raum</i>	251
	Literatur	258
	Abbildungsverzeichnis	265

Exkurse sollen dem Leser vertiefte Einblicke und zusätzliche Informationen zu bestimmten Themen geben und die darin genannten Zitate zum Lesen weiterführender Literatur anregen, die der Verfasser für die eigene Arbeit als fruchtbar und stimulierend betrachtet.

„Die Welt verändern‘ – einverstanden.

Sie verändert sich. Wohin?

Hier, vor dir, hast du einen gewiss kleinen, aber entscheidenden Punkt dieser Mutation.“

Henri Lefèbvre 1978, S. 151.

1. Einleitung

1.1. Ausgangspunkt

Im Zuge der Siedlungserweiterungen und durch den Bau von Infrastruktur sind in den vergangenen Jahrzehnten Orte und damit für jeden im Alltag erfahrbare Räume entstanden. Diese Räume werden im allgemeinen in der Öffentlichkeit nicht als sehenswert oder „schön“, sondern, falls sie überhaupt bewusst wahrgenommen werden, als „hässlich“ oder zumindest banal, oft rechtfertigend als notwendig für das „Funktionieren“ des Alltags bezeichnet.

Diese Orte befinden sich häufig in einer Siedlungsstruktur, die nicht mehr einem eindeutig ländlichen oder städtischen Kontext zugeordnet werden kann. Es besteht fachlicher Konsens darüber, dass in solchen Gebieten die Grenze zwischen „Stadt“ und „Land“ verschwommen oder gar nicht mehr gegeben ist, auch wenn man das bedauern mag, und eine *Stadt-Landschaft*, eine *Zwischenstadt* oder ein *urban sprawl* entstanden ist. Ein Phänomen, das – abhängig vom jeweiligen Standpunkt – in der Terminologie unterschiedlich benannt und in den vergangenen Jahren intensiv diskutiert wurde, wenn auch meistens innerhalb der Disziplinergrenzen. Außerhalb dieser Grenzen, vielleicht für die Öffentlichkeit greifbarer, kann man die folgenden Fragen stellen:

Was machen wir in Zukunft mit den Orten, häufig auch eher irreführend „Unorte“ genannt, in der vermeintlichen Peripherie?

Welche räumliche und gestalterische Qualität haben diese Orte?

Welche *Stadt-Landschaft* hinterlassen wir zukünftigen Generationen?

Ausgangspunkt der Arbeit ist, dass diese Orte ausdrücklich in ihrer städtebaulichen und architektonischen Qualität kritisiert werden. Jedoch werden sie als vorhanden akzeptiert, da sie meist nur unter einem hohen Aufwand reversibel sind und einen schon alleine quantitativ bedeutenden Teil unseres Alltags darstellen, also unseren alltäglichen Lebensraum prägen. Deswegen ist eine Auseinandersetzung mit den Orten der *Stadt-Landschaft* erforderlich, die ein gestaltendes Handeln zum Ziel hat.

In dieser Arbeit wird ein dialektisches Verhältnis bei der Erforschung der räumlichen Qualität der Orte angestrebt. Sie können beides sein: schön, interessant, inspirierend *und* hässlich, banal, zerstörerisch.

Unsere Infrastrukturen, Gebäude und Landschaften sind in Ihrer Großstruktur gebaut, die Aufgabe werden Anpassungs- und Optimierungsprozesse sein, wenn man diese technisch gestimmten Begriffe wählen mag. Zudem wird die demographische Entwicklung und die Verknappung und Verteuerung jeglicher Ressourcen, die aus den abstrakten, fernen Zeitungsberichten ihren Weg in den konkret erlebten und greifbaren Alltag der Menschen gefunden haben, ein energie- und materialreduzierteres Vorgehen bei der Siedlungstätigkeit erzwingen und insbesondere die Auseinandersetzung mit dem Vorhandenen erfordern. Dies nicht nur auf einer „harten“ technisch-funktionalen Ebene, sondern insbesondere auf einer „weichen“ kulturell-sinnlichen Ebene, die eine Rückbindung der Orte in den gelebten Alltag ermöglichen kann, die aber an charakteristischen Orten der *Stadt-Landschaft* zumeist vermisst wird. Daher rückt zuerst einmal eine „*mehrdimensio-*

nale, sinnliche Wahrnehmung“¹ der an den Orten der *Stadt-Landschaft* entstandenen Räume in den Mittelpunkt eines wissenschaftlichen Interesses, um damit die Möglichkeit zu schaffen, diese Räume zu verstehen, einem öffentlichen Diskurs zu öffnen und in ihrer Qualität positiv zu verändern. Eine bloße Betrachtung der Orte und Gebiete als Landschaftsbild oder Zerstörung dieses Bildes würde dabei zu kurz greifen, vielmehr sollen die geschaffenen Räume mit ihrer vielschichtigen sinnlichen Atmosphäre und als Plattformen oder Auslöser für alltägliche Lebenssituationen erforscht werden, also eine räumliche Dimension über das rein Physisch-Materielle wahrgenommen und beschrieben werden. Dieses umfassendere Raumverständnis ist Merkmal des *gelebten Raumes*, dessen Geisteshaltung und Herangehensweise das Denkgerüst dieser Forschungsarbeit beeinflusst.

Die in den letzten Jahren verstärkte Aufmerksamkeit für den Raum findet vor allem in der aktuellen Diskussion im Schlagwort des *spatial turn*² ihren Widerhall, bei dem die Bedeutung eines erweiterten Raumverständnisses explizit betont wird, wobei man hier anmerken muss, dass dieser Zugang zum Raum in der Vergangenheit von Philosophie und Wissenschaften schon vor dem *spatial turn* versucht wurde, vor allem in den Kulturwissenschaften.³ „Doch deren Erkenntnisinteresse und Terminologie sind für objektorientierte Wissenschaften wie die Kunstgeschichte, die Architektur und die Stadtplanung zu abstrakt und allgemein geblieben: Nur das kann begründen, warum sich trotz des Interesses an einer theoretischen Behandlung des Raums das Wissen keineswegs flächendeckend auf die architektonische Gestaltung ausgewirkt hat.“⁴

Es wird hier versucht, den zumeist auf einer diskursiven Ebene vollzogenen komplexeren räumlichen Ansatz mit Leben zu füllen und auf einer konkreten und praktischen Ebene anzuwenden und zu testen. Die von unserer Gesellschaft sprichwörtlich gemachte⁵ *Stadt-Landschaft* wird vom Forschenden bewusst wahrgenommen. Er versucht, ihre Wesenszüge und Raumqualitäten zu verstehen, als Voraussetzung dafür, die *Stadt-Landschaft* einer breiteren Öffentlichkeit zugänglicher zu machen und an der Anreicherung ihrer räumlichen Qualität arbeiten zu können. Eine Aufgabe, die ebenso die Tätigkeit von Architektinnen und Städtebauern erweitern und neu definieren kann.

Diese Arbeit ordnet sich mit ihrer Untersuchung einer erweiterten Raumwahrnehmung und darauf basierender Handlungsmöglichkeiten in das Forschungsfeld der *Stadt-Landschaft* und des Forschungsverbundes „*urban land scape*“ an der TU München ein. Dessen Ziel ist es, „das Wissen und Können von Architektur, Räume zu gestalten, wieder systematisch in die Urbanistik einzubrin-

¹ Karl Ganser im Forschungsgebiet, September 2004.

² „Bauhaus Lectures 2007“, „Die Produktion des Raumes nach dem *spatial turn*“, Dessau, 15. – 16. Mai 2007. Die Konferenz diskutierte interdisziplinär den *spatial turn* vor dem Hintergrund der Theorien Henri Lefébvres. Auszug aus dem Programm: „Der *spatial turn*, die Wende zum räumlichen Denken in den Kultur- und Sozialwissenschaften, zeigt einen Wandel in der Wahrnehmung von Räumen und Zeiten. Nach der industriellen Epoche, in der die Probleme von Zeit und Geschichte bestimmend waren, leben wir nun in der Epoche des Raumes, in der Nähe und Ferne, das Nebeneinander und das Auseinander, in den Vordergrund rücken: Die heutige Unruhe im Denken und Handeln betrifft also grundlegend den Raum und seine Territorien, viel mehr jedenfalls als Zeit und Geschichte, die für die modernen Dynamiken industrieller Gesellschaften charakteristisch waren.“

Siehe auch das Kapitel „Die Wiederkehr des Raumes“, den Abschnitt „*Spatial turn*, endlich“, in Schlögel 2006, S. 60 ff. Hier beschreibt der Historiker, wie sich die Bedeutung des Raumes für die Wissenschaften im 20. Jahrhundert bis zum *spatial turn* entwickelt hat. Er stellt die aus seiner Sicht notwendige, stärker werdende Bereitschaft fest, räumliche Qualitäten in der Forschung als Potential anzuerkennen und in die Arbeit einzubeziehen. „Vieles spricht dafür, dass jenes Momentum, in dem das viele zusammenkommt, das alles auf das neue Gleis eines *spatial turn* setzt, herangereift ist. (ebd., S.62) „Turns und Wendungen sind ja keine Neuentdeckung oder Neuerfindungen der Welt, sondern Verschiebungen von Blickwinkel und Zugängen, die bisher nicht oder nur wenig beleuchtete Seiten sichtbar werden lassen. Turns sind Indikatoren für die Erweiterung der geschichtlichen Wahrnehmungsweisen, nicht ‚das ganz Neue‘ oder ‚das ganz andere‘. Es kann also gar nicht genug turns geben, wenn es um die Entfaltung einer komplexen und der geschichtlichen Realität angemesseneren Wahrnehmung geht. *Spatial turn*: das heißt daher lediglich: gesteigerte Aufmerksamkeit für die räumliche Seite der geschichtlichen Welt – nicht mehr, aber auch nicht weniger.“ (ebd., S.68).

³ Siehe hierzu Gosztonyi 1976. Insbesondere die Darstellung des wissenschaftlichen Kontexts des *gelebten Raumes* im Abschnitt 3.2.

⁴ Denk u. Schröder u. Schützeichel 2008, S. 18.

⁵ Es wird hier bewusst der Begriff „gemacht“ verwendet. Siehe hierzu Abschnitt 3.1.2.

gen und so neben den raumökonomischen, stadtsoziologischen und kulturwissenschaftlichen wieder eine explizit räumlich-architektonische Diskursebene zu etablieren.“⁶

Das ist die in einen gesellschaftlichen und wissenschaftlichen Kontext eingebettete Ausgangssituation dieser Arbeit.

1.2. Motivation und biographische Einbettung

Die biographische Ebene, die in engem Zusammenhang mit der beschriebenen gesellschaftlichen steht, ist durch drei wesentliche Erfahrungen entstanden, die im Alltag miteinander verknüpft sind: zum ersten durch die Erfahrung als Architekt. In dieser Disziplin und in deren Arbeitsalltag wird Raum und Architektur häufig auf das ausschließlich materielle Objekt bzw. dessen Herstellung reduziert. Eine Denkweise und ein Machen, die in der Regel „im Hochbau“ dem physischen Behälterraum oder „im Städtebau“ dem Verteilen von Dingen in der Fläche verhaftet bleibt. Über das Objekt hinausgehende, räumliche Verflechtungen, eine persönliche, leiblich-gefühlsmäßige Raumerfahrung und das durch den Raum ausgelöste Handeln finden kaum Beachtung. Die im Alltag erlebte reduzierte Wahrnehmung von Raum soll hier lediglich als Ausgangspunkt festgestellt werden. Denn diese Kritik ist nichts Neues und anstatt sie unproduktiv fortzusetzen, soll in der vorliegenden Arbeit nach erweiterten Möglichkeiten zur Wahrnehmung des Raumes in einem konkreten Kontext geforscht werden und danach, wie diese beschrieben und intersubjektiv diskutierbar gemacht werden kann.

Die biographische Verbindung betrifft zum Zweiten die Erfahrung als Bürger, der sich im Prozess der *Lokalen Agenda 21* engagiert hat. Zahlreiche Konzepte und Strategien, auch für eine so genannte nachhaltige Siedlungsentwicklung, wurden auf dieser Ebene entwickelt, konnten jedoch nicht in die Praxis überführt werden und sind in Kempten im Allgäu – dem Forschungsfeld dieser Arbeit - zu keinem Ergebnis gekommen. Gut gemeinte Ansätze sind hier an der Komplexität des Themas und an ihrer ideell, jedoch einseitig ingenieurtechnisch-ökologisch ausgerichteten Herangehensweise gescheitert, die weder auf die räumliche Besonderheit jeweils einzigartiger Situationen noch auf das damit verbundene Handeln der dort lebenden Leute eingehen konnte. Die *Stadt-Landschaft* war innerhalb des *Agenda 21*-Prozesses negativ als zersiedelte Landschaft konnotiert. Dem damit verbundenen Ansatz des sorgsamem Umgangs mit Ressourcen und der nachvollziehbaren Kritik an der bloßen Zerstörung von Landschaft oder an qualitätslosen städtebaulichen Strukturen fehlte das Bewusstsein, dass das Geschehene im allgemeinen nicht mehr umgekehrt werden kann und stattdessen ein Nachdenken über das Vorhandene notwendig wäre. Landschaft wurde als starrer Zustand und nicht als ein sich ständig in einem Wandlungsprozess befindlicher verstanden. Dabei wurde häufig von einem zu bewahrenden Landschafts-„Bild“ ausgegangen, das im Allgäu im Kontext der alpinen und voralpinen Topographie im Wesentlichen bereits im 19. Jahrhundert durch die Umstellung auf die Milchwirtschaft geprägt wurde und das bis heute das die Öffentlichkeit dominierende mediale Bild des Allgäus ist.

Diese Erfahrung ist eine Motivation sich mit den im Vergleich hierzu neuen Orten der *Stadt-Landschaft* auf eine komplexere und konkretere Art und Weise auseinanderzusetzen. Was

⁶ www.urbanlandscape.ar.tum.de 2009.

schließlich zu der grundsätzlichen Frage nach dem direkt und sinnlich erfahrbaren Raum und seiner Qualitäten an realen Orten im eigenen Alltag führte und zu der Frage wie dort in einem greifbaren Kontext ohne die Rückendeckung zum Scheitern verurteilter Strategien wie die des *Agenda 21*-Prozesses eine räumliche Bereicherung und, wenn man will, Nachhaltigkeit in einer vorhandenen Situation geschaffen werden kann.

Die dritte Erfahrungsebene betrifft die eines im Allgäu Aufgewachsenen und dort Lebenden, der hinter das erwähnte Bild des Allgäus blicken möchte, um Situationen zu entdecken, die eher charakteristisch für die in unserer Gegenwart gemachten Landschaft sind. Damit geht das Interesse einher, typische Orte und ihr Potential für eine Ergänzung und Veränderung ihrer räumlichen Qualität zu erforschen, die sich nicht hinter Landschaften und deren Bildern versteckt, die in vergangenen Zeiten geschaffen wurden und heute lediglich konsumiert werden ohne eigene Qualität beizutragen. Gleichzeitig an einer Ergänzung und Veränderung dieser Landschaft und der darin erfahrbaren Räume zu arbeiten, die vielleicht von zukünftigen Generationen als Bereicherung ihres Lebensraumes geschätzt wird. Und möglicherweise zu versuchen, einen neuen, einmaligen Mosaikstein zum „Bild“ des Allgäus hinzuzufügen.

1.3. Struktur der Dissertation

Der Schwerpunkt der Arbeit liegt erstens auf der Darstellung der räumlichen Wahrnehmung von konkreten Orten in der *Stadt-Landschaft* und zum Zweiten auf darauf basierenden praktischen Aktionen, die den Blick öffentlichkeitswirksam auf diese Orte lenken sollen und deren räumliche Anreicherung zum Ziel haben.

Vor diesen beiden Hauptteilen wird der theoretische Hintergrund der *Stadt-Landschaft* als Ort des Handelns besprochen. Um die räumliche Qualität der *Stadt-Landschaft* vertieft begreifen und an dieser arbeiten zu können, ist ein erweitertes Raumverständnis erforderlich. Die Sensibilität für den *gelebten Raum* ist dabei hilfreich und durchzieht Wahrnehmung und Aktionen, Theorie und Praxis kontinuierlich. Hierfür werden die Raumtheorien Karlfried von Dürckheims und Henri Lefèbvres im theoretischen Teil vorgestellt.

Die Methode der Wahrnehmung und Beschreibung räumlicher Phänomene und die Methode der räumlichen Intervention durch Aktionen, zeigen dann, wie man letztendlich mit diesem Raumverständnis in der *Stadt-Landschaft* taktisch handeln kann.

Am Ende der Arbeit wird in einem Ausblick eine Weiterentwicklung der Handlungstaktiken für den *gelebten Raum* ins Auge gefasst und diskutiert, welche Bedeutung diese Forschung für die *Stadt-Landschaft* auf regionaler Ebene haben kann.

2. Wie kann man in der *Stadt-Landschaft* handeln?

„Was gewinnen wir an ... Wahrnehmung, wenn wir *Örter* (sic!) und *Räume* endlich (wieder) ernst nehmen?“

Schlögel 2006, S.11.

2.1. Forschungsfragen

Die räumliche Qualität der *Stadt-Landschaft* und ihrer Orte ist wenig erforscht, spielt in der Öffentlichkeit nur eine untergeordnete Rolle und ist in der Regel zu kritisieren.

Aus diesem Grund stellen sich folgende Fragen:

Was spüre ich als „Raumforscher“ an diesen Orten?

Empfinden Andere Ähnliches und wie nehmen diese den Raum wahr?

Welche Raumqualitäten sind dort erfahrbar?

Wie lässt sich der Raum vielschichtiger wahrnehmen?

Ist es möglich das Wesen des Raumes an den Forschungsorte beschreiben zu können?

Wie ist dort der *gelebte Raum*?

Hilft die Erforschung des *gelebten Raumes*, die *Stadt-Landschaft* besser zu verstehen und verstehbar zu machen?

Wie ist eine Schärfung des öffentlichen Bewusstseins für die räumliche Qualität der *Stadt-Landschaft* zu erreichen?

Wie können deren Raumqualitäten kommuniziert und diskutiert werden?

Wie lassen sich die räumlichen Qualitäten in der *Stadt-Landschaft* anreichern?

Beide hier angesprochenen Ebenen - Raumwahrnehmung und Intervention im Raum – bedeuten Handeln und bedingen sich gegenseitig.

Wenn man den gestellten Fragen nachgeht, kommt man zu nachstehenden Überlegungen, die im Verlauf der Arbeit überprüft und verfestigt werden sollen.

2.2. Thesen

Grundsätzlich wird behauptet, dass die räumliche Qualität der *Stadt-Landschaft* eine gesellschaftliche Bedeutung hat. Es soll getestet werden, ob die Handlungstaktiken für den *gelebten Raum* hierfür einen Beitrag leisten können.

1. Taktik: Handeln durch Wahrnehmung

Man muss die Orte in der *Stadt-Landschaft* aufsuchen und mit allen Sinnen erspüren. Dadurch lassen sich deren räumliche Qualitäten erfahren und beschreiben.

Die vertiefte Wahrnehmung erlaubt, die Orte der *Stadt-Landschaft* und den dort *gelebten Raum* zu verstehen und Anderen verständlich zu machen.

In den vor Ort beobachteten Phänomenen und Situationen werden „Raumschwächen“ und Ansätze zur Anreicherung der Räume wahrgenommen.

Indem die in der *Stadt-Landschaft* erlebbaren Räume wahrnehmbar gemacht werden, können diese in das öffentliche Bewusstsein geholt und deren Qualitäten kommuniziert werden.

2. Taktik: Handeln durch Aktion

Aktionen vor Ort verstärken die Aufmerksamkeit für vorhandene räumliche Qualitäten und offenbaren bisher Unentdecktes und Übersehenes.

Temporäre und minimale Aktionen erzeugen eine spürbare Stärkung und Anreicherung des *gelebten Raumes* in der *Stadt-Landschaft*.

Für beide Taktiken – für die Wahrnehmung und die Aktion – ist der *gelebte Raum* im Sinne von Dürckheim und Lefèbvre hilfreich. Ihre Gedanken sensibilisieren das Bewusstsein für den konkret erlebbaren Raum, ermöglichen eine differenzierte Erfahrung und bieten Kriterien für die Beschreibung und somit notwendige Verständigung über komplexe, räumliche Qualitäten. Darüber hinaus – und das ist für die angestrebten Aktionen von Bedeutung – eröffnen sie Möglichkeiten der Raumgenese, die atmosphärisch-sinnliche und situative Qualitäten schafft.

3. Theorie: Mit Dürckheim und Lefèbvre durch die *Stadt-Landschaft*

3.1. *Stadt-Landschaft*

3.1.1. Einordnung des Begriffs *Stadt-Landschaft*

Die *Stadt-Landschaft* ist das Gebiet der anvisierten Raumuntersuchungen. Im Mittelpunkt des Interesses steht der *gelebte Raum* in der *Stadt-Landschaft*, die aufgrund ihrer gegenwärtigen dynamischen Entwicklung eine besondere Relevanz aufweist und im fachlichen, akademischen Kreis ein zentrales Thema darstellt. Im Vergleich zu den so genannten Altstädten und Urlaubslandschaften beispielsweise steht sie jedoch weniger im öffentlichen Fokus.

Es geht hier um die konkret erfahrbaren räumlichen Qualitäten und Phänomene in der *Stadt-Landschaft*; nicht um eine breite begriffliche oder konzeptionelle Diskussion von Landschaft. Bei der allerdings notwendigen begrifflichen Klärung soll kein neuer Begriff für diese Landschaft erfunden und den vielen Termini, die die Auseinandersetzung mit dem Phänomen in den letzten Jahren hervorgebracht hat, hinzugefügt werden.

Es soll kurz skizziert werden, warum der Begriff *Stadt-Landschaft* anderen, möglicherweise sogar prägnanteren und vielleicht weniger verbrauchten Synonymen wie *Zwischenstadt* oder *urban land scape* hier vorgezogen wird.

„Es sind die Zonen, wo die Stadt gerne Land sein möchte, wo jeder, ob er nun ein Wohnhaus oder eine Fabrik errichtet, sich mit möglichst viel Grünem umgibt, und anschließend die Zonen, wo das Land gerne Stadt werden möchte, wo jeder Bürgermeister einer Ortschaft einen Investor sucht, der ihm ein Hochhaus beschert oder mindestens einen Bahnhof mit einer unterirdischen Ebene für die Schiene, einem Fußgängergeschoß und einem Parkhochhaus.“

Lucius Burckhardt 2006, S.255.

3.1.2. *Stadt-Landschaft* als Prozess und im Gebrauch

„Lefèbvre fragt sich, wie es möglich ist, die Stadt zu denken, ohne sich den Raum vorzustellen.“

Schmid 2005, S.191.

Das gleiche gilt natürlich auch für die Landschaft und die *Stadt-Landschaft*, wenn man wie gesehen Stadt und Land als Landschaft zusammen denken muss.

Wie andere Begriffe scheitert auch *Stadt-Landschaft* an der Komplexität und Widersprüchlichkeit der herrschenden Prozesse der Raumentwicklung, ist jedoch aus mehreren Gründen fruchtbar für den Ansatz dieser Arbeit, in deren Fokus der *gelebte Raum* steht. Denn im Begriff Landschaft ist die Bedeutung des *gelebten Raumes* bereits enthalten, wenn man unter Landschaft - aufbauend auf den Gedanken J.B. Jacksons oder James Corners⁷ - mehr als ein „Bild“ versteht. Nämlich auch einen Raum, der durch gesellschaftlichen Gebrauch entsteht, durch das menschliche Handeln immer wieder neu geschaffen wird und damit einem stetigen Veränderungsprozess

⁷ Siehe Jackson 1986 und Corner 1999, S.153-169.

unterworfen ist; ein Raum, der für den Menschen im Alltag spürbar ist und konkret am eigenen Leib erlebt und gelebt wird. Damit ist in Landschaft auch eine zeitliche Dimension enthalten, die ebenso beim *gelebten Raum* eine wichtige Rolle spielt. Auch dieser wird nicht lediglich in einem statischen, momentanen Zustand erfahrbar. Sondern mit dem Begriff *gelebter Raum* ist gemeint, dass die Entstehung von Raum in der dauernden Bewegung, im aktiven Handeln und in sich darin abspielenden Situationen von statten geht. Beim Erleben und Leben von Raum tauchen fortwährend Phänomene auf und verflüchtigen sich wieder. Die Raumerfahrung befindet sich so in einer dauernden Entwicklung. Mit dem sich stetig wandelnden Raum und dessen prozesshafter Produktion ist damit in der hier gemeinten Bedeutung von Landschaft die Verbindung zu Dürckheims und Lefébvres *gelebtem Raum* gegeben.

“Ich bin mehr interessiert an einer Unterscheidung zwischen ‘Landskip’ (Landschaft als Vorstellung; primär visuell wahrnehmbar, bisweilen bild- oder zeichenhaft) und ‘Landschaft’ (Landschaft als bewohnter Lebensraum; deren Wirkungen und Bedeutungen, die über die Zeit aus tatsächlich Greifbarem, Gebrauch und Arbeit erwachsen).”

Corner 1999, S.158, Übersetzung Verfasser.

3.2. Gelebter Raum

Vor der praktischen Erforschung der räumlichen Qualitäten der *Stadt-Landschaft* wird als Ausgangspunkt erläutert, wo die Probleme eines reduzierten Raumverständnisses liegen und anschließend, wie diese überwunden werden können. Es wird hierbei an eine Forschung angeknüpft, die die Raumtheorien Dürckheims⁸ und Lefébvres⁹ für Architektur und Städtebau anwendbar machen wollen.¹⁰

3.2.1. Der reduzierte Raum

Eine Motivation dieses Forschungsprojektes entspringt der Kritik an einer reduzierten Raumwahrnehmung und einer damit verbundenen Raumbildung im Städtebau. Eine eingeschränkte Raumvorstellung drückt sich dabei in mehreren Aspekten aus.

⁸ Dürckheim 1932. „*Untersuchungen zum gelebten Raum*.“ Die in dieser Arbeit genannten Seitenzahlen beziehen sich auf die Neuauflage 2005 (In: Hasse u.a. 2005b).

⁹ Lefébvre 1974. „*La production de l'espace*“. Die in dieser Arbeit genannten Seitenzahlen beziehen sich auf die englische Übersetzung 1991. „*The Production of Space*“.

¹⁰ Für die Diskussion der Raumtheorien Dürckheims und Lefébvres als Potential für Architektur und Städtebau waren hier insbesondere zwei fundiert aufbereitete Rezeptionen wertvoll.

Für Dürckheim die herausgegebene Wiederveröffentlichung der „*Untersuchungen des gelebten Raumes*“, die hier breit gefächert aus der Perspektive der Philosophie, der Erziehungswissenschaften, der Geographie und der Architektur besprochen werden (Hasse u.a. 2005b). Vor allem der Beitrag von Alban Janson „*Ein Scherzo in Zitronenholz*“, in dem er den *gelebten Raum* am Damenzimmer der Villa Müller von Adolf Loos nachvollziehbar fassbar macht, liefert ein anschauliches Beispiel wie Architektur mit dem ganzen Reichtum alltäglicher Erlebnisvielfalt beschrieben und vermittelt werden kann und hat wesentlich dazu beigetragen, Dürckheims Raumverständnis verstehen zu lernen. Christian Schmid's ausführliche Rekonstruktion der „*Produktion des Raumes*“ stellt die komplexen Gedanken Lefébvres mit ihrer manchmal schwer zugänglichen Sprache klar und analytisch dar, stellt Bezüge zu Architektur und Städtebau her und hilft mit Lefébvres Raumtheorie aktuelle räumlich-gesellschaftliche Prozesse nachvollziehen zu können. (Schmid 2005).

Raum ist Objekt

Hier steht das autonome Objekt für sich, sei es ein Gebäude oder ein Gebrauchsgegenstand des Alltags. Es geht nicht um die Beziehung des Objekts zum umgebenden Ort und zu dem es bedingenden nahen oder fernen Kontext. Die Beziehung des wahrnehmenden Subjekts, die Erfahrung, die beim Gebrauch und beim Tun entsteht, z.B. beim Wohnen in einem Haus, sind überlagert von der losgelösten, nicht verwobenen, bloßen Betrachtung des Objekts. Das Objekt an sich ist der Wert, nicht die Beziehung zwischen Erlebendem und dem Objekt als Plattform des Erlebens.¹¹

Raum ist Fläche und Zweck

Raum wird nur mit dem Ziel seiner Nutzung und des damit erforderlichen Flächenbedarfs wahrgenommen, insbesondere häufig in der Bauleitplanung. Die Nutzung spielt für die Entstehung von Raum meist eine Rolle, jedoch wird Raumqualität zerstört, wenn dessen Komplexität auf quantitative Eigenschaften oder auf die eindimensionale Qualität der Funktion und des Zwecks beschnitten wird.¹²

Der homogene und reine Raum

Homogenität und Reinheit sind Eigenschaften, die häufig mit dem einseitig auf den Zweck ausgerichteten Raum einhergehen. Zur Optimierung des Zwecks oder der Nutzung werden alle widerstrebenden, Raum generierenden Qualitäten beseitigt. Die Räume sind durch eine funktionalistische Verwertung geglättet und vereinheitlicht.

Raum ist Bild

Eine Reduktion des Raumes resultiert aus der bloßen, visuellen Oberflächenverwertung ineinander verflochtener materieller, atmosphärischer oder im Gebrauch entstehender Qualitäten. Das Ergebnis ist eine Gegenüberstellung von wahrnehmendem Subjekt zum Bildobjekt. Das Subjekt bleibt außen vor anstelle mit dem Raum verbunden zu sein, in ihm „drin zu sein“. Man bleibt passiv statt durch ein Objekt oder die materiellen Eigenschaften eines Ortes selbst zum Handelnden, Raum Generierenden zu werden.

Der unsinnliche Raum

Mit dem Erstarren des Raumes zum Bild oder seiner Verkürzung auf den Zweck ist auf der Seite des Erlebenden fast zwangsläufig eine nahezu vollkommene Anästhesie der Sinne verbunden, die ein leibliches Spüren von erfahrbaren Raumwirkungen nicht möglich macht bzw. sind Raumeigenschaften z.B. auf einem Platz oder in einem Haus so „arm“, dass auch bei einer sensiblen Wahrnehmung keine sinnlichen Qualitäten mehr erlebbar sind. Eine Sinnlichkeit wird hier meist auf das Visuelle verkürzt, wobei z.B. auf haptische oder olfaktorische materielle Raumeigenschaften kein Wert gelegt wird.

¹¹ In „*Anti-Object*“ kritisiert Kengo Kuma Konstellationen, bei denen Architektur zum Objekt wird und beschreibt anhand Bruno Tauts und der eigenen Arbeit einen anderen Weg: „*Normalerweise wird ein Gebäude als Objekt betrachtet – ein unabhängiges materielles Objekt, das getrennt von seinem Umfeld ist. Die Öffentlichkeit nimmt Gebäude als Objekte wahr, und das ist auch die Wahrnehmung der meisten Architekten. Wenn man von einer schönen Architektur spricht, meint man im Allgemeinen das Werk in Bezug auf ein schönes Objekt. Mit der Bezeichnung exzellenter Architektur meint man grundsätzlich einen Architekten mit der Fähigkeit, schöne Objekte zu entwerfen.*“ (Kuma 2008, S.5, Übersetzung Verfasser).

¹² Der Architekturkritiker Dieter Hoffmann-Axthelm diskutiert, wie man dem komplexen Raum der Städte und ihrer Gesellschaften mit neuen Urbanisierungsprozessen gerecht werden kann und kritisiert dabei eine Macht ausübende Planung, insbesondere die Bauleitplanung, die den Raum zu abstrakten Funktionsflächen und Bildern reduziert. (Hoffmann-Axthelm 1996, S. 236 ff.).

Eine Kritik an der Reduktion und Abstraktion des vom Menschen im Alltag erfahrenen Raumes und der gelebten Wirklichkeit ist aus mannigfaltigen Richtungen und aus unterschiedlichen zeitlichen Kontexten zu vernehmen. Die in dieser Arbeit als Grundlage vorgenommene kritische Beurteilung des Raumerlebens und der Raumerzeugung bedeutet nicht, dass dabei die Räume einer „funktionalisierten“ Planung oder „objektverliebten“ Architektur betrauert und einer moralisierenden Bewertung unterzogen werden. Vielmehr werden - als positive Wendung vor dem Hintergrund einer vertieften und erweiterten Raumwahrnehmung - alternative Taktiken zur Raumbildung und Raumanreicherung entwickelt. Die im Alltag anzutreffenden Missstände in der *Stadt-Landschaft* werden nicht unter Verweis auf eine irgendwie geartete, nicht erreichbare „heile Raum- und Planungswelt“ abgelehnt, sondern als gegebene Konstellationen, die auch weiter existieren werden und Bestandteil des vorhandenen räumlichen Gewebes sind, kritisch betrachtet. Sie sind das Feld des Eingriffs und beinhalten Potential für das eigene Handeln.

Kritiker des reduzierten Raumes

Martin Heidegger hält 1951 seinen Vortrag *„Bauen Wohnen Denken.“*, in dem er am Beispiel einer Brücke die komplexe Beziehung zwischen Ding, Ort und Raum darstellt und deren nur mathematische Beschreibung als Reduktion erläutert.

„In einem Raum, der lediglich als spatium vorgestellt ist, erscheint jetzt die Brücke als ein bloßes Etwas an einer Stelle, welche Stelle jederzeit von irgendetwas anderem besetzt oder durch eine bloße Markierung ersetzt werden kann. Nicht genug, aus dem Raum als Zwischenraum lassen sich die bloßen Ausspannungen nach Höhe, Breite und Tiefe herausheben. Dieses so Abgezogene, lateinisch abstractum, stellen wir als die reine Mannigfaltigkeit der drei Dimensionen vor. (...) Man kann dieses mathematisch eingeräumte ‚den‘ Raum nennen. Aber ‚der‘ Raum in diesem Sinne enthält keine Räume und Plätze. Wir finden in ihm niemals Orte, d.h. Dinge von der Art der Brücke.“ (Heidegger 1951a, S.150).

1961 wurde *„Life and Death in Great American Cities“* von Jane Jacobs veröffentlicht, das wie *„natürlich auch die revolutionäre kulturelle Bewegung der 60er Jahre eine kritische Antwort auf die Rationalität, Funktionalität und Effektivität in allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens gewesen war“*. (Harvey 2006, S.4).

Einer der Aktivisten von 1968 und Gründer der *Situationistischen Internationale*, Guy Debord, sieht 1967 in der *„Gesellschaft des Spektakels“* die *kapitalistische Produktion* als Verursacher der „Homogenisierung“ des Raumes. (Debord 1996).

Der Designer Otl Aicher und der Geograph Jürgen Hasse führen die Reduktion der Wahrnehmung unter anderem auf eine einseitige Betonung der bloß rationalistischen Herangehensweise und einem Betäubt-Sein für das Konkrete zurück, dessen Konsequenz letztendlich der nur noch mathematische und abstrakte Raum ist, der von der Sinnlichkeit und persönlichen Erfahrung des Lebens weit entfernt ist. Beide tun dies sicher mit anders gelagerten Inhalten und Zielen, trotzdem

gibt es in ihrer Arbeit in Bezug auf die Kritik an einem vom menschlichen Dasein losgelösten Rationalismus Parallelen.

1978 hat Aicher den bekannten Artikel „*analog und digital*“ verfasst.

„Wenn Aicher das Analoge und Konkrete dem Digitalen und Abstrakten vorzieht, tut er dies mit philosophischer Absicht. Er relativiert die Rolle der reinen Vernunft. Er kritisiert den Rationalismus der Moderne als Ergebnis der Vorherrschaft des bloß abstrakten Denkens.“ (Vossenkuhl 1991, S.15).

2005 schreibt Jürgen Hasse über die „*Gefahr von Entgleisungen des Rationalismus im Gewande des Szientismus*“ und verweist auf die immer wieder von der phänomenologischen Denktradition „*kritisierte Kultur der Absehung (Abstraktion)*“, wobei er gleichzeitig, und dies soll hier insgesamt für eine ausgewogene Diskussion angemerkt werden, vor einem Abrutschen in einen rein emotionalen Irrationalismus warnt und für ein rationales Denken und Handeln plädiert, das verwoben ist mit der sinnlich-leiblichen Erfahrung des Menschen, bei der verstandesmäßiges und gefühlsmäßiges Wahrnehmen die gleiche Berechtigung haben. (Hasse 2005a, S.24 ff. und 2005b).

Für Lefèbvre ist die Kritik am abstrakten, homogenisierten und funktionalisierten Raum eine wesentliche Bedingung zur Herleitung seiner „*Produktion des Raumes*“ von 1974.

Darin greift er die Entstehungsbedingungen des *abstrakten Raumes* an, die der Verwirklichung des *differentiellen Raumes* der urbanen Gesellschaft entgegenstehen.

Abstrakter Raum ist nicht homogen; Homogenität ist schlicht und einfach sein Ziel, seine Orientierung und sein ‚Fokus‘. Und in der Tat: er macht homogen. Aber in sich ist er vielgestaltig. Seine geometrischen und visuellen Formanten ergänzen sich in ihrem Gegensatz. Sie stellen verschiedene Wege dar das gleiche Ergebnis zu erreichen: die Reduktion des ‚Realen‘; auf der einen Seite zu einem ‚Plan‘, der in der Leere existiert und mit keinen anderen Qualitäten ausgestattet ist und, auf der anderen, Seite zur Flachheit eines Spiegels, eines Bildes, eines reinen Spektakels, die mit kaltem und erstarrtem Blick betrachtet werden.“ (Lefèbvre 1991, S. 287, Übersetzung Verfasser).

In der Komplexität der von Dürckheim erforschten Mensch-Raum Beziehung kommt deutlich zum Ausdruck, dass diese sich nicht auf einige – sicher notwendige und erkenntnisreiche - messbare und objektivierbare Größen reduzieren lässt.

„Die Richtung auf ‚objektiven Raum‘, die ihn fortschreitend von aller persönlichen Erlebnisbedeutung entleert, ist lediglich eine der Richtungen, in denen der gelebte und erlebnisgegenwärtige Raum sich für das Subjekt u.a. bestimmt und besondert und zwar diejenige, die in ihrer Ausschließlichkeit vom gelebten Raume wegführt. (...) Gleitet der Psychologe auch nur ansatzweise auf den Weg, den der Physiker nimmt und nehmen muss, wo er ‚Welt‘ sagt, dann sind von vornherein der Mensch und sein Raum auseinander gerissen.“ (Dürckheim 1932, S. 15).

3.2.2. Ein erweitertes Raumverständnis

Die Notwendigkeit einer vielschichtigeren Raumvorstellung wird herausgefordert durch unsere zeitgenössischen gesellschaftlichen Bedingungen der reflexiven Moderne, die eine verstehende, Einfühlung und Distanz kombinierende, den Menschen einbeziehende Herangehensweise anstrebt, die auch die Intersubjektivität „menschlicher Sphären“ und der persönlichen Erfahrung mit einbezieht und nicht davon getrennt Erkenntnis gewinnen will.

Durch ein erweitertes Raumverständnis, das von einer nicht absolut objektivierbaren Wahrnehmung konkreter Phänomene begleitet wird, können in der wissenschaftlichen Forschung im Bereich Architektur und Städtebau zusätzliche Erkenntnisse gewonnen werden. Ohne vertieft darauf eingehen zu können, sei hier auf die Verbindungen zu den Methoden und neuen Wissenschaftsansätzen wie der „*Modus 2 Wissensproduktion*“¹³ hingewiesen, die in der gemeinsam als notwendig erachteten Miteinbeziehung einer intersubjektiven Wahrnehmung, kontextueller Bedingungen oder auch sinnlich-leiblicher, individuell gemachter Erfahrungen bestehen.

Der nun schon mehrfach angeklungene Begriff des *gelebten Raumes* und seine Raumtheorie ermöglichen den gesuchten umfassenderen Zugang zum Raum, um die Komplexität der Mensch-Raum-Beziehung wahrnehmen, beschreiben und kommunizieren zu können. Und um damit am Ende auch im Raum einzugreifen, diesen zu verändern und neue räumliche Situationen zu generieren.

Der *gelebte Raum* setzt also auf zwei Ebenen an, die hier auch bearbeitet werden: zum einen auf einer Raumwahrnehmungs- und erfahrungsebene, die den ersten Schritt dieser Arbeit betrifft; zum anderen auf der Ebene der Raumintervention als zweiter Schritt der Forschung. Der Übersicht wegen kann man den *gelebten Raum* grundsätzlich zwei wissenschaftlichen Strömen zuordnen, wobei sich zeigen wird, dass hier Verbindungen vorhanden sind. Der erste Strom entspringt aus der Phänomenologie und Psychologie, dem Dürckheim zuzuordnen ist, der zweite aus der gesellschaftspolitisch motivierten Sozialforschung, in der sich Lefèbvre bewegt.

Der *gelebte Raum* als erweiterter Ansatz in der Raumtheorie, der über den bloß mathematischen und physischen Raumbegriff hinausgeht, ermöglicht eine vertiefte, gesamtheitliche und komplexe Raumerfahrung, wobei „subjektives“ gefühlsmäßig-sinnliches und „objektives“ rational-abstraktes Wahrnehmen ineinander greifen. Weil der *gelebte Raum* die Untersuchung des materiellen, geographischen oder geometrischen Raumzustandes mit einschließt, werden analytische und sinnlich-gefühlsmäßige Wahrnehmung als gleich wichtig angesehen und ergänzend und nicht sich ausschließend angewendet. Dabei wird als Merkmal des *gelebten Raumes* die Wahrnehmung des Konkreten und Realen durch den eigenen, psychischen Standpunkt und die persönliche Erfahrung und Erinnerung erweitert.

„Während der mathematische Raum keinen konkreten Bezug zum Menschen hat, ist der gelebte Raum sein ‚Medium‘. Diese Unterscheidungen sind nicht neu. Es wird in ihnen jedoch deutlich, daß der gelebte Raum nicht nur von dem ‚ideellen‘ Raum der Mathematik und Geometrie verschieden ist, sondern auch von jenem Raum, den die Phänomenologie beschreibt. Der neue Aspekt kommt – wie oben angedeutet – dadurch zur Geltung, dass man nicht nur die Verhaltensweisen des Menschen als eines agierenden Wesens und nicht nur sein Weltverständnis – die Heideggerschen ‚Existentialien‘ – berücksichtigt, sondern den Raum vom psychischen Leben des

¹³ Siehe hierzu Nowotny u.a. 2004.

*Menschen her zu erfassen sucht.*¹⁴ Diese Definition Gosztonyis beschreibt den phänomenologischen und psychologischen Ansatz in der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts, zu denen Dürckheims Arbeit zu zählen ist, erwähnt hierbei jedoch nicht den gesellschaftswissenschaftlichen Ansatz Lefèbvres, obwohl, wie zu sehen sein wird, bei allen Unterschieden, Verwandtschaften beider Ansätze gegeben sind.¹⁵

Gemeinsam für beide Gedankenströme lässt sich sagen, dass ein Raumerleben aus der Perspektive des im alltäglichen Leben involviert sein im Vordergrund steht, bei der die Konzentration weniger auf das wahrnehmende Subjekt oder das wahrgenommene Objekt liegt, sondern auf deren Beziehung zueinander. *„Wir hätten es in der Architektur also nicht mit Bauwerken einerseits und mit deren Benutzern andererseits zu tun, sondern mit komplexen ‚räumlichen Situationen‘.“*¹⁶ Grundlegende Bedingung für die wissenschaftliche Relevanz dieser Raumforschung ist allerdings die Möglichkeit der intersubjektiven Beurteilung und der nachvollziehbaren Kommunikation über die gemachten Erfahrungen.

Bei der Diskussion der Theorie des *gelebten Raumes* ist zu beachten, diesen nicht mit einem eher soziologisch gemeinten belebten Raum zu verwechseln. Unter *gelebter Raum* ist mehr zu verstehen als nur eine Möglichkeit einer vielschichtigen, aber passiven Raumwahrnehmung: *„Er wird in einem Handlungsfeld erst existent – und im Gegenzug steuern seine Verhältnisse die Handlungen mit. In ihm ist persönliche Zeit aufgehoben, die er ebenso wieder freisetzen kann. Dieser Gedankengang ist auch deshalb für den Städtebau so fruchtbar, da er sich nicht auf eine sozialwissenschaftliche Deutung von Verhalten im Raum beschränkt, sondern weil die Genese von Raum selbst im Zentrum steht.“*¹⁷ Diese Aussage bezieht sich bei Sophie Wolfrum auf Dürckheim. Es wird sich jedoch zeigen, dass dieser wichtige Aspekt des *gelebten Raumes* auch mit Lefèbvres Raumtheorie eng verknüpft ist.

Diese Arbeit ist keine theoretische sozialwissenschaftliche oder philosophische Untersuchung. Sie bewegt sich praktisch im Bereich der Raumforschung, die ihren Beitrag dazu leisten will, die Idee des *gelebten Raumes* für Architektur und Städtebau in der *Stadt-Landschaft* fruchtbar zu machen. Die Schwierigkeit besteht darin, sich nicht in die Theorien Lefèbvres und Dürckheims und der damit zusammenhängenden Geistesströme vertiefen zu können, auf der anderen Seite sollen die komplexen Raumtheorien nicht als *„Steinbruch“*¹⁸ verwendet werden. Bei beiden Raumtheorien handelt es sich allerdings um lebensweltliche Ansätze, die an konkreten Raumerfahrungen interessiert sind. Insbesondere durch Lefèbvres Forderung nach Praxis fühlt man sich als Architekt und Städteplaner aufgerufen, diese Gedanken tatsächlich zu testen.

Diese Theorien des *gelebten Raumes* werden grundsätzlich als „Hilfsmittel“ gesehen für einen *„Beschrieb, bei dem man sich einfach zwingen muss neben dem Optischen auch noch etwas anderes wahrzunehmen“*¹⁹ und nicht als starr abzuarbeitende Bewertungssysteme. Sie sollen vielmehr helfen die im Vordergrund stehenden persönlichen und die von anderen gemachten Wahrnehmungen und beobachteten Phänomene zu erklären bzw. zu reflektieren.

¹⁴ Gosztonyi 1976, S.949.

¹⁵ Die Arbeit Lefèbvres wird bei Gosztonyi nicht genannt, obwohl dieser seine zwei Bände *„Der Raum“* zwei Jahre nach dem Erscheinen von Lefèbvres *„La production de l'espace“* 1974 veröffentlicht hat. Jedoch kann die entscheidende Aussage seiner Definition, dass der Raum vom *„psychischen Leben des Menschen her“* erfasst werden soll auch auf Lefèbvres Auslegung des *gelebten Raumes* übertragen werden.

¹⁶ Janson 2005, S.153.

¹⁷ Wolfrum 2003, S.7.

¹⁸ Christian Schmid warnt davor, Lefèbvres Arbeit aus dem historischen und gesellschaftspolitischen Zusammenhang zu reißen und seine Theorie nur in Einzelfragmenten zu verwerten. (Schmid 2005, S. 17).

¹⁹ Karl Ganser, im Forschungsgebiet, September 2004.

Die von Dürckheim vorgenommenen Untersuchungen über das „*Raumerleben*“ und die „*Grundformen des Raumes*“ und das Konzept der Dreiheit des Raumes von Lefèbvre dienen als Orientierungspunkte und zur Sensibilisierung bei den Raumbeschreibungen des ersten Handlungsschrittes und aufbauend darauf beim Entwurf der Aktionen im zweiten Schritt.

Zusammenfassend werden die Potentiale der Gedanken Dürckheims und Lefèbvres herausgearbeitet, wobei die beiden Raumtheorien erstmals miteinander in Beziehung gesetzt werden – ohne dabei ihre Unterschiede zu verwischen. Dies hat zum Ziel, auf ihre bisher nicht beachtete Verwandtschaft hinzuweisen und die Potentiale einer Kombination für die städtebauliche und architektonische Arbeit zu beleuchten.

Neue Wissenschaftsansätze

„ ... die Qualitäten lägen eben nicht in den mit Wissenschaftlichkeit assoziierten Begriffen wie Objektivität, Universalität oder Methodizität, sondern darin, dass sie an die Subjektivität der Person gebunden sei.“ (Schumacher 2001, S.26).

Raumforschung kann keine eigene Wahrheit produzieren, sie ist kontext- und zeitabhängig. Science Studies der reflexiven Moderne, wie die Modus 2-Wissenschaften, trennen nicht zwischen menschlichen Sphären und wissenschaftlichen Erkenntnissen. Die Raumforschung passt zentral in diesen Wissenschaftsbegriff des 21. Jahrhunderts. Wissenschaft mischt sich dabei in das „Kudelmuddel“ der Welt ein. Raumforschung kann hier von Geisteswissenschaften wie Germanistik und Theologie lernen. *„Forschung ist zur Methode geworden, an einem Pakt, an einer Verbindung von Menschen und ‚nichtmenschlichen Wesen‘ (Bruno Latour) zu arbeiten. Damit wird Wissen abhängig vom Kontext der Anwendung, es verändert mit der Zeit seinen Wert und ist damit prinzipiell immer revisionsbedürftig.“ (Sieverts 2007b, S.13).*

Die Modus 2-Wissenschaft fordert eine Wissensproduktion im Kontext der Komplexität der Gesellschaft und im öffentlichen Raum der „Agora“, um gesellschaftlich robustes Wissen erreichen zu können. Dabei wird ein cartesianischer Dualismus, der zwischen Körper und Geist, rational und irrational unterscheidet kritisch gesehen und es wird versucht, eine reduktionistische Forschung zu einer der Öffentlichkeit zugewandten wissenschaftlichen Praktik in der reflexiven Gesellschaft weiterzuentwickeln. *„Die Wissenschaft kann ihre kognitive und gesellschaftliche Autorität nicht mehr mit der Behauptung begründen, sie hätte einen einzigartigen Zugang zur Ordnung der natürlichen Welt. Beteuerungen über die Autonomie der Wissenschaft haben auf der Agora ebenso wenig Gewicht wie das Beharren auf ihrem inhärenten Universalismus und ihrer unbestreitbaren Objektivität. ... Wir haben versucht zu zeigen, wie die Wissenschaft aufgrund der wachsenden Kontextualisierung des Wissens in das Treiben auf der Agora verwickelt wurde.“ (Nowotny u.a. 2004, S. 285).*

„Wissenschaft ist Gewissheit; Forschung ist Ungewissheit. Wissenschaft wird als kalt, hart und distanziert empfunden; Forschung ist warm, distanzlos und riskant. Wissenschaft macht den Wechselfällen menschlicher Streitereien ein Ende; Forschung setzt Kontroversen in Gang. Wis-

senschaft bringt Objektivität hervor, indem sie sich soweit wie möglich von den Ketten der Ideologie, der Leidenschaften und Gefühle befreit, Forschung nährt sich von ihnen allen, um ihre Untersuchungsgegenstände bekannt und vertraut zu machen.“ (Latour 1998, S.208-209).

“Das Verständnis der menschlichen Wahrnehmung in phänomenologischer Sicht unterscheidet sich vom naturwissenschaftlichen Paradigma nicht dadurch, dass es die naturwissenschaftliche Sichtweise für falsch erklärt; vielmehr bezieht die Neue Phänomenologie einen anderen Ausgangspunkt in der geisteswissenschaftlichen Analyse von Wahrnehmungsprozessen. ... Das Denken wird so einem Grat ausgesetzt. Es balanciert gleichsam zwischen einem verstandesrationalen und einem leiblich-sinnlichen Erlebnis- und Ausdrucksbereich.“ (Hasse 2005a, S.96 und S. 235).

3.2.3. Der gelebte Raum bei Dürckheim

Dürckheims Forschung bemüht sich um die Wahrnehmung und Beschreibung des vom Menschen persönlich erlebten Raumes in Verbindung zur Welt. Es geht Dürckheim dabei um die vielschichtige, wechselseitig verflochtene Beziehung zwischen dem Menschen und der leiblich-sinnlich erfahrbaren Welt, wodurch Raum generiert wird. Mit dem „*gelebten Raum*“ Dürckheims wird offensichtlich, dass Architektur und städtebauliche Konstellationen nicht nur formales Objekt oder leblose Struktur sind, sondern eine „*Bühne für das volle Leben*“²⁰ sind.

Der *gelebte Raum* ist ein wertvoller theoretischer Baustein für diese Forschungsarbeit, weil er differenzierte Kriterien zur Beschreibung der persönlichen Raumerfahrung an die Hand gibt. Er verhilft zu Kriterien für die Verbalisierung und Übersetzung des oft „*in einem beiläufig Bemerkten*“²¹ und leiblich Wahrgenommenen, das ein nicht in Geist und Körper getrenntes Gesamterleben des Raumes mit sich bringt und ansonsten nur schwer fassbar und reflektierbar ist. Überdies macht er die räumliche Wirkung – ob negativ oder positiv - von Orten und Gebäuden erklärbar. Schließlich lässt sich mit ihm erläutern, welche Situationen oder Handlungen „in einem Raum stecken“ und allein durch dessen Eigenschaften von diesem ermöglicht werden. Aber auch umgekehrt wird durch seine Theorie deutlich, wie Raum durch das Handeln der Menschen generiert wird.

Karlfried Graf von Dürckheim (1896-1988)

forscht über den „*gelebten Raum*“ in den späten 1920er und frühen 1930er Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Er erarbeitet seine Raumtheorie in vergleichsweise jungen Jahren zu Beginn seiner wissenschaftlichen Laufbahn. Sie erfolgt im Kontext der phänomenologischen Philosophie und der Psychologie, die sich mit dem Sein des Menschen in der Welt beschäftigt, auch als Reaktion auf die zunehmende Technisierung und Quantifizierung des Alltags. „*Nicht eine durch rationale, fixierbare Tatsachen begründbare Theorie schien mir damals schon der nervus rerum aller Wis-*

²⁰ Janson 2005, S.169.

²¹ Benjamin 1963, S. 41.

senschaft vom Menschen zu sein, sondern mehr – bei aller Verpflichtung zu klaren Begriffen – ein Gefüge qualitativer Erfahrungen.“ (Dürckheim 1929. In: Wehr 1988, S.103).

Im deutschen Sprachgebiet wird der „*gelebte Raum*“ erstmals von Dürckheim in seinen 1932 erschienenen „*Untersuchungen zum gelebten Raum*“ als Begriff eingeführt. Im Mittelpunkt seines Interesses steht dabei der vom Individuum im Alltag leiblich gefühlte und erlebte Raum. Die Forschung an der grundsätzlichen geprägten Seinserfahrung des Menschen in der Welt lässt ihn die östliche Zen-Philosophie für sich entdecken, die er bei seinen Aufenthalten in Japan ab 1938 vertieft studiert. Prägend ist für ihn die Begegnung mit den Schriften Lao-Tses. Dessen Gedanke, dass das wahre Wesen eines Tonkruges durch seine Leere charakterisiert wird, ist für Dürckheim nach eigenem Bekunden eine einschneidende Erkenntnis (Interview Dürckheim, Dokumentation Bayerischer Rundfunk 1998). Dieser Gedanke Lao-Tses drückt für ihn eine nicht materialistische Haltung aus, die Dürckheims so typisches Interesse an der gelebten Erfahrung und nicht am Objekt selbst widerspiegelt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg gründet Dürckheim die „*Existential-Psychologische Bildungsstätte*“ in Todtmoos-Rütte im Schwarzwald. Dort entwickelt er mit seiner zweiten Frau Maria Hippikus die in Japan gemachten Erfahrungen in Verbindung mit seiner leibbezogenen psychologischen Forschung in der so genannten „*Initiativen Therapie*“ weiter. Diese von der christlichen Mystik und der Zen-Philosophie geprägte Therapie versteht sich als „*eine auf den Wesenskern des Menschen*“ bezogene und „*ganzheitliche Heilung*“, deren Behandlungsmedien die „*personale Leibtherapie*“, das „*Exerzitium*“ und die „*Meditation*“ sind. („*Existential-Psychologische Bildungsstätte*“ 2010). Dürckheim ist heute in erster Linie wegen dieser Tätigkeit bekannt, weniger wegen seiner Erforschung des „*gelebten Raumes*“, die aber ein Fundament seiner späteren Arbeit darstellt.

„Mehr als zwei Jahrtausende lang hat das abendländische Denken der Illusion angehangen, dass der Raum dem Menschen äußerlich und der Mensch in der Innerlichkeit seiner Seele, die sein wahres Selbst ausmache oder beherberge, raumlos sei. Der erste Europäer, der diesen Bann gebrochen und den Menschen den Raum als gelebten ... zurückgegeben hat, ist Karlfried Graf von Dürckheim mit seinen epochalen Untersuchungen zum gelebten Raum.“ (Schmitz 2005, S.111).

Dürckheims Biografie kann man allerdings nicht ohne die kritische Betrachtung seiner Verbindung zur nationalsozialistischen Ideologie und seiner Rolle im Dritten Reich gerecht werden. Dies kann hier aber nur angerissen werden. Die dabei aufgeworfenen Fragen und der Zusammenhang zwischen der Forschung über den „*gelebten Raum*“, der nationalsozialistischen Ideologie und der therapeutischen Arbeit nach dem Zweiten Weltkrieg bedürfen einer weiteren Forschung. Überraschendweise wird die Nähe Dürckheims zum Nationalsozialismus in der gegenwärtigen Literatur, die sich aus der Perspektive der Raumtheorie oder der Architektur mit dem *gelebten Raum* beschäftigt, nicht kritisch diskutiert bzw. gar nicht angesprochen (beispielsweise in Hasse u.a. 2005b oder in „*Der Architekt*“ 7-8/ 2003).

Dürckheim stammt aus preußisch-pfälzischem Uradel. Diese Herkunft ist mit einem „*Standesbewusstsein, seiner Treue zu Volk und Vaterland und einem militaristischen Pflichtbewusstsein*“ verbunden, die zumindest seine Jugend prägen. (Dokumentation Bayerischer Rundfunk 1998) Als junger Wissenschaftler unterzeichnet er „*das Bekenntnis der Professoren an den deutschen Universitäten und Hochschulen zu Adolf Hitler und dem nationalsozialistischen Staat*“ (Wiki-

pedia 2010). Obwohl Dürckheim eine jüdische Großmutter hat, wird er 1935 von Joachim Ribbentrop auf Empfehlung von Rudolf Heß in den Dienst des Auswärtigen Amtes berufen. Grundsätzlich kann dies sicher nur gelingen, weil er sich eindeutig zum Dritten Reich bekennt. Seine Mitgliedschaft in der SA ab 1933 ist hierfür ein Indiz (Wehr 1988, S.114). Dürckheims Äußerungen zur damaligen Zeit können als weiterer Beleg angeführt werden: *„Das Übersee-Deutschtum erlebt heute wohl in stärkerem Maße als alle anderen deutschen Volksgruppen in der Welt, dass die Geburtsstunde des nationalsozialistischen Deutschland zugleich die Geburtsstunde des deutschen ‚Weltvolkes‘ (!) war.“* (Dürckheim 1935. In: Wehr 1988, S. 123).

Im Auswärtigen Amt ist Dürckheim für die *„Betreuung des Auslandsdeutschtums“* (Wikipedia 2010) zuerst ab 1935 in England, dann ab 1938 in Japan zuständig. Dürckheim selbst erklärt die Versetzung nach Japan mit dem Missfallen Görings an seiner teilweise jüdischen Abstammung (Interview Dürckheim, Dokumentation Bayerischer Rundfunk 1998). Eine Rolle dürften jedoch auch seine Auslandserfahrungen spielen, die er beispielsweise in Südafrika macht, wo er 1934 im Auftrag des Reichserziehungsministeriums die nationalsozialistische Erziehungs- und Kulturpolitik vertritt. Andere sehen in seinem Aufenthalt in dem mit dem Dritten Reich verbündeten japanischen Kaiserreich und dem damit verbundenen Forschungsauftrag die klare Konsequenz des Versuchs der NS-Politik eine *„Restauration einer arischen Urreligion“* voranzutreiben unter missbräuchlicher Einbeziehung traditioneller, östlicher Glaubensrichtungen. Dürckheim soll hierbei versucht haben, *„den Nationalsozialismus mit der Zen-Philosophie zu verknüpfen.“* (Trimondi u. Trimondi, 2003) Andere Quellen stärken diese These mit dem Hinweis auf Dürckheims Begeisterung für die *„soldatische Orientierung“* des Zen-Buddhismus (Wikipedia 2010). Dürckheim selbst beschreibt 1939 seine Motivation für eine Verbindung zwischen dem nationalsozialistischen Deutschland und dem japanischen Kaiserreich so: *„Es ist der Geist, der Japan mit uns verbindet, jener Geist, der, geboren aus der völkischen Substanz und dem Lebenswillen der Nation, dort wie bei uns das Fremde bekämpft und das Eigene entfaltet ... Der Krieg, ‚der große Lehrmeister des Volkes‘, hat diesen Willen Japans zu sich selbst aufs höchste gesteigert.“* (Dürckheim 1939. In: Wehr 1988, S.147). Aus heutiger Sicht kann eine abstruse wie gefährliche Verbindung zwischen spirituellen Werten und völkisch-nationalen Ideologien festgestellt werden. Dies kann eine mögliche Antwort auf die Frage sein, warum Dürckheims Einstellung offensichtlich so nahtlos von einem sinnlich-leiblich, geistig geprägten Raumverständnis und von einem Interesse an östlichen Lebensphilosophien in eine nationalsozialistische und militaristische Überzeugung wechseln konnte.

Nach Kriegsende ist Dürckheim für 16 Monate in amerikanischer Haft und wird 1947 repatriert. Er setzt sich gegenüber der Öffentlichkeit offenbar nie kritisch mit seiner eigenen Verantwortung für die Verflechtung mit dem Nationalsozialismus auseinander. Auf der aktuellen Homepage der *„Existential-Psychologischen Bildungsstätte“* wird sein langer Aufenthalt in Japan dargestellt, es finden sich aber keine Ausführungen über den damit gegebenen Zusammenhang mit seiner diplomatischen Tätigkeit für das NS-Regime oder seine politische Haltung in den Jahren von 1933 bis 1945. Es kann aber festgestellt werden, dass Dürckheim sich *„nicht nur mit dem Nationalsozialismus arrangiert, sondern sich auch in seine Dienste gestellt hat“* (Dokumentation Bayerischer Rundfunk 1998). Auch liegt auf der Hand, dass Dürckheim in seiner beruflichen Karriere als Diplomat vom NS-Staat profitiert hat. Gerhard Wehr interpretiert in der einzigen Biografie über Dürckheim dessen Lebenslauf als *„Wandlung“* (Wehr 1988), die von einer *„eindeutigen Identifikation mit dem Nationalsozialismus“* zu einer *„inneren Umkehr“* führt (Dokumentation Bayerischer Rundfunk 1998).

Diese Erfahrung soll Dürckheims therapeutischen und existential-psychologischen Ansatz geprägt haben. Allerdings ist nicht eindeutig erkennbar, dass Dürckheim seine persönliche Verantwortung im Dritten Reich selbstkritisch reflektiert, sondern er scheint diese Zeit eher als schicksalhafte Verflechtung zu betrachten. Den Prozess der so genannten Wandlung und – wenn man dieser Argumentation folgen will - die damit zwangsläufig verbundenen Krisen, Fehler und Vergehen als Teil seines Lebens hat Dürckheim gegenüber einer breiten Öffentlichkeit nie transparent dargestellt, obwohl dieser Vorgang sein therapeutisches Wirken in der zweiten Lebenshälfte offensichtlich maßgeblich beeinflusst hat. *„Aber was ist aus jenem Teil seiner Erfahrungen geworden, durch den Graf Dürckheim immerhin ein Jahrzehnt seines Lebens den nationalsozialistischen Machthabern zur Verfügung gestanden hat: ‚weit weg‘ und ‚kein Nazi, aber auch kein Anti-Nazi‘? Die Antwort darauf gibt seine nachfolgende Wirksamkeit, sein Lebenswerk. Auffällig ist fortan gewiss die betonte Zurückhaltung zu irgendwelchen deutbaren Stellungnahmen in seinem Reden und Tun. Die Frage ist aber, ob nicht auch der seinserfahrene Mensch Zeitgenosse ist, ein Mensch, der sich im großen gesellschaftlichen Prozess nicht vorenthalten darf.“* (Wehr 1988, S.172).

Quellen zur Biografie Dürckheims:

„*Existential-Psychologische Bildungsstätte*“, www.duerckheim-ruette.de (abgerufen am 12.06.2010).

www.wikipedia.de, *Karlfried Graf Dürckheim*, (abgerufen am 12.06.2010).

Bayerischer Rundfunk (1998): *Die Tür zum inneren Geheimnis. Begegnungen mit Karlfried von Dürckheim*. Eine Dokumentation von Kurt Hoffmann. Auf www.youtube.com, abgerufen am 12.06.2010. Darin u.a. Interviews mit Karl Schnelting (ehem. Kulturchef des ZDF) und Josef Sudbrack (katholischer Theologe).

Trimondi, Victoria u. Trimondi, Victor (2003): Buchvorstellung *Hitler-Buddha-Krishna. Eine unheilige Allianz vom Dritten Reich bis heute*. Auf www.iivs.de (Bürgernetz Inn-Isen-Vils-Salzach), abgerufen am 13.06.2010.

Wehr, Gerhard (1988): *Karlfried Graf Dürckheim. Ein Leben im Zeichen der Wandlung*. München: Kösel.

Bei einer inhaltlichen Bewertung der *„Untersuchungen zum gelebten Raum“* kann nicht von einer Beeinflussung durch eine deutschnationale oder nationalsozialistische Ideologie gesprochen werden. Verbindungen sind allenfalls durch eine vermeintlich gemeinsame Kritik an der modernen, rationalen Technisierung gegeben, die bei Dürckheim zu einer Betonung des Werts des leiblich-fühlenden Seins des Menschen in der Welt führt und die im Nationalsozialismus ihren Anteil hat an einer ebenso leiblich gestimmten *Blut- und Boden-Ideologie*. Dies hielt die Nationalsozialisten allerdings wie bekannt nicht vom Vorantreiben ihrer technisch hochmodernen Rüstungs- und Maschinenbauindustrie und der rationalen Organisation ihrer Vernichtungsmaschinerie ab. In diesem Zusammenhang sind sicher auch Parallelen gegeben zwischen einer nach dem Ersten Weltkrieg diskutierten *„Ganzheitserfassung“* als Wissenschaftsmethode, bei der Gefühl, Erlebnis und Intuition wichtig sind und einer *„völkisch-politischen Anthropologie“*, die diesen Ansatz ideologisch missbrauchte und analytisch-rationale Methoden als semitisch geprägt verdammt (Wehr 1988, S. 115-117).

Wenn man mit dem *gelebten Raum* arbeitet und dessen Potential für eine räumliche Wahrnehmung und Gestaltung heranzieht, muss der historische Kontext seiner Entstehung bewusst sein, auch um die Gefahren einer ideologischen Interpretation zu erkennen, mit der die Überbetonung des Gefühls, die Desavouierung des Rationalen oder die Beharrung auf der Ausschließlichkeit einer Methode verbunden sein können. Der „*gelebte Raum*“ Dürckheims bleibt in erster Linie der Versuch einer ganzheitlichen und qualitativ orientierten Raumerfahrung. Gegen eine nationalsozialistische Ideologie als Kern oder überhaupt als Element der Raumforschung Dürckheims sprechen nicht nur deren Fragestellung und Inhalt, sondern auch die Tatsache, dass die „*Untersuchungen zum gelebten Raum*“ inhaltlich direkt an die phänomenologische und psychologische Forschung in den 1920er und 1930er Jahren anknüpfen. Damals versuchten Forscher wie der französische Psychiater Eugène Minkowski nachzuweisen, dass das Erleben von Raum gleichbedeutend ist wie das der Zeit und dass der Mensch Raum nicht nur als geometrischen und physischen Raum erfährt. Diese psychologische Forschung war jedoch in erster Linie an den Störungen des Raumerlebens interessiert, die an psychopathologischen Fällen untersucht wurden. Das Interesse am Erleben des Raumes aus der Perspektive des Individuums im Alltag, also nicht unter den extremen Bedingungen einer Krankheit, wurde, obwohl scheinbar nahe liegend, nicht verfolgt, bis sich Dürckheim dieser Fragestellung des *gelebten Raumes* annahm.

Bis zu Beginn der 1960er Jahre erfolgte dann - zumindest im deutschsprachigen Raum - keine Forschung mehr in diese Richtung. Dies war nach dem Zweiten Weltkrieg zum einen der Problematik einer an Leib, Gefühl und Subjekt interessierten Forschung geschuldet, die während dem Dritten Reich ideologische Verflechtungen mit der nationalsozialistischen Weltanschauung hatte. Es lag zum anderen aber auch an der damaligen Skepsis eines rein rational orientierten Wissenschaftsbetriebes gegenüber auf Gefühl und Subjektivität basierenden Beurteilungskriterien, die jedoch untrennbar mit dem *gelebten Raum* verknüpft sind. (Siehe hierzu die Ausführungen von Jürgen Hasse in Hasse u.a. 2005b, S.7ff.). In seinem 1963 erschienen Buch „*Mensch und Raum*“ baute Dürckheims Zeitgenosse Otto Friedrich Bollnow auf den phänomenologisch-psychologischen Gedanken Dürckheims auf, indem er die Bedeutung des *gelebten Raumes* an konkreten, lebensweltlichen Situationen wie „*Der Weg und die Straße*“ oder „*Tür und Fenster*“ aufzeigt, wobei er aus sprachlich-grammatikalischen Gründen vom „*erlebten*“ anstelle des *gelebten Raumes* spricht. Die Gemeinsamkeit von Dürckheim und Bollnow besteht auch in dem Versuch, nicht nur eine rein subjektive und damit im Grunde wissenschaftlich wertlose Darstellung des *gelebten Raumes* vorzunehmen, sondern durch die Erforschung des Raumerlebens „*objektive Erkenntnis*“ (Bollnow 1963, S. 21) zu gewinnen oder - wie es Dürckheim ausgewogener formuliert - „*übergreifend Wesentliches und Wiederkehrendes*“ (Dürckheim 1932, S.18) festzustellen. Dürckheim ist sich offensichtlich anders als Bollnow darüber im Klaren, dass „*objektives*“ Raumerleben nicht möglich und gar nicht erstrebenswert ist, da eine „*polare Spannung zwischen Ich und Gegenstand, Subjekt und Raum*“ gegeben ist (Ebd., S. 22), wobei jedoch eine intersubjektive, oder wie er es nennt, „*phänotypische*“ (Ebd., S. 18) Beschreibung des *gelebten Raumes* erreichbar und - um diskursfähig zu sein - auch erforderlich ist.

Ohne direkt zu Dürckheim oder Bollnow einen Bezug herzustellen oder sie zu erwähnen, hat der auf der Schnittstelle von Architektur und Kunst arbeitende Franz Xaver Baier 2005 sein Werk „*Der Raum. Prolegomena zu einer Architektur des gelebten Raumes*“ veröffentlicht. Ähnlich zum Ansatz von Dürckheim, jedoch bei ihm direkt bezogen auf Architektur, geht es Baier darum,

dass eine architektonische Konstellation als Medium fungiert, das räumliche Beziehungen aufbaut und Situationen generiert. Entgegen der von ihm kritisierten Objekt- und Masterplanversessenheit mancher architektonischen oder städtebaulichen Herangehensweise ist für Baier Raum „*lebendig*“ und mit einem „*Eigenleben*“ ausgestattet. „*Handlungstaktiken für den gelebten Raum*“ wird insofern von dessen Arbeit beeinflusst, als „*es schon genügen kann, Nuancen wahrzunehmen und auszu- ziehen, um komplette Neustrukturierungen zu erwirken*“ und „*die Gestaltungsbereiche Architektur; Kunst, Design mehr mit Situationen zu tun haben, denn mit Ästhetik und Objektentwürfen.*“ (Baier 2000, S. 24 u. S.33).

Der *gelebte Raum* ist direkt und indirekt in einen weit verzweigten Kontext einer phänomenologischen, psychologischen bzw. leibbezogenen Raumforschung eingebettet, die sich mit der räumlichen Beziehung des Menschen und der Welt beschäftigt. Ebenso wurden in der Architekturtheorie ab Ende des 19. Jahrhunderts solche Raumkonzepte behandelt. Dieser Kontext soll hier nicht wiederholt werden. Hingewiesen sei hierfür u.a. auf Gosztanyi 1976/ Hasse 2005a/ Hasse u.a. 2005b/ Meisenheimer 2004 (wobei Dürckheim hier nicht erwähnt wird)/ Münch 1999, S. 235-245.

Dürckheim gliedert seine Untersuchungen in „*Raumerleben*“ („*Bestimmtheitsrichtungen konkreten Raumerlebens*“) ²² und in „*Raumformen*“ („*Grundformen des gelebten Raumes*“) ²³. „*Raumerleben*“ ist nur durch ein Subjekt oder Individuum möglich. Die „*Formen des Raumes*“ und die damit verbundenen Eigenschaften können jedoch unabhängig vom wahrnehmenden Subjekt für sich stehen oder wiederum individuell von diesem erfahren werden.

Obschon „*Raumerleben*“ und „*Raumformen*“ auseinander gehalten werden müssen, ist die Untersuchung beider Seiten in ihrer Wechselbeziehung unentbehrlich. „*Doch nimmt man diesen Raum als Raum des konkreten Erlebens, so ist er nie nur etwas, das ‚umgibt‘ und in dessen Mitte ein von ihm wesensmäßig getrenntes Subjekt steht und nun – radikal von ihm ‚abgesetzt‘ – ihn ‚erlebt‘, sondern dieser konkrete Raum ist dem erlebenden Subjekt aktuell und strukturell verbunden, ...*“ ²⁴

Das subjektive, jedoch „*phänotypisch*“ ²⁵ kommunizierbare „*Raumerleben*“ bildet einen Schwerpunkt von Dürckheims Untersuchungen. Wie sind die individuellen räumlichen Erfahrungen des Menschen, insbesondere in der Bewegung? Was wird gespürt und gefühlt? Wie schafft der Mensch durch sein Handeln Raum und wie wird er vom Raum zum Handeln bewegt? Welche Bedeutungen werden mit dem „*Raumerleben*“ verbunden?

Die Aufmerksamkeit in Architektur und Städtebau für die Entstehungsbedingungen des konkreten „*Raumerlebens*“ in Verbindung mit baulichen Konstellationen kann während des Entwurfsprozesses wertvollen Einfluss auf die Entscheidung geplanter Raumeigenschaften nehmen. Zudem kann es dazu beitragen, die Sprachlosigkeit zwischen den Fachleuten und den so genannten Laien bei der Diskussion über Raumqualitäten zu überwinden. Das Sprechen und Schreiben über die Qualitäten des „*Raumerlebens*“ kann helfen, mangelhafte und gute Raumqualität nach-

²² Dürckheim 1932, S.27 ff.

²³ Ebd., S.58 ff.

²⁴ Ebd., S.21/ 22.

²⁵ Ebd., S.18.

vollziehbar offen zu legen. Es lassen sich Potentiale und Möglichkeiten für das Alltagsleben erklären, die durch das Gebaute erweckt werden können oder darin verborgen liegen.

Dürckheim nennt insgesamt sieben Themen des konkreten „Raumerlebens“, mit denen uns persönlich der „Raum überhaupt ‚bewusst‘“²⁶ werden kann. Daneben gibt es zwei Punkte, die Dürckheim „übergreifende Bestimmtheitsrichtungen“²⁷ nennt und die für alle genannten Themen des Raumerlebens gelten und diese prägen. Das ist zum einen die *Bestimmtheitsrichtung des Bewegungsraumes*, die darauf aufmerksam macht, dass Raum nicht in erstarrter Position, sondern im Grunde nur in der Bewegung erlebt wird. Zum anderen die „Bestimmtheitsrichtung“, ob beim „Raumerleben“ die objektiv gegebenen, eigenständigen Raumeigenschaften oder die persönliche Wahrnehmung im Vordergrund stehen, die wiederum bestimmte „Raumformen“ mit sich bringen. Die verschiedenen „Raumformen“ werden also sowohl durch das objektive, unabhängig vom Individuum Vorhandene als auch durch das subjektive Erleben hervor gebracht. Die „Raumformen“ gliedern sich somit einerseits in den „Weltraum“ und andererseits in den „persönlichen Raum“²⁸.

Dürckheims Raumtheorie

Ein Überblick über die „Themen“ des „Raumerlebens“ und die „Raumformen“ bei Dürckheim in Bezug zur Forschungsarbeit.

„Themen“ des „Raumerlebens“

1. „Die elementare Orientiertheit“

Wo befindet sich ein Zimmer in einem Haus, ein Gebäude in der Strasse, ein Ort in der Umgebung in Bezug zum Erlebenden und seinem Lebensraum im Alltag? Beachtenswert scheint dies bei der Untersuchung des Raumes in der *Stadt-Landschaft*, die fragmentiert und durchschnitten ist. Woran orientiert man sich hier und wie navigiert man durch diese *Stadt-Landschaft*?

2. „Der gegenwärtige Raum als bestimmte Sinneinheit“

Welche Bedeutung hat der Ort? Welche innere Haltung nehmen die Menschen bestimmten Orten in der *Stadt-Landschaft* gegenüber ein? Wie verhält man sich „automatisch“ an den oft sehr funktional vorgeprägten, häufig mit negativen Einstellungen belegten Orten dieser Landschaft?

3. „Der gegenwärtige Raum als leibhaftige Ganzheit von bestimmter Gestalt“

Dabei „bestimmt sich der Raum zu einem objektiv ‚beschreibbaren‘ Gebilde einerseits und messbaren ‚Formgefüge‘ andererseits“ (Dürckheim 1932, S. 38).

Hier ist erst einmal die „klassische“ Art der Beschreibung des Erlebens von Gebautem und Landschaft gemeint. Die materielle und sinnlich wahrnehmbare Raumgestalt, die am Forschungsort vorgefunden wird, wird hierbei untersucht. Jedoch nicht als ein vor dem Subjekt stehendes Objekt, sondern als Wahrnehmender, der sich mittendrin im von der Gestalt mitbestimmten Ge-

²⁶ Ebd., S. 22.

²⁷ Ebd., S. 47 ff.

²⁸ Ebd., S. 58 ff.

schehen befindet - oder in der „*leibhaftigen Herumwirklichkeit*“ (Ebd., S. 36), wie das Dürckheim nennt.

Die *Gestalt* bedingt zudem einen „*Raum als Gegenform realer Bewegung. Wie muss, wie kann man ihn durchschreiten, das ist eine zentrale Frage, die hier auftaucht. Räumliche Gliederung und Gestalt bedeutet hier vor allem: Möglichkeit und Grenze für diese und jene ‚Bewegung‘. Körper stehen da, unverrückbar oder beweglich, von dieser und jener Form, Wände sind aufgerichtet, Bewegung begrenzend und Zwischenräume von bestimmter Größe, frei zum Durchschreiten.*“ (Ebd., S.38). Dadurch bleibt *Gestalt* eben nicht nur das von außen betrachtete Objekt, sondern beeinflusst das Verhalten des Menschen in einer gebauten Situation in seiner Bewegung, initiiert vielleicht sogar bestimmte damit verbundene Handlungen. In einer gebauten Konstellation können bestimmte Verhaltensmöglichkeiten eingeschrieben sein, die auch damit zu tun haben mögen, wie man sich durch einen Straßenraum oder über eine Brücke bewegt. Die Wahrnehmung des „*Bewegungsgefüges*“ (Ebd., S. 38) der Forschungsorte erlaubt die Beschreibung, welche Bewegungen die *Stadt-Landschaft*, ihre meist fragmentierte Struktur oder die mit dieser Siedlungsstruktur häufig verbundenen großflächigen privaten Räume erlauben oder geradezu herausfordern und welche Bewegungen dadurch abgeblockt werden.

4. „*Die Vitalqualitäten des gegenwärtigen Raumes*“

Die vielschichtigen Raumerlebensqualitäten machen einen Ort oder einen Teil einer Landschaft in ihrer Ganzheit oder, laut Dürckheim, *Komplexqualität* aus. „*Das eigenartige Dasein der Vitalqualitäten der verschiedenen Räume wird deutlich und greifbar besonders in Augenblicken des Übergangs aus einem Raum in einen anderen.*“ (Ebd., S.40). Die „*Vitalqualität*“ eines Raumes beschreibt den Gesamteindruck, den der Wahrnehmende „auf einmal“ hat. Diese Qualitäten werden in erster Linie durch leiblich-sinnliche Empfindungen aufgenommen. „*Sehend ist der Mensch erfüllt von der jeweils eigenartigen Ganzheit einer anschaulich gegliederten Mannigfaltigkeit farbiger Gestalten von bestimmter Tiefe und Weite, hörend erfüllt von einer jeweils eigenartigen Akustik des Raumes, zugleich strömt in ihn der diesem Raume eignende Geruch ein; atmend erfährt er seine besondere Luft. Auf Bewegung gestellt durchdringt ihn die Gliederung des Raumes nach Besetzttheit des Raumes durch Dinge und freien Platz ...*“ (Ebd., S. 39). Die „*Vitalqualitäten*“ sind vergleichbar mit Atmosphären, die an einem Ort vorkommen oder vom Gebauten ausgehen. Ohne in die Diskussion des Atmosphärenbegriffs einzusteigen, wird hier unter dem vielfach und verschieden im Alltag gebrauchten Wort Atmosphäre eine Raumerfahrung verstanden, die ausgehend von materiellen oder physischen („Holzdielenboden“ oder „Nebel“), aber auch situativen Phänomenen („Streit“ oder „Siegesfeier“) mit den Sinnen oder mit dem Intellekt erfahren werden. Diese Phänomene lösen Empfindungen aus, die keine Stimmungen darstellen, die man in sich trägt, sondern Erfahrungen sind, die durch einen äußeren Einfluss ausgelöst werden und ein intersubjektives gemeinsames Verständnis unter den dieses Äußere Wahrnehmenden gegeben ist. (Siehe hierzu Hauskeller 1995, S. 196).

Der bewusste Versuch, das Augenmerk auf diese Qualitäten zu lenken, ist lohnenswert, da es einen Ort mitbestimmt und viel über diesen aussagt, z.B. ob er von den Menschen angenommen oder gemieden wird, was jedoch häufig nicht messbar oder zählbar und nur schwer artikulierbar ist und deswegen oft als irrelevante Grundlage und nicht im Kontext einer „seriösen Planung“ akzeptiert wird.

5. „Der gegenwärtige Raum als Platzbestimmtheit“

Platzbestimmtheit und Verortung in einem weiteren Umgriff besteht „in einem doppelten Sinn:

1. mit Bezug auf das objektive Raumgefüge des weiteren ‚Herum‘,
2. mit Bezug auf einen Ort, zu dem das erlebende Subjekt in ‚Raumbindung‘ steht“ (Ebd., S.41).

Der erste Punkt betrifft die vertraute architektonische oder städtebauliche Beschreibung eines Zimmers im räumlichen Gefüge eines Hauses oder eines Platzes in der Abfolge und Gliederung von öffentlichen Räumen innerhalb einer Stadtstruktur. Der zweite Punkt weist auf die sonst in Architektur und Städtebau weniger beachtete soziale, situative oder gesellschaftliche Rolle eines Raumes hin, die in der Regel von der soziologischen Forschung beobachtet wird. Diese Rolle findet jedoch auch ihren Ausdruck im gebauten Raum oder wird umgekehrt durch ihn beeinflusst. Unter diesem Gesichtspunkt können auch die Rollen der Orte in der *Stadt-Landschaft*, die sie für die dort tätigen Menschen spielen, konkret lesbar gemacht werden.

6. „Der gegenwärtige Raum als Lebensraum einer bestimmten Lebenseinheit“

Orte haben eine bestimmte Geschichte, die sie aus der Beliebigkeit unzähliger Orte herausholen und zu einem erfahrenen Raum machen, der im Gedächtnis der Menschen verankert ist.

„Unwillkürlich hat man konkreten Raum gegenwärtig in seiner Zugehörigkeit zu einer individuellen Lebenseinheit, deren geschichtlicher Raum er ist ...“ (Ebd., S.43/44).

Trotz ihrer zu kritisierenden architektonischen und städtebaulichen Qualität und obwohl die meisten Orte in der *Stadt-Landschaft* in ihrem Zustand noch nicht lange bestehen, haben an ihnen Ereignisse in der jüngeren und späteren Vergangenheit stattgefunden, die einen für einzelne oder für die Gesellschaft besonderen Raum entstehen ließen. Dieser geschichtliche Raum ist hier nicht oder zumindest nicht offensichtlich am Gebauten oder in der Landschaft zu erkennen, dennoch gilt es, diesen Aspekt als wichtiges Potential für den „gelebten Raum“ in der *Stadt-Landschaft* herauszuarbeiten.

7. „Der gegenwärtige Raum als Wesenraum“

Der „Wesenraum“ erscheint dem den Raum Erlebenden als „ein Wesen von ganz bestimmtem Charakter“. (Ebd., S.45). Dieser „Wesenraum“ kann von seinem „physiognomischen Charakter“, also seiner prägenden Gestalt und seinen „Anmutungsqualitäten“ (Ebd., S.46) oder wie unter Punkt 4 erwähnt „Vitalqualitäten“ herrühren. Der Unterschied zwischen dem Erleben einer „Vitalqualität“ und dem „Wesenraum“ wird in dieser Arbeit so interpretiert, dass die „Vitalqualität“ ein - sicher komplexer - Aspekt des „gelebten Raumes“ ist, jedoch der „Wesenraum“ in der Gesamtheit aller Aspekte erlebt wird.

„Raumformen“

Da die „Raumformen“ in enger Verbindung mit dem „Raumerleben“ stehen und beide sich gegenseitig bedingen können, wird von Dürckheim bei den „Raumformen“ das „Raumerleben“ wiederholt – nur aus einer anderen Perspektive. Obwohl dies konsequent von Dürckheim gedacht und bei der Analyse des „gelebten Raumes“ diese Unterscheidung erforderlich ist, verwirrt dies zuweilen. Deswegen soll beim folgenden Überblick über die „Raumformen“ insbesondere auf die Verbindungen

zu den Themen des „*Raumerlebens*“ eingegangen, verunklärnde Wiederholungen vermieden und lediglich auf neue Aspekte hingewiesen werden.

„Welt-Raum“

Der *Welt-Raum* ist der *eigenständige Raum*, der unabhängig vom wahrnehmenden Subjekt gegeben ist.

1. „Der tatsächliche Raum“

Der „*tatsächliche Raum*“ ist ein Aspekt des „*Weltraumes*“: der mit seinen Eigenschaften für sich stehende Raum, der unabhängig vom wahrnehmenden Individuum, quasi „objektiv“ existiert. Er lässt sich materiell oder geometrisch beschreiben und messen. Faktisch nachweisbare, noch nicht interpretierte Eigenschaften eines Raumes gehören dazu. Dürckheim sieht in der Beschreibung des „*tatsächlichen Raumes*“ ein „*Grundvermögen der menschlichen Seele ...: das Erkennen, ...*“ (Ebd., S.60). Dabei wird der rein rationale, objektiv fassbare Aspekt dieses Raumes deutlich.

Der „*tatsächliche Raum*“ steht in Bezug zu den als *Gestalt*, in ihrer „*Platzbestimmtheit*“ oder durch geschichtlich belegte *Lebenseinheiten* erlebten Raumeigenschaften. Er stellt einen wichtigen Ausgangspunkt der räumlichen Erforschung der *Stadt-Landschaft* dar. Um dem „*gelebten Raum*“ näher zu kommen, muss jedoch weiter gegangen werden.

2. „Wesenraum“

Nach Dürckheim gibt es einen unabhängig von der Wahrnehmung für sich stehenden „*Wesenraum*“. Dieser wird durch alle an einem Ort vorhandenen Themen des Raumerlebens hervorgerufen und bestimmt ihn in seiner Gesamtheit. Mit dem gegenwärtig haben des „*Wesenraumes*“ wurde vorhin sein Erleben beschrieben.

Im Gegensatz zu Dürckheim wird hier ein an sich existenter, zum „*Weltraum*“ gehörender und damit „objektiver“ „*Wesenraum*“ kritisch gesehen. Es gibt diesen für die Raumforschung so wichtigen „*Wesenraum*“ und ein Ziel dieser Arbeit ist, ihm durch die Beschreibungen näher zu kommen und später bei den Aktionen herauszuarbeiten. Aber er ergibt sich erst durch die Wahrnehmung, also Deutung eines Dinges, Ortes, einer Situation oder einer Landschaft. Auch dann, wenn ein „*Wesenraum*“ scheinbar unumstößlich vorhanden zu sein scheint, wie z.B. für viele das Allgäu in den Köpfen und Emotionen mit einem Wesen verbunden ist, das von „grünen Hügeln, Kühen und König Ludwig“ geprägt ist. Ein „*Wesenraum*“ ist dann gegeben, wenn ein intersubjektiver Konsens der Wahrnehmenden über dieses Wesen getroffen werden kann, es ist nicht per se in der Welt. Deutlich wird dies auch dadurch, dass laut Dürckheim der „*Wesenraum*“ durch (inter-)subjektives Fühlen zu erfahren ist. Es ist jedoch Dürckheims Verdienst, dass er mit der Erarbeitung differenzierter Kriterien zur Beschreibung des „*Raumerlebens*“ das Wesen eines Raumes fassbar macht und für die wissenschaftliche Forschung aus der Ecke einer als bloß gefühlig bewerteten und daher nutzlosen Wahrnehmung heraus geholt hat.

Die für die Beschreibung von Dürckheim dargestellten *Artungsqualitäten* (z.B. „lieblich“, „weich“, „heroisch“, „hart“, „streng“, „schwer“, „leicht“) und „*Stimmungsqualitäten*“ des „*Wesenraumes*“ können sicher Teil eines intersubjektiven Diskurses sein. Für Architektur und Städtebau interessanter erscheint allerdings die „*Stellungsqualität*“, die offen legt, ob ein Ort durch seine baulichen oder auch mit der Geschichte verknüpften Eigenschaften etwas „Verschlossenes“, „Abwei-

sendes“ oder etwas „Offenes“ und „Einladendes“ hat. Ob er es ermöglicht, dass man sich geborgen fühlt, niederlassen kann oder ob einem der Aufenthalt durch den Ort bzw. die gebaute Situation erschwert wird. Alban Janson erwähnt in seiner Analyse des „*gelebten Raumes*“ anhand der Villa Müller von Adolf Loos in diesem Zusammenhang die von der Architektur ausgelöste „*Geste des Aufnehmens*“, die durch bauliche Situationen nicht nur die Möglichkeiten bietet „*optisch einzudringen, sondern dem Handeln und der Bewegung in ihrer ‚Stellung‘ entgegen zu kommen*“ und worin ein „*Angebot zur realen Ausführung – auch wenn sie gar nicht stattfindet - liegt*“ (Janson 2005, S. 159 ff.). Janson sieht in „*Verschränkungen*“, „*Übergängen*“ und „*porösen Raumgrenzen*“ weitere „*Stellungsqualitäten*“, die das Wesen eines Raumes ausmachen und dessen Beschreibung nicht nur in einem Gebäude, sondern auch an Orten in der *Stadt-Landschaft* nachvollziehbar machen.

3. „Zweckraum“

„*Man braucht nur das Wort ‚Zweckraum‘ auszusprechen und eine Welt, eben die Wesen-Welt, sinkt dahin, ein in Plan und Ziel denkendes Subjekt steht auf, willens sich den Raum „nutzbar“ zu machen und geneigt, seine „physiognomischen“ Ordnungen und Qualitäten in das Reich derer zu verweisen, die außerhalb harter Lebenswirklichkeit spielen und träumen: in das Reich der Kinder und Künstler.*“ (Dürckheim 1932, S. 82).

Wenn man einen Raum mit „funktionalen“ Augen sieht, verengt sich die Wahrnehmung und konzentriert sich einseitig auf nur eine – unbestritten wichtige – Möglichkeit des Raumes, hinter der andere Qualitäten zurück treten. Mit dem „*Zweckraum*“ ist das Grundvermögen des Wollens verknüpft. Wenn man sich einen Weg, z.B. die Fahrt von Kempten nach Ulm auf der A7, nur als Überwindung einer Distanz von einem Ort zum anderen bewusst macht, dann spielen folgende Gedanken keine Rolle: An welchen Orten kommt man vorbei? Woran orientiert man sich? Wie schaut die durchreiste Landschaft aus? Wie sind die materiellen Eigenschaften der Autobahn (außer sie behindern oder optimieren den Zweck)? Es geht nur um das „*Wie, mit dem er*“ (Anmerkung des Verfassers: *der Weg eine bestimmte Funktion erfüllt*) (Ebd., S.84).

Dürckheim gliedert den „*Zweckraum*“ ebenso unter den „*Weltraum*“ ein, wobei diese Zuordnung wie beim „*Wesenraum*“ anders gesehen wird, denn trotz einer exakt auf die Nutzung ausgerichteten baulichen Struktur und einer starken Vorcodierung mit einer bestimmten Funktion (z.B. „*Autobahnbrücke*“ oder „*Gewerbegebiet*“) kommt die konkrete Nutzung erst durch eine individuelle oder kollektive, immer wieder neu zu vollziehende Entscheidung zustande, auch sie ist nicht per se vorhanden. Ansonsten wären Umnutzungen eines Raumes im zeitlichen Nacheinander oder zeitlich parallel nicht möglich. Das zeigen die vielen Beispiele, wo die Räume alter Industriehallen mit neuen, sehr fremden und eigentlich „nicht passenden“ Nutzungen neu besetzt werden. Hingewiesen sei dabei auch auf die vielen „ungeplanten“ Nutzungen in der *Stadt-Landschaft*.

„Persönlicher Raum“

Der „*persönliche Raum*“ wird in seiner Wahrnehmung und seinem Erleben vom Individuum dominiert. Die Eigenschaften des *Weltraums* treten mit ihm in ein Wechselspiel. Dürckheim unterscheidet hier den „*Handlungsraum*“, den „*Selbstraum*“ und den „*persönlichen Lebensraum*“.

Der „*persönliche Raum*“ muss als wichtiges Element bei der Entstehung, d.h. auch beim Entwerfen von Raum miteinbezogen werden. Er sollte in Architektur und Städtebau verstärkt zur

Kenntnis genommen werden und nicht als vermeintlich störendes Übel möglichst beiseite geschoben werden. Gerade in einer pluralistischen, heterogenen Gesellschaft prägt er Raum wesentlich mit. Trotz manch gescheiterter partizipativ angelegter Planungsprozesse und gegenwärtig eher formal bedingter „Bürgerbeteiligungen“ lohnt es sich, ihn in den architektonischen und städtebaulichen Entwurfsprozess zu integrieren. Dabei mag helfen, dass Dürckheim den „*persönlichen Raum*“ klar benennt und definiert und seinen Bezug zum „*Weltraum*“ herstellt. Damit zeigt er einleuchtend, dass der „*persönliche Raum*“ eine selbstverständliche und natürliche Facette des Raumes ist, der nicht wie unter Laborbedingungen ausgeschlossen werden kann.

1. „*Handlungsraum*“

In einem wechselseitigen Verhältnis entfaltet sich Raum durch aktives Handeln und gleichzeitig können räumliche Qualitäten das Handeln oder Situationen befördern. Im Handlungsraum „*steckt ein zeitliches Moment*“ (Ebd., S.90), das Teil einer Handlungsgeschichte ist oder darauf „wartet“ vom Handelnden ausgelöst zu werden. Der *Handlungsraum* ist deswegen bei der Untersuchung des „*gelebten Raumes*“ eine der wertvollen Erkenntnismöglichkeiten für Architektur und Städtebau bzw. für die Raumforschung in der *Stadt-Landschaft*. Handlungen werden u.a. durch die Qualitäten des „*Bewegungsraumes*“, der Gestalt als „*Gegenform ,realer Bewegung*“ oder durch „*Stellungsqualitäten*“ des „*Wesenraumes*“ angeregt. Dürckheim spricht im Zusammenhang mit dem „*Handlungsraum*“ auch von einem „*Aktionsraum*“ (Ebd., S.83 und S.88).

2. „*Selbstraum*“

Durch den Begriff „*Selbstraum*“ macht Dürckheim klar, dass es nicht auf der einen Seite „*ein isoliertes Ich*“ (Ebd., S.92) gibt und auf der anderen Seite eine Umwelt, von der das Ich losgelöst lebt. „*Selbstraum*“ bedeutet, dass das Individuum „*strukturell*“ (Ebd., S.92) mit seiner Wirklichkeit vereint ist. Es besteht dabei ein „*qualitativ besonderes Erlebnis, in dem uns die Zugehörigkeit des Raums zu unserem Selbst fühlbar zum Bewusstsein kommt.*“ (Ebd., S.92) Der „*Selbstraum*“ wird aus diesem Grund entscheidend geprägt von der uns persönlich betreffenden Welt, die sich nicht nach Belieben als außen stehendes Phänomen „ein- und ausschalten“ lässt. Diese Welt hat einen direkten Einfluss auf unsere persönliche Verfasstheit und bedarf vom Standpunkt einer architektonischen und städtebaulichen Betrachtung heraus gerade deswegen einer bewussten räumlichen Gestaltung. Franz Xaver Baier weist aus einer ähnlichen Perspektive auf diese räumliche Qualität hin, wenn er aktuell das Verhältnis zwischen den Menschen und der Natur kritisiert, die eigentlich in ihrer Erlebniswirklichkeit eine Facette des *Selbstraumes* ist, aber im Grunde als äußere Welt behandelt wird, die beliebig genutzt, bespielt oder auch ausgeblendet wird. „*Es ist eigentlich nicht zu glauben, in wie drastischer Weise heute Natur zur bloßen Umwelt geworden ist und als ‚Draußen‘ erlebt wird ... Damit stellt sich der Mensch auf die Ebene von Organismen, die keine Welt, sondern nur Umwelt haben oder auf die Ebene von Computern, die nur Informationen verarbeiten.*“ (Baier 2000, S.63).

3. „*Persönlicher Lebensraum*“

Der *Welt-Raum* wird in dem Moment zum „*persönlichen Lebensraum*“, sobald dieser „*ein ‚persönliches Gesicht‘ erhält*“ und „*aus seiner für einen fernen und fremden objektiven Eigenwirklichkeit heraus und in ein konkretes Verhältnis zu einem tritt*“. (Dürckheim 1932, S.96). Dadurch erhalten

Orte für das Individuum eine persönliche Bedeutung, die nicht nur kurzzeitig, sondern über einen längeren Zeitraum gegeben ist. *„Es bilden sich Zentren verschiedenartigen Erlebens, räumliche Zentren mit durchaus persönlichem Sinn und ‚Gewicht‘ und bald hat das Ganze ein ganz spezifisches Bedeutsamkeitsrelief.“* (Ebd., S.96) Bezogen auf diese *„Zentren verschiedenartigen Erlebens“* und das von Dürckheim geschilderte *„Bedeutsamkeitsrelief“* tut sich ein interessanter Vergleich zu den räumlichen *„Inseln“* auf, die von der gegenwärtigen raumsoziologischen Forschung beschrieben werden. Dabei wurde festgestellt, dass Raum *„aus einzelnen separaten Stücken bestehend“* erfahren wird, die *„wie Inseln in einem größeren Gesamtraum verstreut sind“*. (Zeiger u. Zeiger in Löw 2001, S.83). Die *„Inseln“* erhalten ihre Bedeutung und entstehen sozusagen *„nur durch die eigene biographische Erfahrung“* (Löw 2001, S.83). Aus der Perspektive von Architektur und Städtebau muss es gelingen, möglichst viele Konstellationen zu erzeugen, die *persönliche Lebensräume* oder Bedeutungs-*„Inseln“* generieren.

3.2.4. Lefèbvres gelebter Raum

Die weitere Dimension des *gelebten Raumes*, die durch die Gedanken Henri Lefèbvres ins Spiel kommt und eine Befruchtung des Dürckheimschen Ansatzes bedeutet, liegt in der Betonung der gesellschaftlichen Bedingungen der Raumentstehung.

Der *„gelebte Raum“* als der im Alltag von den Menschen erfahrene Raum wird von Lefèbvre in *„La production de l’espace“* in einer dreifachen, dialektischen Beziehung mit dem *„wahrgenommenen Raum“* der materiellen Bedingungen in der nachindustriellen Zeit und dem *„konzipierten Raum“* der Planung und Ökonomie beschrieben.

Raum entsteht nach Lefèbvre durch gesellschaftliche, kollektive Prozesse und eine Raumforschung ist daher ohne deren Berücksichtigung nicht denkbar. Dieser Akzent ist für die Forschungsarbeit insofern von Bedeutung, da er davor bewahrt, die sinnlich wahrnehmbaren Phänomene der ausgewählten Orte in der *Stadt-Landschaft* hochsensibel zu untersuchen, jedoch dabei zu vergessen, dass diese durch Entscheidungen von bestimmten Gruppen entstanden sind und im Alltag der dort Lebenden eine prägende Rolle spielen. Ohne in politische Fallgruben zu treten, die sich auf tun können, wenn man sich mit einem Denken beschäftigt, das marxistische Traditionen fortsetzt, sind die Gedanken Henri Lefèbvres für die heutige Planungswissenschaft wieder von Bedeutung geworden. Da Raum nicht für sich als nur vielfältige psychische und sinnliche Wahrnehmung steht, sondern verwoben untersucht wird mit sozialen Bedingungen der Raumgenerierung, was in der Raumforschung von Karlfried von Dürckheim kaum eine Rolle spielt. *„Eine Kritik an Dürckheims Studie betrifft sicher auch ihre sozialwissenschaftliche Abstinenz. Nur durch eine Ausklammerung aller gesellschaftlichen Bedingtheiten erhält die Studie ihre innere Konsistenz.“*²⁹ Diese Bedingungen oder die Auswirkungen des Raumes auf die Gesellschaft stehen nicht in Dürckheims Fokus und sind nur am Rande Thema.³⁰ Lefèbvre sieht jedoch Architektur und Städte-

²⁹ Janson 2005, S.151.

³⁰ Dürckheims Untersuchung der *Platzbestimmtheit* (Dürckheim 1932, S. 41 ff.) eines Raumes oder der *„Lebensraum einer bestimmten Lebenseinheit“* (Ebd., S. 43 ff) können sich als Versuch interpretieren lassen, einen Bezug zu gesellschaftlichen Bedingungen herzustellen. Im ersten kann der *„Bezug auf das objektive Raumgefüge des weiteren ‚Herum‘“* (Ebd., S.41) als die Rolle eines Raumes gedeutet werden, die er im gesellschaftlichen Kontext (*weiteres ‚Herum‘*) spielt. Siehe hierzu auch die Anmerkungen von Janson 2005, S. 163, über die gesellschaftliche Rolle der Frau in Bezug auf das Damenzimmer in der Villa Müller von Adolf Loos.

bau gerade hierbei in der Verantwortung, da der „Raum, der Architekten anvertraut ist, nichts unschuldiges an sich hat“. ³¹ Er ist sogar der Meinung, dass diese Disziplinen eine Brücke zwischen „konzipiertem“ und „gelebtem Raum“ schlagen können. ³² Er äußert sich hier folgendermaßen zum Potential von Architektur: „Die Raumrepräsentationen (Anmerkung des Verfassers: der konzipierte Raum, u.a. Architektur und städtebauliche Planung) hätten somit eine beträchtliche Bedeutung und einen spezifischen Einfluss auf die Produktion des Raumes. Inwiefern? Durch das Bauen, d.h. durch die Architektur, sofern diese nicht als Errichtung einer bestimmten isolierten ‚Immobilie‘, eines Palastes oder Denkmals verstanden wird, sondern als Projekt, das sich in einen räumlichen Kontext und eine Textur einfügt, was ‚Repräsentationen‘ nötig macht, die sich nicht im Symbolischen oder im Imaginären verlieren.“ ³³ Die in Lefèbvres Theorie der Produktion des Raumes entwickelte Dreiheit des Raumes untersucht den Raum also in einem einzigen Gefüge und nicht - wie über eine lange Zeit zuvor - in Einzelaspekte getrennt. ³⁴

Henri Lefèbvre (1901-1991)

ist Zeitgenosse Dürckheims. Obwohl beide an einem umfassenderen Raumverständnis arbeiten, lassen sich bei keinem Hinweise auf die Arbeit des anderen finden.

Anders als Dürckheim, der im Dienst der NS-Diktatur steht, bekämpft Lefèbvre im Zweiten Weltkrieg die Nationalsozialisten und ist Mitglied der Résistance. In Paris lebt er in einer spezifisch urbanen Situation mit einem intellektuellen Klima. Seine wissenschaftstheoretischen Gedanken sind entscheidend durch eine lebensweltliche und aktionistische Position geprägt, die sich im Kontext der bewegten 1920er Jahre bis zum Mai 1968 entwickelt.

Lefèbvre entfaltet seine Gedanken aus der Perspektive eines gesellschaftspolitisch engagierten Sozialforschers. Seine Raumtheorie, in der der „gelebte Raum“ ein bedeutendes Glied darstellt, basiert auf einer langen Entwicklungsgeschichte. Diese beginnt in den 1930er Jahren mit einer marxistisch geprägten sozialwissenschaftlich-philosophischen Alltagsforschung und findet erst in den 70er Jahren - also einige Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg und unter dem Eindruck der Auseinandersetzung zwischen „Kapitalismus“ und „Kommunismus“ - zu ihrer letztendlichen Ausformulierung.

Im zweiten kann die „Zugehörigkeit zu einer individuellen Lebenseinheit, deren geschichtlicher Raum er ist“ (Ebd., S.44) als Facette des Raumerlebens gelesen werden, die durch historische Ereignisse beeinflusst ist, in die das Individuum verwickelt ist und die, wie es Dürckheim nennt, als „soziale Ganzheiten ... mitgegenwärtig sind“ (Ebd., S. 44 ff.). Hier wird also durchaus auf die den individuell erlebten Raum mitbestimmenden gesellschaftlichen Konditionen hingewiesen, jedoch nicht in dem Maße wie das bei Lefèbvre der Fall ist.

³¹ Lefèbvre 1991, S. 360, Übersetzung Verfasser. Hinweis in Schmid 2005, S. 228.

³² Siehe auch Schmid 2005, S. 315.

³³ Übersetzung Dünne 2006, S. 340. Dünne verweist in diesem Zusammenhang auf einen weiteren Aspekt, der Lefèbvre dazu bewegt, die Architektur als Mittler zwischen *konzipiertem* und *gelebtem Raum* einzuschätzen und dadurch der ausbalancierten, vereinten Dreiheit von Raum näher zu kommen: „Der hier anklingende Sonderstatus der Architektur im städtischen Raum als Verbindung von Repräsentationsraum und Raumrepräsentation kommt auch an anderer Stelle zum Ausdruck, wenn Lefèbvre die ursprünglich ‚gelebte‘ Architekturkonzeption des Bauhauses, allen voran von Le Corbusier, gegenüber dem bloß konzeptuellen Kontrollbestreben in der Realität moderner Raumplanung verteidigt. (vgl. Dazu ‚Préface‘ [Vorwort], S. XVII-XXVIII).“ (Ebd., S. 340).

³⁴ „Für Lefèbvre lässt sich der gelebte Raum letztlich nur dann erfassen, wenn das Konzept des Raumes mit einer sozialen Praxis verknüpft wird, die sowohl eine räumliche Praxis als auch eine Bedeutungspraxis umfasst (pe: 161/137). Oder einfacher gewendet: der *espace vécu*, der gelebte und erlebte Raum, und damit die im Raum ausgedrückten und erlebten sozialen Bedeutungen, lassen sich nicht von der materiellen Seite der sozialen Praxis, des Handelns, abtrennen. Genau darin liegt der Sinn der „dreidimensionalen“ Theorie der Produktion des Raumes.“ (Schmid 2005, S. 226).

Lefèbvre legt in „*La production de l'espace*“ seine Gedanken zum „*gelebten Raum*“ in Verbindung mit der Dreiheit des Raumes erst gegen Ende seines Schaffens 1974 auf Basis weit reichender, langer Überlegungen zur Gesellschaft, zur Stadt und zum Alltag dar.

Lefèbvre wurde sowohl durch die Denkrichtung des 19. Jahrhunderts - die deutsche Dialektik und dabei von Hegel, Marx und Nietzsche – beeinflusst als auch durch die französische und deutsche Phänomenologie des 20. Jahrhunderts, von Philosophen wie Merleau-Ponty, Bachelard und Heidegger, wobei er zu letzterem eine kritische Position einnahm.

Der dialektische Ansatz, das gleichzeitige Ja und Nein und in sich widersprüchliche Definitionen durchziehen sein ganzes Werk, in dem er auf die Konventionen wissenschaftlichen Schreibens bewusst verzichtet hat.

Die wissenschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung der Arbeit Lefèbvres und dessen Entwicklungskontext wird u.a. in folgenden Quellen beleuchtet: Dünne 2006, S. 289 ff./ Elden 2004a/ Harvey 1989 u. 1991/ Highmore 2002, S. 113 ff./ Kofman u. Lebas 1996/ Fezer u.a. 2002/ Schlögel 2006, S. 63 ff./ Schmid 2005/ Soja 1996

In der städtebaulichen und architektonischen Arbeit ist Urbanität eine räumliche Qualität, insbesondere bei der zukünftigen Gestaltung der *Stadt-Landschaft*, in der diese aufgrund der Homogenität und einseitigen Funktionalisierung in der Regel vermisst wird. Auch hierfür birgt Lefèbvres Raumtheorie ein Potential, denn er beschreibt darin den *urbanen Raum* als ein essentielles Element unserer postindustriellen Gesellschaft, der durch soziale Durchmischungen, funktionale Überlagerungen oder Gegensätze und unkontrollierte, nicht geplante Eingriffe geschaffen wird. Es sei hier bereits angemerkt, dass der dabei generierte „*differentielle Raum*“ für die „*Handlungstaktiken für den gelebten Raum*“ einen wertvollen Beitrag leistet. Denn diese Raumqualität beschreibt eine Eigenschaft, mit der Unterschiede, Widerstände und die Heterogenität im Raum der *Stadt-Landschaft* erzeugt werden können, die Lefèbvre als „*Raumresiduen*“ definiert und denen schon beim Wahrnehmen Aufmerksamkeit geschenkt werden soll. Später soll der „*differentielle Raum*“ beim Aktionsschritt verstärkt, Heterogenes des Kontextes herausgearbeitet und gegebenenfalls auch „*Störungen*“ oder „*Zweckentfremdungen*“³⁵ generiert werden, um der Tendenz der Homogenisierung in der *Stadt-Landschaft* im Sinne eines vielfältigen *gelebten Raumes* entgegenzuwirken.

Lefèbvres Raumtheorie

Ein Überblick über die drei „*Momente*“ der „*Produktion des Raumes*“ bei Henri Lefèbvre in Bezug zur Forschungsarbeit

1. „*Wahrgenommener Raum (L'espace percu) – die räumliche Praxis*“ (Lefèbvre 1991, S.38)

Der physische Raum ist der „*wahrgenommene Raum*“, der durch „*räumliche Praxis*“ geschaffen wird. Hierbei wird materiell Fassbares produziert. Bezogen auf den hier gegebenen Forschungsge-

³⁵ „*Zweckentfremdung*“ in Anlehnung an das Konzept der Situationisten, siehe auch Abschnitt 4.1.2.

genstand kann man sagen, dass ein Gewerbegebiet mit seinen Strassen, Hallen und Parkplätzen, eine Autobahnbrücke aus Stahlbeton oder ein Kiesförderturm, durch den die Topographie an einem der Forschungsorte stark verändert wird zum „*wahrgenommenen Raum*“ zu zählen ist, der in der „*räumlichen Praxis*“ mitgestaltet und benutzt wird.

Es ist der „*Raum der praktisch-sinnlichen Welt, in den sich Handlungen von kollektiven Akteuren in Form von dauerhaften Objekten und Wirklichkeiten einschreiben.*“ (Schmid 2005, S. 210/211)

Der Alltag in einem Quartier, die dort gesprochene Alltagssprache, das alltägliche Tätigsein mit dem Körper, das Gehen durch die Stadt, die Veränderung durch die handwerkliche Tätigkeit mit den Händen gehört für Lefèbvre zur „*räumlichen Praxis*“.

„*„Moderne’ räumliche Praxis mag – um ein extremes aber signifikantes Beispiel zu nehmen – durch den Alltag eines Mieters in einem staatlich geförderten Hochhausbau bestimmt sein. Was nicht so verstanden werden soll, dass Autobahnen oder Luftverkehrspolitik außer Acht gelassen werden kann.*“ (Lefèbvre 1991, S. 38, Übersetzung Verfasser).

2. „*Konzipierter Raum (L’espace conçu) – Repräsentation des Raumes*“ (Ebd., S.38/ 39)

Der mentale Raum wird als „*konzipierter Raum*“ erklärt, der durch „*Raumrepräsentation*“ immateriell, im Kopf gedacht und geplant entsteht. Dabei wird Wissen produziert und Pläne oder Konzepte entwickelt, die auch am Ende das Materielle des „*wahrgenommenen Raumes*“ hervor bringen.

Der „*konzipierte Raum*“ ist die „*Raumrepräsentation*“ „*der Wissenschaftler, der Raumplaner, der Urbanisten, der Technokraten, die ihn ‚zerschneiden‘ und wieder ‚zusammensetzen‘ ...*“ (Ebd., S. 38, Übersetzung Dünne 2006, S. 336)

Verbunden mit dieser Arbeit betrachtet, wäre der politische Wille ein neues Gewerbegebiet zu produzieren, die ingenieurtechnische Konstruktion einer Autobahnbrücke oder die wirtschaftliche Entscheidung an einem Standort ein Kieswerk auszubauen eine Konsequenz des „*konzipierten*“ oder „*gedachten Raumes*“, der repräsentiert wird durch ein politisches Programm zur Förderung der örtlichen Wirtschaft, eine statische Berechnung der Brückenspannweite oder eine Kalkulation für die finanzielle Investition und Rendite beim Kiesabbau.

3. „*Gelebter Raum (L’espace vécu) – Räume der Repräsentation*“ (Ebd., S.39)

Der soziale Raum schließlich wird von Lefèbvre mit dem Begriff des „*gelebten Raumes*“ bezeichnet, der in den „*Repräsentationsräumen*“ seine konkrete Verwirklichung findet. Im „*gelebten Raum*“ werden die auch durch Planer oder Kaufleute entwickelten und verursachten materiellen Räume erfahren. Hier eignen sich die Menschen den Raum an, wobei bestimmte Bedeutungen produziert werden und der Raum damit belegt wird.

Der „*gelebte Raum*“ ist der von den Menschen am eigenen Leib empfundene oder auch erlittene Raum, der durch das konkrete Erleben des „*wahrgenommenen*“ und „*konzipierten Raumes*“ eine besondere Bedeutung und Symbolik erhält.

„*Die ‚Repräsentationsräume‘, d.h. der ‚gelebte Raum‘ [espace vécu], vermittelt durch die Bilder und Symbole, die ihn begleiten, also ein Raum der ‚Bewohner‘, der ‚Benutzer‘, aber auch bestimmter Künstler, vielleicht am ehesten derjenigen, die ‚beschreiben‘ und nur zu beschreiben glauben: die Schriftsteller und die Philosophen.*“ (Ebd., S. 39, Übersetzung Dünne 2006, S. 336, sic!). Im Forschungsgebiet wird das in der Form spürbar, indem sich die dort wohnende Bevölke-

nung durch ein neues Gewerbegebiet in ihrer „Lebensqualität auf dem Land“ eingeschränkt fühlt und dagegen wehrt, indem aufgrund seiner Geschichte ein eher gemiedener Raum unter einer Brücke Ort für das verbotene Spritzen von Zeichen und Graffiti ist oder indem ein Landwirt einen neuen Kiesförderer in der Nähe seiner Wiesen als „viel zu hoch“ und als „Eingriff“ empfindet, da er aufgrund seiner Kindheitserinnerungen eine „unberührte Landschaft“ im Gedächtnis hat.

Um Lefèbvres Produktion des Raumes vollständig erfassen zu können, ist es wichtig festzuhalten, dass die genannte Triade des Raumes integriert ist in drei so genannte „*raum-zeitliche Bedingungen*“. Dies wird bei Lefèbvre aufgrund seines charakteristischen, in sich verflochtenen und springenden Schreib- und Argumentationsstiles kaum deutlich. Herausgearbeitet hat dies Christian Schmid, der diese drei „*raum-zeitlichen Bedingungen*“ folgendermaßen gliedert, wobei auch hier wieder die für Lefèbvre typische Dreierheit auffällt (Schmid 2005, S. 314 ff.):

Es gibt erstens eine „*raum-zeitliche Dimension*“, zu der die erwähnten drei *Momente* gehören.

Da Lefèbvre an gesellschaftlichen Prozessen interessiert ist, hat er zum Zweiten unterschiedliche „*raum-zeitliche Ebenen*“ eingeführt, auf denen diese Räume wahrnehmbar sind bzw. ihre Auswirkungen haben. Das ist zum einen die „*private Ebene*“ oder der Alltag, in dem Raum erfahren wird und die am ehesten einer individuell geprägten Wahrnehmung, die an tatsächliche Phänomene geknüpft ist, nahe kommt. Zum anderen gibt es eine „*globale Ebene*“, die in staatlichen oder marktwirtschaftlichen Prozessen den Menschen oft fern und abstrakt bleibt, jedoch selbstverständlich Einfluss auf deren Alltag nimmt. Die dritte und vermittelnde Ebene ist die der Stadt oder des Urbanen, in dem Lefèbvre als „neuem Raum“ großes Potential erkennt und wo gerade Städtebau und Architektur Einfluss nehmen und räumliche Veränderungen bewirken können. Diese Ebene ist auch diejenige, in der sich das „Eingriffsgebiet“ dieser Arbeit befindet: die *Stadt-Landschaft*.

In den beiden bisher genannten „*raum-zeitlichen Bedingungen*“ kommt das „Was“ und „Wo“ der räumlichen Wahrnehmung bzw. Produktion zum Ausdruck. „Wann“ diese wirksam waren oder sind, also die zeitlich-historische Bedingung, wird drittens durch die „*raum-zeitlichen Konfigurationen*“ von Lefèbvre herausgearbeitet. Der Zeitabschnitt, in dem der Gegensatz zwischen Stadt und Land entstand und dann dominierte – das europäische Mittelalter ist dafür beispielhaft – ist für Lefèbvre der „ *rurale Raum*“ mit seinen absoluten Weltvorstellungen, der durch analoge und symbolische Qualitäten bestimmt ist. Auf diesen folgt der „*industrielle Raum*“, bei dem der Abstraktionsprozess und die visuelle Wahrnehmung mehr und mehr die Oberhand gewinnen und in dem der einerseits in Fragmente zerbrochene und andererseits durch Funktionalisierung homogenisierte Raum entsteht. Dieser Prozess wird auch hierin deutlich, dass sich die Gegensätze zwischen Stadt und Land immer mehr aufzulösen beginnen. Wie der Name schon sagt, lässt sich dieser Raum mit dem Beginn der industriellen Revolution in Europa datieren. Daran schließt letztendlich der „*urbane Raum*“ an, der durch den der Homogenisierung entgegenarbeitenden „*differentiellen Raum*“ charakterisiert ist, wobei Lefèbvre unsere Gesellschaft im Umbruch vom „*industriellen*“ zum „*urbanen Raum*“ sieht (1974, als er „*La production de l'espace*“ geschrieben hatte). „*Während der abstrakte Raum zur Homogenität strebt und die bestehenden Differenzen und Partikularitäten reduziert, kann der neue Raum nur entstehen, indem er die Differenzen akzentuiert. Er wird das zusammenfügen, was der abstrakte Raum trennt: die Elemente und Momente der sozialen Praxis. Wie bereits oben deutlich wurde ist dieser differentielle Raum nichts anderes als der urbane Raum.*“ (Schmid 2005,

S.271) Beim „urbanen Raum“ hat sich die Auflösung zwischen Stadt und Land endgültig vollzogen, was sich in den Lebensweisen der Menschen ausdrückt, die sich, auch wenn sie materiell und physisch gesehen auf dem Land leben, in ihrem Alltag immer auch urban verhalten, von urbanen Haltungen und Bedingungen beeinflusst werden oder selber umgekehrt ebenso durch ihr „ländliches“ Handeln „städtische“ Verhältnisse verändern. Lefèbvre nimmt hier eigentlich schon Mitte der 1970er Jahre die Argumentation vorweg, die weiter oben schon besprochen wurde und die in der Diskussion um die *Zwischenstadt* erst einige Zeit später wieder auftauchen wird.

Lefèbvre hat also den „wahrgenommenen“, den „konzipierten“ und den „gelebten Raum“ komplex eingebettet in einen gesellschaftlichen und zeitlichen Kontext. Klar ist, und das wird sowohl von Lefèbvre als auch in der Arbeit von Schmid betont (Schmid 2005, u.a. S. 205 ff./ S. 231 ff.), dass es Überschneidungen und Verwischungen innerhalb dieser „raum-zeitlichen Bedingungen“ gibt. Um aber den Raum vielschichtig zu untersuchen, ist eine solche Gliederung in Aspekte sinnvoll, das hat sich schon bei Dürckheims Themen des Raumerlebens und der Raumformen gezeigt. Wobei beide Denker deutlich darauf hinweisen, dass es hierbei nicht um eine Aufspaltung des Raumes geht, gerade im Gegenteil die Einheit des komplexen Raumgefüges festzuhalten ist, eine Reflexion des Raumes jedoch diese Methode der Differenzierung erfordert.

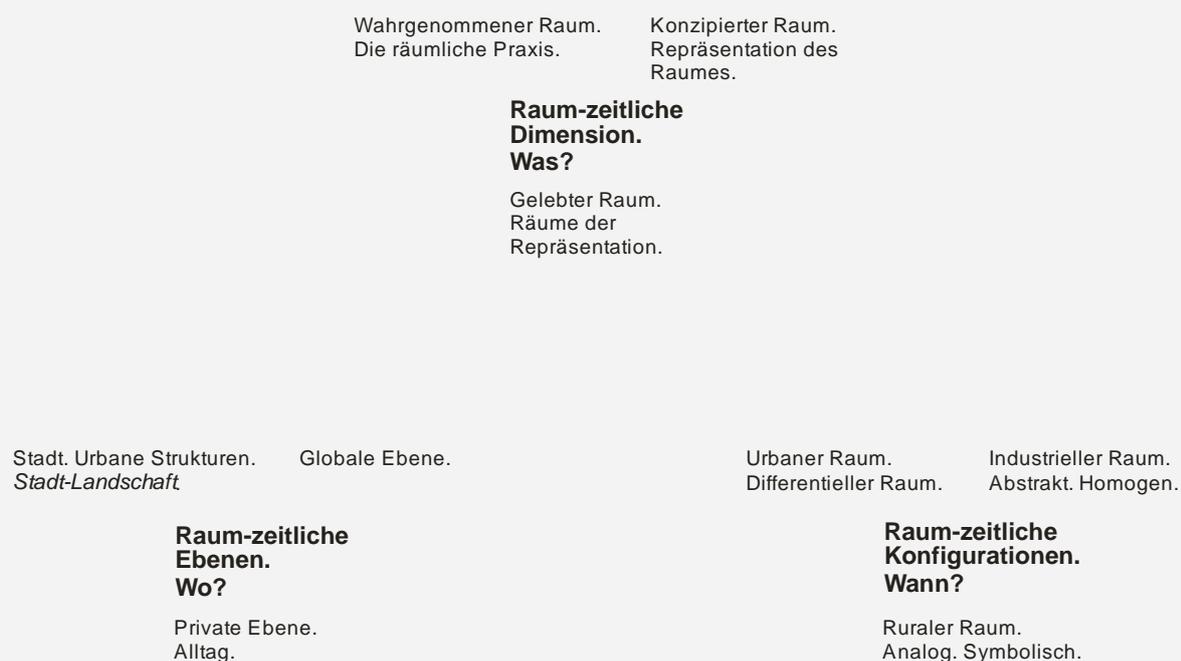


Abb. 2: Die dreifache Triade der raum-zeitlichen Bedingungen Lefèbvres.

3.2.5. Potentiale für Architektur und Städtebau

Eine Gegenüberstellung der Raumtheorien Dürckheims und Lefèbvres und die Erforschung gemeinsamer Potentiale wurden bisher noch nicht vorgenommen und werden hier erstmalig durchgeführt.

Bevor die Potentiale Dürckheims und Lefèbvres für die Wahrnehmung des *gelebten Raumes* als Essenz herausgefiltert werden, wird auf die Unterschiede der beiden Raumtheorien hingewiesen. Der „*gelebte Raum*“ ist ja bei Lefèbvre neben dem „*wahrgenommenen Raum*“ und dem „*gedachten Raum*“ einer der in der Dreierkonstellation verflochtenen Räume. Er ist also ein Teil oder *Moment* des Raumkomplexes, den Lefèbvre entwickelt hat. Dahingegen ist der „*gelebte Raum*“ Dürckheims der Begriff für den umfassenden Raumkomplex, den Dürckheim untersucht. Mit der Bezeichnung „*gelebter Raum*“ sind alle vom Menschen erfahrenen Raumwirkungen und die damit verwobenen Raumformen begrifflich gemeint. „*Gelebter Raum*“ bei Dürckheim bezeichnet die Gesamtheit der komplexen Mensch-Raum Beziehung.

Für die „*Handlungstaktiken für den gelebten Raum*“ ist der begriffliche Ansatz Dürckheims Grundlage. Wenn hier vom *gelebten Raum* gesprochen wird, ist die Gesamtkonstellation aller Facetten räumlicher Erfahrungen und Eigenschaften gemeint und nicht nur ein Teil oder *Moment*, wie das bei Lefèbvre der Fall ist.

Im Gegensatz zu Dürckheim, der eine individuell-leibliche Raumerfahrung untersucht, arbeitet Lefèbvre schwerpunktmäßig an der Erforschung gesellschaftlicher bzw. kollektiver Prozesse. Lefèbvres Interesse besteht darin, zu untersuchen, welche Kräfte Raum generieren bzw. wie eine „*Raumproduktion*“ von statten geht, wie das im Titel von „*La production de l'espace*“ schon zum Ausdruck kommt. Wer hat die Macht über den Raum und wer muss den Raum erdulden oder wehrt sich auf seine Art gegen diesen Raum, geht wie mit diesem Raum um? Es geht dabei um den Raum und die ihn generierenden Kräfte in der Gesellschaft, weniger um eine Beschreibung des individuellen Raumerlebens. Dies wird eher als bei Dürckheim von außen beobachtet und eine Beschreibung des persönlich „*gelebten Raumes*“ nicht versucht. Diese Beschreibung kritisiert Lefèbvre sogar bzw. er traut sie nur Künstlern und Schriftstellern zu.

Direkte Bezugnahmen von Lefèbvre auf Dürckheim bzw. umgekehrt können nicht gefunden werden. Es bestehen allerdings direkte Bezüge zwischen Lefèbvre und der weit verzweigten phänomenologischen Forschung - hier insbesondere zu Heidegger - und vielfältige inhaltliche Verwandtschaften zu Dürckheim.³⁶ Diese betreffen räumliche Qualitäten, die Potentiale für Architektur und Städtebau darstellen.

³⁶ Lefèbvre verwendet in „*La production de l'espace*“ in bewusster Verwandtschaft zur Phänomenologie den Begriff des *gelebten Raumes*. Lefèbvre bezieht sich bei dessen Verwendung nicht auf Dürckheim, was darauf schließen lässt, dass er ihn oder sein Werk wahrscheinlich nicht kannte. Die Belege für die Auseinandersetzung Lefèbvres mit der Phänomenologie jedoch sind zahlreich. „*In Lefèbvres Arbeit über den Raum ist insbesondere die Rolle von Nietzsche und Heidegger sehr wichtig, da ihre Analysen es ihm ermöglichen mit dem wissenschaftlichen Verständnis von Raum zu brechen, das in der modernen Philosophie von Descartes bis Kant zu finden ist.*“ (Elden 2004, S.9, Übersetzung Verfasser) Das damit verbundene, starke Interesse Lefèbvres, das er Heideggers Werk entgegenbrachte, änderte jedoch nichts an seiner fundamentalen Ablehnung der politischen Haltung des deutschen Philosophen. Lefèbvre und Heidegger einigt unabhängig davon die Kritik am *Sein und Nichts* des Existenzialismus, dem beide das Postulat des *In der Welt sein* des Menschen entgegenstellen. (Siehe zur Bedeutung Heideggers für Lefèbvre auch Elden 2004b) Es geht Lefèbvre und Heidegger um den konkret erlebten Raum und nicht um dessen bloße Abstraktion, was sich auch für Dürckheim sagen lässt. Themen oder Raumformen des *gelebten Raumes* bei Dürckheim lassen sich daneben als mehr oder weniger deutliche Facetten bei Lefèbvre in den drei Momenten der *Produktion des Raumes*, dem *wahrgenommenen Raum*, dem *konzipierten Raum* und dem *gelebten Raum* wieder entdecken. Inhaltliche Bezüge können hier zwischen dem *Tatsächlichen Raum* oder auch der *Gestalt* eines Raumes bei Dürckheim und dem *wahrgenommenem Raum* bei Lefèbvre hergestellt werden, die durch das Materielle und Körperhafte bestimmt sind, die im Alltag erfahren und mit den Sinnen gespürt werden.

Das Konkrete, das Sinnliche, der Leib

Die Betonung der existenziellen Notwendigkeit der Sinnlichkeit bei der Raumerfahrung kommt bei Dürckheim und Lefèbvre immer wieder klar zum Vorschein. Letzterer spricht in diesem Zusammenhang von „Körper“, Dürckheim von „Leib“.³⁷

Unabhängig von einer Körper-Leib-Diskussion, die hier zu weit führen würde, hat Lefèbvre keine funktionale, maschinelle Vorstellung vom Körper, der ein vom Geist gesteuerter Apparat ist oder der hinter dem Vermögen der Ratio und des Denkens zurücktreten muss. *„Der Körper wird nicht vom analytischen Gedanken und dessen Trennung zwischen dem Zyklischen und Linearen dominiert. ... Tatsächlich vereint der Körper Zyklisches und Lineares, wobei er die Kreisläufe von Zeit, Bedürfnis und Verlangen mit den Linearitäten von Geste, Beobachtung, Greifen und der Behandlung von Dingen kombiniert – unter Verwendung sowohl materieller als auch abstrakter Werkzeuge.“*³⁸ Seine Vorstellung ist ähnlich komplex und mit dem Raum verwoben wie die von Dürckheim³⁹, was sich auch darin ausdrückt, dass er seinen „gelebten Raum“ als von den Menschen erlitten beschreibt, was meist mit einer sinnlich-emotionalen Erfahrung einhergeht. Beide wollen der Körperlichkeit oder Leiblichkeit des menschlichen Lebens wieder zu ihrem Recht verhelfen und sehen in ihr ein großes Potential bei der „Produktion des Raumes“ und für den „gelebten Raum“.

Die Poesie und das Wesen

Heideggers „poetisches Wohnen“⁴⁰ hallt wider in Gedanken und Texten Lefèbvres.⁴¹ Beide bringen die Kraft der Poesie zur Raumschaffung in die Diskussion ein. Dieser Ansatz wird bei Lefèbvre selten gesehen, ist aber nach Schmid nachweisbar und sogar essentieller Bestandteil seiner Raumkonzeption. *„Wir finden in dieser ‚Poesie‘ das dritte Grundelement seiner dialektischen Trilogie, neben dem Primat der Praxis (Marx) und dem dialektischen Denken (Hegel).“*⁴² Bei Dürckheim wird die Poesie nicht begrifflich angesprochen. Wenn man jedoch davon ausgeht, dass damit eine über das Maschinell-Funktionierende und mehr als bloß nutzbringende ästhetische Qualität verbunden ist, sind über die Bedeutung insbesondere seines „Wesenraumes“ Verknüpfungen zur Poesie des Raumes gegeben. Es kann sogar gesagt werden, dass sich mit Dürckheims „Untersuchungen zum gelebten Raum“ Lefèbvres Forderung nach dem poetischen Raum und seiner Beschaffenheit in konkrete Worte fassen lassen. Der poetisch gefärbte Begriff vom Wesen eines Hauses, einer Landschaft oder einer Stadt, das Dürckheim mit dem „Wesenraum“ zu fassen ver-

³⁷ Leib meint mehr als das Spüren von physikalischen Phänomenen mit den Sinnen oder Gliedmaßen. Mit dem Leib ist die untrennbare Verbindung zwischen Körper und Geist bei der Erfahrung von Welt, Raum und Zeit gegeben. Im Leib ist der Mensch im Raum, durch ihn werden alle Raumthemen des gelebten Raumes erlebt. *„Graf Karlfried von Dürckheim bezeichnet den leiblichen Raum als ‚gelebten Raum‘, einen in Bewegung erschlossenen Raum. Als solcher ist er nicht gegenüber vom wahrnehmenden Individuum wie ein körperlicher Gegenstand, sondern gleichsam in das Aktualselbst eingegangen“* ...“ (Hasse 2005a, S.118) Hier ist eine stärkere Betonung des im Raum Seins als bei Körper gegeben, dem Begriff, den Lefèbvre verwendet. Der Leibbegriff ist Lefèbvre suspekt und inhaltlich nicht passend für sein Raumkonzept. Denn Lefèbvre kritisiert das Subjekt-Welt-Verständnis der Phänomenologen (siehe hierzu auch Schmid 2005, S.240), mit dem die leibliche Perspektive zusammenhängt, und ist dagegen an der Erforschung des Verhältnisses zwischen Gesellschaft und Raum interessiert. Die räumliche Bedeutung des Körpers wird in Lefèbvre 1991 u.a. in „Social Space“, S. 162 ff. u. in „Spatial Architectonics“, S. 194 ff. diskutiert.

³⁸ Lefèbvre 1991, S.203.

³⁹ Lefèbvres Bezug zum gelebten Raum bei Dürckheim: *„Der Ausgangspunkt der Produktion des Raumes ist - ... - die räumliche Praxis, der wahrgenommene und wahrnehmbare Raum, und damit die Sinne, der Körper.“* (Schmid 2005, S. 213, S. 224-226, S. 240 ff., S. 279).

⁴⁰ Heidegger 1951b.

⁴¹ Beispielsweise in 1978, S.144 ff. Wobei Lefèbvre aber gleichsam hinterfragt, wo denn Heideggers praktische Vorschläge für ein „poetisches Wohnen“ sind, wodurch wiederum Lefèbvres konstantes Drängen auf die praktische Aktion im Alltag deutlich wird. *„Heidegger, nun, zeigt uns eine durch Technologie verwüstete Welt, die durch ihre Zerstörungen zu einem anderen Traum führt, einer anderen (bis jetzt noch nicht wahrgenommenen) Welt. Er warnt uns: ein auf der Basis wirtschaftlicher oder technologischer Vorgaben errichtetes Wohngebäude ist so weit vom Wohnen entfernt wie die Sprache von Maschinen von der Poesie. Er sagt uns (aber) nicht wie wir - ‚hier und jetzt‘ - Häuser und Städte bauen sollen.“* (Lefèbvre 1966, S. 122, Übersetzung Verfasser).

⁴² Schmid 2005, S.105.

sucht, wird als erfahrbare Qualität auch von Lefèbvre erkannt.⁴³ Das Wesen eines Raumes zeigt sich nicht nur durch seine Form, es ist nicht allein durch diese greifbar, es kommt auch durch atmosphärische Qualitäten, durch Erinnerungen, Bedeutungen, durch Imaginäres und durch die Art wie die Menschen im Raum agieren, zustande. Eigenschaften, die Lefèbvre dem „*gelebten Raum*“ der Menschen zuordnet. Die Anerkennung der Existenz einer solchen Wesen-Qualität des Raumes wird von Lefèbvre und Dürckheim gleichermaßen gefordert und daraus die Sensibilität diesem Phänomen gegenüber als unabdingbare Notwendigkeit bei der Wahrnehmung und Gestaltung des Raumes abgeleitet.

Die Erforschung des „*Wesenraumes*“ einer Stadt oder einer Landschaft ist für Architektur und Städtebau von immenser Bedeutung, weil das Wissen um die „*Wesenszüge des Raumes, den Raum zu verstehen*“ laut Thomas Sieverts eine Grundvoraussetzung ist, um „*entwerferisch einzugreifen und den Raum zu verändern*.“⁴⁴

Ganzheitliche Wahrnehmung und Beschreibung des Raumes

Bei Dürckheim ist der Raum nicht trennbar und in Einzelteile zerlegbar, der Raum kommt im „Optimalfall“ in Einem zusammen, wird als Eines erlebt und erfahren. Das ist bei Lefèbvre sehr ähnlich.⁴⁵ Wo dies nicht der Fall ist, dominieren Einzelaspekte des Raumes, die Balance gerät dann ins Wanken. Beide arbeiten an einer ganzheitlichen Raumwahrnehmung und sehen die vielschichtige Bedeutung des Raumes für die Menschen, mit dem diese verwoben sind, ohne dabei den Aspekt der Zeit zu vernachlässigen.

Die Raumtriade von „*wahrgenommenem*“, „*konzipiertem*“ und „*gelebtem Raum*“ wird von Lefèbvre mit der „*räumlichen Praxis*“, der „*Raumrepräsentation*“ und dem „*Repräsentationsraum*“ dialektisch gedoppelt, um den Prozess der Raumproduktion zu verdeutlichen und um klar zu machen, dass Raum kein erstarrter Zustand ist, sondern in Verbindung mit dem Menschen und seinem Handeln entsteht. Interessant ist, dass es bei Dürckheim mit dem Raumerleben und den Raumformen eine ähnliche Doppelung gibt, die vergleichbar die Beziehung zwischen Mensch und gelebter Welt ausdrücken will.

Mit dieser Haltung und den differenziert erarbeiteten „*Themen*“ oder „*Momenten*“, die Raum ausmachen, haben Beide ein wertvolles Instrument zu einer komplexen Raumanalyse und -beschreibung entwickelt.

Der Bedeutungsraum

Raum wird für viele Menschen erst zum bewusst wahrgenommenen Raum - einem Raum mit Bedeutung - durch Geschichte, Erinnerungen, Wissen, politische Entscheidungen oder auch durch einen ins Auge gefassten Zweck.

⁴³ „Das Analogon, das sich in N. wie in vielen anderen Orten, Dörfern oder Städten aufdrängt, ist freilich eher das Bild einer Muschel: ein lebendiges Wesen, das allmählich eine Struktur abgelagert hat; dieses lebendige Wesen, abgetrennt von der Form, die es sich gemäß den Gesetzen seiner Art gegeben hat, ist einfach da, weich, klebrig, ungestalt; seine Verbindung zu jener feingliedrigen Struktur mit ihren Rillen und Rissen, ihren Symmetrien, deren einzelne Elemente jeweils weitere verborgene Feinheiten enthalten, bleibt zunächst im Dunkel.“ (Lefèbvre 1978, S.140).

⁴⁴ Thomas Sieverts auf dem Doktorandenkolleg an der Hochschule Liechtenstein in Vaduz, September 2007.

⁴⁵ Lefèbvre gibt Venedig im 16. Jahrhundert als praktisches Beispiel für die „Einheit“ des Raumes an, bei der alle drei genannten Elemente des Raumes in einer glücklichen Konstellation zusammenfallen und „*außerordentliche Raumprodukte hervorbringen*“. (Hinweis von Schmid 2005, S. 227/ 228).

Bei Dürckheim findet sich dieser Gedankengang im „*gegenwärtigen Raum als bestimmte Sinneinheit*“.⁴⁶ Damit ist gemeint, dass ein Raum durch die selbstverständliche Einbettung in den persönlichen Alltag mit einer gewissen Bedeutung verbunden ist, was eine bestimmte Einstellung und möglicherweise auch ein dezidiertes Verhalten beim Erlebenden hervorruft.

Lefèbvre definiert den „*konzipierten Raum*“ in dem Sinn, dass der Raum erst wahrgenommen, aber auch gelebt wird durch ein bestimmtes Wissen über den Raum. Das Wissen, die abstrakte Symbolik oder die Bedeutung eines Ortes verändert den Raum, lässt ihn manchmal erst entstehen. Das ist der eine Aspekt. Der andere Aspekt liegt darin, dass man den sinnlich und über konkrete Phänomene erfahrbaren Raum, nicht nur für sich verstehen darf, sondern dass dieser durch politische oder andere gesellschaftliche Prozesse geschaffen wird. Das heißt man kann z.B. eine Wiese zwischen Wohnhäusern und Fabrikgebäuden nicht nur mit ihren landschaftlichen, topographischen oder morphologischen Qualitäten erfahren, sondern man kann ihre Bedeutung als „*Abstandsfläche*“ als eine der miteinander verflochtenen räumlichen Eigenschaften wahrnehmen.

Die Qualität der Bedeutung darf sicherlich nicht losgelöst von den anderen Potentialen des *gelebten Raumes* betrachtet werden. In der *Stadt-Landschaft* und ihren konkreten Orten, deren sinnliche oder gestalterische Qualitäten häufig Anlass zur Kritik sind, kann dies das einzige Potential sein, das entdeckt wird und an das angeknüpft werden kann. Darauf aufbauend – z.B. auf die besondere Geschichte eines ansonsten banalen Ortes - können andere räumliche Qualitäten entwickelt werden, die die vorgefundene Bedeutung in sinnliche, atmosphärische und situative Qualitäten transformieren.

Der Handlungsraum

Der „*Handlungsraum*“ oder „*Aktionsraum*“ bei Dürckheim „speichert“ in einer baulichen Konstellation mögliche Handlungen, die nicht funktions- oder zweckcodiert sind, als „*aufgehobene Zeit*“ ab, die durch die Handelnden wieder „*freigesetzt werden*“ kann.⁴⁷ Das ist eine Eigenschaft des Raumes, die auch Lefèbvre festgestellt hat. Für ihn wird „*durch den Raum soziale Zeit produziert*“⁴⁸, was man dahingehend interpretieren kann, dass durch den Raum zeitlich dauernde Handlungen ausgelöst werden. Der Raum ist kein Objekt, das für sich steht, er ist wie Dürckheim es beschreibt ein komplexes Verhältnis zwischen Mensch und Welt, das Handlungen mit einschließt. In den Raum schreiben sich für Lefèbvre menschliche Handlungen ein⁴⁹, die auch wieder Handlungen auslösen können. Raum ist eng mit dem Handeln des Menschen verwoben. Darauf weisen beide Denker hin. Im „*gelebten Raum*“ sieht Lefèbvre die Aneignung des „*konzipierten*“ und „*wahrgenommenen Raumes*“ durch Aktionen oder Handlungen der Menschen. Dürckheim deutet den Akt der Aneignung, durch den der „*gelebte Raum*“ mit geschaffen wird, ebenso als wichtiges Moment des „*Handlungsraumes*“.⁵⁰

⁴⁶ Diesen erläutert er am Beispiel eines Kirchenraumes, wo dem Wahrnehmenden im „*unwillkürlichem Vollzug ... ein besonderes Zumute-sein befällt und eine bestimmte innere Haltung ausgelöst wird*“, zum Beispiel ein mögliches „*feierliches*“ Gefühl (Dürckheim 1932, S.33/34). Zudem untersucht er dies im „*gegenwärtigen Raum als Lebensraum einer bestimmten Lebenseinheit*“, mit dem er beschreibt, dass „*es gar nicht darauf ankommt, dass der Erlebende viel vom tatsächlichen Leben des betreffenden Ganzen weiß, das sich im eben jetzt gegenwärtigen Raum erfüllt. Ganz unwillkürlich nimmt er den betreffenden Raum als zu einem solchen konkreten Sein, das sich in ihm lebend erfüllt, ...*“ (ebd., S.44).

⁴⁷ zitierte Begriffe aus Dürckheim 1932, S.90 u. Wolfrum 2003.

⁴⁸ Schmid 2005, S.272.

⁴⁹ ebd., S. 248.

⁵⁰ „*Nehmen wir den Fall, dass man einen Weg z.B. nicht nur in seiner funktionalen Wirklichkeit an sich gegenwärtig hat ..., sondern dass man sich anschickt, ihn selbst zu gehen. ... man sieht ihn jetzt aus einer aktuellen eigenen Gerichtetheit heraus, ...*“ Indem ein Ort, eine Landschaft oder ein Gebäude „*aktuelle Gerichtetheit ... der jetzt beginnenden Handlung wird, empfängt der Raum ganz neue Einzelqualitäten und Gesamtqualitäten.*“ (Dürckheim 1932, S. 86/ 87).

Der „*Handlungsraum*“ spielt beim Entwerfen und Durchführen der angestrebten Aktionen im Forschungsgebiet eine wichtige Rolle. Denn das Erleben des Raumes der Forschungsorte durch das eigene Handeln und der Prozess, dass dabei neue Situationen entstehen, wird initiiert durch bewusst gesetzte bauliche, minimale Eingriffe.

Der „*differentielle Raum*“ Lefèbvres, der später im Zuge des Aktionsschrittes noch eingehender beleuchtet wird, wird geschaffen durch „zweck“-fremdes Handeln oder durch einen „*Handlungsraum*“, der mehr Situationen oder Tätigkeiten ermöglicht als der einseitig funktionsbestimmte und homogenisierte „*Zweckraum*“.

4. Methode: Wahrnehmungen und Aktionen

Mit der Erforschung und Beschreibung des *gelebten Raumes* werden im Wahrnehmungsschritt Erkenntnisse über die Räume der *Stadt-Landschaft* gewonnen, die im Aktionsschritt in praktische Interventionen zum Aufzeigen der Raumqualitäten in der *Stadt-Landschaft* und deren Anreicherung umgesetzt werden. Hierzu werden die Methoden von Wahrnehmung und Aktion als Handlungstaktiken in der *Stadt-Landschaft* vorgestellt.

Schließlich wird als Abschluss des methodischen Teils vor dem praktischen Handeln erläutert, wie das Forschungsgebiet und die Orte in der *Stadt-Landschaft* ausgewählt werden, an denen die Raumqualitäten erforscht und die Eingriffe durchgeführt werden.

4.1. Zwei Taktiken: Wahrnehmungen und Aktionen

4.1.1. Wahrnehmen und Beschreiben

„Räume und Orte stellen gewisse Anforderungen, unter denen sie nicht zu haben sind. (...) Und man soll über sie nichts sagen, was nicht an Ort und Stelle und vor Ort beglaubigt ist. Das geht nicht ohne Schulung des Auges, nicht ohne Feldstudien, nicht ohne Arbeit vor Ort. Und das heißt auch: es geht nicht, ohne dass wir für einen Augenblick die Bücher schließen, dass wir von ihnen aufsehen und ganz unmittelbar unseren Augen vertrauen, schutzlos, ungeschützt.“

Schlögel 2006, S. 23

Mit der ersten Taktik wird versucht, die ausgewählten Forschungsorte in der *Stadt-Landschaft* und den hier *gelebten Raum* mit allen Sinnen wahrzunehmen, über das visuelle Vermögen hinaus zu erspüren.

Eine empfindsame Wahrnehmung der räumlichen Besonderheit des Ortes wird angestrebt. Eine Empfindsamkeit, die auch offen ist für das Uncharakteristische, Verborgene und erst einmal nur schwer Fassbare. Dabei sollen auch alltägliche Situationen aufgespürt und Erinnerungen aufgedeckt werden, die die *gelebten Räume* an den Orten ausmachen und deren Beschreibung bereichern.

Die Wahrnehmung der Forschungsorte besteht aus zwei Phasen:

Die erste Phase betrifft die persönlichen Wahrnehmungen, die alleine vor Ort gemacht werden.

Die zweite Phase besteht aus vor Ort geführten Gesprächen und erfasst die Wahrnehmung anderer Personen.

Die persönliche Wahrnehmung und die Wahrnehmungen anderer Personen liefern schließlich eine Vielfalt subjektiver Wahrnehmungen. Die aus den verschiedenen subjektiven Wahrnehmungen gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen münden in eine intersubjektive Raumbeschreibung und beeinflussen die im zweiten Handlungsschritt angestrebten Aktionen inhaltlich. Die Wahrnehmung ist bereits konkretes Handeln und verknüpft Raumtheorie und Praxis.

Persönliche Wahrnehmung

Für die persönliche Wahrnehmung sucht der Autor ausgewählte Forschungsorte über einen Zeitraum von nahezu zwei Jahren während verschiedener Jahreszeiten und zu unterschiedlichen Tageszeiten bzw. Witterungsverhältnissen auf. Vor Ort werden verschiedene Stellen, Standpunkte und Blickwinkel eingenommen und versucht den *gelebten Raum* in der Bewegung und auch im stillen Verharren – lauschend, riechend, spürend, schauend - in sich aufzunehmen.

Ergänzend werden während der Aufenthalte an den Orten Situationen mit dort ebenso Anwesenden, Materialqualitäten und andere visuell fixierbare Phänomene fotografiert und prägende Geräusche akustisch aufgezeichnet. Über die Erfahrungen werden handschriftliche Notizen gemacht.

Begleitet wird die Feldarbeit durch eine punktuelle Recherche zur Geschichte und Geographie des jeweiligen Forschungsorts, die zur Schärfung der Aufmerksamkeit für Situationen und Phänomene vor Ort beitragen, die die Sinne allein nicht entdecken würden.

Die zuerst grob beschriebenen Erfahrungen werden im Laufe der Feldarbeit mehr und mehr verfeinert und parallel dazu vor dem Hintergrund der von Dürckheim und Lefèbvre herausgearbeiteten Raumforschung des *gelebten Raumes* reflektiert.

Die Beschreibung versucht, über funktionale, technische und physisch-materielle Aspekte hinaus zu gehen, wobei „subjektives“ sinnlich-emotionales und „objektives“ reflexiv-rationales Wahrnehmen ineinander greifen.

Wahrnehmung anderer

Auf Basis der erarbeiteten persönlichen Wahrnehmungen werden direkt an den Orten mit 32 Personen Gespräche über deren persönliche Wahrnehmung, aber auch über deren Wissen geführt. Die ausgewählten Personen wohnen und arbeiten entweder im Forschungsgebiet oder bringen ein bestimmtes Fachwissen darüber mit bzw. haben durch ihren Beruf oder ihre persönliche Lebenserfahrung generell eine „höhere Wahrnehmungssensibilität“. Die Gespräche sind kein Abfragen, aus wissenschaftsmethodischer Sicht qualitative Interviews und eher Dialoge über das, was die Leute vor Ort empfinden und eine Überprüfung, ob die vom Verfasser persönlich gemachten Wahrnehmungen nachvollzogen werden können.

Die Gesprächspartner werden unterschiedlichen Gruppen zugeordnet, um eine Vielfalt an Meinungen und Wahrnehmungsperspektiven zu erhalten, die nicht gegeben ist, wenn man sich beispielsweise nur mit Bewohnern des Forschungsgebietes unterhalten würde. Hierfür wurden folgende Gruppen gebildet, deren Zuordnungskriterien sich auch überlagern können.

Gruppe 1

Personen, die in ihrem Alltag mit dem Forschungsgebiet verbunden sind (Bewohnerinnen, Firmenvertreter, Landwirte etc.).

Gruppe 2

Personen mit einer problem- oder ortsrelevanten Fachkenntnis (Historikerinnen, Biologen, Geologinnen, Soziologen etc.).

Gruppe 3

Personen mit einer vermutlich „sensibleren“ Raumwahrnehmung (Künstler, Architektinnen etc.).

Mit einer Person werden an einem Tag maximal vier Orte aufgesucht. Die Dauer der Gespräche ist unterschiedlich und bewegt sich zwischen 15 Minuten und gut drei Stunden. Die Wahrnehmungen der anderen Personen werden akustisch aufgezeichnet und schriftlich dokumentiert. Nach Abschluss dieser Gesprächsreihe ergeben sich bei der Vorbereitung der späteren Aktionen weitere Gespräche und Diskussionen mit knapp 20 Teilnehmern der Arbeitsgruppe, die die Aktionen an den Forschungsorten im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung gemeinsam mit dem Verfasser entwickeln und organisieren. Die Ortsbegehungen finden hier mit der gesamten Arbeitsgruppe statt. Alle Gespräche werden anhand eines inhaltlichen Gerüsts geführt, allerdings werden dessen einzelne Punkte nicht abgefragt, um die Wahrnehmung der Gesprächspartner damit nicht zu überlagern, sondern fungieren eher als Impulse für die Gespräche.

„Das Wissen über den Ort“

Geschichte

Geographie

Gebautes und Landschaft

Aktuelle Ereignisse oder Entwicklungen

„Die persönliche Raumwahrnehmung des Ortes“

Rolle und Bedeutung im eigenen Alltag und in der eigenen Lebensgeschichte

Sinnliches Erleben

Erinnerungen

Empfindungen und Gefühle

Auffällige Besonderheiten

Charakteristische und den Raum prägende Dinge, Atmosphären oder Situationen

Es wird dabei versucht, die Aspekte der Raumtheorien Dürckheims und Lefèbvres in Begriffe und Bedeutungen des Alltags und der Umgangssprache zu „übersetzen“, um eine Kommunikation mit den Personen zu ermöglichen, für die die Begrifflichkeit der Raumtheorie im Normalfall unbekannt ist.

Synthese von persönlicher Wahrnehmung und der Wahrnehmung anderer

Inhaltlich kennzeichnende Aussagen aus den Gesprächen werden herausgearbeitet. Diese werden in die Raumbeschreibungen eingearbeitet und ähnlichen Punkten der eigenen Wahrnehmung zugeordnet. Durch die Gespräche wird die persönliche Wahrnehmung zwangsläufig auf bisher nicht Entdecktes aufmerksam gemacht. Auch diese Punkte werden in die Raumbeschreibungen aufgenommen, wenn diese von mehreren Personen angesprochen werden. Persönliche Wahrnehmung und Wahrnehmungen anderer werden so miteinander verglichen, Gemeinsames festgestellt und daraus „*phänotypische*“ bzw. intersubjektive Erkenntnisse über die Qualitäten der Räume gewonnen. Durch die Diskussion des subjektiv Wahrgenommenen in den Gesprächen vor Ort und in der Arbeitsgruppe wird die Wahrnehmung verifiziert und die relevanten Phänomene, die einen Ort prägen und den *gelebten Raum* ausmachen, herausgearbeitet. Dies mündet in die Raumbeschreibungen an den einzelnen Forschungsorten.

Gelebter Raum, Wahrnehmung und Phänomene

Was ist mit „den *gelebten Raum* wahrnehmen“ gemeint? Es geht dabei um die unmittelbare, sinnliche Erfahrung konkreter Orte, von Gebautem und Materielem und der Beobachtung direkt erlebter Situationen. Kurz, es geht um die Wahrnehmung von Phänomenen. Es wird hier aber bewusst nicht von einer phänomenologischen Forschung gesprochen, denn ein rein phänomenologischer Ansatz birgt in sich die Gefahr der Einseitigkeit, da er die sinnlichen Möglichkeiten der Wahrnehmung überbewertet und somit der angestrebten Balance zwischen rationalem, abstrahierendem und gefühlsmäßig-sinnlichem Erkenntnisprozess entgegen arbeiten würde. *„Die phänomenologische Sinnlichkeit ist denn auch alles andere als emanzipativ. Sie ist eine unendlich geschärfte Aufmerksamkeit des Denkens, ein überwachtes Hinsehen, Hinhören, das sich ständig als maximale Empfänglichkeit beweist. Der Beobachtungsreichtum überwältigt, ohne vom Fleck zu bringen, ohne wirklich zu ordnen.“* (Hoffmann-Axthelm 1987, S.89/90)

Die hier vorgenommene Wahrnehmung ist kein Selbstzweck, sondern soll Erfahrungen und einen Erkenntnisgewinn räumlicher Qualitäten an Orten der *Stadt-Landschaft* liefern, die sich, wie das Jürgen Hasse formuliert, als ein *„Zugewinn von Handlungsfähigkeit“* erweisen und nicht für sich stehen bleiben. (Hasse 2005a, S.19)

Trotz einer kritischen Distanz zur Phänomenologie ist der Begriff Phänomen zur Klärung und Beschreibung des durchgeführten Wahrnehmungsprozesses wertvoll. Ein Phänomen offenbart sich durch eine direkte Wahrnehmung eines Dings oder einer Situation, nicht nur durch ein abstraktes Wissen darüber. Die Wahrnehmung eines Phänomens ist eine individuelle Gegebenheit, nicht verallgemeinert und abstrahiert. Ein Phänomen wird gleichzeitig mit den Sinnen, Gefühlen, Erinnerungen und rational über den Verstand wahrgenommen. Deswegen stellt es eine komplexe Form der Wahrnehmung dar. Ein Phänomen ist durch die subjektive Wahrnehmung der objektiven Realität gegeben.

Subjektive und objektive Wahrnehmung

Das Wort Wahrnehmung drückt die Tatsache aus, dass die Beobachtung eines Phänomens immer subjektiv ist, weil der Beobachter ein Subjekt ist mit seinen eigenen Vorurteilen, Standpunkten und physischen Bedingungen. Die philosophische Definition unterscheidet zwischen einem *„Phänomen als unmittelbarem Objekt der Wahrnehmung“* und einem *„Ding an sich“*, das das nicht wahrgenommene, nicht gedeutete und pure Ding ist, das objektive Objekt sozusagen. (The compact Edition of the Oxford English Dictionary 1992, S. 2152, Übersetzung Verfasser) Deswegen ist ein Phänomen nie eine originäre oder neutrale Tatsache. Es ist immer überlagert von Ideen oder Meinungen des Erlebenden. Selbst die frühe phänomenologische Forschung, die Objektivität zu einer ihrer Grundlagen erklärt, räumt die Subjektivität als unvermeidbar für einen Erkenntnisgewinn ein und manche ihrer vielfältigen Strömungen nutzen diese Bedingung sogar als Potential.

Maurice Merleau-Ponty sagt, im Bestreben, Subjektivität zu vermeiden, in *„Phänomenologie der Wahrnehmung“*, dass *„die Wirklichkeit zu beschreiben ist, nicht zu konstruieren oder zu konstituieren“*, und zwar durch eine *„Reduktion“*, eine *„Enthaltsamkeit“* beim Wahrnehmen. Er muss aber auch einräumen, dass eine *„vollständige Reduktion unmöglich“* ist und das wahrnehmende Ich *„ein Subjekt, zugeeignet der Welt“* ist. (Merleau-Ponty 1966, S.6/ 7/ 11)

Dürckheim bezieht hier deutlicher Position. Die Erfahrung des *„gelebten Raumes“* geschieht erst durch das subjektive Erleben und die eigene Verbundenheit mit dem Raum.

"Gleitet der Psychologe auch nur ansatzweise auf den Weg, den der Physiker nimmt und nehmen muss, wo er ‚Welt‘ sagt, dann sind von vornherein der Mensch und seine Welt und so auch der Mensch und sein Raum auseinander gerissen. (...) Im gelebten Raum ist der Mensch mit seiner ganzen Wesens-, Wert- und Lebenswirklichkeit drin." (Dürckheim 1932, S.15/ 16) Deshalb ist Dürckheims Forderung der „*phänotypischen Beschreibung*“ als Bedingung für die Relevanz subjektiver Raumerfahrungen so wichtig. Denn die „*phänotypische Beschreibung*“ hat die Darstellung zwar subjektiv wahrgenommener, aber wesentlicher und Erkenntnis bringender Raumeigenschaft zum Ziel, über die man sich grundsätzlich mit anderen verständigen, die man vergleichen oder über die man sogar Gemeinsamkeiten feststellen kann. „*Phänotypische Beschreibung*“ ist hier im Gegensatz zu der auch von Dürckheim genannten „*protokollarischen Beschreibung*“ zu sehen, die auf persönliche Einzelerlebnisse beschränkt bleibt und die keine gemeinsame Erfahrung des „*Wesenraumes*“ ermöglicht. Dürckheim setzt die subjektiv gewonnenen Erfahrungen, die eine wesentliche Raumbeschreibung ermöglichen, in Bezug zu einer fast objektiven Erkenntnis, wenn er sagt: *"Strukturell seelische Wirklichkeit, die das erlebende Subjekt in seiner personalen Totalität mit ausmacht, hat im aktuellen Erleben den Charakter der ‚Objektivität‘ im Sinne eines Handlungsanspruchs."* (Dürckheim 1932, S. 36) Dennoch kann man sagen, dass die Raumerfahrung, auch im Sinne des *gelebten Raumes*, durch die eigene Stimmung, das persönliche Wissen, und die individuelle Erinnerung, subjektiv bleibt.

Gernot Böhme sagt: *"Jedenfalls ist klar, dass an Gegenständen durch physiognomische Erkenntnis Eigenschaften erkannt werden, die zwar den Gegenständen wirklich zukommen, aber durch objektive Methoden gar nicht auffindbar wären."* Und: *"Wahrnehmung ist eine geteilte Wirklichkeit. Sie ist Subjekt und Objekt, dem Wahrnehmenden und dem Wahrgenommenen gemeinsam. Das wahrnehmende Subjekt ist wirklich in der Teilnahme an der Gegenwart der Dinge, das wahrgenommene Objekt ist wirklich in der wahrnehmenden Präsenz des Subjekts."* (Böhme 1995, S.137/ 177)

Jürgen Hasse sieht in der Diskussion über Objektivität und Subjektivität als Grundlage der Erkenntnis gerade in Dürckheims *gelebtem Raum* eine inhaltliche Kraft, denn dessen „*theoretische Aufmerksamkeit fokussiert eine Erlebnisdimension des gelebten Lebens, bevor ‚objektive‘ oder objektivierte Realitäten von der subjektiven Fülle dieses Lebensgeschehens abgezogen worden sind.*“ (Hasse 2005a, S.177) Hasse geht sogar soweit, den Wert der Intersubjektivität in Frage zu stellen, wenn er dafür plädiert, dass „*der Bann der Abschottung des Subjektiven gegen das Vereinheitlichte im Objektivierten und Intersubjektiven gebrochen werden*“ muss. (Hasse 2005a, S.105)

Als theoretische und methodische Grundlage dieser Arbeit muss jedoch festgehalten werden, dass die erst einmal subjektiv wahrgenommenen Eigenschaften eines Raumes intersubjektiv kommunizierbar, diskutierbar und für die Erforschung von räumlichen Qualitäten relevant sein müssen und nicht nur auf unvermittelbarem bzw. rein persönlichem Raumerleben beruhen.

Die Wahrnehmung von Raum, dessen Interpretation und Generierung, also Architektur und Städtebau sind zum Teil analytische Wissenschaft, beziehen aber gerade aus subjektiven Erfahrungen ihre Stärke, die in einen intersubjektiven Diskurs und ein praktisches Handeln überführt werden können. Gerade im Entwurf findet dieser schwer beschreibbare, auf Objektivität und Subjektivität gleichzeitig basierende Ablauf aus Analyse, Idee, Wissen, Intuition, Vergleichen, Ausprobieren und Herantasten statt. Konzepte, die den Entwurfsprozess rein analytisch, also vermeint-

lich objektiv, zu steuern versuchen, sind, wie an anderer Stelle dargestellt, gescheitert. (Siehe hierzu Prominski 2004, Kapitel 3 *Entwerfen*, S. 83ff.)

Auch Lefèbvre stellt fest, dass das Phänomen Stadt nicht nur mit objektiv fundierten Methoden zu erforschen ist. *„Im Verständnis von Lefèbvre ist die Urbanisierung ein ‚totaler‘ Phänomen, das sich allein schon deshalb jeder ‚Objektivierung‘ entzieht. Sie kann also für die Wissenschaft kein ‚Objekt‘ darstellen.“* (Schmid 2005, S.158) Es ist jedoch nicht verwunderlich, dass gerade Lefèbvre mit seinem dialektischen Ansatz ebenso fordert, die Balance zu halten zwischen subjektiven und objektiven Erkenntnisprozessen und ein einseitiges Beharren *„immer wieder anspricht und vehement kritisiert: die Trennung von Körper und Geist und damit auch von Subjekt und Objekt. (...) Für Lefèbvre existiert dieser „Binarismus“ nur noch im Mentalen, er entleert das Leben, das Denken und die Gesellschaft von allem, was die lebendige Tätigkeit ausmacht (pe: 49/39).“* (Schmid 2005, S. 194/ 200)

In eine ähnliche Richtung zielt Otl Aicher mit seinen Gedanken über Phänomene, wenn er wieder die Subjektivität des Beobachters und dessen Wert für den Erkenntnisprozess fordert ohne jedoch den Wert des Objektiven zu diskreditieren: *„Die Bilder, die ich mir von der Welt mache, sind privat, ureigen und vertraulich. Ich sehe einen Baum. Das Bild dieses Baumes gelangt in mein Gedächtnis, sobald ich ihn aufmerksamer, gezielter anschau. Ich sehe am Tag viele Bäume, die ich aber gar nicht wahrnehme, aber sobald ich den Baum mit Interesse betrachte, ist er so in mein Gedächtnis eingelagert, so eingepägt, dass ich mich an ihn erinnern kann. Diese Erinnerung ist privat, gehört nur mir. Dies ist eine direkte Beziehung zwischen Welt und nur mir. Niemand sieht in mich hinein, dem ich nicht die Fenster öffne. Der Mensch ist auf verschiedene Weise fest in die Welt integriert.“* (Aicher 1991, S.116) An anderer Stelle schreibt Aicher: *„Das Subjekt ist immer ein Phänomen, ein Einzelnes, aber nur das Subjekt hat einen Standpunkt. (...) Wir müssen lernen, wieder Ereignisse zu entdecken, sie zu beschreiben. (...) Wenn wir aber wieder Phänomene entdecken wollen, Individuen entdecken wollen, müssen wir das richtige Denken in sein Recht einsetzen gegenüber dem wahren Denken. Die wahre Welt ist relativ, weil sie abstrakt, allgemein, eben wahr ist. Die wirkliche Welt ist die Welt der Phänomene. Sie zu verstehen heißt hinsehen und hören. Nicht schon im Voraus wissen, was sich ereignen wird.“* (Aicher 1991, S.68/ 69/ 70).

Wahrnehmung von Phänomenen. Ein Potential für die Raumforschung

Interessant an diesen Aussagen ist, dass Otl Aicher bei der Wahrnehmung eines Phänomens dessen individuelle und intime Weltsicht betont, die eine eigene Beziehung zur Welt herstellt. Zudem bedeutet es eine Möglichkeit, die Welt anders zu verstehen und daraus neue Erkenntnisse abzuleiten. Die Welt im direkten Umfeld, „vor den eigenen Füßen“, bietet einen bisher unentdeckten Reichtum, den ein abstraktes und intellektuelles Verständnis alleine nicht erschließen kann. Die Wahrnehmung von Phänomenen ist keine beziehungslose, möglicherweise fremd bleibende, sondern eine eigene Erfahrung, die direkt mit der Welt und ihrem gegenwärtigen Zustand verbunden ist. *„Das unterscheidet das phänomenologische Denken in Alltagstotalitäten vom technokratischen Regelkreisdenken, das sich den Begriff des Funktionskreises angeeignet hat. Der phänomenologische Blick gilt nicht der Steuerbarkeit (aufgrund des aufgedeckten Funktionskreises), sondern der jeweils besonderen, sei es aus Zerstörung sich wieder zusammen schließenden, individuellen Welt, die je ‚meine Welt‘ ist.“* (Hoffmann-Axthelm 1987, S.85)

Indem man mit den Phänomenen eines Ortes arbeitet, findet man etwas über den Raum eines Ortes heraus. Die Wahrnehmung von Phänomenen führt nicht nur zu quantitativen, sondern auch zu qualitativen Aussagen über einen Raum an einem konkreten Ort. Es hilft nach Wegen zu suchen, die das Potential eines Raumes offenbaren und stärken. Das Phänomen oder seine Beobachtung führt natürlich nicht unmittelbar zu einem Entwurf oder kann direkt in Architektur übersetzt werden, aber es kann als Schlüssel dazu verwendet werden und die Tür zu einer qualitätvolleren Raumschaffung öffnen.

Ein direkt auf Architektur bezogenes Verständnis im Umgang mit Phänomenen ist bei Christian Norberg-Schulz zu finden: *„Um die Struktur dieser Welt zu beschreiben, ist ein neuer Ansatz notwendig. Wissenschaftliche Konzepte können nicht mehr genutzt werden, weil Wissenschaft aus Prinzip die gegebene Realität abstrahiert, um Verallgemeinerungen und ‚natürliche Gesetze‘ zu erreichen. Unser Ziel ist eher, die Beschaffenheit von dem aufzudecken, was unmittelbar vorhanden ist und deswegen müssen unsere Beschreibungen mehr konkret sein als abstrakt.“* (Norberg-Schulz 1988, S.11/12, Übersetzung Verfasser) *„Aufzudecken, was unmittelbar vorhanden ist“*, ist hierbei ein substantieller Aspekt, der sich aus der Beobachtung von Phänomenen ergeben kann. Norberg-Schulz sieht aus diesem Grund das Phänomen als Quelle für Regeln, die es Architekten ermöglichen im Raum zu agieren. Das Phänomen wird auch bei Norberg-Schulz als ein Ding oder eine Erscheinung betrachtet, die direkt aus den spezifischen Bedingungen eines Ortes, seiner Probleme und Potentiale entstehen. Es ist die Verbindung zwischen einem Ort und der Subjektivität eines dort eingreifenden Menschen. Allerdings ist bei Norberg-Schulz der Versuch, wissenschaftliche Konzepte zu verdammen, um die Welt zu verstehen, kritisch zu betrachten. Dies negiert die Vorteile der Wissenschaft beim Verstehen und Verändern der Welt. Otl Aicher argumentiert hier präziser und fordert, nicht den wissenschaftlichen oder rationalen Ansatz zu brandmarken, sondern ihm seine richtige Stelle im Rahmen anderer Möglichkeiten zuzuweisen.

Man kann das Phänomen als Referenz betrachten, mit dem man seine (Entwurfs-)Ideen und seine „Voreingenommenheit“ gegenüber einem Ort prüfen kann. Dies ist insofern hilfreich, als man damit Einschätzungen treffen und ein Projekt zwischen Ambition und Angemessenheit ausbalancieren kann. Wegen der subjektiven Wahrnehmung eines Phänomens, steht dieses automatisch zwischen einem Ort bzw. der Sache an sich und dem persönlichen Zugang des Beobachters und „Anwenders“ des Phänomens. Deswegen kann man durch dessen sorgfältige Wahrnehmung als Städtebauerin und Architekt Regeln finden, um einen ausbalancierten und kontextuellen Entwurf zu entwickeln, wenn man eigene Ideen in Bezug zum beobachteten Phänomen testet und das Projekt mit darauf basierenden Kriterien hinterfragt.

4.1.2. Aktionen als Entwurfsmodell und Handlungsinstrument

Mit der zweiten Handlungstaktik wird getestet, ob aus den Wahrnehmungen entwickelte temporäre Aktionen den *gelebten Raum* der Forschungsorte verstärkt wahrnehmbar machen können und ob hierbei zudem eine qualitative Anreicherung erfolgen kann⁵¹.

⁵¹ Die praktische Erprobung von Aktionen erfolgte bei der Veranstaltung KEMPTEN TRACKS. Siehe hierzu Kapitel 5.2.2.

Die Aktionen werden nicht losgelöst vom Kontext entwickelt, sondern stehen in enger Verbindung mit den räumlichen Phänomenen, die vor Ort durch die persönliche Wahrnehmung und durch die Wahrnehmung anderer Personen mit der ersten Taktik herausgearbeitet wurden.

Aktionen als Mittel der Intervention werden in den vergangenen Jahren mit vielfältigen Konzepten und unterschiedlicher Motivation im Urbanismus verstärkt angewendet. Die Bedeutung dieser Methode für die Erforschung von „*Handlungstaktiken für den gelebten Raum*“ ergibt sich durch mehrere Aspekte.

Erweiterter Forschungsansatz

Mit den Aktionen als Raumeingriff wird über die empirische und hermeneutische Untersuchung einer vorhandenen räumlichen Situation hinausgegangen. Die Analyse und Erfahrung des Kontextes und die Wahrnehmung und Deutung räumlicher Qualitäten an den Forschungsorten bleibt ein fundamentaler Schritt der urbanistischen Arbeitsweise. Darüber hinaus werden jedoch auf dieser Basis Aktionen entwickelt. Die Aktionen werden entworfen, sie sind etwas Neues. Sie greifen in den vorhandenen Raum ein und verändern ihn, das Gegebene bleibt nicht wie es ist.

Das Entwerfen als wesentliche Handlungstätigkeit von Architektinnen und Städtebauern wird damit zum Bestandteil der wissenschaftlichen Methode. Die empirische Ebene (Raum wahrnehmen) und die hermeneutische Ebene (Raum deuten) werden durch die entwerferische Ebene (Raum anreichern) ergänzt.⁵²

Praxis

Neben dem Wahrnehmungsprozess der ersten Taktik sind Aktionen ein wichtiges Element der als unverzichtbar betrachteten Praxis. Sie tragen dazu bei, nach konkreten Ansätzen für das eigene Handeln als Architekt und Städtebauerin zu suchen. Die Aktionen stellen eine praktische Tätigkeit dar, die weitergehende und verstetigte Eingriffe in die räumliche Gestalt einer städtebaulichen Struktur – in diesem Falle der *Stadt-Landschaft* – vorbereitet. Als Teil der Handlungstaktiken, die sich in der zeitgenössischen Siedlungsstruktur mit dem *gelebten Raum* auseinandersetzt und diesen anreichern will, können die Aktionen und Interventionen als praktizierte Urbanistik gesehen werden.

Die Aktionen werden in der Praxis nicht vom „Raumforschenden“ individuell oder „elitär“ durchgeführt, sondern innerhalb einer hierfür gebildeten Gruppe, die aus Mitgliedern des *architekturforum kempten* besteht.⁵³ Die Mitwirkenden erhalten grundsätzliche Informationen über die Orte, jedoch nicht über die Erkenntnisse aus der zuvor erarbeiteten Wahrnehmung, um deren Unvoreingenommenheit zu belassen und deren persönliche Wahrnehmungen zu ermöglichen. Bei mehreren Treffen wird das gemeinsam vor Ort Wahrgenommene diskutiert und aus den bis dahin erfolgten Beschreibungen die wesentlichen Raumeigenschaften herausgefiltert. Auf dieser Basis werden Aktionen für temporäre Eingriffe in den *gelebten Raum* vor Ort entworfen, organisiert und schließlich im Juli 2007 im Rahmen der Veranstaltung KEMPTEN TRACKS getestet.

⁵² Innerhalb des Forschungsverbunds *urban land scape* an der TU München ist *Research by Design* eines der diskutierten Forschungsthemen. Diese Arbeit will einen Beitrag zu dieser Forschung leisten und Potentiale untersuchen, die in den entworfenen Aktionen als Mittel zur Raumwahrnehmung und ebenso zur Raumanreicherung stecken. Es werden die Möglichkeiten getestet, die Aktionen als kreatives Experiment, Entwurfsmodell und Handlungsinstrument zur räumlichen Gestaltung der *Stadt-Landschaft* bieten. Siehe dazu auch Sieverts 2007b.

⁵³ Das *architekturforum kempten* ist eine offene Plattform für Architekten und Architekturinteressierte, die seit 2001 besteht.

Die unterschiedlichen Reaktionen, die sich vielfältig während dieser Veranstaltung zeigen, werden erfasst und dokumentiert. Es wird hierbei getestet, wie sich durch die Aktionen die Wahrnehmung der Partizipierenden verändert und ob die angestrebte Anreicherung spürbar wird.

Aktionen sind konkretes Handeln, das sich sinnlich erlebbar im Alltag der Menschen abspielt (*wahrgenommener* und *gelebter Raum*), und eine Ergänzung zu Symposien, Plänen, Workshops, Reden und Geschriebenem (dem *gedachten Raum*) darstellt.

Temporäre und minimale Intervention

Die Aktionen sind jeweils als kleinmaßstäblicher, baulicher Eingriff angelegt. Diese Form der Aktion wird als Methode gewählt, weil dadurch eine minimale Raumintervention mit geringen Mitteln, überschaubarer Planungszeit und unabhängig von bürokratischen oder ähnlichen Zwängen erfolgen kann. Dadurch ist der Aufwand in einer ersten Phase der Raumintervention in der *Stadt-Landschaft* niedrig zu halten und macht die praktische Tätigkeit erst möglich.

Die Aktionen sind zeitlich begrenzt. Sie besetzen einen Ort temporär und hinterlassen nur in der Erinnerung Spuren. Sie „zementieren“ keinen dauerhaften Zustand. Aktionen testen eine Planung oder einen Entwurf für eine räumliche Veränderung, bevor dieser permanent, physisch und gegebenenfalls großmaßstäblich manifestiert wird. Wenn das Experiment scheitert, hinterlässt es keinen Schaden, weil es reversibel ist.

Die Erfahrungen aus den temporären Aktionen können in einen weiteren Entwurfsprozess einfließen. Die temporäre Aktion als Teil eines Veränderungsprozesses bietet die Chance, dass sich das dabei Entstandene eher mit dem Kontext verwebt und von den Raumnutzern angenommen wird als eine fertige und unpassende Struktur oder Situation, die dem Vorhandenen und den Menschen übergestülpt wird.

Diese Arbeit nimmt eine Haltung ein, bei der die Aktionen alltägliche Situationen und vor Ort Gefundenes aufgreifen. Die Methode der Intervention mit kontextuell verwobenen Aktionen steht damit auch im Bezug zu der am Anfang erläuterten Motivation der Arbeit und zur dort erwähnten Nachhaltigkeitsdebatte in der lokalen Agenda 21. Es geht darum, sich um das Vorgefundene, Verbraachte und Vernachlässigte zu kümmern und nach Wegen des Justierens und Anpassens in kleinen, sorgsamem Schritten zu suchen.

Ziele: Sinnlich-leibliche Erfahrung. Handlungsraum. Differenz. Vernetzen

Sinn der Aktionen ist die Entwicklung räumlicher Qualitäten an den defizitären Forschungsorten in Bezug auf die besprochenen Potentiale der Raumtheorien Dürckheims und Lefèbvres.

Minimale architektonische Interventionen und Aktionen an den Forschungsorten erreichen temporär eine vertiefte, sinnliche Erfahrung des Raumes der *Stadt-Landschaft*, generieren erweiterte Handlungsmöglichkeiten und lösen Situationen aus. Gleichzeitig sollen Differenzen herausgearbeitet und Vernetzungen der fragmentierten Siedlungsstruktur angestoßen werden. Dabei findet die Anreicherung im fließenden Übergang zur Verstärkung der Wahrnehmung statt, indem ein unentdecktes Phänomen in seiner Qualität offen gelegt, gestärkt oder auch etwas Neues hinzugefügt wird.

Sinnlich-leibliche Erfahrung

Durch die Aktionen wird die Wahrnehmung der *Stadt-Landschafts*-Benutzerinnen sensibilisiert und verändert. Die Aufmerksamkeit der Wahrnehmenden wird hierdurch verstärkt, da eine vorhandene Situation bewusst gezeigt oder betont wird.

Zugleich offenbaren die Aktionen Verdecktes, das ans Tageslicht geholt wird. Sie wirken wie Lackmuspapier. Gerade schwer fassbare Phänomene, wie z.B. die Akzeptanz eines Ortes durch die Bewohner oder eine historische Begebenheit, die keine materiellen Spuren hinterlassen hat, jedoch immer noch den Raum prägt, können durch Aktionen lesbar und spürbar gemacht werden.⁵⁴

Die im Rahmen dieser Forschungsarbeit durchgeführten Aktionen sind so gedacht, dass sie keine bestimmte Wahrnehmung vorschreiben und kein pädagogisches Programm zum Ziel haben. Sie sind deutungs offen und erlauben komplexe, vielleicht auch widersprüchliche Deutungen. Die Wahrnehmung wird provoziert, wobei die damit verbundenen Reaktionen nicht kontrolliert werden können und wollen. Die entdeckten räumlichen Phänomene im Forschungsgebiet werden deswegen grundsätzlich nur durch die Aktionen wahrnehmbar gemacht, jedoch die Deutung und Erfahrung des *gelebten Raumes* den Wahrnehmenden überlassen. Das konkrete Erleben auf einer alltäglich-situativen und sinnlichen Ebene verhindert hierbei die Gefahr einer allzu großen Abstraktion und Überforderung des angesprochenen breiten Publikums. Die Minimalinterventionen helfen diesem, sich dem Thema *Stadt-Landschaft* und ihrer räumlichen Qualität zu nähern und Bezüge zum eigenen Alltag und Leben herzustellen.

Die Aktionen verleihen bisher anonymen Orten eine verstärkte Identität oder einer bis dato nicht bemerkten Stelle in der *Stadt-Landschaft* eine bewusste Erfahrung. Die zeitlich begrenzten Aktionen bleiben im Gedächtnis der Menschen hängen und verändern die Wahrnehmung des Raumes. Der Raum ist nicht mehr so wie er vorher war bzw. er ist durch die Intervention erst „aufgetaucht“.

Durch die Aktionen soll Raum am eigenen Leib erlebbar werden und die Komplexität der Raumerfahrung zugänglich gemacht werden.

Mit den minimalen Interventionen werden nicht allein in einem „soziologischen“ Sinne Situationen erzeugt, sondern auch eine nicht davon losgelöste sinnliche Erfahrung und ein leibliches Spüren des Raums.

Es werden Qualitäten wahrnehmbar gemacht oder generiert, die an den Orten der *Stadt-Landschaft* häufig vermisst werden. Das haptische Spüren von Material; das bewusste Erleben einer landschaftlichen Morphologie in der Bewegung; die Atmosphäre, die durch das Gebaute, Licht, Wetter, Jahreszeit oder Geräusche geschaffen wird; Enge und Weite, Höhe und Tiefe. Es ließen sich hier weitere Phänomene aufführen, entscheidend ist die intensive Erfahrung von Raum mit allen Sinnen und in der Bewegung verwoben mit einem geistigen *Gegenwärtighaben* wie das von Karlfried von Dürckheim beschrieben wurde.

Die Potentiale von Architektur als bewusst gesetzte bauliche Konstellation, die das sinnlich-leibliche Wahrnehmen verstärken und prägen kann, werden hierbei ins Spiel gebracht, auch wenn die gebauten Eingriffe minimiert und provisorisch sind.

⁵⁴ Raoul Bunschoten von der Forschungsgruppe CHORA spricht in einem verwandten Zusammenhang von „*protourban conditions*“ als „*emotionale Schicht*“, die das urbane Gefüge genauso mitbestimmt, wie die „*physische Schicht*“ des Gebauten oder der geologischen Struktur. „*Protourban conditions*“ können seinem Ansatz nach mit „*Beobachtungs-Werkzeugen*“ oder „*Miniszenarien*“ sichtbar und nachvollziehbar gemacht werden. (Siehe hierzu CHORA 2001).

Handlungsraum

Die Aktionen bieten eine Plattform für Situationen und laden die Öffentlichkeit an den Forschungs-orten zum Agieren ein. Es wird im Sinne Dürckheims ein „*Handlungsraum*“ geschaffen, der unterschiedliches und auch neues Verhalten oder Leben hervorruft, das ohne die Aktionen nicht stattfinden würde. Die Handelnden eignen sich den Raum an. Durch die Handlungen und Situationen entsteht Raum und es wird ein Beziehungsgeflecht zwischen den Erlebenden und dem Ort aufgebaut.

Durch den minimalen architektonischen Eingriff werden neue Räume produziert, die vielfältig und heterogen sind und schließlich so etwas wie Urbanität entstehen lassen.

Die situative Qualität ist grundlegend, wenn bei der architektonischen und städtebaulichen Arbeit der Sprung vom physischen Objekt bzw. vom „Behälterraum“ zum *gelebtem Raum* erreicht werden soll. Dieses Vorgehen nimmt Anleihe an der „*Konstruierten Situation*“⁵⁵ der *SI*, die einen reglementierten und „erstarrten“ Raum beleben wollte. Im Unterschied zum Ansatz der *Situationisten* wird hier eine offene Plattform geschaffen, die Handlungen anderer anregt oder ermöglicht; es werden keine geplanten Situationen inszeniert.

Differenz

Die Aktionen akzentuieren oder schaffen *Differenzen*⁵⁶ in der *Stadt-Landschaft*. Zudem werden sie als bewusste Störung oder Verfremdung in den gewohnten Kontext gesetzt, um eine Vermischung von unterschiedlichen Situationen oder Phänomenen zu erreichen.

Dazu gehört auch, die vorhandenen Brüche in der Allgäuer *Stadt-Landschaft* offen zu legen, die bei der allgemeinen Wahrnehmung vom Bild der „heilen Voralpenlandschaft“ zugedeckt werden.

Ein anderer Ansatz für den *differentiellen Raum* ist die *Zweckentfremdung* und *Andersnutzung* eines Ortes, um eingeschliffene und festgefahrene Verhältnisse aufzubrechen und zu beleben. Diese Methode bezieht sich auf das Konzept der „*Zweckentfremdung*“ der *Situationisten*, das etablierte Orte, gewohnte Nutzungen oder Bedeutungen mit fremden Gebrauchsformen oder Dingen besetzt oder neu interpretiert.

Vernetzen

Die *Stadt-Landschaft* ist in einzelne, autonome und fast autistische Fragmente zersplittert und öffentlicher Raum besteht oft nur noch in den Schleusenräumen der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur. Die meisten Bereiche sind privat. Hier wollen die Aktionen ebenso ansetzen.

Zum einen ist eine Vernetzung der einzelnen Fragmente das Ziel, zum anderen die Stärkung des vorhandenen und auch Etablierung neuer öffentlicher Räume als neuralgische Punkte, an denen die Netzfäden zusammenlaufen.

Um die über einen größeren Bereich verteilten und in je unterschiedlichem Kontext stehenden Forschungsorte der Kemptener *Stadt-Landschaft* zu verknüpfen, werden die Aktionen zur gleichen Zeit durchgeführt und inhaltlich, aber auch semiotisch zueinander in Beziehung gesetzt. Die Veranstaltungsbesucher erkennen die Aktionen als zusammenhängendes Ereignis, das das Forschungsgebiet zu einer bestimmten Zeit besetzt. Ein Weg, an dem die Aktionen aufgereiht sind,

⁵⁵ Siehe hierzu Abschnitt 4.2. Exkurs: Taktik im urbanistischen Kontext.

⁵⁶ Siehe hierzu Abschnitt 3.2.4. Exkurs: Lefébvres Raumtheorie.

unterstützt das Beziehungsgeflecht zwischen den sonst im Alltag voneinander isolierten Forschungsorten.

Während KEMPTEN TRACKS bedeutet Vernetzen auch, dass die Aktionen nicht nur im „typischen“ Bereich der *Stadt-Landschaft* stattfinden, sondern deren Phänomene in eine Ausstellung in der „Kernstadt“ transloziert werden und damit eine Verknüpfung mit diesem Teil der Stadt hergestellt wird.

Öffentlicher Raum wird auf verschiedenen Ebenen generiert. Die Aktionen schaffen Plattformen für vielfältige Situationen, die allen offen stehen. Sie sperren öffentlichen Raum auf, wo er durch private Interessen kontrolliert oder durch Übernormierung und extreme Funktionalisierung lahm gelegt ist. Und die Aktionen diskutieren die tatsächlich gegebene urbane, architektonische und situative Qualität der bestehenden öffentlichen Räume im Forschungsgebiet.

Insgesamt gilt, dass die temporären Aktionen „Prototypen“ für dauerhafte, weiterhin minimale architektonische und urbanistische Interventionen sind. Die Erfahrungen, die mit den Aktionen gesammelt werden, sind Grundlage, um im Ausblick der Forschungsarbeit über ihre Verstetigung als urbanistische Intervention nachzudenken.

Aktionen

Aktionen als urbanistische Methode stehen derzeit wieder verstärkt in der Diskussion, wobei als Referenz meist die *Situationistische Internationale* und ihre Vorläufer genannt werden. Die *Situationisten*, eine Gruppe junger Intellektueller aus dem linken Milieu, hatten sich 1957 zur *Situationistischen Internationale*, kurz *SI*, als spielerisch-situationistische Gegenbewegung gegen die Kapitalisierung und Kontrolle der Stadt und gegen die bürgerliche „*Gesellschaft des Spektakels*“ zusammengeschlossen (Diese Bezeichnung bezieht sich auf das Hauptwerks des Protagonisten der *SI* Guy Debord. Debord 1996). Die *SI* berief sich auf die *Lettristen*, die als Gegenreaktion auf die *Surrealisten* forderten, dass es „*Zeit zu handeln und nicht zu träumen ist*“ (Careri 2002, S. 92). Die situationistische Bewegung hatte ihre Wurzeln im Marxismus und beeinflusste mit ihren Gedanken und Aktionen die Pariser Studentenbewegung von 1968. Es besteht eine deutliche Verwandtschaft zu Henri Lefèbvre, manche bezeichnen ihn als den geistigen Vater der *Situationisten*, wobei das gegenseitige Verhältnis sehr kritisch war. Eine Verbindung zu den Gedanken Michel de Certeau (französischer Historiker und Philosoph, 1925-1986) ist ebenso unübersehbar. Die *Situationisten* lösten sich 1972 zerstritten auf. Guy Debord nahm sich 1994 das Leben.

Im Unterschied zu den *Situationisten*, deren Aktionen im speziellen politischen Umfeld der 50er und vor allem 60er Jahre betrachtet werden müssen, versuchen einige der aktuellen Ansätze, zu denen auch diese Forschungsarbeit gehört, das aktionistische Konzept auf eine urbanistische und architektonische Handlungsebene zu übertragen. Die gegenwärtigen Aktionen sind dabei ein Instrument der Raumgenese und werden nicht als Haltung innerhalb eines politischen Kontextes gesehen.

Nicht nur beeinflusst durch die Konzepte der *Situationisten*, sondern auch aus Skepsis gegenüber einer rein objektfixierten Architektur arbeiten gegenwärtig Urbanisten vor allem im angelsächsischen Raum mit temporären Minimalinterventionen, um in eine räumliche Struktur ein-

zugreifen. Dabei kommt dem architektonischen Eingriff in Wechselbeziehung zu einer konzipierten Situation als Keimzelle für eine Raumanreicherung große Bedeutung zu.

Carlos Villanueva-Brandt erforscht mit seiner Diploma Unit 10 an der Architectural Association in London seit 1986 solche Interventionsmöglichkeiten. Die Betonung liegt hierbei auf dem Räumlichen, wobei das Ziel ist, Eingriffe zu entwerfen, die mit den konkreten Bedingungen, Situationen und Regeln arbeiten, die die ganze Lebendigkeit der Stadt ausmachen. Die architektonisch geprägten Aktionen können einen einzigen Effekt oder unterschiedliche Wirkungen mit sich bringen und sind nicht auf eine endgültige Struktur oder ein konsumierbares Produkt beschränkt. Sie hinterfragen die scheinbar fest gefügten Bedingungen und Konventionen eines Ortes und bereiten neue Wahrnehmungen und Handlungsmöglichkeiten vor. Obwohl die dabei verfolgten Ansätze *„viel mit der Arbeit der Situationisten gemeinsam haben, unterscheiden sie sich, indem sie versuchen, potentielle Bereiche für vielfältige architektonische Eingriffe abzustecken. Die vorgeschlagenen architektonischen Interventionen bestehen nicht nur aus Situationen, sondern einer präzisen Kombination von Situationen und/ oder urbanen Strukturen.“* (Villanueva-Brandt 1998, S.100, Übersetzung Verfasser)

Muf, eine Gruppe von Architektinnen und Künstlern aus London, die zum Teil ebenso wie Villanueva-Brandt an der Architectural Association studierten und dort als Lehrerinnen tätig waren, setzen minimale Interventionen als „Appetitanreger“ ein, die einem umfassenderen und permanenten Raumeingriff den Boden bereiten und „Lust“ auf die damit einhergehenden räumlichen Qualitäten machen sollen. *„In der Praxis ist die unmittelbare Realisierung der Umwandlung eines Ortes ein Ansporn für dessen Ausweitung: es macht Appetit auf mehr, weil die Vorspeise so gut geschmeckt hat. Deswegen ist die Strategie einer erfolgreichen städtebaulichen Regeneration – in anderen Worten, wie man es anpackt – die Strategie einer vorgezogenen Herstellung von Qualitäten.“* (Shonfield u.a. 2002, S.18, Übersetzung Verfasser).

raumlaborberlin ist eine projektbezogen arbeitende Gemeinschaft von Architektinnen und Architekten, deren Ziel es ist, *„Raum als sozialen Raum erlebbar zu machen“* (Markus Bader und Axel Timm, Vortrag Kunsthhaus Bregenz, 3. September 2010). Hierfür entwickeln sie temporäre *„Werkzeuge“*, die in Siedlungsstrukturen mit sozialen Umbrüchen oder an urbanen *„Unorten“* eingesetzt werden, um hier eine *„positive Transformation“* im Alltag zu erreichen. Bei der Aktion *„Küchenmonument“* wird ein mit einer Küche ausgestatteter Container an einem gemiedenen Ort abgestellt und erweckt durch seine skulptural eigenartige Gestalt die Neugier der Anwohner. Aus dem betreffenden Quartier bildet sich in der Regel eine Gruppe heraus, die für ihre Nachbarn ein großes Festessen im *„Küchenmonument“* vorbereitet. Am Tag des Festes öffnet sich der Container und eine riesige Blase aus transluzenter Folie erzeugt einen bergenden Innenraum für die Nachbarschaft. Beim Projekt *„Colorado Neustadt“* in Halle, das im Rahmen des Programms *„Stadtumbau Ost“* gefördert wird, erfolgt eine Aktivierung des öffentlichen Raums mit einem Rallye-Parcours für BMX-Räder, der gemeinsam mit Jugendlichen aus alten Türen der umgebenden Plattenbauten gebaut wird. (Siehe hierzu www.raumlaabor.net).

Weitere Gruppen arbeiten mit einem aktionistischen Ansatz im Bereich von Architektur und Städtebau. Ihre Darstellung würde an dieser Stelle den Rahmen sprengen. Ein gemeinsames Merkmal dieser Herangehensweisen ist eine punktuelle, behutsam gesetzte Intervention, mit provisorischen baulichen Mitteln, die eine räumliche Veränderung vom Kleinen ins Große versucht.

Geistige Eltern dieses Ansatzes sind hier Denker wie Michel de Certeau, der die Planer aufforderte, den aus der Wirklichkeit herausgehobenen „*Wolkenkratzerblick*“ (de Certeau 1988, S. 179 ff.) zu verlassen, die Fiktion des von oben Planbaren aufzugeben und sich „*nach unten*“ in das Durcheinander des alltäglichen Lebens zu begeben, um dort im Kleinen und Konkreten nach Ansätzen für das Handeln zu suchen.

Oder auch Alison und Peter Smithson, deren Arbeiten für diese Haltung von Bedeutung sind. Die Mitglieder von *Team 10*, das sich als Gegenbewegung zur *CIAM* gründete, beschäftigten sich neben großmaßstäblichen Planungen auch mit kleinen Eingriffen und Anpassungen von im Alltag vorgefundenen, scheinbar unbedeutenden Situationen und baulichen Konstellationen und gaben diesem Konzept den Namen *As Found*. (Siehe hierzu Lichtenstein u. Schregenberger 2001).

4.2. Eine Strategie taktisch umsetzen

4.2.1. Taktik oder Strategie?

Das Konzept für eine qualitative Veränderung der *Stadt-Landschaftsräume* durch Wahrnehmungs- und Anreicherungsprozesse liegt nun zur Ausführung bereit. Es stellt sich dabei die Frage, ob es auf einer strategischen oder taktischen Ebene in der Praxis umgesetzt wird und den Weg vom Papier in die *gelebten Räume* der Kemptener *Stadt-Landschaft* finden kann?⁵⁷

Eines vorneweg: Strategie und Taktik sind gleichermaßen erforderlich, um dem *gelebten Raum* eine höhere Qualität zu verleihen. In dieser Arbeit wird die taktische Methode deswegen explizit betont, weil gerade in der Bauleitplanung strategische Herangehensweisen immer noch dominieren, obwohl sie eine Vielzahl an inzwischen bekannten Problemen mit sich bringen und eine lange Liste an gescheiterten Projekten entstanden ist. Die Betonung soll eher ein Gleichgewicht, eine Ergänzung schaffen und dabei das Potential, das im Strategischen steckt, nicht über Bord werfen. Außerdem scheint eine bewusste Differenzierung der Begriffe erforderlich, weil Taktik und Strategie häufig im gleichen Bedeutungszusammenhang verwendet und ihre Vor- und Nachteile damit verwischt werden.

Strategie ist ein Konzept für ein Vorgehen, das in sich strukturiert ist und ein klares Ziel vor Augen hat. Eine Strategie erfolgt innerhalb des eigenen Systems bzw. die Akteure sind in der Lage ihr eigenes System zu etablieren, in dem sie vorgehen. Entscheidend ist, dass diejenigen, die die Strategie anwenden, die Kontrolle über den Bereich haben, den sie verändern wollen und im Besitz der dafür notwendigen Mittel sind.

Taktik dagegen ist eine Herangehensweise, die auf die jeweilige Situation unterschiedlich und flexibel reagieren muss oder kann, aber eher unberechenbar und ohne eindeutig vorgegebene

⁵⁷ Die bewusste Erforschung von „Handlungstaktiken“ in Ergänzung zu Strategien provoziert die Frage nach dem Unterschied zwischen einer strategisch-planerisch angelegten Urbanistik und einer erlebten Urbanität, in der taktisch (re-)agiert wird. Lefébvres, aber auch de Certeaus Kritik an der Urbanistik ist jeweils, dass diese eine weitere Strategie der Planer ist, die versucht, Kontrolle über den Raum zu erhalten und ein „Konzept der Stadt“ im Kopf hat. Mit Urbanität meinen die Beiden dagegen den „gelebten“ und „differenziellen“ Raum (Lefébvre) der Menschen im Alltag. Es geht hier nicht um das „Konzept der Stadt“, sondern um die „Tatsache Stadt“ (de Certeau 1988, S. 183 ff.). „Handlungstaktiken für den *gelebten Raum*“ - als bewusst „konzipierte“ Methode – erforscht deswegen die Möglichkeiten einer Schaffung von urbanem Raum im konkret „wahrgenommenen“ Kontext und im „gelebten“ Alltag der Stadt-Landschaft mit dem taktischen Medium architektonisch-situativer Interventionen.

nes Ziel ist. Die Akteure operieren innerhalb eines fremden oder anderen Systems. Diejenigen, die taktisch handeln, haben nicht die uneingeschränkte Macht über den Bereich, in den sie eingreifen wollen und verfügen nur über begrenzte Möglichkeiten.

Diese Definitionen beziehen sich im Wesentlichen auf den Ansatz von de Certeau⁵⁸, der sich mit diesem Thema gesellschaftsphilosophisch beschäftigt hat. De Certeau nimmt wiederum u.a. auf Karl von Clausewitz und sein bekanntes militärisches Werk Bezug.⁵⁹

4.2.2. Strategie

Man kann sich als Planer, Architektin, Städtebauer oder Person, die Raum gestalten will, fragen, ob alle Kriterien für ein strategisches Vorgehen gegeben sind oder wie man agiert, wenn dem nicht so ist, weil sich die Bedingungen für das Entwerfen und Generieren von Raum auf vielfältige Art und Weise geändert haben:

In einer pluralistischen und demokratischen Gesellschaft ist man als Planer meist nicht in der Position, die Dinge „von oben herab“ und am „grünen Tisch“ in „Baumeistermanier“ zu entscheiden, was auch gut so ist.

Raum, gerade der in der *Stadt-Landschaft*, wird von Gruppen entwickelt, die häufig andere Werte oder räumliche Qualitäten anstreben als Architektinnen und Städtebauer, wobei ein Konsens darüber bei letzteren auch angezweifelt werden muss. Gerade bei städtebaulich übergeordneten Planungen, insbesondere bei der Regionalplanung und der Flächennutzungsplanung werden die entscheidenden Inhalte oft einzig und allein von der Politik eingebracht. Die Planung läuft diesen Vorgaben dann hinterher oder betätigt sich als „Buchhalter“ festgeschriebener Entscheidungen. Oftmals sind auf diesen Planungsebenen freie Planer nicht mehr beteiligt, es sei denn als „Dienstleister“ zur technischen Umsetzung innerhalb des vorgegebenen Rahmens.

Gegen ein rein strategisches Vorgehen spricht des Weiteren die Veränderung des ökonomischen Kontextes der öffentlichen und privaten Haushalte, der es nicht mehr erlaubt eine Planung von A-Z durchzuziehen.

Auch zeigt sich besonders in der *Stadt-Landschaft*, dass viele Planungsstrategien der Raumordnung oder der Bauleitplanung, die positive und über den fachlichen Kreis hinaus anerkannte Ziele hatten, Gebautes, Landschaftsstrukturen und Räume hervorbrachten, die allgemein als ungestaltet oder unwirtlich gelten und über das kurzfristig Ökonomische und Funktionale keinen Beitrag zu einer Kulturlandschaft leisten.

Eine andere kritische Erscheinung bei strategisch bestimmten Planungen ist der angesprochene „*Wolkenkratzerblick*“⁶⁰, der allzu oft das Charakteristische eines Kontextes, seine Besonderheit und die Kraft des Alltäglichen oder das Andere, Unangepasste, jedoch mit Potential Versehene, übersieht und nicht in den Prozess der Raumgenese integrieren kann. Mit einem strategischen Ansatz wird häufig das weit verbreitete Planungsziel verfolgt, Klarheit und Einheitlichkeit zu schaffen, obwohl das Leben nicht eindeutig schwarz oder weiß ist, sondern eher grau, verwoben, komplex und auch schmutzig.

⁵⁸ de Certeau 1988, S. 77 ff.

⁵⁹ von Clausewitz 1963.

⁶⁰ Siehe hierzu Abschnitt 4.1.2., Exkurs: Aktionen

Was tun? Man muss deshalb wohl nach einem anderen oder - besser - ergänzenden Weg zum strategischen suchen.

4.2.3. Taktik

Taktik dient als „List“, um im gewandelten Entwurfs- und Planungskontext räumliche Qualitäten zu generieren.

Taktik ermöglicht, auf komplexe, oft unüberschaubare Situationen flexibel einzugehen. Mit ihr kann informell, punktuell, zeitlich begrenzt und mit geringen Mitteln agiert werden. Zu ihren Grundvoraussetzungen gehört es, mit dem Vorhandenen auszukommen und zu improvisieren. Ein taktisches Vorgehen kann Lücken nutzen und überraschend handeln. Als Raumgestalter ist man damit weniger als innerhalb eines rein strategischen Systems. Diese Qualitäten werden immer wieder genutzt, auch im Urbanismus, um eine gegebene Raumsituation zu verändern. Bei einigen der hier immer wieder auftretenden „geistigen Impulsgebern“ spielt Taktik ebenso eine Rolle.

4.2.4 Balance zwischen Taktik und Strategie

Lefébvres dialektischer Ansatz ist ein guter Wegweiser dafür, dass Strategie oder Taktik nicht exklusiv für sich betrachtet werden sollten, sondern in ihrer Verknüpfung.

Auch wenn im Titel der Arbeit als bewusster Akzent der Begriff Handlungstaktik gewählt wird, ist hier offensichtlich auch eine Strategie im Spiel, da es ein Ziel oder eine Perspektive gibt, nämlich zum einen die Schaffung eines Bewusstseinsprozesses und zum anderen die Herausbildung punktueller, räumlicher Qualitäten für ausgewählte Orte in der *Stadt-Landschaft*.

Bei der Betrachtung des wissenschaftlichen Kontexts erinnert die Gleichzeitigkeit von Strategie und Taktik an den „*perspektivischen Inkrementalismus*“, der im Rahmen der „*IBA Emscher Park*“ von Karl Ganser, Walter Siebel und Thomas Sieverts in der Praxis umgesetzt wurde. Hierunter ist ein Konzept zu verstehen, das auf eine zentralistische Planung verzichtet und das Ziel durch unterschiedliche Projekte erreichen will, die flexibel und situationsabhängig eingreifen, jedoch dabei die gemeinsame Perspektive nicht aus den Augen verlieren. „*Der ‚perspektivische Inkrementalismus‘ der projektorientierten Planung sucht nun die Mitte zu halten zwischen tatenarmem Gedankenreichtum und gedankenlosem Aktivismus.*“⁶¹ Mit „*perspektivisch*“ wird hier das Gleichgewicht zum taktischen Vorgehen gesucht und ein Ziel als Perspektive vorgegeben, in dem Fall die kulturell qualitätvolle und gesellschaftlich nachhaltige Umstrukturierung einer ehemaligen Industrieregion im Ruhrgebiet. „*Man muss Prozesse organisieren, deren Ausgang man nicht kennt (...). Auf Planung bezogen kann man von einer Strategie der kleinen, nicht oder nur locker koordinierten Schritte sprechen, die somit im bewussten Gegensatz zur komprehensiven Planung steht und ein hohes Maß an Offenheit zulässt.*“⁶² Deutlich wird auch hier, dass aus einer herrschenden Position heraus ein Prozess der Raumgenese aus einem Guss, ohne Hindernisse und mit einer direkten und unveränderten Umsetzung eines „Planes“ in die Wirklichkeit des Lebens schwieriger geworden ist.

⁶¹ Mayer u. Siebel 1998, S.5.

⁶² Ganser, Siebel, Sieverts 1993.

Das taktische Konzept, in kleinen und lockeren Schritten vorzugehen wird als Strategie bezeichnet und das Potential beider Ansätze zusammen geführt.

Die Balance von Taktik und Strategie taucht ferner in einem ganz anderen Feld auf und zwar in der kybernetischen Forschung von Frederic Vester. Er spricht davon, dass ein „*lebendiges System*“⁶³ mit einem „*anschmiegsamen Verhalten*“⁶⁴ arbeitet, also Qualitäten einbindet, die laut der oben dargestellten Definitionen der Taktik zuzuordnen sind.

Auch bei Guy Debords 1977 entwickelten so genanntem „*Kriegsspiel*“ ist Grundlage, dass eine Entscheidung zwischen Strategie oder Taktik überholt ist. „*In Auseinandersetzungen werden Taktiken von oben herunter von strategischen Interessen diktiert. ‚Kriegsspiel‘ ficht dieses hoheitliche Raumkonzept und diese hierarchische Beziehung zwischen Strategie und Taktik an.*“⁶⁵

Das gilt auch für diese Arbeit. Die hier getesteten Wahrnehmungsprozesse und Aktionen sind „*Handlungstaktiken für den gelebten Raum*“, sie folgen jedoch einem strategischen Konzept:

dem Bewusstmachen der *Stadt-Landschaft* und deren Anreicherung durch sinnlich-leibliche Erfahrung, Schaffung von Handlungsräumen, Differenz und Vernetzungen.

Taktik im urbanistischen Kontext

Die *Situationisten* entwickelten im Laufe der Zeit Taktiken, um als Bewegung die von Ihnen kritisierte Gesellschaftsordnung der 1950er und 60er Jahre zu unterwandern. Sie versuchten damit aktiv das städtische Leben zu gestalten als Gegenposition zum passiven Konsum der „*Gesellschaft des Spektakels*“. Ihnen standen dabei nicht die strategischen Mittel einer Veränderung, in diesem Fall einer politisch-gesellschaftlichen, zur Verfügung. Ihre politische Überzeugung hätte dieses Agieren „von oben“ wahrscheinlich auch abgelehnt. „*Zufälliges Umherschweifen*“ in der Stadt (*Dérive*), „*Zweckentfremdung*“ gewohnter Nutzungen oder Neuinterpretation von vertrauten Bedeutungen („*Détournement*“) und „*konstruierte Situationen*“ waren taktische Mittel, um im städtischen Alltag, den die *Situationisten* vom Staat besetzt und kontrolliert sahen, wieder öffentlichen Raum zurück zu erobern, kreatives Leben in erstarrte Strukturen einfließen zu lassen und lebenswerte Räume zu entfalten, die aus Ihrer Sicht durch eine damals technokratische und modernistische Planung zerstört worden waren. Das Agieren mitten im komplexen Durcheinander des Alltags, andauerndes Experimentieren und ein immer wieder hinterfragendes Korrigieren waren hierbei kennzeichnend für ein taktisches Vorgehen.

Einer der bis heute inhaltlich prägendsten Protagonisten innerhalb der *Situationistischen Internationale* war der niederländische Künstler Constant Nieuwenhuys, der mit dem Projekt „*New Babylon*“ eine utopische Vision eines neuen Urbanismus formuliert hatte, die auf den Ideen der *Situationisten* aufbaute. Heute gibt es interessante urbanistische Konzepte, die die taktische und informelle Vorgehensweise der *SI* aufnehmen und im heutigen Kontext interpretieren und anwenden. Obwohl die Ansätze dabei heterogen und unterschiedlich von den situationistischen Gedanken inspiriert sind, werden die Akteure, die diese Taktiken in Architektur und Städtebau weiterver-

⁶³ Vester 2002, S.29.

⁶⁴ Ebd., S.25.

⁶⁵ Wark 2008, S.32, Übersetzung Verfasser.

folgen, in Bezug zu Constants Projekt gelegentlich als *New Babylonians* bezeichnet. (Siehe hierzu Borden u. McCreery 2001)

Es soll dabei keine Schublade geöffnet werden, in die pauschal diese differenzierten Vorgehensweisen gesteckt werden, es wird jedoch durch diese plakative Bezeichnung deutlich, dass es sich dabei um keine marginale Einzelercheinung, sondern um eine substantielle Bewegung auf der Suche nach neuen und kreativen Prozessen zur Gestaltung von Raum handelt. Ähnlich wie die *SI* versuchen diese zeitgenössischen Urbanisten mit undeterminierten Prozessen und minimalen Eingriffen den städtischen Raum zu gestalten, der sich als kaum planbar erwiesen hat und bei dem eine reichere Qualität durch ein zusätzliches taktisches Agieren eher erreichbar scheint. Gemeinsam ist den Akteuren ebenso, dass Raum wie bei Lefèbvre und Dürckheim nicht nur physisch gegeben und erlebbar ist, sondern durch komplexe und vielschichtige Prozesse generiert wird. Die „*konstruierte Situation*“ zur Stimulierung des städtischen Alltags, die intensiv mit dem Kontext arbeitet und als Experiment neue *gelebte Räume* testen kann, ist dabei eine der am meisten „wieder verwendeten“ Taktiken. Der gelegentlich geäußerten Kritik einer „Ausbeutung“ der situationistischen Konzepte kann dabei entgegen gehalten werden, dass in einer Stadt oder *Stadt-Landschaft* trotz einer veränderten gesellschaftspolitischen Situation 40 Jahre nach dem Wirken der *Situationisten*, noch viele Raumsituationen gegeben sind, die von den üblichen Planungsstrategien schlicht übersehen oder vernachlässigt werden und die einer situativen, gestalterischen und sinnlichen Anreicherung auf einer informellen und aktionistischen Ebene bedürfen.

Zu den *New Babylonians* wird auch Carlos Villanueva-Brandt mit seiner Arbeit an der Architectural Association gezählt. „*Direct Action*“, „*Direct Involvement*“, „*Direct Communication*“ oder „*Direct Urbanism*“ sind über viele Jahre getestete Versuche, um als Urbanist im heutigen Planungskontext Raum zu beeinflussen. Dabei taucht immer wieder der Begriff „*direct*“ auf, der deutlich machen soll, dass mitten im „alltäglichen Getümmel“ und - ohne formale und erstarrte Umwege zu nehmen -, agiert und nicht am grünen Tisch auf eine Raumveränderung gehofft wird. Villanueva-Brandt macht deutlich, dass dies „*keine Ablehnung oder kein Ersatz konventioneller architektonischer Methoden ist, jedoch einen Versuch darstellt, neue Felder für eine aktive Einbindung architektonischer Belange*“ in den Raumgestaltungsprozess zu entdecken. Für ihn ist klar, dass gerade ein taktisch geschicktes Vorgehen hierbei unumgänglich ist, denn die direkten Raumeingriffe „*funktionieren als architektonische Konstellation innerhalb eines existierenden politischen Kontextes*“, müssen also flexibel und angepasst auf das Vorgefundene reagieren können. „*Ziel ist nicht, den Alltag ideell umzuwandeln, sondern stattdessen, sich darin einzumischen.*“ (Villanueva-Brandt 1998, S.100, Übersetzung Verfasser)

„*Direct Action*“

Dabei versetzt man sich in eine authentische und unmittelbare Beziehung zum urbanen Kontext, nicht als Entwerfer, sondern als Bürger. Es geht um die direkte Erfahrung der städtischen Realität durch eigene Aktionen.

Direct Involvement

Hierbei ist Engagement für das Experimentieren innerhalb der existierenden politischen, kulturellen und wirtschaftlichen Realität gefordert.

Direct Communication

Gefragt ist, die eigenen Ideen so anzuwenden, damit diese vom Laien verstanden werden. Auch sollten die Ideen so präzise sein, um einen Vergleich mit vorhandenen, ‚realen‘ Bedingungen zu ermöglichen.“

(AA Dip 10, Villanueva-Brandt u. Mull, AA Prospectus 1994/95, Übersetzung Verfasser)

“Direct Urbanism

Die Betonung liegt hierbei auf Raum. Raum, der sich über seine physischen Grenzen hinaus in den urbanen Kontext ausweitet.

Was ist die Beziehung zwischen einer architektonischen Struktur und ihrem Kontext?

Was ist die Beziehung zwischen dem architektonischen Kontext und einem urbanen Kontext?

Was ist die Beziehung zwischen diesen Kontexten und deren umgebenden Bereichen oder Einflussgebiet?

Ziel ist es, unter Betonung auf das Räumliche mit Regeln und Strukturen zu experimentieren, aber der Zweck liegt darin, räumliche Interventionen zu entwerfen, die mit tatsächlichen Situationen, Bedingungen, Strukturen, Strategien und Regeln arbeiten, die die reale Stadt ausmachen.

Wie beeinflussen interaktive Regeln ‚direkten Urbanismus‘?“

(AA Dip 10, Villanueva-Brandt u. Mull, AA Prospectus 2009/10, Übersetzung Verfasser)

Auch bei der Gruppe *Stalker* spielt Taktik eine entscheidende Rolle. Deren Akteure durchwandern auf neuen und manchmal verbotenen Pfaden die zeitgenössischen *Stadt-Landschaften*, um sie allein hierdurch zu verändern. Diese scheinbar „harmlose“ und für einen üblichen Eingriff fremde, aber auch vermeintlich „nutzlose“ Methode, die allerdings von jedem unkontrolliert und ohne aufwendige Instrumente angewendet werden kann, verwandelt die Räume der *Stadt-Landschaft* „*spielerisch von innen nach außen und verändert sie während der Reise*“. In deutlicher Verwandtschaft zum *Derivé* der *Situationisten* werden auch hier die Vorzüge taktischen Agierens genutzt, um im Raum zu handeln und um „*das Leben auf die ursprüngliche Fähigkeit zu wechselseitigen Verbindungen zurückzuführen, die es Abel ermöglichte, in der Welt ansässig zu sein.*“ (Careri 2002, S. 189, Übersetzung Verfasser)

Muf stellt sich die Frage, wie es möglich ist, „*eine Strategie für eine ganze Stadt zu entwickeln, wenn man von den Details der Dinge fasziniert ist?*“ Sie sehen sich damit in Opposition zu den Strategien der Stadtplanung, „*die sich unausweichlich vom Allgemeinen zum Einzelnen oder Besonderen bewegt*“, wogegen in der Arbeitsweise von *Muf* „*das Besondere zum Allgemeinen und dann wieder zurück zum Besonderen entwickelt wird.*“ Genauso wie Villanueva-Brandt oder *Stalker* geht es *Muf* erst einmal um eine direkte und intensive Auseinandersetzung mit dem Vorgefundenen „*während man sich keine Sorgen macht was sein sollte*“. Ihre Methodik des *Detail-Strategy-Detail*, wie sie es nennen, fordert das „*Tabula-Rasa*“-Prinzip heraus und ist ein „*Ansporn, um die Risiken der großmaßstäblichen Strategie des ‚Was wäre, wenn ...‘ oder ‚Entweder/ Oder ...‘ zu verringern*“ und stattdessen einen „*Sowohl/ als auch*“ Prozess anzustreben und dabei das ansonsten Ausgeschlossene, Vernachlässigte und Fremde, das bei der akribischen Spurensuche entdeckt wurde, einzubinden. (Shonfield u.a. 2002, S.14/ 15/ 19, Übersetzung Verfasser).

Neben den *New Babylonians* setzen sich auch andere Raumgestalter mit dem zusätzlichen Potential, das im Taktischen liegt, auseinander. Der Schweizer Städteplaner und Architekt Ernst Hubeli sieht im Unbestimmten und Unvorhersehbaren einer städtischen Entwicklung die Herausforderung, das Handeln nicht einzustellen, sondern wie bei einem komplexen Spiel, dessen Ausgang offen ist und bei dem man sich einem Gegner ausgesetzt sieht, situativ und kreativ zu agieren. Genauso wie eine starre Mannschaftsaufstellung mit nur einem Konzept, sei es noch so stark, beim Fußballspiel nicht zum Erfolg kommen wird, gilt es „*das Feld mit wechselnden Taktiken zu besetzen und je nach Situation die Räume zu vernetzen, zu verdichten oder zu entleeren, um schließlich den Raum zu erobern, der den tödlichen Pass oder den finalen Schuss ermöglicht.*“ (Hubeli 2007, S. 128) Hubeli setzt dies mit seinem Partner Andreas Herzog bei Projekten wie „*Städtebau ohne Plan*“ auf dem Sulzer-Escher-Eyss-Areal in Zürich um, wo „*kein Masterplan und kein Projekt entworfen wurde, sondern nur die Rahmenbedingungen verändert wurden, um Spielräume für potentielle Entwicklungen zu öffnen.*“ (Portfolio Büro Herzog Hubeli, www.herczoghubeli.ch, abgerufen am 25.09.2009 und Hubeli 2000, S. 129 ff.) Verschiedene Initialzündungen sollten hier Urbanisierungsprozesse auslösen, die zu einer Umwandlung und Anreicherung einer Brache und einer Rückbindung in die Züricher Stadtstruktur führen. Als eine dieser Initialzündungen war das Öffnen und Nutzbarmachen eines riesigen, unwirtschaftlichen Raumes unter einer Stadtautobahn gedacht, wo nur die notwendigsten Infrastruktureinrichtungen und Hilfsmittel zur Verfügung gestellt werden sollten, damit sich dieser zu einer öffentlichen Plattform für informelles und alltägliches Leben entwickeln konnte, ohne durch die Architektur oder durch einen Besitzer einen bestimmten Gebrauch vorzugeben oder ansonsten verdrängte soziale Gruppen auszuschließen.

Eine Generation vorher und eher parallel zu den *Situationisten* als in Verbindung mit diesen taucht in der Arbeit von Alison und Peter Smithson Taktik an unterschiedlichen Stellen auf. Bei Ihrem Konzept des *As Found*, das wie die *SI* und die *New Babylonians* den vorhandenen Kontext und Alltag als unverhandelbare Bedingung des Raumentwurfs ansieht, lässt sich ein räumlicher Eingriff sehr gut taktisch umsetzen, da die Arbeit mit dem Vorgefundenen nicht das eigene System als Grundlage des Handelns erfordert. Es ist umgekehrt eine Art Technik, die zwangsläufig aus einer vermeintlich nicht bestimmenden Position geboren wird, weil der Taktiker mit dem, was vor seinen Füßen liegt, umgehen und dies kreativ einsetzen muss.

Die in Ihren zahlreichen Publikationen veröffentlichten präzise gesetzten und minimalen architektonischen Eingriffe, die aus der sensiblen Beobachtung der entdeckten Situation entwickelt wurden, oder ihr Gespür für kleine bauliche Details im Alltag, die der Schlüssel für das räumliche Verstehen eines Ortes sind, zeigen Ihre Aufmerksamkeit für ein taktisch-vorsichtiges Agieren innerhalb der reichen Vielfalt des Gegebenen. Sie waren der Überzeugung, dass dies neben einem strategisch angelegten System oder großen Plan ebenso zum „Handwerkszeug“ von Architekten und Städtebauern gehören sollte und „*dass man arbeiten kann, ohne in solchen ‚großen Systemen‘ denken zu müssen.*“ (Smithson A. u. P. 2001, S.42)

Die aktive Aneignung und Gestaltung von Raum anstelle seines passiven Hinnehmens ist eines der Themen, die auch den politisch denkenden Henri Lefèbvre beschäftigt haben. Trotz der „mächtigen Systeme“ eines Staates oder einer technokratischen Planung, die die Raumproduktion entscheidend beeinflussten während Lefèbvre seine Raumtheorien entwickelte und mit der die Menschen im Alltag umzugehen hatten, scheint bei ihm Taktik als Mittel des Handelns auf den ersten Blick nicht der Schwerpunkt seiner Arbeit zu sein. „*Wird bei Lefèbvre das Alltagsleben von*

den Strategien unterworfen, so führt de Certeau den Begriff der ‚Taktiken‘ (ebd., 21ff.) ein, als Bewegung ohne eigenen Ort, die von Gelegenheiten profitiert, ‚innerhalb des Sichtfeldes des Feindes‘.“ (Bergmann 2004).

Jedoch tragen Lefèbvres „wahrgenommener“ und „gelebter Raum“ oder auch die „Strategie der Raumresiduen“ in sich taktische Elemente: dort, wo die Menschen im Alltag auf gegebene räumliche Situationen reagieren müssen und meist nicht in der Lage sind, aus einer strategischen Position den Raum, in dem sie leben, zu gestalten, müssen sie dies über ein taktisches Vorgehen erreichen. Es geht bei Lefèbvres „gelebtem Raum“ immer auch um ein „Erleiden“ von Raum, was die Position der Schwäche verdeutlicht. Im „gelebten Raum“ steckt jedoch „... ein Rest, ein Residuum, in seinen Augen das Wertvollste, ein Unaussprechliches und Unanalysierbares, das sich nur mit künstlerischen Mitteln ausdrücken lässt.“ (Schmid 2005, S. 317) Diesen „Rest“, das „Unanalysierbare“ kann man durchaus, auch im Hinblick auf die Gedanken der Situationisten oder de Certeaus, als taktisches Potential des Agierens im Raum interpretieren, das gegen den „gedachten Raum“ des Staates, der Verwaltung oder der Planer als „Sand im Getriebe“ und zur individuellen Gestaltung des persönlichen Lebensraumes genutzt wird. Man denke dabei an die vielen gebauten mehr oder weniger legalen Provisorien oder an die unvorhergesehenen und oft verbotenen Raumaneignungen von Skateboarderinnen und Graffiti-Sprayern. Man kann Lefèbvres Ansatz auch als „Strategie, taktisch zu handeln“ bezeichnen, was wiederum charakteristisch für diesen Denker ist, zu dessen Werk ja die Gleichzeitigkeit des scheinbar Widersprüchlichen in einer komplexen Welt gehört.

4.3. Auswahl des Forschungsgebiets und der Forschungsorte

Wie wird das Forschungsgebiet eingegrenzt?

Wie werden die Forschungsorte in der *Stadt-Landschaft* gesucht?

Mit welchen Kriterien werden sie ausgewählt?

Für die praktische Feldarbeit geht der Autor in die *Stadt-Landschaft* bei Kempten, wandert dort auf unterschiedlichen Wegen und stöbert herum, bis ein charakteristisches Gebiet dieser Siedlungsstruktur entdeckt und ausgewählt ist.

Die konkreten Orte, an denen der *gelebte Raum* erforscht und später eingegriffen wird, wurden beim Umherschweifen durch das Forschungsgebiet entdeckt. Die *Stadt-Landschaft* wird so beim Gehen direkt und leiblich in der Bewegung wahrgenommen. Dabei werden Situationen und Phänomene aufgespürt, die man auf keinem Plan, keinem Luftbild und nicht aus Büchern oder aus dem Auto heraus erfahren kann. Mit „charakteristisch“ ist hier gemeint, dass ein Ort bei der Suche auf irgendeine Art und Weise dem Verfasser während den Begehungen aufgefallen ist und prägende Eigenschaften hat, die mit seinem Gebrauch und seiner Bedeutung im Alltag, seiner Gestalt, seiner Geschichte oder anderen differenzierenden Eigenschaften zusammen hängt. Ein Ort, dessen Eigenart durch speziell dort anzutreffende Phänomene geprägt ist und wo sich ein besonderer „*Wesenraum*“ - wie stark oder schwach auch immer, ob abstoßend oder einnehmend – spüren lässt.

Folgende Kriterien sind eine Leitlinie, kein starres Schema, um am Ende eine Auswahl zu unterstützen und nachvollziehbar zu machen.⁶⁶

Die gesuchten Orte sollen bauliche Eigenschaften, Funktionen und Situationen unserer zeitgenössischen *Stadt-Landschaft* aufweisen; Orte, die durch die Werte und Bedingungen unserer Zeit wesentlich geprägt werden; Orte, die gemeinhin als „hässlich“ oder als „Unorte“ bezeichnet und von den Menschen gemieden werden; Orte, an denen die vermeintlich „heile Landschaft“ zerstört ist, in der Brüche sichtbar werden.

Im Mittelpunkt des Interesses stehen Orte, die trotz ihrer dynamischen infrastrukturellen und wirtschaftlichen Entwicklung, in Bezug auf ihre städtebauliche und architektonische Qualität nicht im Fokus des gegenwärtigen gesellschaftlichen Bewusstseins stehen. Die Gestaltung dieser Orte wird nicht als Bestandteil einer kulturellen Aufgabe gesehen und ist nicht „offiziell“ mit einer gesellschaftlich relevanten Bedeutung besetzt, die über das Funktionale oder ökonomische Bedingte hinausgeht. Diese Orte sind peripher sowohl im Sinne einer Abseitigkeit von anderen Orten, die von der Gesellschaft als kulturell wertvoll betrachtet werden, als auch in ihrer Verdrängung aus dem gesellschaftlichen Bewusstsein. Der Begriff „*urban amnesia*“ von Francesco Careri ist hierfür ein treffender Terminus.⁶⁷

Charakteristische Orte sind auch Rest- oder Zwischenbereiche, die von einer rein technisch angelegten Infrastruktur übrig gelassen wurden oder die als Abstandsfläche oder Pufferraum zwischen Gebieten mit einseitigen, untereinander „unverträglichen“ Nutzung dienen. Damit können auch Orte verbunden sein, an denen sich die Konflikte und Widersprüche der in der *Stadt-Landschaft* aufeinander treffenden Strukturen und Interessen widerspiegeln.

Die Orte sollen außerhalb des Fokus einer möglicherweise allzu dominierenden „Heimatpflege“ liegen und nicht reflexartig Klischees des im Allgäu vorherrschenden Tourismus bedienen. In Abwandlung eines Zitats von Francesco Careri ist es erforderlich ein „*leeres Aktionsfeld*“ zu finden, ein „*terrain vague*“ in der urbanen „Peripherie“.⁶⁸

Für Lefèbvre gehört der Alltag eines Ortes und dessen Geschichte zu den wesentlichen Grundlagen des *gelebten Raumes*. Daher wird bei der Suche nach geeigneten Forschungsorten darauf geachtet, welche Rolle diese im Alltag der Menschen spielen und wie stark sie von der Geschichte geprägt wurden.

Die Orte können sich durch das Vorhandensein informeller, möglicherweise subversiver Aneignungs- und Gebrauchsformen auszeichnen.

An den Orten sollen Begebenheiten zu lokalisieren sein, die eine Besonderheit mit sich bringen und ein bisher nicht entdecktes oder beachtetes Potential darstellen.

Mit diesen Kriterien im Gepäck beginnt die praktische Feldarbeit und die Auswahl der Forschungsorte, an denen die beiden Handlungstaktiken getestet werden.

⁶⁶ Die Orte werden also nicht zufällig ausgesucht, wie das beispielsweise Raoul Bunschoten bei der Wahl von Untersuchungsorten macht, bei der Bohnen über einen Stadtplan geworfen werden und die Orte bearbeitet werden, auf die die Bohnen fallen. Diese Methode wurde von CHORA während des Workshops „*Stirring the City*“ 1997 in Aarhus entwickelt und im gleichen Jahr beim vom Bund Deutscher Architekten BDA initiierten Projekt „*Köln-Bonn: Zwischenstadt, or Region = City*“ getestet. Siehe hierzu CHORA 2001, S.206.

⁶⁷ Careri 2002, S. 183.

⁶⁸ Careri 2002, S.125/126.

Gehen

Das Gehen durch eine Landschaft oder eine Stadt als Möglichkeit der Erfahrung, aber auch des Intervenierens, hat im 20. Jahrhundert eine lange Tradition in der Kunst und in der Soziologie. Walter Benjamin als *Flaneur* durch die Passagen von Paris, Georg Simmel als *Lumpensammler* scheinbar belangloser Alltagssituationen in den Straßen von Berlin oder die Künstlergruppe *Dada*, die auf ihren Spaziergängen „*banale Räume*“ besuchten, waren Inspiration für vielfältige Strömungen, die den Raum, mitten im Leben, in den Strassen, auf den Plätzen und in der Landschaft erleben und darin agieren wollten.

So auch die *Situationisten*, die als Teil ihres „*psychogeographischen*“ Experiments ziellos und eilig Paris durchquerten oder für Lucius Burckhardt, der in etwa zur selben Zeit das Experiment startete, mit seiner *Spaziergangswissenschaft* einen frischen, unverstellten Blick auf unsere gebaute Welt zu erlangen und diesen mit Politik und Gesellschaft in Verbindung zu bringen. Mit der auch „*Promenadologie*“ genannten Wissenschaft analysierte Burckhardt mit Studenten die Raumabfolgen der gegenwärtigen Städte und Landschaften, deren Räume seiner Ansicht nach oft nur noch zusammenhanglos, punktuell und abgelöst vom Kontext wahrgenommen werden.

Auch die *Land Art* hat mit dem Mittel des Gehens experimentiert. Robert Smithson entdeckte 1967 auf seiner „*Tour of the Monuments of Passaic*“ die zu dieser Zeit noch völlig „neue Welt“ der *Stadt-Landschaft* beim Gehen in New Jersey. In einer Art Reisebericht beschrieb Smithson deren *Monumente* als wäre er auf Relikte einer fremden, untergegangenen Kultur gestoßen. Die Sensibilität für diese ausgeblendeten Phänomene, Smithsons unverbraucher, anderer Blick hierauf und die Direktheit seiner Beschreibung sind ein Beispiel für den Wert der Erfahrungen, die nur beim Gehen gemacht werden können.



Abb. 3: Robert Smithson, „A Tour of the Monuments of Passaic“, New Jersey, 1967.

Aufbauend auf die im vergangenen Jahrhundert entwickelten Konzepte, versuchen heute Urbanisten, deren Tätigkeit sich nicht mehr in Stadtplanung, Architektur oder Kunst einordnen lässt, mit unterschiedlichen Zielen das Gehen in Ihre Arbeit einzubinden.

Boris Sieverts geht auf seinen „*Städtereisen*“ durch die *Stadt-Landschaft*, um deren „*neue Räume*“ einer breiteren Öffentlichkeit zu zeigen. Statt „Sightseeing“ zum Kölner Dom stehen

„Brachflächen, Siedlungen aller Art, Parkplätze, Abrisszenarien, Baggerseen, Gleistrassen, Mä-növerplätze, Gewerbegebiete und vieles mehr“ auf dem Programm. (www.neueraeume.de)

Francesco Careri von der Gruppe *Stalker* erforscht das Gehen sogar betont als Methode, um in der *urban amnesia* der modernen Siedlungsstruktur entwerferisch zu agieren. „*In diesem Gefechtsraum ist Gehen als Wahrnehmungs- und Entwurfswerkzeug nützlich. Als Mittel um die Geographie im Chaos der Peripherie zu erkennen und als Mittel, mit dem neue Wege erfunden werden können, um in öffentliche, städtische Räumen einzugreifen, diese zu untersuchen und sichtbar zu machen.*“ (Careri 2002, S.26, Übersetzung des Verfassers).

In dieser Arbeit wird das Gehen nicht in erster Linie als Handeln im Sinn einer Raumveränderung betrachtet, sondern es ist das Mittel, die Spur alltäglicher Phänomene, die die *Stadt-Landschaft* prägen, aufzunehmen und deren „Schauplätze“ ungefiltert als Basis für die Entwicklung der späteren Raumeingriffe zu erleben. Durch Michel de Certeaus Text „*Gehen in der Stadt*“ fühlt sich der Verfasser hierzu eingeladen, wenn er schreibt, dass man die „*Panorama-Stadt*“ hinter sich lassen soll für eine direktere, fruchtbringendere Erfahrung der alltäglichen Welt. Und: „*Die Elementarform dieser Erfahrung bilden die Fußgänger, die ,Wandersmänner (Silesius) ...*“ (de Certeau 1988, S.182/183).

5. Praktisch handeln in der Allgäuer *Stadt-Landschaft*

Das Phänomen der *Stadt-Landschaft* ist selbstverständlich auch im Allgäu anzutreffen, der Region, in dem sich das konkrete Forschungsgebiet befindet. In einer Gegend, die sehr stark über eingetragene Bilder von Landschaften im gesellschaftlichen Bewusstsein verankert bzw. mit Schlagworten belegt ist: „Land der Kühe, grünen Wiesenhügel und Berge“, „Skiparadies“ oder „König-Ludwig-Land“. Zudem verlässt man sich in dieser Region auf Landschaften bzw. deren Fragmente, die in erster Linie in einem vorindustriellen Zeitalter geschaffen wurden, und die als Bild oder Bühne in der alltäglichen „Freizeit“ oder touristisch bespielt werden.

Diese Landschaften sind sicherlich teilweise erlebbar und real, aber zuallererst als Idealvorstellungen vorhanden. Die beschriebenen Wahrnehmungen und Nutzungen tragen eigentlich zur Schaffung einer ganz anderen Landschaft bei, die im Kontrast zu den erwähnten Bildern steht. Der Tourismus als eine im Allgäu landschaftsgenerierende Kraft verändert dabei allein durch die damit einhergehenden Infrastruktureinrichtungen gerade die Landschaft, die als Sehnsucht in den Köpfen der Menschen steckt und die den Tourismus antreibt.⁶⁹ Für diese gegenwärtige Landschaft, die sich in einem starken Entwicklungsprozess befindet, gibt es allerdings noch kein breiteres Bewusstsein und folglich auch keine Vorstellung über ihre zukünftige Gestaltung.

Gelebte Wirklichkeit ist jedoch immer mehr eine Landschaft, die offensichtlich erst bei einer konkreten Wahrnehmung ihrer Phänomene sichtbar wird. Eine Landschaft, die, wenn man Corboz folgt, ein implizit städtisches Produkt ist und allein schon deshalb als *Stadt-Landschaft* bezeichnet werden kann. Die *Stadt-Landschaft*, die im Allgäu in den letzten Jahrzehnten im Zuge der Siedlungserweiterungen und durch den Bau von Verkehrsinfrastruktur entstanden ist, ist alltägliche Realität, wird aber von den in der „Freizeit“ gesuchten Landschaftsbildern in den Köpfen der Menschen, wenn nicht überblendet, so doch dominiert. Eine in die Gesellschaft eingebettete, bewusste Wahrnehmung der *Stadt-Landschaft* scheint es hier nicht zu geben, weder als Bild, geschweige denn als gestalteter Prozess und Raum.⁷⁰

5.1. Forschungsgebiet und Forschungsorte

Ein Gebiet, das sich im Osten Kemptens entlang der Autobahn A7 erstreckt, erweist sich für die angestrebte Raumforschung als fruchtbar, da hier prägnante Strukturen der *Stadt-Landschaft* gegeben sind. Nach mehreren Wanderungen durch dieses Gebiet kristallisiert sich mit Hilfe der entwickelten Auswahlkriterien ein engerer Bereich im Nordosten in der Nähe der eingemeindeten Stadtteile Leubas und Ursulasried heraus, der Orte mit den gesuchten Eigenschaften in einem überschaubaren Umgriff aufweist. Zudem sieht die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Stadt Kempten in diesem Bereich weit reichende Eingriffe im Stadtgebiet vor, die voraussichtlich zu

⁶⁹ André Corboz beschreibt unter diesem Aspekt den Tourismus als nostalgische und originär städtische Reaktion: „Trotz aller Unterschiede sind die impressionistische Bewegung, die organisierte sportliche Betätigung unter freiem Himmel und die Darstellung der Landschaft als Schauspiel oder als spirituelle Erfahrung doch Produkte, die – um es noch einmal zu sagen – aus der Stadt stammen und eine Reaktion auf die Industrialisierung und auf die Zersiedlung der Städte sind.“ (Corboz 2001, S.159).

⁷⁰ Die Bedeutungslosigkeit der *Stadt-Landschaft* in der öffentlichen Wahrnehmung ist allerdings keine charakteristische Erscheinung für die Region Allgäu und bedarf daher eigentlich nicht der besonderen Erwähnung. Zudem müsste die Beschäftigung mit der *Stadt-Landschaft* innerhalb des akademischen Kontextes einer Dissertation an einem Institut, das sich schwerpunktmäßig hiermit beschäftigt, nicht mehr begründet oder gerechtfertigt werden. Dennoch ist die Darlegung, dass es die *Stadt-Landschaft* im Allgäu gibt, hier konzeptionell wichtig, da für die Forschungsarbeit an einem konkreten Ort im Allgäu in der Praxis eingegriffen, der innerakademische Bereich überschritten wird und *Stadt-Landschaft* als Wahrnehmung der Welt vor Ort formuliert und öffentlich gemacht werden will. Die Arbeit mischt sich also in den örtlichen Alltag ein und will das Phänomen und den Begriff *Stadt-Landschaft* dort verständlich und die dort erfahrbaren Räume zugänglich machen.

einer Verstärkung der *Stadt-Landschafts*-Strukturen führen werden.⁷¹ Hier stößt man überdies auf historische Schauplätze des Bauernkriegs von 1525, die dem Forschungsgebiet eine weitere Bedeutungsebene verleihen.

Es ist ein Ausschnitt der *Stadt-Landschaft*, der durch eine in den vergangenen 30 Jahren entstandene suburbane, fragmentierte Struktur aus Gewerbegebieten, landwirtschaftlich genutzten Flächen und an Dörfer angehängte Einfamilienhausgebiete geprägt wird. Das Gebiet wird von Nord nach Süd von der Autobahn A7 durchkreuzt. Ein Tobel quer zur A7, durch den der Bach Leubas hindurchfließt, ist der Rest scheinbar unberührter Natur.

Ein weiterer Aspekt bei der konkreten Auswahl des Forschungsgebiets besteht in seiner zweideutigen Position in der öffentlichen Wahrnehmung. Die Fahrt auf der A7 gehört zum Alltag der in der Region Ansässigen und ist Reiseroute zahlloser Menschen auf Ihrem Weg von und nach Österreich oder Italien. Dabei werden die Orte entlang der Autobahn, die Landschaft und das dort vor sich gehende Leben nicht, und wenn überhaupt, nur am Rande wahrgenommen. Hier befindet sich jener Bereich von Kempten, der von den meisten der hier Wohnenden hauptsächlich auf ihrer Fahrt über die Autobahn aufgesucht wird, aber eben nicht bewusst erlebt wird. Es gibt in der Umgebung von Kempten keinen vergleichbaren Ort, der in der *Stadt-Landschaft* liegt und so stark vom Erleben aus dem Auto heraus bestimmt wird. Das Gebiet und deren Orte an sich sind den meisten Kemptenern wenig vertraut, obwohl es der Stadtbereich mit der dynamischsten Entwicklung der vergangenen Jahrzehnte ist, hier das wirtschaftliche Herz der Stadt schlägt und die wichtigsten bzw. die Landschaft am meisten verändernden Infrastruktureinrichtungen wie die A7 umgesetzt wurden und bis auf den heutigen Tag werden.

Die Auswahl des Gebiets und der Orte ist so auch motiviert durch die Frage, was denn dort für Räume zu erleben sind, die trotz dieser Tatsachen im Alltag der hier lebenden Menschen kaum eine Rolle spielen und allenfalls schemenhaft beim Vorbeifahren auf der A7 „vorüberrauschen“?

Letztendlich werden neun Orte in Leubas (Stadt Kempten) und in der angrenzenden Gemeinde Lauben (Landkreis Oberallgäu) ausgewählt, die den aufgestellten Kriterien entsprechen. Durch die Auswahl ist eine Vielfalt an Orten mit unterschiedlichen räumlichen Eigenschaften und Bedeutungen im Alltag der *Stadt-Landschaft* gegeben. Neben der Erfüllung der Auswahlkriterien, lässt sich sagen, dass alle Orte „auf den zweiten Blick etwas haben“, zuweilen auch schlicht „aufregen“ oder manchmal auch nonkonformistisch sind in der ansonsten meist homogenisierten und funktionalisierten *Stadt-Landschaft*.

Wie eingangs betont, bedeutet die Auswahl und tiefer gehende Untersuchung dieser Orte nicht, dass damit eine städtebauliche und architektonische Raumqualität verbunden ist oder die Orte „gesund gebetet“ werden sollen. Sie sind der Ausgangspunkt für eine kritische, vertiefte Raumbeschreibung und das Testfeld, auf dem die Handlungstaktiken zur Raumveränderung erprobt werden.

⁷¹ Die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans der Stadt Kempten, deren Verfahren von 2006 bis 2009 durchgeführt wurde, sieht im Bereich des Forschungsgebiets die Erweiterung des Gewerbegebietes Ursulasried in die „traditionelle Allgäuer Kulturlandschaft“ hinein vor. Ebenso ist eine neue, große Infrastrukturmaßnahmen bedingende Straßenverbindung - die so genannte „Nordspange“ - zwischen den östlichen und westlichen, vom Illertal getrennten, Stadtteilen geplant.

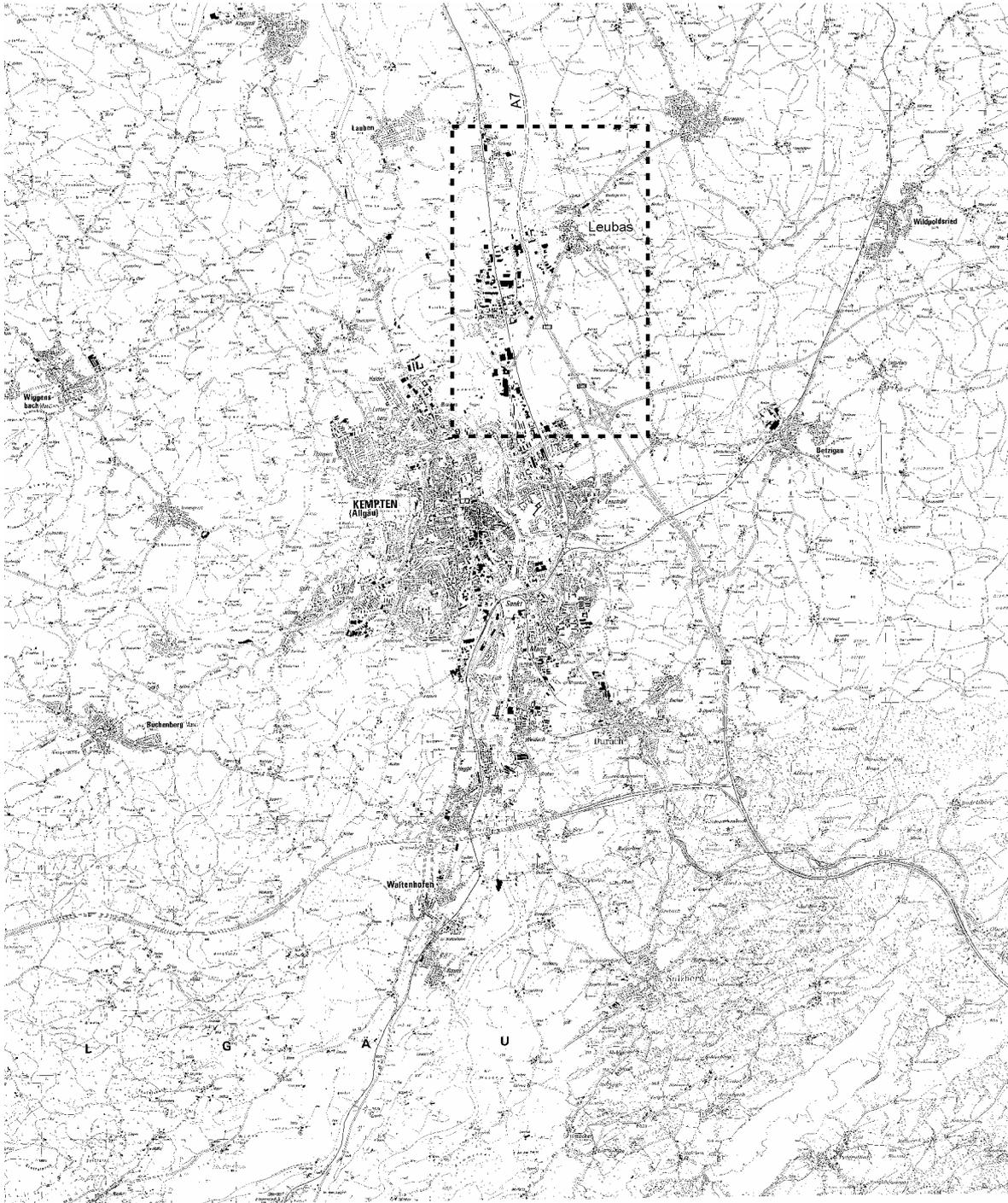


Abb. 4: Das Forschungsgebiet M. 1:100.000. (Vom Autor bearbeitete Karte des Bayerischen Landesvermessungsamtes).

Das öffentliche Bewusstsein für die *Stadt-Landschaft* im Forschungsgebiet

Das Bewusstsein in der Öffentlichkeit für das Phänomen der *Stadt-Landschaft* und der damit verbundenen Räume ist bei den Bewohnern von Kempten nicht und bei fachlich damit befassten Gruppen nur unwesentlich ausgebildet. Die *Stadt-Landschaft* und der darin *gelebte Raum* ist allerdings Teil der Wirklichkeit für die im Forschungsgebiet Lebenden, auch beeinflusst durch die Entscheidungen der in diesem Bereich tätigen Politik und Planung. Jedoch korrespondiert der unbewusst gelebte Alltag nicht mit den Bildern in den Vorstellungen der Menschen und es werden kaum die real vorhandenen Räume der *Stadt-Landschaft*, in der man lebt, über die tatsächlichen Phänomene wahrgenommen. Dies soll schlaglichtartig an greifbaren Situationen aus dem Forschungsgebiet gezeigt und somit die Bedeutung der *Stadt-Landschaft* beleuchtet werden:

Situation 1: „Dörfliches Leben auf dem Land“

Der nach Kempten eingemeindete Stadtteil Leubas, früher ein Straßendorf mit überwiegend bäuerlicher Struktur, ist heute ein beliebter Wohnort in erster Linie für zum Arbeitsort pendelnde Kemptener. Während der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans wurde die Erweiterung eines in der Nähe liegenden Gewerbegebiets in Richtung dieses Stadtteils geplant. Die Reaktion war eine strikte Ablehnung der Planung, wobei von den Leubasern als Argument die Schlagworte „*Der ländliche Charakter geht verloren*“ und das „*Dörfliche Leben mit unseren Kindern ist in Gefahr*“ ins Feld geführt wurden (Bürgerbeteiligungsveranstaltung in Leubas am 26.06.2006). Dadurch offenbart sich ein Widerspruch zwischen den hier verwendeten Metaphern und dem gelebten, sinnlich erfahrbaren Alltag der Pendler und der von Ihnen produzierten *Stadt-Landschaft*.

Situation 2: „Arbeiten, wo andere Urlaub machen“

Firmen im „*IndustriePark Ursulasried*“ werben oder schalten Stellenanzeigen mit Bildern ihrer Betriebe vor dem Hintergrund grüner Wiesenhügel und der Silhouette der Allgäuer Alpen. Andere die *Stadt-Landschaft* prägende Elemente wie Autobahnen, Hochspannungsmasten oder die Lagerhallen benachbarter Firmen sind nicht zu erkennen. Die Qualität des „Arbeitsumfeldes“ als „weicher Standortfaktor“ zur Gewinnung neuer Mitarbeiter wird in der „früheren“ Allgäuer Landschaft gesucht und nicht in der *Stadt-Landschaft* unserer Zeit, die ja auch durch die Firmen im „*IndustriePark*“ mitgestaltet wird („*IndustriePark Ursulasried*“ Anzeigenbeilage der Allgäuer Zeitung vom 16.11.2004/ Stellenanzeige der allgäu mail GmbH in der Allgäuer Zeitung vom 08.01.2005).

Situation 3: „Stadt und Land bei *Leader+*“

Das Programm der Europäischen Union „*Leader+*“ fördert projektbezogen die Entwicklung in den Regionen. Bedingung der Förderung ist, dass die Projekte, die in das Programm aufgenommen werden wollen, im „*ländlichen Raum*“ liegen müssen. Nach den weitgehend offen gehaltenen Förderrichtlinien der EU muss sich „*die Abgrenzung der ländlichen Fördergebiete nicht zwangsläufig mit der Verwaltungseinteilung auf nationaler Ebene decken*“, zudem können auch Städte bis zu einer bestimmten Größe im Projektgebiet liegen. (<http://europa.eu/leader+/scadplusleader+.mht>, abgerufen am 24.07.2008). In den bayerischen Richtlinien ist die erlaubte Einwohnerzahl für Städte bereits knapp um die Hälfte reduziert. Die Forschungsorte liegen mitten im „*Projektgebiet, das den gesamten nördlichen Landkreis Oberallgäu (ohne die kreisfreie Stadt Kempten) umfasst*“ und damit außerhalb des förderberechtigten „*ländlichen Raumes*“, da sich die Orte, u.a. ein landwirtschaftlich

genutzter Wiesendrumlin, auf dem Gebiet der Stadt Kempten befinden. Eine Förderung unterscheidet hier also strikt zwischen „Stadt“ und „Land“. (<http://lag-altusried-schs.leon.org/internet/lag/>, abgerufen am 24.07.2008).

Forschungsorte

Ort 01 Die Imbissbude im Gewerbegebiet „Daimlerstrasse“

Ein Treffpunkt für Arbeiter und LKW-Fahrerinnen an der Hauptzufahrtsstraße im Gewerbegebiet Kempten-Ursulasried und einer der seltenen öffentlichen Räume in einer meist privatisierten Zone.

Ort 02 Der Autobahnrastplatz bei Leubas

Ein Teil der überörtlichen Verkehrsinfrastruktur. Er liegt im Forschungsgebiet, ist jedoch von dort nicht zugänglich.

Ort 03 Die Brücke über die A7 im Gewerbegebiet

Die einzige Überfahrt über die Autobahn im Forschungsgebiet. Hier treffen in die Ferne fahrender Verkehr und ortsgebundenes „Hier sein“ zusammen.

Ort 04 Unter der Autobahnbrücke bei Hafenthal

Der größte überdachte, öffentlich zugängliche Raum im Forschungsgebiet. Unter der hallenartigen Brückenkonstruktion überlagern sich „künstlich-technische“ und „natürliche“ Phänomene.

Ort 05 Die Wiesenebene beim Kieswerk in Hafenthal

Ein neues, großmaßstäbliches Infrastrukturobjekt, das als Landmarke die *Stadt-Landschaft* besetzt und diese gleichzeitig verändert.

Ort 06 Der Leubastobel

Scheinbar eine „Naturidylle“ und ein topographisch markanter Einschnitt. Frontverlauf in mehreren historischen Ereignissen wie auch im Bauernkrieg von 1525.

Ort 07 Die „Malstatt“ bei Leubas

Eine landwirtschaftlich intensiv genutzte Abstandsfläche zwischen dem Wohngebiet von Leubas und dem Gewerbegebiet Kempten-Ursulasried. Als Schauplatz der letzten Schlacht im Bauernkrieg ein Ort mit überregionaler historischer Bedeutung.

Ort 08 „Dorfplatz“ von Leubas

Ein Versuch, einen neuen Treffpunkt und eine symbolische Mitte in einem Stadtteil von Kempten zu schaffen, der früher ein bäuerliches Straßendorf und heute ein Wohnort für Pendler ist.

Ort 09 Drumlinhügel zwischen A7 und Gewerbegebiet

Eine charakteristische geologische Struktur für die voralpine Topographie. Eingegrenzt und beschnitten von der A7 und dem Gewerbegebiet wirken die Hügel wie Fragmente der „Allgäuer Bilderbuch-Landschaft“.

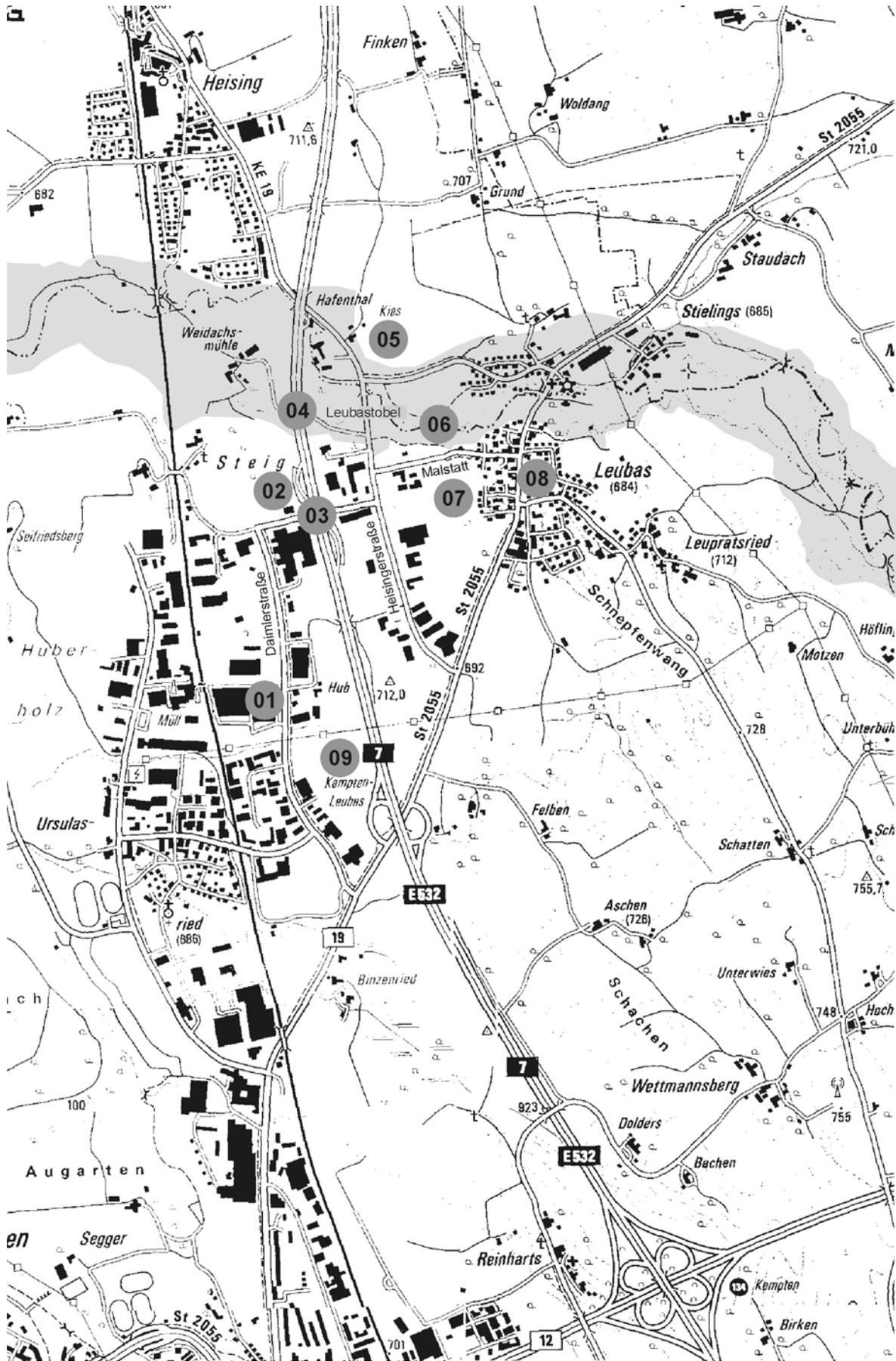


Abb. 5: Die Forschungsorte M. 1:20.000. (Vom Autor bearbeitete Karte des Bayerischen Landesvermessungsamtes).

5.2. 9 Räume

5.2.1. Persönliche Wahrnehmung und Wahrnehmung anderer

Mit der angestrebten erweiterten Raumbeschreibung sollen Facetten des *gelebten Raumes* herausgearbeitet werden, die die Grundlage für den späteren Aktionsschritt darstellen. Die Untersuchungen dienen der Entdeckung und Herausarbeitung von derzeit - meist noch schwachen – räumlichen Qualitäten, die bei den Aktionen weiterentwickelt und verstärkt werden sollen.

Die Raumbeschreibungen der einzelnen Forschungsorte sind jeweils gegliedert in „Auswahlkriterien“, „*Der tatsächliche Raum*“, „Städtebauliche und architektonische Bewertung“, „*Wesenraum*“ und „Beiläufiges“.

„*Der tatsächliche Raum*“ informiert einleitend über das „objektiv“ Vorhandene des Ortes.

Daran schließt die städtebauliche und architektonische Bewertung an, die die Qualität der Forschungsorte im Sinne einer „klassischen Kritik aus fachlicher Perspektive“ beurteilt, wobei hier bereits eine intersubjektive Beschreibung erfolgt und auch schon Qualitäten wie die *Gestalt* einer baulichen Konstellation oder der *wahrgenommene Raum* diskutiert werden.

Schwerpunkt der Raumbeschreibung ist der „*Wesenraum*“ eines Ortes, wodurch dessen charakteristische Qualitäten herausgearbeitet werden.

Weniger ausgeprägte Raumqualitäten, die unter „Beiläufiges“ kurz dargestellt werden, sollen als ebenso gegebene Facetten des *gelebten Raumes* nicht unterschlagen werden, um dessen Komplexität und verborgene, aber beachtenswerte Qualitäten zu verdeutlichen.

Die Gesamtheit der Raumbeschreibung versucht, den *gelebten Raum* greifbar zu machen. Sie dient als Grundlage für das Verstehen des *Stadt-Landschafts-Ortes* und für den dort ansetzenden Aktionsschritt.

Persönliche Wahrnehmung und Zitate aus der Wahrnehmung anderer Personen werden in den Raumbeschreibungen parallel dargestellt, um den Vergleich der Beiden und die Herstellung von Bezügen zu erleichtern. Zugleich wird die Lesbarkeit dadurch unterstützt.

Um die Wahrnehmungen anderer Personen erkennbar werden zu lassen, sind diese von den persönlichen Wahrnehmungen unterscheidbar dargestellt.

Als Wahrnehmungen anderer werden auch in der Literatur gefundene Meinungen, die sich mit ähnlichen Phänomenen beschäftigen, an der einen oder anderen Stelle angeführt, um eine zusätzliche Beschreibungsebene zu erhalten und die phänotypische Relevanz zu untermauern. Diese Standpunkte werden ebenfalls durch ihre unterschiedliche Grafik deutlich.

Ort 01 Die Imbissbude im Gewerbegebiet „Daimlerstrasse“

Auswahlkriterien

Die Imbissbude ist ...

- ... Teil des Alltagslebens in der *Stadt-Landschaft*.
- ... einer der wenigen öffentlichen Treffpunkte und Innenräume im Forschungsgebiet.
- ... ein informeller Raum, der eine Differenz und Vermischung im homogenen Raum des Gewerbegebiets darstellt.
- ... ein Raum, in dem das inoffizielle Leben im Gewerbegebiet erlebbar wird.
- ... eine Plattform für alltägliche Interaktion.

Der Imbiss liegt an der Daimlerstrasse, die eine der Haupteerschließungsstraßen im Gewerbegebiet ist. Diese wird in Bezug zum Imbiss und als Kontext des *weiteren Herum* mit untersucht.

„Der tatsächliche Raum“

Den Imbiss findet man westlich der A7 im Gewerbegebiet Ursulasried-Leubas. Im Umfeld der Imbissbude sind verschiedene Gewerbe- und Industriebetriebe ansässig, die durch die breit ausgebaute Daimlerstrasse und großflächige Parkierungs- und Zufahrtszonen getrennt sind. Das gesamte Gewerbegebiet erstreckt sich über die heutigen Stadtteile Leubas und Ursulasried, die vor der industriellen Entwicklung und der Eingemeindung in die Stadt Kempten kleine, landwirtschaftlich geprägte Dörfer waren.

„... erst mit der Gebietsreform von 1972 ist für Kempten der große Wurf gelungen. ... man hat die Gemeinde St. Lorenz dazu bekommen. Und damit war der Weg frei für den damaligen Oberbürgermeister hier im Norden der Stadt mit Autobahnanschluss und Gleisanschluss ein Industriegebiet, einen Industriepark entstehen lassen zu können.“

Ralf Lienert, Journalist und Fotograf bei der Allgäuer Zeitung, Kempten

„Das ganze Industriegebiet waren noch Bauern. Ich habe die Bauern da drüben vermittelt. Der damalige OB hat die Zeiten richtig erkannt: Wir brauchen Industriegebiet. Man hat auch eine Fläche gebraucht für die Müllverbrennung.“

Ein Bauräger, Kempten

„Ursprünglich haben wir ungefähr sechzehn Stück Großvieh und fünf, sechs Stück Jungvieh und zwei Pferde gehabt. Und ein paar Schweine. Also zu der Zeit, wo ich ein Kind war. Dann hat man nachher vergrößert und die Entwicklung ist dann so gegangen, gerade von 1994 an, ist immer mehr von der Fläche, die wir in Pacht gehabt haben, verbaut worden.“

Johann Ulrich, ehemaliger Landwirt in Hub, Gewerbegebiet Ursulasried-Leubas

Zwischen das Gewerbegebiet „Daimlerstraße“, das zu Leubas gehört, und die A7 schieben sich die Hügel eines landwirtschaftlich genutzten Drumlinfeldes (Ort 09). Westlich passiert die Bahnlinie Kempten – Ulm das Forschungsgebiet. Anschließend ragt die Müllverbrennungsanlage auf, die als erste Industrieanlage hier war und das Startsignal für das Industrie- und Gewerbegebiet gegeben hatte.



Abb. 6 links: Der Weiler Hub bei Leubas 1956 von Südwesten. Der Hof im Vordergrund ist auf dem rechten Bild rechts oben.

Abb. 7 rechts: Das Gewerbegebiet Ursulasried-Leubas 2004 von Südosten. (Lienert, 2004).

Östlich der Imbissbude im ehemaligen Weiler Hub sind noch zwei der ursprünglich sechs Bauernhöfe aus der Zeit vor der industriegewerblichen Entwicklung übrig geblieben. Der eine Hof wurde für eine neue Nutzung als Dienstleistungs- und Wohngebäude umgebaut. Der andere wird noch von den früheren Besitzern bewohnt, die die Landwirtschaft mittlerweile aufgegeben haben.

Im Süden zweigt die Daimlerstrasse von der Staatsstraße nach Leubas in das Gewerbegebiet ab. Am nördlichen Ende trifft sie senkrecht auf die Zeppelinstrasse, auf der man über eine Autobahnbrücke (Ort 03) zum östlich der A7 gelegenen Gewerbegebiet kommt. Die Daimlerstrasse folgt einer linearen Struktur in nord-südlicher Richtung, die das Gebiet hier baulich prägt: Autobahn, Bahnschienen, Erschließungsstraßen im Gewerbegebiet, Wiesen und Drumlins zwischen der A7 und den Firmengrundstücken. Sie ist das strukturierende Element, an ihr ist alles aufgereiht, sie war als Erschließung zuerst da und erst später die Betriebsgebäude.



Abb. 8: Die Daimlerstraße von Süden. (03.11.2004).

Auffallend in den Gewerbegebieten Leubas und Ursulasried, auf beiden Seiten der Autobahn, ist der sehr breite Straßenraum, der in viele einzelne, voneinander säuberlich getrennte Funktionsstreifen wie Fahrbahn, Bordsteinkante, Grünstreifen, Parkbuchten, Fahrradweg, Gehweg, Zäune und Hecken unterteilt ist.

Die meist vom Straßenrand zurück gesetzten Gewerbebetriebe sind durch Büsche und Hecken von der Strasse aus zum Teil verdeckt und kaum einsehbar. Nur durch die breiten Zufahrten sieht man auf die großflächigen, asphaltierten Parkplätze und Rangierflächen.

Im Verlauf der fast eineinhalb Kilometer langen Daimlerstraße sind um die 30 Betriebe angesiedelt. Von kleineren Firmen wie einem Gebäudereiniger bis zu großen Betrieben mit mehr als zweihundert Mitarbeitern wie einem Metallverarbeiter, große Hallen und zwischendurch immer wieder überschaubare Einzelgebäude. Die Betriebe sind Einheiten für sich. Es gibt keine Wege- bzw. Straßenverbindung untereinander.

An Bewegungen auf der Daimlerstrasse sind in erster Linie Fahrzeuge auf dem Weg von und zu den Gewerbebetrieben zu sehen, Menschen zu Fuß oder auf dem Rad jedoch kaum. Die Daimlerstrasse macht trotz der durchfahrenden Autos und LKWs einen verlassen Eindruck. Die auf und ab brausenden Fahrzeuge dominieren die Geräuschsituation in der Daimlerstrasse.

Auf der Strasse vor der Imbissbude warten häufig LKWs, um bei einem Aluminiumwerk gegenüber be- oder entladen zu werden. In den zahlreichen Parkbuchten werden Hänger temporär abgestellt und LKW-Fahrer übernachten hier in Ihren Fahrzeugkabinen. In der Mittagszeit sind die Parkbuchten mit den Fahrzeugen der Imbissgäste belegt, einige parken dann in der zweiten Reihe.

Die Imbissbude besteht seit 1994. Kunden sind in erster Linie Arbeiter aus dem Gewerbegebiet, LKW-Fahrer, Zulieferer, weniger die Leute aus der Geschäftsführung der Betriebe. Sie kommen hierher für eine schnelle Mahlzeit oder nehmen diese einfach nur mit. Einige fahren dafür extra von der A7 ab. Es ist weniger ein Ort zum Verweilen, dennoch ein gewisser Rückzugsort für die Zeit während der Pause. Es gibt „schnelles Essen“, rasch zubereitet, gegessen wird im Stehen. Die Imbissbude gibt es hier nur, weil das Gewerbegebiet da ist und „*hier heraußen die Leute arbeiten und noch Geld verdienen*“, wie die Besitzerin erzählt. Die Öffnungszeiten richten sich nach dem Tagesablauf bzw. den Arbeitspausen im Gewerbegebiet, am Abend und an den Wochenenden ist der Imbiss geschlossen.



Abb. 9: Die Imbissbude von Süden. (21.09.2004).

Der Imbiss ist aus Baumarkt-Gartenhäuschen zusammengebaut und über die Jahre durch An- und Weiterbauen entstanden, bis schließlich der heutige Zustand mit kleiner Küche, Wartebereich, Gastraum und Garten stand. Die Besitzer haben alles selbst gebaut. Die übliche Ausstattung einer Imbissbude ist durchmischt mit ausgestellten historischen Werkzeugen. Das Stimmengewirr der Gäste überwiegt die Geräuschkulisse, versetzt mit dem Zischen der Friteuse, dem Brutzeln von Gebratenem und Geschirrgeklapper. Die Geräusche der Strasse sind hier zurückgedrängt. Beim Betreten des Raumes schlägt der Besucherin der Geruch von Frittierfett durchmischt mit Kaffeegeruch entgegen.

Der zum Imbiss gehörende Garten liegt versteckt hinter einer Tujahhecke und ist möbliert mit Bänken und Tischen aus glatt poliertem Granit, die an das Inventar auf dem nahen Autobahnrastplatz (Ort 02) erinnern.

Vor der Imbissbude ist am Zaun ein Zigarettenautomat befestigt, der einzige in diesem Teil des Gewerbegebiets und deswegen Anlass für Zwischenstopps. Die Imbissbude ist durch eine Öffnung in der Hecke zu sehen.

Städtebauliche und architektonische Bewertung

Auch in diesem Gewerbegebiet ist ein immenser Landverbrauch durch die Betriebe und die Erschließung festzustellen. Die Fläche des Gewerbegebiets Ursulasried-Leubas beträgt ca. 130 Hektar. Im Vergleich dazu war das Gebiet der gesamten, ehemals zweigeteilten Reichs- und Stiftsstadt bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, als die Industrialisierung mit dem Bau der Eisenbahnverbindung und den Spinnereien und Webereien an der Iller einsetzte, mit knapp 70 Hektar in etwa halb so groß. Die besiedelte Fläche der fast 2000 Jahre alten Stadt, die heute annähernd 1.800 Hektar aufweist, hat sich allein in den letzten gut 100 Jahren um das 25-fache ausgeweitet.

Ein weiterer Punkt, der zu hinterfragen ist, ist die scheinbar systemimmanente Monofunktionalität, die dafür sorgt, dass im Gewerbegebiet an vielen Stunden und vor allem an den Wochenenden kaum Betrieb vorhanden ist. Ungeachtet der damit verbundenen Aufenthaltsqualität in diesem Stadtteil werden wertvolle Ressourcen an öffentlichem Raum und baulicher Infrastruktur nicht ausgeschöpft und Synergieeffekte unmöglich gemacht.

„Ich bin eigentlich sowieso gegen solche Industriegebiete. In einem Bereich nur Industrie zu machen und damit im Grunde genommen grauenhafte, vollkommen lebensfeindliche Räume zu schaffen, das halte ich für falsch. Viele dieser Gewerbebetriebe gehören unmittelbar an Wohnbereiche angeschlossen, so dass Wohnen und Arbeiten dann zusammengehört.

Wir werden einmal schwer aufwachen, wenn die Ölpreise anfangen ins Unermessliche zu explodieren. Da wird nämlich plötzlich das Zur-Arbeit-Fahren ein Problem werden. Und dann werden genau diese Strukturen sich als vollkommen unzweckmäßig erweisen.“

Prof. Dr. Herbert Scholz, Geologe, TU München

Im Gewerbegebiet Daimlerstraße kommt die Unklarheit des städtebaulichen Konzepts hinzu. Wurde dabei „Gewerbe in einer Landschaft“ oder „Gewerbe in einer verdichteten städtischen Struktur“ mit gefassten Straßenräumen angestrebt?

Falls das erstgenannte Konzept angestrebt worden wäre, ergäbe sich folgende Frage: Das offizielle Konzept lautet „*IndustriePark Ursulasried*“. Warum entfaltet die in erster Linie nur den Erschließungsbereichen folgende landschaftsgärtnerische Gestaltung nicht die Anmutung eines Parkes?

Die im Verlauf der Grenze zwischen öffentlichem und privatem Grund angeordneten Bäume und Büsche verstecken lediglich die Firmengebäude und die dazwischen liegenden Zwischenräume. Zudem verstärken sie das Kanalartige der „Erschließungsstrasse“. Es wirkt, als ob alles unter dem Schleier des verhübschenden Grüns verborgen werden soll. In Wirklichkeit sind überdimensionierte, riesige Flächen versiegelt.

„Die Bepflanzung kaschiert die Linien, die Kanten werden irgendwo gebrochen, es werden irgendwo weiche Übergänge. Man sieht das weißgraue Gebäude, aber durch die Bäume sind die scharfen Kanten einfach weg und es ist einfach irgendwo ein Gebäude in der Natur drin.“

Wilfried Sutter, Technischer Gesamtleiter beim Allgäuer Zeitungsverlag, Gewerbegebiet Ursulasried-Leubas

„Das Parkartige empfinde ich nicht so. Ich finde es einfach nur potthässlich.“

Prof. Dr. Herbert Scholz, Geologe, TU München

„Ich finde auch, dass es etwas Deprimierendes hat, weil man mit einer erkennbar künstlichen Begrünung versucht, Natur rein zubringen, die gar nicht da ist. Ein Beispiel: In Memmingen gibt es einen ganz normalen hässlichen Betonbau. Wenn man da rausschaut, das ist eine riesige Fensterfront, da sind dann ungefähr zehn bis fünfzehntausend Quadratmeter brachliegendes Ackerland und das hat natürlich was ganz Schönes, weil das dann tatsächlich Natur ist. Hier wachsen wilde Blumen, teilweise auch das Unkraut, es schießt so wie es kann, aber das vermittelt einem tatsächlich diese Natur. Während hier diese Sachen so gesetzt sind, dass sie für genauso steif sind wie die Anlagen selbst.“

Reinhard Blank, Künstler, Bad Grönenbach-Thal

„Es ist weder gestaltet noch ist es Natur. Wenn man die Büsche anschaut, das ist so die Mischung, die überall gesetzt wird. Wenn man einfach eine bunte Mischung aus dem Wald gemacht hätte. Das ist so richtig vom Gärtner gesetzt. Das Grün ist, so wie es eingesetzt ist, mehr irritierend.“

Doris Riedmiller, Galeristin, Bad Grönenbach-Thal

Die Planer hätten sich entscheiden müssen, ob alles kontrolliert und künstlich gestaltet wird oder ob man geplant – und damit auch künstlich – Parkflächen den freien Kräften der Natur überlassen hätte bzw. Natur als Ideal künstlich hergestellt hätte. Es besteht ein ungeklärtes Konzept von „Garten“ oder „Park“ und ein diffuses Natur–Kunst–Verhältnis, was dazu beiträgt, dass die Daimlerstrasse als eigentlich wichtiger öffentlicher Raum auch durch die landschaftsgärtnerische Gestaltung keine „*Vitalqualitäten*“ und letztendlich keinen einprägsamen „*Wesenraum*“ entfalten kann.

Andere, ähnliche Konzepte könnten „Gewerbe in der Wildnis“ oder „Gewerbe in der Agro-Industrie-Landschaft“ lauten. Die (technischen, künstlichen) Firmengebäude wären umgeben von einer dazu im Kontrast stehenden „ungeplanten“, nicht „gepflegten“ Brachen-Landschaft oder verwoben mit der in der Nähe vorhandenen Milchlandwirtschaft.

Warum gibt es kein gemeinsames Konzept für die landwirtschaftlich und industriell-gewerblich gestaltete Landschaft? Beide stehen in Konkurrenz um die wertvollen Grundstücke zueinander und existieren parallel. Gemeinsame Potentiale werden nicht gesehen.



Abb. 10: „IndustriePark“. Hinter Bäumen und Sträuchern versteckte Betriebe. (21.09.2004).

„Landwirtschaftliche Felder nehmen im Entwicklungsgebiet den gleichen Flächenanteil ein wie die Baufelder und ziehen sich streifenförmig durch die zukünftige Siedlung. Diese Verschränkung von Agrarland und Bauland soll sich für die Landwirte, die öffentliche Hand und die zukünftigen Bewohner zu einer Symbiose entwickeln, von denen alle gleichermaßen profitieren.“

Martin Prominski über ein Konzept für Hamburg-Neugraben/ Fischbek als Beispiel einer Kooperation zwischen der Landwirtschaft und anderen Akteuren der *Stadt-Landschaft*. Prominski 2004, S.136

Falls das Konzept „Gewerbe in einer verdichteten städtischen Struktur“ angestrebt worden wäre, müsste diskutiert werden, warum es beispielshalber keinen durch Gebäude gefassten oder strukturierten Straßenraum mit klarer Orientierung und Präsenz der Firmengebäude zur Straße gibt?

Ein anderer städtebaulich relevanter Punkt betrifft die Autobahn. Obwohl diese die „Lebensader“ für das Gewerbegebiet ist, besteht keine über die „Verkehrsfunktion“ und den „Lärm-schutz“ hinaus gehende Beziehung oder eine von der Autobahn ausgehende räumliche Wirkung. Manche Firmen, die auch wegen der A7 hierher gezogen sind, „schützen“ sich mit Erdwällen und Pflanzungen vor ihr. Umgekehrt wird das Gewerbegebiet von der A7 nur über Verkehrs- und Werbeschilder und zwei in der Daimlerstraße befindliche Bürotürme beim Vorbeifahren wahrgenommen.

„Die Autobahn hat einen sehr wichtigen Einfluss auf unser Unternehmen. Weil es einfach die Anbindung ist, um zu den Kunden bzw. die Lieferanten zu uns zu kommen. Das ist ein wesentlicher Faktor.“

Marita Haslach-Dann, Geschäftsführerin Haslach Blechverarbeitung, Daimlerstrasse

„Wenn man die Räume der für den Verkehr bestimmten Strassen in den Städten als Auslöser räumlicher Prozesse ansieht, dann könnte auf diese Räume, die Linienführung der Strassen und den Himmel über ihnen, eine Reaktion erwartet werden.“

Alison und Peter Smithson 2001, S.48

Der wenig prägnante Städtebau führt dazu, dass ablesbare und erlebbare Raumstrukturen nicht gegeben sind. Weder die A7 noch die Siedlungskerne der Orte Ursulasried und Leubas oder die Drumlinhügel wurden als mögliche gliedernde und ordnende Struktur herangezogen. Die A7 stellt keine „natürliche“ Grenze zwischen den beiden ehemaligen Dörfern dar, sondern verläuft unter diesem Aspekt betrachtet willkürlich. Die Grenze oder Raumschwelle zwischen Ursulasried und Leubas ist im Gewerbegebiet nicht nachvollziehbar.

Auch fällt bei der städtebaulichen Struktur auf, dass Zwischenräume nur funktional belegt sind (Parkierung, Be- und Entladung, Lagerung etc.), es besteht hier keine Aufenthaltsqualität bzw. Ordnung und Gestaltung dieser Funktionen. Sie sind nicht als Räume mit eigener Qualität gedacht, die wiederum in den öffentlichen Straßenraum hinein wirken können. Anziehende, öffentliche Aufenthaltsräume für die Arbeiter und Angestellten fehlen; ebenso öffentliche Räume, die auch *Stadt-Landschafts*-Benutzern, die zufällig vorbeikommen etwas anbieten oder diese vielleicht sogar animieren, unabhängig von der Funktion des Gewerbegebiets, hierher zu kommen. Dieser Mangel zeichnet sich im Kleinen am Imbiss als einem der wenigen Treffpunkte ab.

„So wie die Architekten der zwanziger (sic!) Jahre den Wohnungsbau ins Zentrum ihrer Arbeit rückten, muss jetzt die Schaffung von Zwischenräumen in den Vororten im Zentrum unserer Bemühungen stehen.“

Alison und Peter Smithson 2001, S.76

Eine „klassische“ Architekturkritik von einzelnen Gebäuden oder dem Imbiss würde hier nicht sehr weit führen. Auch ein mit einem Architekturpreis ausgezeichnetes Firmengebäude in der Daimlerstrasse kann die beschriebene städtebaulich unklare und wenig qualitätvolle Situation nicht aufwerten.

„Jeder schmiert seine Hütte an wie er will, macht ein Dach hinauf wie er will. Das Gewerbe hat Narrenfreiheit.“

Josef Böckler, Landwirt, Binzenried bei Leubas

„Muss ich da einem Architekten was sagen? Wenn ich das jetzt so fotografiere. Dieses Bild hier, da diese Imbissbude, der Zigarettensautomat, da hinten die Trafostation, das wäre für jede Architekturvorlesung ein Horrortitel.“

Tilmann Ritter, Stadtheimatpfleger und Leiter staatliches Bauamt Kempten

„Wesenraum“: Öffentliche Nische im Durchgangsraum

Die Daimlerstraße als Durchgangsraum

Die Daimlerstraße ist rechtlich ein öffentlicher Raum. Aber erfüllt sie diese wesentliche Raumeigenschaft einer Stadt auch in Hinsicht auf den *gelebten Raum*?

Die Grenzen zwischen dem öffentlichen Raum der Daimlerstraße und dem privatem Raum der Firmen sind klar und hart. Es gibt kaum differenzierte Übergänge zwischen den unterschiedlichen Räumen, kaum Raumverschränkungen oder Raumverschachtelungen. Es entstehen dadurch kei-

ne räumlichen Bezüge zwischen den einzelnen Betrieben oder zum öffentlichen Raum. Der Kontakt oder die Verknüpfung hierzu scheint niemanden zu interessieren, wichtig ist lediglich die Funktion der Grundstückszufahrt. Der Straßenraum bleibt anonym, man fühlt sich verloren, wenn man „nur so“ hier ist.

„... austauschbar ... alles austauschbar. Wenn ich da hinten den Grünten nicht sehen würde könnte das in Freiburg, was weiß ich wo stehen. Das ist alles beliebig.“

Tilman Ritter, Stadtheimatpfleger und Leiter staatliches Bauamt Kempten

„Die Gewerbeanlagen sind für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Sie haben alle eine einheitliche Formensprache. Bei jedem Gewerbegebäude dreht es sich um die eine Situation: Das ist der Haupteingang, da der Empfang, da fährt man mit dem PKW herein und dort parkt man. Es ist sehr, sehr klar definiert. Wie zufällig die Anordnung auch immer ist. Die Industriegebäude haben ihren eigenen Charakter. ... Das ist das Wesen dieses Gebiets. Es gibt eine allgemein gültige Ästhetik in jedem Gewerbegebiet.“

Margaret Leong, Architektin, London, Übersetzung Verfasser

Die Entstehung von wirklich urbanem Raum wird erschwert. Denn ein Merkmal von Urbanität ist die Überlagerung und Durchmischung von unterschiedlichem Gebrauch und vielfältiger Besetzung des öffentlichen Raumes.



Abb. 11: Zwischenraum und Übergang zwischen öffentlichem und privatem Raum. (08.04.2007).

„Am Wochenende ist es hier ruhig. Tot. Aber mir fehlt hier eigentlich nichts. Am Wochenende bist du dann von dem Ort weg, und denkst dann auch weniger an ihn. Wir haben es ganz am Anfang probiert, dass wir am Wochenende unseren Imbiss aufmachen, weil wir gemeint haben, es sind Fahrradfahrer da, es ist irgendjemand da. Aber da geht keiner durch das Gewerbegebiet durch.“

Petra Hehl, Betreiberin der Imbissbude

„Eine Viertelstunde Weg zur Arbeit plötzlich haben, was sie zuvor zu Fuß machen konnten, wo sie mittags in die Stadt gehen konnten, einen Kaffee trinken konnten. ... Ja, hier kommt niemand einfach mal so vorbei. Also die Kollegen, die in den 60er und 70er Jahren im Verlag waren, die sind

halt oft mal so am Samstag noch vorbei gegangen. ... Aber dieses Einbinden unmittelbar in, an, um die Zeitung zu wohnen, das ist weggefallen.“

Ralf Lienert, Journalist und Fotograf bei der Allgäuer Zeitung, Kempten

Die höhere Komplexität hat vielleicht in punkto Freizeit, Mittagspause am Arbeitsplatz, gewisse Vorteile. Was natürlich andererseits mein berufliches Aufgabengebiet betrifft: Durch die räumliche Trennung von Wohnbau zu Industriebauten wird eine Vielzahl von Konflikten vermieden, die wir auch in unserem Altbau in der Stadt gehabt haben, mit Nachbarn, mit Lärm, mit Autos, mit Anfahrt, mit Abgasen.

Wilfried Sutter, Technischer Gesamtleiter beim Allgäuer Zeitungsverlag, Gewerbegebiet Ursulasried-Leubas

„In der vorindustriellen Stadt ... war die Strasse Transportkanal, erweiterte Produktions- und Lagerfläche sowie sozialer Begegnungsraum zugleich. Öffentliche Gebäude, ja sogar Kirchen dienten zu unterschiedlichen Jahres- oder Tageszeiten in zeitlichem Nacheinander unterschiedlichen Funktionen: Markt, Gericht, Fest. Der Zwischenraum zwischen zwei Gebäuden wurde als Hof oder Straße zu einem eigenständigen Element, Restflächen wurden vermieden.

...

Die moderne Stadt ... organisiert sich in ausdifferenzierten Funktionssystemen. ... All diese Funktionssysteme haben die Eigenschaft, sich mit ihrer inneren Ausdifferenzierung zu vergrößern und nach außen abzuschließen, bis zu einem Quasi-„Autismus“. Sie bilden räumlich immer größere, eigenständige Binnenwelten heraus, lassen aber ihre räumlichen Außenbezüge überall dort verkümmern, wo sie für das Funktionieren der Binnenwelten nicht unbedingt erforderlich sind. Die immer größer werdenden Binnenwelten entziehen der traditionellen Stadt und ihrem öffentlichen Raum einen großen Teil der Vitalität.

...

Es fehlt an doppelt codierten Übergangsräumen, die sowohl dem Gebäude wie dem öffentlichen Raum angehören: Eingänge sind nicht einladend, Funktionskomplexe nicht durchlässig, Gebäude leisten keinen Beitrag zur Anreicherung und Qualifizierung des öffentlichen Raums.

...

Diese Vernachlässigung gehört zu den wichtigen Ursachen für den Verfall des öffentlichen Raums.“

Thomas Sieverts 2007a, S. 10-13



Abb. 12: Betriebsfest im Zwischenraum zwischen öffentlichem und privatem Raum. (15.07.2007).

Das Geschehen in den Firmengebäuden kann vom öffentlichen Raum aus nicht miterlebt werden. Lediglich nördlich der Imbissbude gibt es eine Maschinenbaufirma, die ihre Anlieferung mit großen Industrietoren direkt zur Strasse orientiert, wo das Be- und Entladen der Laster unter einem auskragenden Vordach erfolgt. Insbesondere in der Nacht kann durch die dann beleuchteten großen Fenster die rund um die Uhr laufende Produktion beobachtet werden. Das Ganze beschränkt sich allerdings auf eine „visuelle“ Teilnahme, eine tatsächliche Überlagerung von unterschiedlichem privatem und öffentlichem Gebrauch erfolgt auch hier nicht.

„Früher war es ja so, da gab es in jedem Dorf den Dorfschmied und da hat man im Dorf – ich kann mich auch noch erinnern – teilgenommen. Man ging da vorbei, der hat das Tor immer auf gehabt, weil es ja heiß war, von der Esse her und da hat man gesehen wie der arbeitet. Und da waren keine Büsche davor gestanden oder Bäume, so dass man das Ganze versteckt.“

Doris Riedmiller, Galeristin, Bad Grönenbach-Thal

„Das hier ist unsensibel, ich würde fast sagen geistlos inszeniert. Tatsächlich spielt sich die Intelligenz in den Firmen ab, aber das was nach außen architektonisch transportiert wird und wie diese Anlagen behandelt werden, das wirkt einfach unüberlegt und man hat nicht sehr viel Energie rein gesetzt.“

Reinhard Blank, Künstler, Bad Grönenbach-Thal

Zweck der Daimlerstrasse ist das möglichst schnelle und reibungslose Erreichen der einzelnen Gewerbebetriebe, von einer „Rauminsel“ zur anderen zu gelangen, das Überwinden von „Zwischenräumen“. Die Daimlerstrasse ist nicht als „Zwischenraum“ entstanden, in dem auch Fortbewegung stattfindet, sondern als eigenständiger „Zweckraum“, der einzig und allein der Bewegung, der Verbindung zwischen zwei Punkten dient.

„Die Landschaft, das Gebiet hat sich dahingehend verändert, man sieht es an der Strasse vorne schon, damals war das eine kleine untergeordnete Kreisstrasse, auch von der Beschaffenheit der Strasse her, ein kleines wackliges Teil, mittlerweile ist es eine sehr breite industriell nutzbare, gute Strasse für das Gewerbegebiet. Das hat einen ganz anderen Charakter bekommen.“

Wilfried Sutter, Technischer Gesamtleiter beim Allgäuer Zeitungsverlag, über die ähnliche Heisinger Straße im Gewerbegebiet Ursulasried-Leubas

„Die Anfahrt ist relativ kurz, da ich in der Nähe wohne. Ich komme von der Autobahn, vom Süden her, nehme die Abfahrt und bin dann gleich im Büro. Da nehme ich nicht viel wahr.“

Christian Hiemeyer, Geschäftsführer einer Speditionsfirma, Gewerbegebiet Ursulasried-Leubas

„... so groß wie das Gewerbegebiet geworden ist, ist die Strasse eigentlich zu klein für da heraußen. Obwohl, das Kleine ist für das Allgäu so das Typische, mit ein bisschen Bäumen und mit ein bisschen Grün und doch nicht so groß, aber mittlerweile sage ich, ist das Gewerbegebiet so groß, dass man die Strasse bestimmt um eine Spur hätte verdoppeln können. Das wäre vom Platz auch gegangen. Weil der Verkehr wahnsinnig zugenommen hat.“

Petra Hehl, Betreiberin der Imbissbude

„Es ist ein Gewerbegebiet. Das ist es. Es ist ein Gebiet, in das man zum Arbeiten herkommt und das ist es. Jede Art von sozialen Ereignissen entsteht in den einzelnen Fabriken. Das ist nur eine funktionelle Straße. Die hat nichts Ästhetisches an sich. ... Das Gewerbegebiet ist wegen der Straße da.“

Margaret Leong, Architektin, London, Übersetzung Verfasser

„Normstraße, Normparkbuchten, Normbeleuchtung, Normbegleitgrün, Normradweg, alles.“

Tilmann Ritter, Stadtheimatpfleger und Leiter staatliches Bauamt Kempten



Abb. 13: Durchgangsraum Daimlerstraße von Norden. (15.07.2005).

In der Daimlerstraße ist eine Art Durchgangsraum entstanden. Nicht nur das Blickfeld ist wie mit Scheuklappen eingeeengt, man betritt die privaten Grundstücke nicht, man kann sich nur in die eine oder entgegengesetzte Richtung bewegen. Es bieten sich im Durchgangsraum der Daimlerstrasse nur bestimmte festgelegte Bahnen an, ein freies Bewegen, wohin man will, ist nicht möglich. Damit ist ein bestimmter gleichförmiger Rhythmus vorgegeben, eine lineare, starre, zweidimensionale Bewegung, die nicht in die Breite geht. Eine schnelle, motorisierte Bewegung von A nach B, Stopp – schnell - Stopp, rein in die Anlieferung und wieder heraus, erlebt nicht durch die Bewegung des eigenen Leibes, sondern durch eine Maschine, das Auto oder den LKW. Im Gewerbegebiet gehört das Fahrzeug zum Menschen. Es ist sein verlängerter Leib. Der ganze Raum ist auf diesen Leib hin ausgerichtet und darauf angepasst.

„Wenn mittags die Autos oder LKWs einfach auf der Strasse stehen bleiben, dann regen sich alle anderen auf, weil sie stehen bleiben müssen und schauen, dass sie vorbeikommen. Ob die LKWs bei anderen Firmen heraußen stehen bis sie zum Abladen kommen, es sind immer Hindernisse da.“

Petra Hehl, Betreiberin der Imbissbude

Man kommt einfach am Ziel an, es gibt keine Vorbereitung, es werden eigentlich immer nur zwei Raumschichten durchquert: die Strasse als Durchgangsraum und das Betriebsgelände als eine Art privates „Niemandland“, es gibt kaum Schwellen oder eine ausgeprägte Raumhierarchie außer-

halb der Gebäude. Durch die Daimlerstrasse wird keine „Geste des Aufnehmens“ generiert, ein Sich-Niederlassen kaum möglich oder nicht attraktiv gemacht.

„Die Auswirkungen der Technik zeigen sich nicht in Meinungen und Vorstellungen, sondern sie verlagern das Schwergewicht in unserer Sinnesorganisation oder die Gesetzmäßigkeiten unserer Wahrnehmung ständig und widerstandslos.“

Marshall McLuhan 1992, S.30

„Das Rad zum Beispiel stellt eine Absonderung des Fußes dar. Es muss als Produkt eines Prozesses begriffen werden, den die Medien Schrift und Geld in Gang brachten. Sie erweiterten und beschleunigten Handel und Verkehr enorm, was zur Überlastung des Fortbewegungs- und Transportmittels Fuß führte. Die anschließende Amputation ergab die „Erfindung“ des Rades. Jede neue Technik ist, wie schon im Titel „Understanding Media: The Extensions of Man“ gesagt, eine Ausweitung des menschlichen Körpers.“

Daniela Kloock und Angela Spahr 2002, S.50

Die Imbissbude als öffentliche Nische

Der Imbiss ist einer der wenigen öffentlichen Aufenthaltsorte und Treffpunkte im Forschungsgebiet. Es gibt ansonsten keine öffentlichen (Innen-)räume, wo man in den Arbeitspausen zusammen kommen kann. Er ist so etwas wie eine für jeden betretbare „Nische“ im Forschungsgebiet, die während der Pausen von den Menschen angesteuert wird. Durch den Imbiss werden zumindest einige Leute aus den Betrieben veranlasst, zu Fuß durch das Gewerbegebiet zu gehen. Seine Zugänglichkeit vom öffentlichen Raum der Strasse her ist leicht möglich. Je nach Jahreszeit verwebt er sich mit dieser, was zu einer Belebung an dieser Stelle beiträgt.

„Man kennt das mittlerweile, dass die Daimlerstrasse da ist, dass da unsere Imbissbude in der Mitte ist. ... meine LKW Fahrer, die halten nicht bloß an einer Autobahnraststätte an. Die fahren mittlerweile runter und kommen auch zu uns.“

Petra Hehl, Betreiberin der Imbissbude

„Ein Eingriff, der passiert ist, um öffentlichen Raum zu schaffen.“

Margaret Leong, Architektin, London, Übersetzung Verfasser

„Ich finde das mit der Öffentlichkeit interessant. Wenn man da draußen irgendwo hin will, wo kann man hin? Welcher Raum steht zur Verfügung? Und da gibt es eigentlich nur diesen Imbiss.“

Tobias Dieng, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

Wichtig scheint auch zu sein, dass der Imbiss ein Ort ist, an dem man sich für eine bestimmte Zeit der Kontrolle eingespielter Arbeitsabläufe entziehen kann.



Abb. 14 u. 15: Die Imbissbude zur Mittagszeit. (04.09.2006).

Der Imbiss bietet Raum, in dem das andere, inoffizielle, alltägliche Leben, das es im Gewerbegebiet auch gibt, erlebbar wird (in ihren Fahrerkabine übernachtende LKW-Fahrer aus Holland, die hier ihren Morgenkaffee trinken, diskutierende Gewerkschaftsmitglieder etc.). Ein informeller Raum, der trotz seiner vermeintlichen Banalität einen wohltuenden Kontrast und eine Vermischung mit einem anderen Gebrauch im homogenen und durchfunktionalisierten Raum des Gewerbegebiets darstellt.

„Heute ist bis auf einen Hausmeister niemand mehr am Wochenende in unserem Gebäude.“

Ralf Lienert, Journalist und Fotograf bei der Allgäuer Zeitung, Kempten

Der Imbiss ist aus ganz praktischen, alltäglichen Gründen entstanden, ein erster Punkt nicht geplanter Stadt, der so in der offiziellen Planung, dem „konzipierten Raum“, nicht vorgesehen war. Improvisiert provisorisch, nicht perfekt und selbst gebastelt entstanden, weil man sich der Kontrolle der behördlichen Planung zum Teil entziehen oder widersetzen konnte. Der Imbiss kann daher als „Raumresiduum“ interpretiert werden, das als Element des „differentiellen Raumes“ Urbanität und Stadt mit ausmacht.

„Der Imbiss ist ein Sonderling.“

Stephan Walter, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„Holz war ein großer Streitpunkt. Und die Stadt hat damals schon gemeint, wir müssten fest bauen, also richtig. Und da haben wir ein Jahr lang herumgekämpft, dass wir das so haben heraußen bauen können.“

Petra Hehl, Betreiberin der Imbissbude

„Ich finde es ein Zeichen, dass man was vergessen hat. Der ist ja von irgendjemand hingebastelt, der mit Bauen oder Architektur nichts am Hut hat. Es wurde schlicht in der Städteplanung vergessen. Da hat sich einfach jemand selber geholfen.“

Hermann Hagspiel, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„Das Residuum ist das nichtreduzierbare Element, das jede systematische Operation unweigerlich hervorbringt. ... Wenn es unmöglich ist, das ganze Leben theoretisch zu erfassen, bleibt immer ein

lebendiger Rest, der sich der Abstraktion und damit auch der Kontrolle entzieht. ... Die Bürokratie malträtiert vergebens das Individuelle, das Einzigartige, das Deviante.“

Christian Schmid über Henri Lefèbvres Strategie der Residuen. 2005, S.108

Die Nischen-Wirkung der Imbissbude wird außerdem durch eine „Geste des Aufnehmens“ und den differenzierten Übergang von außen nach innen unterstützt. Durch seine direkte Lage an der Kante zur öffentlich gewidmeten Strasse wirkt der Imbiss wie eine Einbuchtung, Tasche oder Nische in der Daimlerstrasse. Man kann sich hier dem Strom des Durchgangsraums entziehen. In einer Nische besteht jedoch auch immer die Möglichkeit wieder weiter gezogen zu werden. Man ist auf dem Sprung, ein Zwischenstadium zwischen „Hier Sein“ und „Fort Gehen“. Aufnehmender Rückzugsort und abstoßender Durchgangsraum in einem.

„So spiegelt sich in der Doppelbewegung des Fortgehens und Zurückkehrens zugleich eine Gliederung des Raumes selbst in zwei Bereiche, von denen ein engerer innerer von einem weiteren äußeren konzentrisch umschlossen wird: Es ist der engere Bereich des Hauses und der Heimat und der weitere Außenbereich, in den der Mensch von hier aus vordringt und aus dem er wieder zurückkehrt. Die Gliederung in diese beiden Bereiche erscheint als die wichtigste im Aufbau des gesamten erlebten Raumes.“

Otto Friedrich Bollnow 1963, S.81

Diese Nischenwirkung ist zum einen baulich und zum anderen durch bestimmte Symbole oder Bedeutungen erlebbar.



Abb. 16 u. 17: Der Imbiss in der Nische. (04.09.2006).

Die Imbissbude ist eingebettet in die dichte Tuyahecken-Wand und schaut mit Ihrer Eingangsseite aus einer Öffnung in dieser Wand heraus. Es bieten sich mehrere Möglichkeiten in diese Nische einzudringen oder dort hängen zu bleiben: Die Eingangstüre und die großen verglasten Flächen, die das Leben im Innern von außen und umgekehrt erkennen lassen. Ein breites Fensterbrett außen, auf dem man die Kaffeetasse abstellen oder sich beim Essen abstützen kann. Schiebetürelemente lassen sich in den wärmeren Jahreszeiten zum Gehweg nach Westen öffnen. Die Raumgrenzen variieren je nach Situation und es entstehen dadurch „Raumverschachtelungen“. Die Grenzen verschieben sich, weiten oder verengen den öffentlichen Raum, verschiedene Räume wie

Strasse und Gastraum überlagern sich. Die Raumschwellen sind hier anders angelegt als die zwischen Strasse und Gewerbebetrieb, sie verändern sich je nach Situation, sind nicht starr. Der Imbiss schließt sich nicht wie die meisten Firmen vollständig und abrupt zur Daimlerstrasse hin ab, er macht im Straßenraum ein „Angebot zur realen Ausführung“ oder zum Handeln und verknüpft sich mit diesem.

„Der Imbiss hat eine hohe soziale Funktion. Da ist eine Schiebetür, die man aufmachen kann. Der Raum ist halb geöffnet.“

Reinhard Blank, Künstler, Bad Grönenbach-Thal

Die früheren Außenwände wurden durch die über die Jahre erfolgte Erweiterung zu Innenwänden, was dem Raum eine gewisse Zweideutigkeit von Innen und Außen gibt und die Raumverschachtelung betont.



Abb. 18: Utensilien eines vergangenen ländlichen Lebens an der Innen-Außenwand. (12.11.2004).

Das Aufnehmende der Nische als „Vitalqualität“ wird verstärkt durch Werkzeuge eines vergangenen ländlichen Lebens als Dekoration an den Wänden, die Bauform „Hütte“, das Material Holz können mit „geborgen“, heimelig“ oder „gemütlich“ verbunden werden.

„Man hat versucht ein bisschen Berghausromantik ins Industriegebiet zu transportieren.“

Reinhard Blank, Künstler, Bad Grönenbach-Thal

Der Sitzplatz im Freien liegt verborgen hinter einer Hecke, Hühner laufen hier herum. Man trifft Bekannte, kennt sich. Die Küche ist zum Gastraum offen, gekocht wird quasi im selben Raum, in dem auch gegessen wird. Die Nähe zum Herd, das Miterleben des Kochens, der intensive Geruch von Gebratenem ist sehr wahrnehmbar. Ein Ort, an dem man nicht in einem Fahrzeug sitzt, man steht auf den eigenen Beinen und bedient keine Maschine.

„Das ist nicht wie die Bauarbeiter-Cafes in London. Nicht viele Bauarbeiter-Cafes in London sind so fein durchdacht. Und, es strahlt Wärme aus. ... Es bildet eine Art Rückzugsort. Es ist wirklich nicht toll, aber wenn ich es vergleiche, dann ist es hundertmal besser als die in London. Es wird versucht, es heimelig und einladend zu machen. ... Es stellt einen ganz bestimmten Raum für die Arbeiter bereit. ... Landwirtschaftliche Geräte hängen an den Wänden. Es sieht aus wie ein üblicher Schuppen aus dieser Gegend. Liebe und Mühe wurden darauf verwendet. ... Diese ‚Zeitkapsel‘ ist ein temporäres und provisorisches Ding. Trotzdem ist es gut ausgestattet und auf seine Art gut entworfen. ... Es ist wie eine Kapsel in der Landschaft. Für die Erinnerung wie Landschaft war. Mit all den Geräten, die einen daran erinnern sollen. Inmitten all dieser Industriegebäude, die aus Metall und so weiter gebaut sind. Es bietet eine Flucht aus der Welt draußen. Man kommt hierher, um sich zurückzuziehen.“

Margaret Leong, Architektin, London, Übersetzung Verfasser

„Wir wollten eigentlich eine Holzhütte haben. Wenn du den ganzen Tag in einem Imbiss drin stehst, dann willst du irgendwo eine Wärme haben. Und Holz lebt, sage ich. ... Weil Holz einfach schön ist zum Arbeiten. Als wenn ich in eine Blechbude hinein stehe. Oder in einen Fertigbau. Oder in einen Betonbunker. ... Weil es doch anders ist, du kannst rein stehen, darunter stehen, wenn es regnet, wenn es kalt ist. Du stehst einfach in einem zugebauten Raum. Und nicht bloß in einem kalten Gebäude irgendwo drin, sondern doch in einem warmen Holzgebäude.“

Petra Hehl, Betreiberin der Imbissbude

Das zum Aufnehmen gegenläufige, jedoch ebenso zum Charakter einer Nische gehörende „Auf dem Sprung sein“ wird baulich und materiell durch die Verwendung der Gartenelemente aus dem Baumarkt spürbar. Stehtische, die nur ein Essen im Stehen erlauben und die Bänke aus poliertem, abwaschbarem Granit – ähnlich denen am Autobahnrastplatz – tragen zum Gefühl des „Auf dem Sprung seins“ bei.

„Stressig, hektisch. Alles schnell.“

Petra Hehl, Betreiberin der Imbissbude

Die schnell zubereiteten und verzehrten Mahlzeiten, Speisen, die es überall gibt und der Betrieb, der sich streng nach dem Rhythmus eines Arbeitstages richtet, verstärken die *Vitalqualität* eines Durchgangsraumes, der von der Strasse bis in die Nische hinein eindringt.

„Ja, gut, das ist immer noch Arbeitsstätte hier. Und da weiß ich auch, dass ich was arbeiten muss. Dass ich nicht bloß ausgeglichen sein kann. Dass kann ich dann daheim, wenn ich in meinen Garten sitze. Das muss schon irgendwo ein Unterschied sein, ob ich zum Arbeiten komme oder irgendwo zum Entspannen hingehe.“

Petra Hehl, Betreiberin der Imbissbude

Die Gäste der Imbissbude hinterlassen keine Spuren ihres alltäglichen Handelns. Es gibt beispielsweise keinen Platz, der mit den bekannten Utensilien eines Stammtischs ausgestattet ist, die an die Menschen erinnern, auch wenn sie gerade nicht da sind. Es sind auch keine Fotos von Fei-

ern, wichtigen Ereignissen oder besonderen Vorkommnissen an den Wänden, was man sonst in Gasthäusern sieht, in denen immer wieder dieselben Menschen regelmäßig zusammenkommen. Der Aufenthalt im Imbiss ist hierfür zu kurz.



Abb. 19: Vorraum der Imbissbude. Auf dem Sprung. (12.11.2004).

„Rückzugsort? Eigentlich auch weniger, weil es muss alles immer schnell gehen da draußen, weil die alle keine Zeit haben, dass sie sich zurückziehen. Dass sich da einer mal eine halbe Stunde oder dreiviertel Stunde Zeit nimmt, das ist ganz selten.“

Petra Hehl, Betreiberin der Imbissbude

Vielleicht sollen Spuren und Geschichte künstlich erzeugt werden durch die erwähnten Arbeitswerkzeuge an den Wänden. Wie der Versuch, über die Hüttenform und den Baustoff Holz eine „gemütliche Atmosphäre zu schaffen“, kann auch dies als Kitsch oder durchschaubares, oberflächliches Bild von „Geborgenheit“ und als eher abstoßend wahrgenommen werden.

„Ich finde so was ganz deprimierend, wenn man in so einem Industriegebiet versucht so eine Gemütlichkeit rein zubringen. Das ist eines der schlimmsten Sachen, eigentlich. Dann ist die Stimmung ganz weg. Weil es nicht funktioniert.“

Doris Riedmiller, Galeristin, Bad Grönenbach-Thal

„Dann treffen sie sich an so einer Bude, wo sie eventuell einen Kaffee schlürfen und Mittagspause abhalten. Und dann legt man da auch noch ein paar Grüntensteine hin. Dass sich eine gewisse Heimeligkeit einstellt oder was weiß ich, was man damit andeuten will.“

Tilmann Ritter, Stadtheimatpfleger und Leiter staatliches Bauamt Kempten

Die Imbissbude sagt etwas aus über das fehlende Verhältnis zwischen öffentlichem und privatem Raum im Gewerbegebiet. Was bedeutet öffentlicher Raum in einem Industriegebiet?

Der Imbiss offeriert als Nische eine „Geste des Aufnehmens“ und formuliert den Übergang zwischen öffentlicher Strasse und privater Parzelle differenzierter als an anderen Stellen im Gewerbegebiet. Er ist zugleich ein Ort, von dem man abgestoßen und wieder weiter gerissen wird in den Durchgangsraum der Daimlerstraße. Eine „Doppelbewegung“ wie man sie gerade an Orten in der Stadt-Landschaft immer wieder findet und die den „Wesenraum“ der Imbissbude mitprägt.

Man kann den Imbiss als unbewussten Versuch sehen, diese räumliche Qualität aufzubauen – im Gegensatz zu den umgebenden Industriegebäuden. Und als zarten Ansatz für den urbanen Raum im homogenisierten Gewerbegebiet.

„Ein Versuch, etwas zu kreieren, das offensichtlich im Gewerbegebiet fehlt. Ein Indikator für die Atmosphäre in diesem Gebiet. Ein Hinweis auf einen möglichen Eingriff.“

Margaret Leong, Architektin, London, Übersetzung Verfasser

Beiläufiges

Die Autobahn als Spiegellinie

Der Städtebau des Gewerbegebiets führt zu einem eigentümlichen räumlichen Phänomen, das sich darin äußert, dass man nicht immer sofort und unbewusst „weiß“, ob man nun gerade auf der einen oder anderen Seite der A7 im Gewerbegebiet ist. Muss man, um zum Imbiss zu kommen, vor der Autobahn ins Gewerbegebiet hinein fahren oder noch unter der Brücke durch? Gemeint ist eine Orientierung, die „nebenbei“ geschieht und von denjenigen, die sich am Ort auskennen, tagtäglich gebraucht wird.

Auf beiden Seiten des Gewerbegebiets „links“ und „rechts“ der Autobahn ist der Charakter seiner Straßenräume zum Verwechseln ähnlich. Man hat das Gefühl, als ob die beiden Gewerbegebiete an der linear durch sie hindurchführenden Achse der A7 gespiegelt worden wären. Die Autobahn hilft hier beim Zurechtfinden im Gewerbegebiet, weil sie die „elementare Orientiertheit“ unterstützt. Zugleich ist sie eine Spiegellinie der indifferenten und austauschbaren Gewerbegebiete östlich und westlich der A7.

„Wenn man einem Ortsfremden etwas erklären will, dann ist die Autobahn einfach immer die Ader ... an der Autobahn rechts oder links, oder südlich oder westlich, das sind einfach Sachen, die sehr geläufig sind, weil die Autobahn doch ein sehr markantes Teil ist, das auch jeder sofort sehen kann.“

Wilfried Sutter, Technischer Gesamtleiter beim Allgäuer Zeitungsverlag, Gewerbegebiet Ursulasried-Leubas

„Ich orientiere mich an der Autobahn. Die Autobahn ist schon so ein zentraler Punkt, wo man sich immer wieder mal orientiert. Stehe ich westlich oder östlich davon.“

Marita Haslach-Dann, Geschäftsführerin Haslach Blechverarbeitung, Daimlerstrasse

„Wenn man etwas erklären will ja, benutzt man die Autobahn zur Orientierung.“

Christian Hiemeyer, Geschäftsführer einer Speditionsfirma, Gewerbegebiet Ursulasried-Leubas

„Wenn ich jemandem versuche, zu erläutern, wo wir wohnen, dann ist die A7 natürlich schon ein ganz spezieller Punkt. Ich sage, wenn du von der Autobahn kommst, egal von wo oder von München, Autobahn rauf, dann sofort nächste Ausfahrt wieder runter, Autobahn Leubas oder von Norden her kommend, nach Dietmannsried die nächste Autobahnausfahrt Kempten-Leubas runter.“

Ilona und Klaus Meyer, Bewohner eines Einfamilienhauses in Leubas am Zwischenraum zum Gewerbegebiet

„Der monumentale Parkplatz teilte die Stadt in zwei Hälften, verwandelte sie in einen Spiegel und ein Spiegelbild – aber Spiegel und Spiegelbild tauschten unablässig ihre Plätze. Man wusste nie auf welcher Seite des Spiegels man gerade war.“

Robert Smithson 1967, S.101

Ort 02 Der Autobahnrastplatz bei Leubas

Auswahlkriterien

Der Autobahnrastplatz ist ...

- ... Teil der A7 und vom örtlichen Wegenetz abgeschnitten.
- ... ein Ort, der nur öffentlich zugänglich ist, wenn man sich auf der Autobahn befindet.
- ... eine Schnittstelle zwischen dem „Hier“ und der „Ferne“, ein Raum, der sehr nah und gleichzeitig weit weg ist.
- ... ein Raum, der auf dem Rastplatz anders erlebt wird als von außerhalb des Rastplatzes.

„Der tatsächliche Raum“

Der Rastplatz liegt an der A7 kurz vor der Ausfahrt Kempten-Leubas auf einer Ebene südlich des Leubastobels. Er bietet eine Haltemöglichkeit, wenn man aus Ulm kommend nach Süden in Richtung des deutsch-österreichischen Grenzübergangs bei Füssen fährt. Anfang der 1970er Jahre wurde er mit dem Ausbau der einspurigen B19 in die zweispurige A7 angelegt. Der gegenüberliegende Rastplatz in Fahrtrichtung Norden liegt ungefähr 200 Meter weiter südlich. Vom Beginn der Einfahrt bis zum Ende der Ausfahrt sind es knapp 200 Meter. Ein Wildschutzzaun grenzt den Rastplatz von der Umgebung ab.

Direkt neben dem Rastplatz im Westen befindet sich verborgen hinter Büschen und Bäumen das Betriebsgelände eines Müllabfuhrbetriebs. Auf der anderen Seite der Autobahn, wenige Meter höher, ist die blau gestrichene, fensterlose Metallfassade einer Spedition zu sehen. Seitlich davon sind Wechselbrücken und Container abgestellt. Südlich des Rastplatzes verbindet die Zepelinstraße über eine Brücke (Ort 03) die östlich und westlich der Autobahn liegenden Bereiche des Gewerbegebiets.

Von der Mitte des Rastplatzes ist die Autobahn gut zwanzig Meter entfernt. Dazwischen liegt ein im Grundriss linsenförmiges Wiesenstück mit einem Hain aus hochstämmigen Bäumen, unter dessen Kronen man auf die Fahrbahn blicken kann. Die Wiese ist zur Autobahn hin mit einer Leitplanke abgegrenzt, zum Rastplatz hin mit den üblichen schwarz-weißen Kunststoff-Markierungspfosten. Ein blaues Autobahnschild auf 2 Stahlpfosten, das in 800 Metern Entfernung die Abfahrt Kempten-Leubas ankündigt und eine orangefarbene Notrufsäule stehen neben der Leitplanke in der Wiese. Die Berge sind vom Rastplatz aus nicht zu sehen.

Die Fahrspur des Rastplatzes ist asphaltiert, dessen ungefähr hundert Meter langer Haltestreifen besteht aus Kopfsteinpflaster. Die Tische und Bänke sind aus grob behauenenem Granit.

Wirklich bewegliches „Mobiliar“ sind nur dort abgestellte Mülltonnen und Glas-Recycling-Container.

Das Geräusch der im schnellen Tempo vorbeifahrenden Fahrzeuge dominiert. Es wird kontinuierlich lauter, bis es für kurze Zeit beim Vorbeifahren in ein schlagendes, plötzlich um einiges lauterer Geräusch wechselt, um dann - nach einem ähnlichem Sprung von laut zu leise - wieder kontinuierlich abzuweichen. An- und Abschwellen, die schnellen, kurzen und dröhnenden Geräusche überlagern sich versetzt zueinander. Abhängig von der Jahreszeit mischt sich das Rauschen und Dröhnen der Autobahn mit dem Gezwitscher von Vogelschwärmen, die sich in den Sichtschutzhecken sammeln.



Abb. 20: Der Rastplatz von Norden. (21.09.2004).

Der Rastplatz wird meist nur von wenigen Fahrzeugen gleichzeitig frequentiert. LKW-Fahrerinnen nächtigen hier manchmal in ihren Fahrzeugkabinen oder Reisende in ihren Wohnmobilen. Die Autofahrer, die am Rastplatz halten, kommen meist aus überregionalen Gegenden. Sie vertreten sich nach längerer Fahrt die Beine, lesen in ihren Straßenkarten, überprüfen ihr Dachgepäck, machen ein Nickerchen, füttern ihre Hunde usw. Manche verzehren ihren Reiseproviant im Auto, eher weniger an den Tischen und Bänken, die in der selten gemähten Wiese am Rand des Rastplatzes aufgestellt sind. Tanken oder ein Gang zur Toilette sind hier nicht möglich, das kann man gut zehn Kilometer zuvor an der Raststätte „Allgäuer Tor“ erledigen.



Abb. 21: Reisende am Rastplatz. (06.10.2004).

Städtebauliche und architektonische Bewertung

Ein Rastplatz an einem Weg oder einer Strasse kann zum Halten einladen, wenn von hier aus der Ausblick in die umgebende Landschaft möglich ist. Wenn also dieser an einer Stelle situiert wird, wo sich die Landschaft in besonders prägnanter Weise zeigt, ein typischer Ausschnitt des Landstrichs, den man gerade durchreist, deutlich wird oder sich ein eindrückliches Phänomen wie ein Wasserfall oder die Silhouette einer Stadt auftut. Ein Platz, wo neben der Notwendigkeit des bloßen Zwischenstopps das Besondere und Einzigartige eines Ortes während der Reise wahrgenommen werden kann, auch wenn dies erst einmal nur als „Bild“ gegeben ist.



Abb. 22: Der Rastplatz von Süden von der Brücke in der Zeppelinstraße. (21.09.2004).

Eine solche Aufenthaltsqualität ist am Rastplatz an Ort 02 nicht angestrebt worden und auch nicht zufällig entstanden. Hierfür auf der Hand liegende Möglichkeiten wurden nicht aufgegriffen. Der Bezug zum Leubastal, das man beim Überqueren der dortigen Brücke (Ort 04) schon nicht erleben kann, wurde ebenso wenig gesucht wie der im Grunde in dieser Gegend unausweichliche Blick in die Allgäuer Alpen. Letzteres ist nicht möglich, weil der Rastplatz im Norden der Brücke „Zeppelinstraße“ gebaut wurde, die den Blick in die Berge verstellt. Diese „klassischen“ Möglichkeiten einer bildhaften Landschaftswahrnehmung wurden nicht ausgeschöpft, ganz zu schweigen von einem Angebot an die Rastenden, das Leben im direkt hier an die A7 angrenzenden Gewerbegebiet mitzubekommen, das im Umkehrschluss ein Potential für die Außendarstellung der hier ansässigen Firmen eröffnen könnte. Der Rastplatz wurde wie die Autobahntrasse selbst aus rein verkehrstechnischer Perspektive ohne Berücksichtigung von städtebaulichen und kontextuellen Potentialen festgelegt.

„Der Parkplatz bei km 84 + 700 bzw. 84 + 930 liegt unmittelbar hinter dem Leubasübergang in einer 1-prozentigen Steigung. Der westliche Parkplatz ist in einer Sonderform vorgesehen, um zur AS B 12 alt ausreichenden Beschilderungsabstand zu gewährleisten.

Der Abstand dieses Parkplatzes zum vorhergehenden KWC beträgt nur ca. 2 km. Die Anlage eines Parkplatzes südlich der AS B 12 alt ist nicht möglich, da durch enge Aufeinanderfolge von Anschlussstellen und durch sehr bewegte Geländebeziehungen der nächste Parkplatz erst bei km 92 + 000 möglich ist.“

Erläuterungsbericht A7 bei Leubas, S. 4 u. 5, Anfang 1970er Jahre, Quelle: Autobahndirektion Kempten

„Unsere Flächen waren alle ein Stück und die Autobahn hat uns genau in der Mitte durchgeteilt.“

Johann Ulrich, ehemaliger Landwirt in Hub, Gewerbegebiet Ursulasried-Leubas

„Da wird im Prinzip eine Röhre gebaut mit Lärmschutzwänden, die nicht einmal mehr dem Autofahrer die Landschaft dann näher bringt.“

Gerhard Pahl, Brückenbauingenieur, Kempten

„Ohne die Ideologisierung und Mythologisierung von ‚Landschaft‘ und ‚Autobahn‘ im Nationalsozialismus zu verfolgen, bei denen die Wahrnehmung der ‚deutschen‘ Landschaft auch an den Raststätten eine wichtige Rolle spielte, haben französische Autobahnbauer vor 1933 Konzepte für Rastplätze entwickelt, die über die bloße Funktion hinausgingen und die ‚Umgebung‘ als kontextuelle Aufenthaltsqualität als wesentliches Element mit einbezogen.

Diese besonders gekennzeichneten Haltepunkte sollten nach Lainé an den Stellen geschaffen werden, von wo aus sich den rastenden Autofahrern schöne und interessante Aussichten in die Umgebung boten. Durch die Anzahl und die Lage der Aussichtspunkte wurden ‚Landschaften‘ außerhalb der Autobahn festgelegt, die nur von hier aus zu sehen waren. Die Aussichtspunkte sollten ausdrücklich gekennzeichnet werden und so wurden auch die vorbeifahrenden Autofahrer darauf aufmerksam gemacht, dass hier ‚Landschaften‘ zu sehen sein sollten.“

Ingrid Strohkark 2001, S. 158/159

Architektonisch spiegelt sich die mangelnde Sensibilität gegenüber dem Kontext in einer „Eingrünung“ wider, die – ähnlich dem Bepflanzungskonzept im Gewerbegebiet - den Rastplatz von seiner Umgebung abschottet, verstärkt durch eine Kessellage, die mit der im Süden verlaufenden Brücke und dem höher liegenden Gelände der Spedition auf der anderen Seite der Autobahn entstanden ist.

Der Erläuterungsbericht der Straßenbaubehörde spricht von einem „Parkplatz“ statt von einem Rastplatz. Das kann so interpretiert werden, dass es dabei nur um das notwendige Halten der Fahrzeuge geht ohne den Verkehr auf der A7 zu beeinträchtigen. Eine Rast, die mit Erholung, „Durchschnaufen“ und Genuss während der Pause verbunden werden kann, ist hier nicht an erster Stelle gemeint, was sich im Detail der massiven Bänke und Tische niederschlägt, die hierzu nicht einladen, sondern nach Auskunft der Autobahndirektion Kempten so gebaut wurden, damit sie nicht abmontiert und als gefährliches Hindernis auf die A7 geworfen werden können.

Die Frage des öffentlichen Raumes stellt sich auch an diesem Ort. Der Rastplatz ist nur für diejenigen, die auf der A7 in Richtung Süden fahren, ein erreichbarer Ort. Für andere bleibt er unzugänglich, physisch und auch per Gesetz. Jedoch kann nicht einmal davon gesprochen werden, dass der Rastplatz nur wegen der Zufahrtmöglichkeit ein öffentlicher Raum für die Autofahrer auf der A7 ist. Wie schon bei Ort 01 besprochen, ermöglicht öffentlicher Raum die Vielfalt des Gebrauchs, die Besetzung des Raumes auch durch sich widerstrebende Situationen und die Durchlässigkeit gegenüber angrenzenden Räumen. Dies ist am Rastplatz nicht gegeben. Selbst das Verhalten der Gruppe, die als einzige hier Zutritt bzw. Zufahrt hat, ist reglementiert und einem unbewusst akzeptierten Verhaltenskodex unterworfen. Rastplätze mögen auch Nischen für ein mehr oder weniger gesellschaftlich akzeptiertes Tun bieten, aber ob dadurch eine vitale Öffentlichkeit entsteht, bleibt fraglich. Jedenfalls konnten an Ort 02 über einen längeren Zeitraum keine ent-

sprechenden Situationen beobachtet werden, die über die beim tatsächlichen Raum beschriebenen hinausgehen.

Ein nur auf Geschwindigkeit und reibungslosen Ablauf homogen ausgelegtes System wie die Autobahn und der dazugehörige Rastplatz würden durch einen wirklichen öffentlichen Raum heterogenisiert und ihre einseitige Funktionsausrichtung erheblich gestört werden (erkennbar auch am Detail der vandalismussicheren Bänke). Öffentlich zu sein entspricht zudem nicht dem Zweck dieses „*konzipierten Raumes*“. Unabhängig von der Sinnhaftigkeit der Funktion, die gesellschaftlich voll akzeptiert ist, muss festgestellt werden, dass durch den Rastplatz als Raummoment der Autobahn, die eine der größten baulichen Unternehmungen der „*öffentlichen Hand*“, d.h. unserer Gesellschaft, darstellen, kein öffentlicher Raum in der *Stadt-Landschaft* generiert wird.

„Die Riesenschlange (Autobahn) variiert in ihrer Auswirkung auf das Land, sie scheint nicht als verbindendes Element im Sinne der ‚konglomeraten Ordnung‘ zu funktionieren.“

Alison und Peter Smithson 2001, S.118

„... in einer zusammengeballten städtebaulichen Anordnung haben die Gebäude Anhaftungsvermögen und Zwischenräume können aufsaugen ... ihre Räume müssen unregelmäßig ausufernd, ein Teil in den anderen ... ihre Räume müssen unregelmäßig sein mit unregelmäßigen Rändern ...“

Alison und Peter Smithson 1993, S.70 u. 73, Übersetzung Verfasser

„Wesenraum“: Hier in der Ferne

Der Rastplatz ist bestimmt durch ein zweifach codiertes Raumerleben, das hier zum einen durch ein „Fern-Sein“, aber auch ein „Hier-Sein“ charakterisiert ist. Im Moment des Haltens auf dem Rastplatz bleibt man auf der Autobahn in der „Ferne“. Der konkrete Ort bei Leubas hat hier keine Bedeutung.

Die ein paar hundert Meter vorher auf einem der braunen Schilder angekündigte „*Stadt Kempten (Allgäu)*“, der historisch bedeutsame Bauernkriegsschauplatz bei Leubas oder eine der in die ganze Welt exportierenden Firmen im Gewerbegebiet und deren Produkt bleiben vom Parkplatz aus im Verborgenen. Umgekehrt wird der Rastplatz von außen fast nicht wahrgenommen, er spielt für das Leben der Orte, die sich im Forschungsgebiet um die A7 herum befinden, keine Rolle. Man kann diesen nur von der Brücke „*Zeppelinstraße*“ aus sehen, die allerdings von Fußgängern kaum begangen wird. Geographisch sind zwar nur wenige Meter Distanz zwischen dem Rastplatz und Leubas, aber als *gelebter Raum* ist er weit weg. Diese Räume sind so gesehen entfernter voneinander als der Rastplatz von einem Verladehof bei Bozen, der in ein paar Stunden Fahrt erreicht wird. In Gedanken befindet man sich schon am Ziel in der Ferne und ist diesem näher als Leubas, das man, wenn man auf der Fernstraße A7 bleibt, nie erreichen wird.

„Wer auf solchen Straßen zieht, heißt es mit poetischem Schwung, ..., dem versinkt in fliehender Eile der Kirchturm seines beengten Daseins in versöhnender Ferne.' ... Autofahren ist nicht bloß schön, sondern Flucht. Bloß weg.“

Willi Winkler 2007



Abb. 23: Brenner-Autobahn, Italien. (01.10.2006).
 Fahrtzeit Rastplatz bei Leubas zum Brenner: 3 Stunden. Der Weg durch das Forschungsgebiet: 3 Stunden.

Als Bezugspunkt für die Orientierung ist der Rastplatz für Reisende von weit weg unerheblich, da er plötzlich wenige hundert Meter nach dem blauen Hinweisschild auftaucht. In der Regel war er bisher als Ort für diese unbekannt. Er wird durch die oben kritisierten Qualitäten wohl auch nicht im Gedächtnis haften bleiben und ein „Hier“ eindrücklich erleben lassen. Am Rastplatz bleibt man im Raum der Autobahn, aus dem man erst am Ende der Fahrt heraus tritt. Der Rastplatz ist „nicht hier“, er befindet sich räumlich weit weg. Er ist Bestandteil eines anderen Systems, das „aus der Ferne“ kommt und „in die Ferne“ führt.

Gleichzeitig ist der Rastplatz natürlich „hier“ in Kempten. Wie wird das auf dem Rastplatz oder kurz vorher noch auf der A7 spürbar – unabhängig von der Intensität und Qualität? Vielleicht merken die Fahrer, dass es hier im Voralpengebiet auf knapp 800 Metern ein paar Grad kühler ist als am Beginn ihrer Reise, dass die Luft sogar an der Autobahn frischer ist als beispielsweise in Stuttgart und es manchmal nach gemähtem Gras oder ausgebrachter Gülle riecht. Als Elemente eines „Landschaftsbildes von hier“ können wirken, wenn sie kurz vor dem Einfahren in den Parkplatz auffallen und dort in der Erinnerung der Reisenden nachwirken:

- die hoch aufragende Käsefabrik bei Heising, deren Käse in vielen Supermärkten der Welt angeboten wird, mit ihren Schornsteinen und dem weithin sichtbaren Logo;
- die Türme der historischen Reichs- und Stiftstadt von Kempten, die als abstrakte Symbole auf dem erwähnten, braunen Schild auf die von der A7 aus nicht zu sehende „Altstadt“ hinweisen;
- der blaue Kiesförderturm (Ort 05), der sich kurz vor dem Leubastobel auf der anderen Seite der A7, aus einer flachen Ebene hervorhebt;
- die Alpenkette am Horizont mit dem „Oberallgäuer Hausberg“, dem Grünen.

„Wenn ich auf der Autobahn von Memmingen rauf fahre, macht man schon einen Blick herüber. Man weiß, man ist östlich von der Autobahn. Wenn das Vieh heraußen ist, kann man einen kurzen Blick hinschmeißen, also höchstens eine Sekunde hat man es im Blickfeld. Ist das Vieh da oder nicht.“

Josef Klotz, Landwirt, Stielings

„Es gibt hier so eine Art Fenster, wo man auf unser Gebäude sieht. Wenn ich nicht gerade überhole, dann mache ich ein bisschen langsamer und schau rüber.“

Wilfried Sutter, Technischer Gesamtleiter beim Allgäuer Zeitungsverlag, Gewerbegebiet Ursulasried-Leubas



Abb. 24: Der Kiesförderturm nördlich des Leubastobels von der A7 aus. (22.11.2008).

Es gibt Situationen, die bei einem Halt am Rastplatz ein Gefühl von „Hier“ hervorrufen können: LKW-Fahrer, die diesen Ort regelmäßig auf ihrer Tour anfahren, um Pause zu machen, zu übernachten oder über das Wochenende ihren LKWs hier abzustellen. Für sie stellt der Rastplatz einen gewissen Bezugspunkt auf ihrer Fahrt dar, löst ihn heraus aus dem meist ortlosen Transitraum.

Ein Drehkreuz im Wildschutzzaun ist für einen normalen Rastplatz ungewöhnlich. Es ist das einzige Detail, das eine gewisse Besonderheit darstellt. Von außen kann man wie bei einer Geheimtüre in einen „verbotenen Raum“ eindringen. Umgekehrt bietet das Drehkreuz für die Autofahrer die überraschende Möglichkeit in den Ort, den sie eigentlich nur passieren wollten und großteils nicht einmal vom Namen her kennen, aufzusuchen. Der ungewohnte Ortswechsel durch das Drehkreuz von der Autobahn in das Gewerbegebiet Leubas-Ursulasried macht dann unterschiedliche Raumkonstellationen erlebbar, die normalerweise sauber voneinander getrennt sind. Es markiert den Übergang vom Raum der „Ferne“ in den Raum des „Hier“.



Abb. 25: Drehkreuz, Tisch und Bänke. (21.09.2004).

Der Rastplatz nimmt eine merkwürdige Zwischenposition ein. Als Fahrer ist man zum einen im Raum der Autobahn, der „Ferne“, zum anderen auch im Raum eines konkreten Ortes, der durch nur „hier“ anzutreffende Situationen geprägt ist, wenn auch in geringer Intensität.

Als Spaziergänger kann man den Rastplatz zwar sehen, man weiß dass er hier in dem Gebiet liegt, das man gerade durchstreift, aber er bleibt unzugänglich, es gibt keinen Grund ihn aufzusuchen, er bleibt *gelebt* in großer räumlicher Distanz.

Beiläufiges

... im Fluss ...

Auf dem Rastplatz ist ein sinnlich-leibliches Raumerleben gegeben, das es nur an dieser Stelle im Forschungsgebiet gibt. Der Raum der A7, in dem man im Fahrzeug schnell dahinströmt, wird am Rastplatz für kurze Zeit verlassen. Als wenn man in der starken Strömung eines Flusses treiben würde und für einen Augenblick im ruhigen Wasser hinter einem Felsen innehält. Der Rastplatz ist eine Durchgangsstation. Man kommt hier nicht an, man fährt durch. Er ist nur ein Zwischenstopp im stetigen Fluss der Fortbewegung.

„Das gehört natürlich irgendwie zu einer mobilen Gesellschaft dazu, die von Punkt A nach Punkt B will und das Dazwischen nur überwinden will. Und dabei entstehen dann einfach solche Orte wie z.B. Wartehallen. Das ist auch so ein typischer Bereich. Oder Flughafenterminals oder dergleichen, wobei die noch eher sozusagen wenigstens eine temporäre Heimstatt sind, während die Autobahn ja an und für sich überhaupt nur aus dem Auto erlebt wird. Und man sich dort nicht aufhält. Außer eben vielleicht an der Raststätte. Und so ist sie eben auch gebaut.“

Dr. Wolfgang Petz, Historiker, Kempten

„Für den Autofahrer ist es so eine Bucht und der weiß ganz genau, wo er dann wieder hin muss.“

Tobias Dieng, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„Räumlich ist der Rastplatz gar nicht so viel anders wie der Imbiss. Nur im Imbiss hat man die Hoffnung, die zu treffen, die man jeden Tag trifft. Beides sind aber Buchten oder Nischen. Das eine ohne Dach, das andere mit Dach.“

Hermann Hagspiel, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„Wenn du Stunden fährst, musst du so viel reagieren und handeln, aber ohne dass du dich eigentlich bewegst. Du bewegst dich ja nicht. Das ist diese Spannung, die es immer auszuhalten gilt.“

Oliver Köhl, Künstler, Kempten

„Das ist der einzige Ort, wo ich nicht zurück kann.“

Wilhelm Müller, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Landschaftsarchitekt

„Beim Imbiss oder auch sonst geht es im Gewerbegebiet rechts oder links überall hinein, aber bei der Autobahn kommt einfach nichts und dann kommt: Blau. Und dann kann ich rechts raus fahren.“

Stephan Walter, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„So bleibt nur die eine Richtung nach vorn, ...“

Otto Friedrich Bollnow 1963, S. 105

„Sie (Anmerkung des Verfassers: die Autobahn) manifestiert sich mittels Maschinen ohne Bedienungspersonal oder mittels Reisender, die in einem monotonen Band aus Lärm dahinrasen.“

Alison und Peter Smithson 2001, S.119

Ort 03 Die Brücke über die A7 im Gewerbegebiet

Auswahlkriterien

Die Brücke ist ...

... ein Ort, an dem man dem „Raum der Geschwindigkeit und der Ferne“ der Autobahn sinnlich spürbar am nächsten kommt.

... ein Grundmoment räumlich-architektonischer Erfahrung: das Wechseln von einer Seite zur anderen, das Überwinden eines trennenden Raumes.

... eine der unterschiedlichen Möglichkeiten im Aktionsgebiet auf die andere Seite der A7 zu gelangen. Sie ist neben Tunnels, Unterführungen und Röhren eine Form des Überwindens dieser „Raumschwelle“.



Abb. 26: Die Brücke von der A7 aus in Fahrtrichtung Nord. (25.12.2006).

„Der tatsächliche Raum“

Die Autobahnbrücke verbindet im Verlauf der Zeppelinstraße die beiden östlichen und westlichen Teile des Gewerbegebiets Ursulasried-Leubas. Sie wurde wie der Rastplatz an Ort 02 Anfang der 1970er Jahre als Überführung der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Ursulasried und Leubas gebaut. Das Gewerbegebiet gab es zu diesem Zeitpunkt noch nicht, es befand sich erst im Planungsstadium.

Die Brücke ist die einzige Verbindung im Aktionsgebiet, die über die A7 hinweg führt. Ansonsten wird die A7 hier auf unterschiedliche Art und Weise unterquert. Benutzt wird die Überführung hauptsächlich als Verkehrsverbindung innerhalb des Gewerbegebiets oder zur Weiterfahrt von hier nach Norden in Richtung Heising oder über Leubas in östlicher Richtung nach Obergünzburg.

Um die hier in der Ebene, höhengleich mit dem Gewerbegebiet liegende A7 mit der Brücke überqueren zu können, wurden beidseits der Straßentrasse Böschungen aufgeschüttet. Die als Spannbetonplatte konstruierte Brücke ist von Böschung zu Böschung ca. 45 Meter lang und wird in der Mitte im Bereich des Mittelstreifens durch eine Stahlbetonscheibe abgestützt. Ihre Tragfähigkeit beträgt 30 Tonnen, die lichte Durchfahrtshöhe 4,70 Meter. Über die 8 Meter breite Brücke führt eine Fahrbahn mit rechter und linker Fahrspur mit jeweils einem Fußweg. Ein ungewöhnlich stark ausgebildetes Hochbord bildet den Prallschutz zwischen Fahrbahn und den Gehsteigen. Die erhöhten Bereiche sind schmal und im Vergleich zur Fahrbahn eng. Die Brücke wurde wohl in erster

Linie für den Fahrverkehr errichtet und weniger für Fußgänger, die hier kaum anzutreffen sind. Wuchtige Stahlgeländer, auf der Außenseite zusätzlich bespannt mit einem Maschendrahtzaun, bilden die Brüstung der Brücke. Geräte zur Verkehrsmessung sind über den Fahrbahnen außen am Geländer befestigt.

Blickt man auf der Brücke stehend nach Süden zieht sich die A7 fast schnurgerade bis an den Horizont zum Fuß der Allgäuer Alpen. Leicht rechts der Stelle, an der die A7 auf die Berge trifft, ist der Grünten zu sehen, der zuvor am Autobahnrastplatz noch von der Brücke verdeckt gewesen war. Im Westen ragen die Drumlinhügel an Ort 09 zwischen Autobahn-Begleitgrün und der Bergsilhouette auf. Die beiden doppelspurigen Fahrbahnen mit Standspuren, weißen Markierungslinien, Mittelstreifen mit Büschen, Leitplanken, Randbepflanzung und beidseitigem Wildschutzzaun nehmen einen Großteil des Blickfelds ein. Im Abstand von ungefähr 40 Metern zum Fahrbahnrand befindet sich der „Gewerbepark Cambodunum“. Dessen hellgraue Metallblechfassade ist zur A7 fast fensterlos, im Erdgeschoß gibt es ein paar Türen und Tore. Der asphaltierte Parkplatz reicht bis zum Wildschutzzaun der Autobahn. Weiter hinten liegt ein anderes, ebenso hellgraues Betriebsgebäude, über dem auf dem Dach an einem Gerüst der Mercedes-Stern auf blauem Hintergrund angebracht ist. Das Blau ist ähnlich wie das des Autobahnschildes, das in ein paar hundert Metern Entfernung die Ausfahrt Kempten-Leubas, Obergünzburg und Lauben ankündigt. Auf der Ostseite liegt der Rastplatz in Fahrtrichtung Nord. Dessen Einfahrt mündet kurz vor der Brücke wieder auf die Autobahn ein. Weiter östlich, gut 50 Meter entfernt, liegt versteckt hinter Bäumen und Sträuchern entlang der Zeppelinstraße das Betriebsgebäude eines Bauunternehmens. Auf der anderen Seite in Blickrichtung Norden führt die A7 in einer lang gezogenen Rechtskurve über den Leubastobel hinweg. Sie verschwindet nach ein paar hundert Metern hinter den Kronen der Bäume, die aus dem Leubastobel herausragen. Unterhalb der Brücke liegt auf der Westseite der Rastplatz an Ort 02.

Es sind keine Zeichen wie Graffitis oder andere markante Spuren zu erkennen, die auf eine Aneignung im Sinne Lefébvres oder eine besondere Geschichte des Ortes hinweisen. Wie am Rastplatz wird die Akustik von den Geräuschen des Verkehrs auf der A7 geprägt.

Städtebauliche und architektonische Bewertung

Die Brücke verbindet als nördliche Klammer das von der A7 durchquerte Gewerbegebiet. Als südliche Klammer fungiert die Staatsstraße St 2055 zwischen Kempten und Leubas, die allerdings unter der A7 bei der Ausfahrt Kempten-Leubas hindurch geführt wird. Die nördliche Klammer hat verkehrstechnisch eine geringere Bedeutung als die südliche. Dennoch bildet sie mit der Zeppelinstraße den baulichen Abschluss des öffentlichen Straßenraums am nördlichen Ende des Gewerbegebiets. Das Gewerbegebiet kann zwar nach Norden noch um einige hundert Meter erweitert werden, aber darüber hinaus ist der Entwicklung in diese Richtung Grenzen gesetzt, da der neue Flächennutzungsplan hier keine weiteren Gewerbegebietsflächen ausweist und zudem mit dem nahen Leubastobel, der auch durch seine Topographie eine solche Nutzung nicht erlauben dürfte, die Stadtgrenze erreicht ist. Damit wird die Brücke die nördlichste und neben der südlichen Verbindung einzige Klammer im Gewerbegebiet bleiben.

Zudem wird ihre Bedeutung durch die geplante „Nordspange“, die den Nordwesten von Kempten auf der gegenüberliegenden Illerseite mit dem Bereich des Forschungsgebiets verbinden soll, zunehmen. Die Antwort darauf ist jedoch ein Verkehrsbauwerk, von dem es Hunderte in der gleichen Art in Deutschland gibt. Die Brücke verdeutlicht nicht die städtebauliche Verbindung innerhalb des Gewerbegebiets und trägt nicht dazu bei, den Ort und seine Zusammenhänge im Alltag lesbarer zu machen. Sie markiert nicht das Nordende des „IndustrieParks“, was ebenso die an Ort 01 angesprochene fehlende Orientierung und Strukturierung durch baulich-räumliche Eingriffe erklärt. Die Brücke hätte anstelle der lediglich als Zeichen eindimensional fungierenden braunen Autobahn-Hinweisschilder eine „Landmark Kempten“ von der A7 aus gesehen darstellen können. Obwohl die A7 als autonomer und „nicht störfähiger“ Raum im Forschungsgebiet laufend unter- oder überquert werden muss – und dabei eine Vielfalt an allerdings rein technisch gebliebenen Bauwerken entstanden sind – wurde diese grundsätzliche räumliche Situation als Konzept für eine „Orientiertheit“ in der Stadt-Landschaft nicht aufgegriffen. Dies erschwert das Sich-Zurecht-Finden beim Navigieren auf der eigenen mentalen Landkarte. Sowohl für diejenigen, die sich durch das Gewerbegebiet bewegen, aber letztendlich auch für Reisende auf der Autobahn.

Die Brücke über die A7, aber auch die diversen Unterführungen im Forschungsgebiet sind so artikuliert, dass eine Über- oder Unterquerung nicht eindrücklich bemerkt wird. Und das, obwohl Brückenräume, wie Heidegger sagt, sehr bedeutsam für das Sein des Menschen in seiner Welt sind und Brücken eigentlich seit jeher durch ihre Architektur, ihren Gebrauch im Alltag und im zereemoniellen Leben besondere Orte und keine Nicht-Orte sind.



Abb. 27-33: Situationen des Über- und Unterquerens der A7 im Forschungsgebiet. (2004-2006).

„Wie nehmen die Fahrzeuge Kempten wahr? Gar nicht. Genauso wie sie die Brücke nicht wahrnehmen.“

Ursula Winkler, Museumsleiterin Stadt Kempten

„Man fährt eher unter Autobahnbrücken durch und nimmt sie überhaupt nicht wahr.“

Thorsten Leekes, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„So kommt denn die Brücke nicht erst an einen Ort hin zu stehen, sondern von der Brücke selbst her entsteht erst ein Ort. Sie ist ein Ding, versammelt das Geviert, versammelt jedoch in der Weise, dass sie dem Geviert eine Stätte verstattet. Aus dieser Stätte bestimmen sich Plätze und Wege, durch die ein Raum eingeräumt wird.“

Martin Heidegger 1951a, S.148

Die Aussicht von der höher liegenden Brücke auf die am Horizont aufragenden Berge, die durch die darauf zu laufende Autobahn perspektivisch verstärkt wird, ist erst einmal das einzig ortsspezi-

fische Merkmal. Dieser Ausblick wird durch die architektonische Situation der Brücke erschwert und kann deshalb nur schwer oder gar nicht wahrgenommen werden. Weder von den auf ihr sich bewegenden Autofahrern, die sich auf die enge Fahrbahn der Brücke konzentrieren müssen, noch von den wenigen Fußgängern, die hier die A7 überqueren. Der schmale Gehsteig und die knapp an einem vorbeidrängenden Fahrzeuge bieten keinen Platz, zu verweilen und die durchaus beeindruckende Blicksituation auf der Brücke aufzunehmen, die außerdem durch das Kreuzen der hier stattfindenden Querbewegungen und ihrer gegensätzlichen Rhythmen bestimmt wird.

„Auf dem Scheitel angekommen, lassen die Buden eine Lücke. Dort verhält der Schritt, aufgrund der jetzt quer zur Gehrichtung sich öffnenden Aussicht auf den Canal Grande. Durch die „Torbögen“ hindurch lässt sich dessen Erstrecktheit in die Tiefe des Raumes spüren.“

Alban Janson und Thorsten Bürklin 2002, S.121

Die räumliche Akzentuierung bei der Bewegung über die Rialto Brücke in Venedig zeigt beispielhaft das Potential, das durch eine qualitätvolle Brückenarchitektur hervorgerufen werden kann und dieses Bauwerk zum Medium eines verstärkten Raumerlebens machen kann. Dies ist zwar stark an die Besonderheit des Kontextes gebunden und niemand wird auf der A7-Brücke an Ort 03 die auf der Rialto Brücke befindlichen Verkaufsbuden errichten wollen, aber unabhängig davon wird deutlich, dass durch die architektonische Struktur das Queren der in die „Ferne“ fließenden Richtung des „Stromes“ als charakteristisches Moment des Ortes eine einprägende und sinnlich erfahrbare Situation herausgearbeitet werden kann. Zu diesen Momenten muss ebenso das Überbrücken eines Hindernisses, einer Grenze oder einer Raumschwelle gezählt werden. Das Überschreiten der Schwelle wird dabei spürbar: Man geht auf eine Brücke hinauf, der Boden der Brücke steigt an oder man verlässt festen Grund und begibt sich auf eine Konstruktion, auf der ein leichtes Vibrieren oder ein Nachgeben gefühlt wird, vielleicht befällt einen Schwindel oder ein Gefühl der Unsicherheit. Keine dieser Empfindungen stellt sich beim Begehen oder Befahren der Autobahnbrücke ein. Viele werden schon alleine aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht von vornherein ausgeschlossen.

Um über die A7 hinwegzukommen wurde die Zeppelinstraße angehoben. Der Höhenunterschied, den die Brücke gegenüber der A7 erreichen muss, wird durch das Nivellieren des Geländes weit vor der Brücke hergestellt, um eine möglichst geringe Steigung zu erhalten. Die hierfür notwendigen massiven Erdbewegungen spielen dabei kaum eine Rolle und gehören wie selbstverständlich zum Bau einer Autobahn dazu. Durch die weit gezogene Geländeenivellierung und die übergangslose Verbindung zwischen Brücke und Erde, signalisiert das Ansteigen des Bodens zur Brücke nur schwach, dass man hier auf eine Brücke hinauf steigt.

„Ganz viele Brücken sind ja so gebaut: Ich komme ebenerdig her und überwinde das Tal ebenerdig. Die Brücke an Ort 03 geht ja erst einmal vom gleichen Niveau aus wie die Autobahn, steigt dann an und geht wieder runter. Ohne dass ich jetzt sagen will, dass die Brücke etwas Besonderes ist.“

Hermann Hagspiel, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„Es ist eine Kreuzung auf der man nicht abbiegen kann.“

Stephan Walter, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt



Abb. 34: Annäherung an die Brücke von Westen. (04.09.2006).

„Man geht nicht so oft über Autobahnbrücken.“

Veronika Dünßer-Yagci, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Künstlerin

„Die Autobahn ist eine Grenze, die mit der Brücke überwunden wird. Die Brücke tut nur dieses. Monofunktional.“

Tobias Dieng, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

Man merkt nicht, wann man auf der Brücke ist und wann auf dem umgebenden Gelände. Der Moment des Überwindens eines Hindernisses stellt sich nicht ein.

„Neben dem gewöhnlichen Schwelleneffekt, den jede Brücke am Rand eines Platzes beim Überqueren eines Kanals als Grenzüberschreitung bietet, sind einige Brückenköpfe durch weitere bauliche Elemente zu komplexeren Torsituationen ausgebaut: So verlangen die Torhäuschen an der Brücke zum Campo de Ghetto Novo einen weiteren Stopp, bevor die Grenze überschritten wird. Die großen Stufenblöcke der Campi Santi Giovanni e Paolo und San Pietro bilden zusammen mit der flankierenden Umwehrung Orte, an denen der Ankömmling seinen Fuß mit Bedacht auf den Platz setzt.“

Alban Janson und Thorsten Bürklin 2002, S.228

Neben der „Vitalqualität“ des Überbrückens und Querens kann eine Brücke als Schnittstelle auch die Qualität des Verwebens besitzen. Die nicht erfolgte Betonung der gerade aufgezeigten Momente lässt spürbar werden, dass die Chance nicht genutzt wurde, durch die Architektur eine solche Schnittstelle zwischen der „in die Ferne fließenden“ Autobahn und dem örtlichen Kontext des „Hier“ zu generieren.

„Die Brücke schwingt sich ‚leicht und kräftig‘ über den Strom. Sie verbindet nicht nur schon vorhandene Ufer. Im Übergang der Brücke treten die Ufer erst als Ufer hervor. Die Brücke lässt sie eigens gegeneinander über liegen. Die andere Seite ist durch die Brücke gegen die eine abgesetzt. Die Ufer ziehen auch nicht als gleichgültige Grenzstreifen des festen Landes den Strom entlang. Die Brücke

bringt mit den Ufern jeweils die eine und die andere Weite der rückwärtigen Uferlandschaft an den Strom. Sie bringt Strom und Ufer und Land in die wechselseitige Nachbarschaft. Die Brücke versammelt die Erde als Landschaft um den Strom.“

Martin Heidegger 1951a, S.146

Mit Schnittstelle ist ferner eine bauliche Situation gemeint, die als öffentlicher *Platz* eine besondere Rolle im „weiteren Herum“ des Gewerbegebiets einnehmen könnte. Zu diesem *Platz* könnten die dort arbeitenden Menschen eine über den Zweck hinaus gehende „Raumbindung“ herstellen. Georges Descombes' „Tunnelbrücke“ über eine Hauptstraße in Lancy südwestlich von Genf, die später im Ausblick als Raumintervention in der *Stadt-Landschaft* ausführlicher vorgestellt wird, ist ein gutes Beispiel für eine zeitgenössische Brücke, die öffentlichen Raum stimuliert, indem zum Beispiel ihre Auflager gleichzeitig Podeste und Bänke zum Verweilen der vorbeikommenden Passanten anbieten, aber die vor allem die Topographie, deren Geschichte und auch neue Eingriffe darin, beim Überbrücken erfahrbar macht und so aus einer durch die Strasse geteiltes Gebiet einen *Platz* schafft, an dem die vielfältigen Fäden des umliegenden Raumes zusammenlaufen.

“Man könnte es als eine Art Schalter bezeichnen, der den elektrischen Strom erneut durch bislang abgeklemmte Elemente dieses Gebiets fließen lässt, nachdem vor Ort ein paar abgetrennte Drähte wieder verbunden wurden.

Sébastien Marot 2003, S. 64 u. 68, Übersetzung Verfasser

Das Fehlen der dargestellten räumlichen Eigenschaften, die den *gelebten Raum* einer Brücke ausmachen können, bedingt letztendlich auch die ausdruckslose Gestalt der Autobahnbrücke an Ort 03. Eine wie auch immer entworfene Gestalt, deren konkrete Ausformulierung hier zu weit führen würde, kann sich aus solchen Qualitäten ergeben bzw. diese können umgekehrt die bei einer Brücke anzutreffenden charakteristischen Situationen bewirken. Die Gestalt der Brücke in der vorhandenen architektonischen und städtebaulichen Konstellation kann jedoch diese Situationen nicht generieren und erlebbar machen.

„Für mich ist das Charakteristische der Brücke die Armut an formaler Aussage. Die ist wie das ganze Gebiet so schnell gewachsen oder nicht gewachsen. Und sie ist so einheitlich und eintönig.“

Ursula Winkler, Museumsleiterin Stadt Kempten

Die angedeuteten Phänomene, die mit der Kreuzung und Überbrückung des „Stromes“ A7 einhergehen, werden bei aufmerksamer Wahrnehmung gespürt, bleiben aber aufgrund der baulichen Situation undeutlich und schwach. Sie stellen freilich Potentiale für eine vertiefte räumliche Erfahrung der *Stadt-Landschaft* in Leubas dar.

„Wesenraum“: Ort der Gegensätze

An Ort 03 überlagern sich zwei durch die A7 und die über sie hinweg führende Brücke erzeugte Raumsituationen mit verschiedenen Geschwindigkeiten und Rhythmen. Die Bewegung oben auf

der Brücke, gleichgültig ob die des Fahrverkehrs oder von Passanten, ist im Vergleich zur Geschwindigkeit auf der Autobahn langsamer und weniger monoton und gleichmäßig. Auf der Autobahn gibt es nur einen Rhythmus, der zwar variiert, aber grundsätzlich durch die gleich bleibend schnelle, lineare Bewegung der Fahrzeuge und der dabei entstehenden Geräusche hervorgerufen wird. Er entsteht durch die Momente, in denen die Autos herannahen, die Brücke unterqueren und in denen sich die Fahrzeuge von der Brücke mit schneller Geschwindigkeit wieder entfernen. Ebenso durch die Anzahl der passierenden Fahrzeuge und schließlich durch die gleichzeitigen Gegenbewegungen auf den beiden Fahrbahnen der Autobahn. Ein jagender, peitschender Rhythmus, unterbrochen von Pausen, die jedoch keine Ruhe aufkommen lassen, da die nächste Stoßwelle latent im Raum schwebt und gleich wieder einbrechen wird.

Auf der Autobahnbrücke geht man aus der Perspektive des Fußgängers mehr oder weniger langsamen Schrittes. Manche bleiben stehen, andere versuchen möglichst zügig weg zu kommen, einige joggen. Gleich ist aber allen ein vom eigenen Körper bestimmter Rhythmus, die Bewegung der Beine, das Schwingen der Arme oder der eigene Herzschlag. Differenzierte Rhythmen – pulsierend, stockend, schwingend, schleichend usw. –, die im starken Gegensatz zum zwar dominierenden, aber dagegen grob beschaffenen, eintönigen Rhythmus auf der A7 stehen. Die wie an der Schnur gezogene Linearität der Fahrzeugbewegung steht im Kontrast zur Bewegung über die Brücke, die zwar in die durch die Brücke vorgegebene Richtung führt, aber durch das Drehen, Beugen, Wenden, Heben und Senken des Körpers eine zittrige, gekurvte oder zumindest ungleichmäßige Bahn hinterlässt, die sich im Winter durch die Spuren im Schnee selbst auf dem schmalen Gehsteig abzeichnet. Allein das abwechselnde Aufsetzen der Füße ist etwas ganz anderes als das rollende, gleichförmige maschinelle Fahren.

„Ich sehe den Ort wie zwei Layer, die nichts miteinander zu tun haben. Die Brücke beinhaltet zwei verschiedene Geschwindigkeiten und Maßstäbe.“

Tobias Dieng, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„Hier kommen verschiedene Zeiten und Räume zusammen. Das macht einen unsicher.“

Veronika Dünßer-Yagci, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Künstlerin

„Diese unterschiedlichen Perspektiven, diese unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Dieser Aufenthalt, dieser Transfer. Das ist für mich an dieser Stelle das Thema.“

Ursula Winkler, Museumsleiterin Stadt Kempten

„Für mich sind die Bewegung und der Lärm charakteristisch. Und als Gegenpol dann die Ruhe, wenn ich auf der Brücke stehe. Die Fahrzeuge sind in einer unheimlich schnellen Bewegung und selber steht man völlig in der Ruhe da oben. Das ist ein Ort der Gegensätze.“

Hermann Hagspiel, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt



Abb. 35 links: Blick nach Süden in die Allgäuer Alpen. (04.09.2006).

Abb. 36 rechts: Blick nach Norden zur Autobahnbrücke über den Leubastobel. (04.09.2006).

Wesentlich ist des Weiteren für den „Ort der Gegensätze“, dass die Bewegung über die Brücke rechtwinklig zur Autobahn verläuft, also die entgegengesetzteste Richtung einschlägt, die gegenüber der in zwei Richtungen führenden Autobahn möglich ist. Die A7 erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung und zwar nicht nur hier an Ort 03 sondern insgesamt in ihrem Verlauf vom äußersten Süden bis zum äußersten Norden Deutschlands, was bei vielen als einzigartiges Merkmal in den Köpfen abgespeichert ist. Die A7 ist die „Nord-Süd-Verbindung“ in Deutschland. Die in Ost-West-Richtung ausgerichtete Brücke liegt – sicher zufällig - parallel zum das Forschungsgebiet topographisch prägenden Leubastobel und somit stehen beide quer zur Richtung der dominierenden A7. Dabei fällt auf – sei es ebenso Zufall oder nicht -, dass den in Ost-West-Richtung verlaufenden Strukturen als Gemeinsamkeit ein langsamerer und ruhigerer Rhythmus zu eigen ist und die Nord-Süd-Richtung sich durch Schnelligkeit und Linearität auszeichnet, sei es die Autobahn, die Daimlerstraße, die Bahnlinie oder die nach Norden, durch Leubas führende Staatsstraße. Die Querung der „schnellen und linearen Räume“ passiert hier an Ort 03 genauso wie an Ort 04 „Unter der Autobahnbrücke bei Hafenthal“. Dies wird allerdings kaum erlebbar, macht jedoch solche Orte zu besonderen Räumen im Forschungsgebiet. Eine andere gegensätzliche Situation besteht darin, dass an diesem Ort durch die A7 zwei Gebiete voneinander getrennt und zum anderen durch die Brücke miteinander verknüpft werden. Die Brücke überwindet zwar die „Hürde“ A7, gleichzeitig negiert sie aber auch die Grenze durch ihre bauliche Konstellation, die wie beschrieben wenig spürbar macht, wann man sich über die Brücke bewegt und wann man die Grenze überschreitet. Die getrennten Gebiete bleiben somit auch ein Raum.

„Das ist der ambivalente Charakter der Grenze. Sie grenzt einerseits ab, aber definiert auch Bereiche. Der eine befährt diese Grenze, es ist eine Möglichkeit zur schnellen Fortbewegung. Für jemanden, der sich auf der Autobahn fortbewegt, ist es keine Grenze. Und für den anderen ist es eine ganz krasse Grenze, wenn es nicht gerade diese Brücke gäbe.“

Tobias Dieng, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„Die Autobahn ist an Ort 03 eine Grenze. Und eine Etage weiter unten bei Ort 4 kehrt sich das Ganze um. Da wird dann die Grenze zur Brücke. Und dann ist auf einmal die Leubas die Grenze. Ich habe irgendwie so eine Stapelung von Grenzen und Brücken im Kopf.“

Thorsten Leekes, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

Konträre Erfahrungen ergeben sich zudem, wenn man auf der Brücke steht, beim Blick nach Süden auf die am Horizont aufragende Gebirgskette der Allgäuer Alpen, eingebettet in die charakteristische, weich geschwungene Hügellandschaft, und im Gegensatz dazu beim Blick nach Norden, der mit seiner bis an den Horizont reichenden Fahrbahn und mit der alles bedeckenden, die Autobahn kaschierenden Bepflanzung überall sein könnte.

„Was ich sehr interessant finde, wenn man nach Süden blickt, dann hat man das Allgäu idyllisch pur. Die grüne Hügellandschaft und die Berge im Hintergrund. Und wenn man nach Norden blickt, sieht man nur Autobahn und ein bisschen Begleitgrün. Das finde ich an dem Nord-Süd-Blick ganz interessant.“

Hermann Hagspiel, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

Das bereits am Autobahnrastplatz bei Ort 02 diskutierte in sich gegensätzliche Phänomen „Hier in der Ferne“ wird auch auf der Brücke erlebbar. Der Raum der „Ferne“ prallt auf der Brücke fast schon physisch mit dem Raum des „Hier“ aufeinander. Die am Horizont verschwindenden Fahrzeuge lassen den auf der Brücke Stehenden zurück. Oft sieht man Leute, die auf Autobahnbrücken wie gebannt verharren. Hier ist ein Ort, wo an „Ferne“ gekoppelte Assoziationen und Emotionen spürbar werden. Für manche dort Verweilenden kommt dann ein befreiendes Gefühl der Weite oder die Sehnsucht nach einem entfernten Ziel als mit diesem Ort verbundene „Sinneinheit“ auf. Ein Fernweh, das mit der Erfahrung des Wegfahrens in den Urlaub, mit den grünen Seen am Fernpass oder dem ersten Cappuccino in einer der Raststätten nach dem Brenner verbunden ist.

Als Kind bin ich oft auf so Autobahnbrücken gestanden, als man selber noch nicht so viel gereist ist. Da war das eigentlich faszinierend.

Hermann Hagspiel, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

Beiläufiges

Die A7 fährt durch einen hindurch

Der Sog und die Wucht der direkt unterhalb hindurch schießenden Fahrzeuge werden leiblich durch den Schall, den Luftdruck und die sich mit hoher Geschwindigkeit bewegende Fahrzeugmasse spürbar. Man wird von der Blase des ohrenbetäubenden Lärmes umschlossen. Geräusche aus der weiteren Umgebung sind schlagartig ausgeblendet, die eigene Stimme dringt nicht mehr durch. Der Wechsel vom Hören der Autobahn und dem „in der Geräusch- und Geschwindigkeitsblase stecken“ macht diese „Vitalqualität“ des Ortes aus. Die Wahrnehmung fixiert sich auf den rauschenden und tosenden Strom der Autobahn. Besonders Lastwagen scheinen durch den eigenen Leib hindurch zu fahren. Eingeklemmt zwischen der Strasse auf der Brücke und dem Brückenrand, unter dem die Autos hervor schießen, kann den Erlebenden das Gefühl erfassen, von einem Sog mitgerissen zu werden.

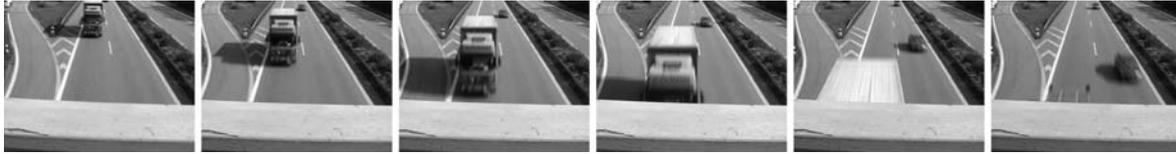


Abb. 37: Ein LKW fährt unter der Brücke hindurch.
Bildsequenz aus dem Video „Car-Movie“ von Susanne Fügenschuh und Veronika Dünßer-Yagci. (07.2007).

„Ich finde die Brücke bedrohlich.“

Stephan Walter, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„Wenn man auf der Brücke steht, kann ich nachvollziehen, dass der LKW durch einen durch fährt“, aber ich empfinde es eher so, dass die unten durchzischen.“

Hermann Hagspiel, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„Das Interessante ist, wie es die Autos da so unter die Brücke reinzieht, und dann hörst Du nur noch „FHHHHHTT“. Einziehen und dann wieder die Autos ausspucken.“

Peter Geiger, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

Es ist, als ob der Raum schlagartig „explodieren“ würde und plötzlich von einem zusammengepressten, engen in einen geweiteten, offenen Zustand wechselt. Insbesondere in dem Moment, wenn die Fahrzeuge unter der Brücke hindurch schießen. Wie auf einem Katapult, obwohl man selbst keinen Millimeter von der Stelle kommt.

„Es ist das Grenzenlose des Raumes. ... Es zieht einen so richtig runter. ... Man hat gar keine Entscheidung, das Ganze auf der Autobahn nicht zu verfolgen. Man ist Teil dessen. An anderen Orten kann man das entscheiden, aber an dem Ort hat man keine Entscheidung. Ein komplettes Ausgesetzt-Sein. ... Die Zeit der Autos nimmt einen unweigerlich ein. Man hat seine Zeit verloren. Die rasen unter einem durch, das Geräusch, die Lautstärke. Diese Zeit, die man verliert, entraumt einen.“

Veronika Dünßer-Yagci, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Künstlerin

„Das ist ein Raum, den ich gar nicht verlassen will, weil ich sonst runterfalle und überfahren werde. Ich kann den „nur genießen“, weil ich die Geländer als Begrenzung habe. Die geben mir eine gewisse Sicherheit. Das macht den Ort irgendwo aus. Wenn das jetzt ein grenzenloser Ort wäre, eine Brücke ohne Geländer, dann würde ich mich darauf nicht wohl fühlen, auch nicht gerne rüber gehen.“

Thorsten Leekes, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

Ort 04 Unter der Autobahnbrücke bei Hafenthal

Auswahlkriterien

Unter der Autobahnbrücke bei Hafenthal ist ...

- ... ein Ort mit vielfältig sinnlich erfahrbaren Phänomenen
- ... ein Ort, an dem „künstlich-technische“ und „natürliche“ Phänomene zusammentreffen
- ... ein Ausweichort für unterschiedliche Gruppen
- ... durch das Unglück beim Bau der Brücke im Gedächtnis der Leute verankert
- ... ein „Nebenprodukt“ des Verkehrsraums Autobahn



Abb. 38: Die Leubasbrücke im Frühjahr von Osten. (28.04.2005).

„Der tatsächliche Raum“

Die Autobahnbrücke über den Leubastobel liegt nördlich der Gewerbegebiete „*Ursulasried*“ und „*Heisinger Strasse*“ noch im Gemeindegebiet der Stadt Kempten, jedoch nicht weit entfernt von der Grenze zur Gemeinde Lauben. Ort 04 ist von der Brücke an Ort 03 knapp 400 Meter entfernt. Ebenso in direkter Umgebung der Brücke, ca. 400 Meter nordöstlich, liegt die Kiesgrube in Hafenthal (Ort 5), deren blauer Förderturm von hier aus zu sehen ist. Erhöht über dem Leubastobel, südöstlich, knapp 300 Meter weit weg, steht an der Hangkante eine Lagerhalle der Speditionsfirma, die sich gegenüber dem Rastplatz (Ort 02) befindet. Die Leubas - ein kleiner Bach, der den Tobel geschaffen hat - fließt unter der Brücke hindurch.

Unter die Brücke gelangt man auf einem asphaltierten Feldweg, der von der Strasse zwischen dem Gewerbegebiet und Heising in den Leubastobel abzweigt. Wenn man der Leubas auf diesem Feldweg flussabwärts folgt und unter der Autobahnbrücke hindurch gegangen ist, weitet sich der Tobel etwas und man erreicht nach ungefähr 200 Metern die Weidachsmühle, heute teils als landwirtschaftlicher Betrieb, teils als Reitstall genutzt.

Das Verkehrsbauwerk wurde Ende der 1960er Jahre mit dem Bau der B19 errichtet und 1974 beim Ausbau zur Autobahn A7 erweitert.



Abb. 39: Leubasbrücke kurz nach Fertigstellung Ende der 60er Jahre vor der Erweiterung.

„Die Bäume da drüben und die Büsche waren alle nicht da. Das war eigentlich alles freies Feld. Und da drüben war der Hof. Ich weiß, es war alles offen. Jetzt ist alles zugewachsen. Es war erst eine Böschung da zu dieser Brücke. Das ist ein mords Damm. Und den hat man treppenartig verbreitert. Man kann sich es gar nicht mehr vorstellen.“

Erich Springer, Straßenbauamt Kempten

Die gegenüberliegenden Hänge des Tobels wurden auf einer Länge von ca. 600m mit einem südlichen und nördlichen Damm aufgefüllt, um die Spannweite der Brücke zu reduzieren. Der sich an dieser Stelle aufweitende Leubastobel wurde dadurch durchtrennt und hat mit der Brücke eine künstliche Engstelle erhalten. Ursprünglich war für die Überquerung des Leubastobels geplant, nur einen durchgehenden Damm aufzuschütten und den Bach samt Feldweg zur Weidachsmühle in einer Tunnelröhre hindurchzuführen. Der Widerstand der Bewohner der Weidachsmühle, die durch eine Brücke zumindest eine geringe Talöffnung behalten wollten, hat dies verhindert.

Die Brücke ist in Stahlbeton in standardisierter Konstruktionsweise gebaut. Vier große Stahlbetonpfeiler, mehr Wandscheiben als Säulen, tragen die Brücke. Für die Verbreiterung zur Autobahnbrücke wurde das neue Stück auf der Westseite - einfach gesagt - auf die ganze Länge „anbetoniert“. Wegen des mehr als doppelt so großen Platzbedarfs für die Autobahnspur ist der angebaute Teil breiter als der bestehende Teil der alten Bundesstraße. Dadurch sind die verschiedenen breiten Abmessungen der Trägerkonstruktionen und Stützpfeiler zu erklären.

„Das Ganze ist biegesteif verbunden und das Mittelfeld wurde zusammenbetoniert. Das hat beim Tragverhalten den Nachteil, dass der Überbau eine Kraft mitkriegt, wenn hier ein LKW fährt. Da sind große Kräfte am Werk und gleichzeitig ist das eine sehr breite Gesamtkonstruktion, die bei einseitiger Temperatur ganz anders arbeitet wie wenn das jetzt zwei mit einer Fuge getrennte Überbauten sind. Das ist ungewöhnlich und deswegen hat die Brücke auch so viele Schäden.“

Gerhard Pahl, Brückenbauingenieur, Kempten



Abb. 40: Unter der Brücke mit Blickrichtung nach Nord. (03.11.2004, Fotomontage).

Die Spannbetonkonstruktion wird ungefähr im Drittelpunkt von den Pfeilern gestützt. Der tragende Hohlkastenträger beim alten Brückenteil und die Hohlkörperplatte des angebauten Teils zeichnen sich als zwei parallel zueinander liegende dickere Bauteile unter der Brückendecke ab und gliedern die Brückenuntersicht in Richtung des Fahrbahnverlaufs. Bei der Verbreiterung wurden zwei neue Pfeiler im gleichen Stützabstand der beiden bestehenden Pfeiler gesetzt. Zwei Pfeiler – jeweils ein Neuer und ein Alter stehen auf der Südseite der Leubas, das andere Paar ist auf der nördlichen Bachseite. Die Spannweite der Brücke von Auflager zu Auflager beträgt ungefähr 57 Meter.

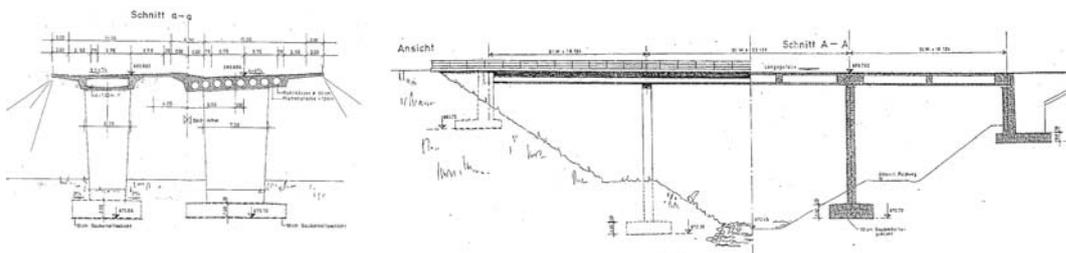


Abb. 41: Leubasbrücke Quer- und Längsschnitt. Im Querschnitt rechts der nachträglich angebaute Teil.

Durch die Brückenkonstruktion ist ein ca. dreißig Meter breiter und knapp sechzig Meter langer überdachter Raum entstanden, der an den Enden der kurzen Seiten durch befestigte Böschungen abgeschlossen wird, die ca. vier bis fünf Meter unterhalb der Brückendecke in schmalen Podesten vor den Auflagern enden. An den langen Seiten öffnet sich der Raum zum Leubastobel hin. Am nördlichen Auflager ist die Brücke beweglich gelagert. Die dort ausgebildete, so genannte Übergangskonstruktion, erzeugt beim Überfahren ein klopfend-gongartiges Geräusch, da hier zwei Teile dieser aus Stahl bestehenden Konstruktion, gedämpft durch den darunter und darüber liegenden Beton, aufeinander schlagen. Dieses als „Üko-Geräusch“ im Brückenbau bekannte Phänomen stellt ein Problem dar aufgrund der damit verbundenen Lärmemission.



Abb. 42 links: Nördliches Auflager des ersten Brückenteils. (14.07.2005).

Abb. 43 rechts: Abflussrohrstutzen. (03.02.2005).

„Diese Schlaggeräusche sind nicht wegzubringen. Es gibt Lärm mindernde Übergänge, aber das Bundesministerium hat sich vorbehalten, die nur bei einer Reparatur und mit seiner Zustimmung zu erneuern. So genannte Lamellenübergänge, die sind dann etwas leiser.“

Erich Springer, Straßenbauamt Kempten

„Der Reifen, der auf die Metallschiene dieser Übergangskonstruktion draufknallt löst eine kleine Federreaktion aus und, je nachdem wie hart das Fahrzeug gefedert ist, wird hier ein Stoß erzeugt. Die Übergangskonstruktion ist an der Oberseite der Brücke. Der Überbau liegt auf den Lagern auf und damit ein Übergang zur Hinterfüllung geschaffen wird, ist hinten eine Betonwand und hier liegt dann der Überbau drin. Da entsteht eine Fuge, der Überbau bewegt sich, das Widerlager bleibt starr und in der Fuge ist die Übergangskonstruktion.“

Gerhard Pahl, Brückenbauingenieur, Kempten

An der Unterseite der Brücke ragen mehrere Abflussrohrstutzen heraus. Das anfallende Regen- und Tauwasser auf der Brücke fließt hier ab und plätschert mit prasselndem Geräusch aus einer Höhe von ca. 10 bis 17 Metern herunter auf die befestigten Brückenböschungen oder in die Leubas. Bei Schneeschmelze oder starkem Regen hängt das herabfließende Wasser wie Schnurfäden von der Raumdecke herunter. Diese Art der Entwässerung kann man nur noch bei Brücken älteren Baujahres beobachten, heute muss bei einem Brückenneubau die Entwässerung direkt in die Kanalisation geleitet werden. Im Winter hängen vom Fahrbahnwasser braun-grau gefärbte Eiszapfen an den Rohrstutzen. Unter den Wasserabläufen finden sich auf den Böschungen Moose, Gräser und einzelne, dürre Sträucher. Während des Winters zeigen Spuren im Schnee, dass Tiere an dieser Stelle unter der Autobahn von der einen Seite der Leubas zur anderen wechseln und zugleich hier auch die Autobahn unterqueren können.

Die Oberflächen des Bodens sind – bis auf das kiesige, steinige Bachbett der Leubas – entweder asphaltiert oder wie die rampenartigen Böschungen der Brücke mit einbetonierten Granitbrocken befestigt. Eine Leitplanke trennt den Fahrweg von der Bachböschung ab.

Eine Vielfalt an Geräuschen ist hier zu hören: Der plätschernde Bach, Vogelgezwitscher, Fahrgeräusche und das Schlagen der Übergangskonstruktion.

Neben zahlreichen Graffiti finden sich auf den Stahlbetonwänden und Pfeilern unterschiedliche Spuren: Abdrücke der Holzschalung fürs Betonieren, die Spuren der Witterung, aufge- malte Höhenkoten und Plomben zur Beobachtung von Rissen in den Brückenpfeilern.

Beim Ausbau zur A7-Brücke stürzte am 30. April 1974 das Lehrgerüst der Brücke ein und zahlreiche Arbeiter wurden unter Massen von Bewehrungsstahl und Beton begraben. Neun Men- schen starben bei diesem Unglück, dreizehn wurden verletzt. Der Einsturz der Brücke war eine der größten Katastrophen in der Geschichte der Stadt nach dem Zweiten Weltkrieg. Er ist auch heute noch im Gedächtnis vieler Menschen präsent. Eine kleine Bronzetafel am südlichen Stützpfiler erinnert an das Ereignis und die Opfer.

Städtebauliche und architektonische Bewertung

An der Aufschüttung des Dammes und der Ausführung der Brücke lässt sich ablesen, dass der städtebauliche Kontext des Tobels keine Berücksichtigung fand. Die Brücke ist lediglich Teil einer eben geführten Fahrbahngradiente, die die markante Topographie negiert.

Der nur mit großem Maschineneinsatz geschaffene Damm durchtrennt das Leubastal und verhin- dert so die Lesbarkeit seiner Landschaftsmorphologie und den Entstehungsprozess des Tobels. Nur aufmerksame Beobachter merken, dass der Damm eine künstliche Aufschüttung und keine natürliche Geländeformation ist. Die Zerstörung vorhandener landschaftlicher Qualitäten wurde in Kauf genommen ohne neue zu schaffen.

Die reine Zweckerfüllung der schnellstmöglichen und vermeintlich kostengünstigsten Überwindung einer Strecke stand im Vordergrund. Die rein quantitative Bewertung des Fahrens von einem zum anderen Ort wog mehr als die Qualität, die eine Erfahrbarkeit der Landschaft im Dialog mit den Verkehrsbauwerken beim Reisen mit sich bringt.

Schließlich musste der Landschaft zerstörende Eingriff noch „versteckt“ werden. Die heute den Ort prägende Bepflanzung, unter der die Brücke verborgen liegt, dient dem Kaschieren und einem vordergründigen „ökologischen Ausgleich“. Es ist aber dadurch keine Steigerung der Erleb- nismöglichkeit von Landschaft, der sinnlichen Erfahrung und keine wirkliche ökologische Nachhal- tigkeit erreicht worden, die in ein architektonisches und städtebauliches Gesamtkonzept eingebun- den ist.

„Bei der Einbindung der Straße in die Landschaft treten keine besonderen Schwierigkeiten auf. Zur Bepflanzung wird Landschaftsberatung in Anspruch genommen.“

Erläuterungsbericht A7 bei Leubas, S. 6, Anfang 1970er Jahre, Quelle: Autobahndirektion Kempten

„Die Autobahn ist reine Verkehrsinfrastruktur.“

Wilfried Sutter, Technischer Gesamtleiter beim Allgäuer Zeitungsverlag, Gewerbegebiet Ursulasried-Leubas

Der unter der Brücke entstandene Raum bleibt ein Restraum, obwohl er von zahlreichen Spazier- gängern auf dem beliebten Freizeitweg begangen wird. Er ist ein „Abfallprodukt“ des „Verkehrs- raumes“. Wurde bedacht, welche Gestalt dieser Raum durch den Bau der Brücke erhält und wie die Brücke von unten erlebt wird?

Die ohne klares Konzept entworfene Gestalt bedingt indirekt die baukonstruktive Qualität der Brücke, die durch das grobe Anbetonieren der neuen Autobahntrasse gegeben ist. Die Autobahnbrücke hat nur eine begrenzte Lebensdauer im Vergleich zur über 100 Jahre alten Eisenbahnbrücke im Leubastobel, die mit ihrer gut proportionierten, aus Naturstein gemauerten Konstruktion einen interessanten Raum im Talverlauf bildet.

Obwohl die A7-Brücke im Alltag aus direkter Nähe erfahren werden kann, wurde keine erkennbare Mühe auf die Materialität des Sichtbetons und die damit verbundenen sinnlich-haptischen oder ästhetischen Qualitäten verwendet.

„Ich wusste gar nicht, dass das diese Brücke hier ist. Weil du auf der Autobahn keinen Eindruck davon hast, dass du hier über eine Brücke fährst.“

Oliver Köhl, Künstler, Kempten

„Architektonisch ist das Bauwerk ein reiner Zufall. Weil es wirtschaftlicher ist, wurde nicht eine große Schüttweite gemacht, sondern mit zwei Pfeilern das Ganze konstruiert. Durch den neuen Überbau ist das Ganze einfach komplett verloren gegangen. Und ein Sammelsurium entstanden, das architektonisch völlig beliebig ist.“

Das ist das große Problem von Brücken, dass man gar nicht merkt, dass man auf einer Brücke war. Und unten ein hübscher Einschnitt ist. Die Leute rasen da drüber. Deswegen versucht man manchmal für die Autofahrer mit irgendwelchen Markierungen zu signalisieren, hier beginnt eine Brücke und hier endet sie. Und wenn es die Übergangskonstruktion nicht gäbe, dann würden es die Autofahrer gar nicht merken.“

Gerhard Pahl, Brückenbauingenieur, Kempten

„Hier ist ein Eingriff in die Landschaft passiert, mit der Brücke über die Leubas und es ist eine extrem schlechte Brücke gebaut worden. Und das darf man sich auch nicht nehmen lassen. Das ist wirklich miserable Architektur.“

Prof. Dr. Karl Ganser, Breitenenthal

„Das nimmt man von der Autobahn überhaupt nicht wahr. Ich zumindest nicht.“

Christian Hiemeyer, Geschäftsführer einer Speditionsfirma, Gewerbegebiet Ursulasried-Leubas

„Seitlich der Böschungsbewuchs, der ist bis hoch gewachsen. Die Bäume stehen ja eigentlich mit der Krone an der Oberkante der Brücke. Deswegen ist die Brücke wahrscheinlich auch nicht existent, in der Wahrnehmung. Du fährst ja eigentlich auf einem grünen Teppich durch. Dieser Einschnitt ist durch die Vegetation eigentlich ausgeglichen.“

Michael Becker, Architekt, Kempten

„Wesenraum“: Die Klang-Kathedrale

Die vielfältigen Geräusche und akustischen Phänomene erzeugen einen Klangraum. Zum einen sind eher als „idyllisch“ abgespeicherte Geräusche wie der plätschernde, meist ruhig dahin fließen-

de Bach oder der Gesang der Vögel zu vernehmen. Zum anderen die technisch-maschinellen Fahrgeräusche, die in Verbindung mit dem Brückenbau als Klangkörper bemerkenswerte Töne hervorbringen. Einerseits das monotone Rauschen der Fahrzeuge, andererseits der eher schlagende, klopfende Ton der Übergangskonstruktion. Ein Ton, der ähnlich wie in einer Tropfsteinhöhle nachhallt; nur dumpfer, härter und deutlicher. Störender, lauter und unangenehmer Lärm, der oft automatisch den Ruf nach Lärmschutzwänden laut werden lässt und häufig Streit vor Gerichten nach sich zieht. Und gleichzeitig interessante Geräusche unserer Lebenswirklichkeit.

Der Autobahnverkehr über dem Kopf ist eigentlich nur akustisch wahrnehmbar und dominiert. Dann zieht das Plätschern des Baches wieder die Aufmerksamkeit auf sich, der klare Ruf eines Singvogels kommt punktuell dazu. Wenn aus den Entwässerungsrohren Wasser rinnt, bereichert ein weiterer Ton den Klangraum. Das Rinnsal trifft auf die Böschungen oder auf den Kies am Bachufer auf, wobei ein starkes Plätschergeräusch entsteht. Unterschiedliche „Instrumente eines großen Orchesters“. Das „Üko-Geräusch“ hat manchmal fast etwas Melodisches und Beruhigendes.

Verschiedene Künstler und Musiker machen gerade auf die nicht-visuellen Qualitäten solcher Orte wie dem Raum unter der Autobahnbrücke aufmerksam: John Cage erweitert das Feld der Musik durch Geräusche unserer technisierten Lebenswelt. Max Neuhaus macht durch neu hinzugefügte Töne einen Ort räumlich wahrnehmbar oder deckt dadurch vorhandene, aber von uns ausgeblendete Geräusche auf.

Das Geräusch der Übergangskonstruktion prägt den Raum nicht nur hier unter der Brücke akustisch. Je nach Windstärke bzw. -richtung und auch Luftfeuchtigkeit ist das Geräusch kilometerweit im ganzen Forschungsgebiet zu hören. Dadurch breitet sich der Raum der Brücke im Grunde bis dorthin aus. Er bleibt nicht punktuell. Ähnlich wie der blaue Kiesförderturm an Ort 05 in die Ferne wirkt, wird die Brücke dadurch zur das „weitere Herum“ charakterisierenden Landmarke in der Stadt-Landschaft. Die verschiedenen Geräusche als ursprünglich natürliche oder physikalische Einzelphänomene gehören zu den „Vitalqualitäten“ des Ortes. Zusammen bestimmen sie die Atmosphäre und machen den Raum mit aus. Durch die Geräuschsituation entsteht ein besonderer Raum unter der Brücke.

„Was ich wahrnehme ist zunächst einmal als dominierendes Geräusch der Verkehr, der darüber läuft, und das überlagert dann den Bach, der schon auch noch akustisch wahrnehmbar ist. Das wäre es vielleicht einmal zum Akustischen.“

Dr. Wolfgang Petz, Historiker, Kempten

„Ja, gut, als Straßenbauer bin ich das natürlich gewöhnt. Und als Anwohner am Heussring in Kempten bin ich es auch gewöhnt. Ich lasse mich also da nicht verrückt machen, vom Lärm. ... Und das gehört halt zum heutigen Leben schlicht und einfach dazu.“

Erich Springer, Straßenbauamt Kempten

„Negativ wäre sicherlich falsch, es ist ein Ort, der durch diese schallharten Flächen, diese Ambivalenz hat. Für mich ist das ein wahnsinnig akustischer Ort. Ich finde den gar nicht visuell so spannend, sondern akustisch interessant, weil dieses Plätschern, dieses Laufgeräusch vom Bach durch die Brücke als Resonanzkörper zusätzlich verstärkt wird. Und das Ganze wird überlagert mit die-

sem ständigen Rauschen, diese ständige Dynamik, die immer noch schneller wird, wenn da zwei Autos drüber fahren. Unsere Urbanität ist eigentlich schon sehr interessant da herunter.“

Michael Becker, Architekt, Kempten

„Ich filtere die Autos schneller raus wie das Wasser, ich höre das Wasser mehr. Das ist für mich wichtiger. Wohltuender. Und beruhigender.“

Ralf Lienert, Journalist und Fotograf bei der Allgäuer Zeitung, Kempten

„Wie bei einem Xylophon scheint Holz auf Holz aufeinander zu schlagen.“

Stephan Walter, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS

„Der Ort konzentriert die Sinneswahrnehmung. Ganz anders als auf der Autobahnbrücke, da verflüchtigen sich die Geräusche. Die Geräusche werden durch diesen Ort verstärkt wahrgenommen. Das macht das Mythische aus.“

Thorsten Leekes, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS

Ebenso interessant wie die Akustik ist die Temperatur unter der Autobahnbrücke. Hier ist es durch die Betonmassen, die Verschattung und das Bachwasser immer kühler als außerhalb der Brücke. Im Sommer, wenn es auf den Strassen im Gewerbegebiet oder den Feldern sehr heiß ist, ist der Aufenthalt unter der Brücke dadurch angenehm und wohltuend.

Das Seitenlicht am Morgen und Abend. Die großen Öffnungen mit den gerahmten Blicken in die Landschaft. Die Vertikalität der Stützpfeiler. Das bühnenartige Podest der Böschung am Ende des Brückenraumes. Ein großes Graffitibild in der Mitte über dem Podest. Die auf der Haut spürbare Kühle. Moosige Stellen. Die Patina, die im Laufe der Zeit durch die Rostschlieren des Bewehrungsstahls entstanden ist. Das Wissen, dass an diesem Ort Menschen gestorben sind. Das alles verleiht dem Ort zusammen mit der markanten Geräuschsituation die Qualität eines Kathedralraums.



Abb. 44: Blick vom südlichen Böschungsabschluss in den Brückenraum. (14.07.2005).

„Dieser hallenartige Baukörper, der halt dann auch der Stimme eine gewisse Wirkung verleiht.“

Dr. Wolfgang Petz, Historiker, Kempten

„Als ich da vorne unter die Brücke gelaufen bin, hatte ich die erste Empfindung, das ist eigentlich ein kathedraler Raum hier. Durch diese Mächtigkeit und Höhe und auch durch die Formen, die sich ergeben, hat man erst einmal der Eindruck, das ist ein total kathedraler Raum, der hat auch was Heiliges. Ich wusste das jetzt gar nicht mit dem Gerüst und mit dem Unfall. Irgendwie passt es, dass hier unten diese Tafel ist. Selbst die Geräusche der Autos stören mich hier überhaupt nicht.“

Anna Köhl, Kultur-Journalistin, Kempten

„Diesen basilikalen Raum finde ich spannend. Das war natürlich einer meiner ersten Eindrücke. Ich fühle mich nicht beengt, weil es breit und hoch ist. Obwohl wir jetzt genau wissen, wo wir stehen und was es für Geräusche sind, hat man trotzdem so einen sakralen Anflug oder akzeptiert das trotzdem ganz schnell als eine Art geschützten Raum. Was mir noch stark aufgefallen ist, sind diese Durchblicke nach beiden Seiten. Wie so riesige Fenster. Wenn ich mir ein paar neue Kirchenbauten abrufe, die ja auch ganz viel mit dem Naturlicht arbeiten, dann erschrecke ich fast über mich selbst, dass ich an so einem nicht ästhetisch gewollten Raum diese Assoziation habe und frage mich, ob es schon reicht, dass man so einen großen überbauten Raum hat, damit man automatisch so was wie Schutz assoziiert.“

Birgit Höppl, Kunsthistorikerin, Leiterin Künstlerhaus Marktoberdorf

„Die Höhe ist imponierend, das muss ich ganz ehrlich sagen. Das drückt nicht so mächtig wie manch andere Brücke drückt. Das ist schon sehr erhaben. Was einen gewissen Reiz hat, ist diese Gliederung. Die Pfeiler sind verschieden, dann sind sie noch unterschiedlich breit. Für die rechte Fahrbahn sind sie ja schmaler wie für die Linke. Und sie kragen nach oben aus. Das ergibt interessante Durchblicke, die sich verjüngen und nach oben verbreitern. Also das ist durchaus nicht nur statisch.“

Oliver Köhl, Künstler, Kempten

„Dieser Ort ist wie eine „heilige Kathedrale“ mit diesen hohen Stützen. Mit diesem Hall. Der fast architektonisch definierte Raum. Mit dem Licht und Schatten. Wirklich ein bisschen wie in einer Kirche. Wo einmal ein Sonnenstrahl reinkommt. Das ist das Wesentliche an diesem Raum.“

Hermann Hagspiel, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

Beiläufiges

Der Torraum

Durch den Damm ergaben sich zwei Seiten rechts und links der Autobahn:

Die östliche Seite mit dem Gewerbegebiet, dem wachsenden Stadtteil Leubas und der Ortsverbindungsstrasse zwischen Kempten und Heising. Eine Seite, die die meisten nur als Autofahrer kennen.

Die andere, westliche Seite wird geprägt durch ihre Abgeschiedenheit mit der seit Jahrhunderten bestehenden Weidachsmühle. Wegen der abseitigen Lage haben keine wesentlichen Veränderungen seit dem Bau der Autobahn stattgefunden. So ist für manche die „ländliche Idylle“ noch gegeben. Die Geschwindigkeiten und der Rhythmus sind wesentlich langsamer als auf der östlichen Seite. Die Ausblicke auf die Mühlengebäude und die Pferdekoppeln im Leubastal und in entgegen gesetzter Richtung auf die Hallen der Spedition, die abgestellten Wechselbrücken und den blau gestrichenen Kiesförderturm unterstreichen den Kontrast zwischen den beiden Seiten. Ein Kontrast, der in der fragmentierten *Stadt-Landschaft* des Forschungsgebiets oft anzutreffen ist.



Abb. 45 links: Der Leubastobel mit Weidachsmühle. (21.09.2004).

Abb. 46 rechts: Die Spedition am nördlichen Rand des Gewerbegebiets. (30.06.2005).

Die Brücke kann wie ein Tor zwischen den verschiedenen Seiten verstanden werden. In ihrer „*Gestalt*“ ist die Torsituation durch die großen offenen Seiten der Brücke, die die Landschaft auf beiden Seiten rahmt und durch die man durch die Mauer des Dammes hindurch gehen kann, erkennbar. Der atmosphärische Wechsel von der einen zur anderen Seite findet an der Schnittstelle, die durch die Brücke gebildet wird, statt. Die „*Vitalqualitäten*“ verändern sich, wenn man unter der Brücke hindurch geht. Dabei wird der Übergang von einer Situation in eine andere spürbar. Man merkt das Hindurchgehen unter der Brücke, das Überschreiten einer Schwelle sinnlich durch das Kühler-Werden der Luft, die besondere Akustik. Der Spazierweg im Leubastal wird kurzzeitig unterbrochen, der Raum verengt sich, die Querströmung der A7 ist bemerkbar.

„Dann hinten das Zementwerk. So als Erinnerung daran, dass das hier relativ stark industrialisiert ist. Stromleitungen, das passt dazu. Auf der anderen Seite eben das Wiesengelände, das man jetzt eben in der Blüte sieht und das dann wieder eigentlich einen sehr harmonischen Eindruck macht. Eben ein Landschaftsbild wie man es vom Allgäu eigentlich erwartet.“

Dr. Wolfgang Petz, Historiker, Kempten

„Man nimmt es jetzt so wahr, als wenn zwischen der Weidachsmühle und da drüben dem Bereich schon immer so abgetrennt war. Aber das war eigentlich hier freie Ebene.“

Erich Springer, Straßenbauamt Kempten

Natur und Technik

Die *Vitalqualitäten* werden auch durch Phänomene aus „Natur“ und „Technik“ bestimmt. Beides überlagert sich hier:

Elemente aus der „Natur“ sind einzelne Bäumchen, die aus den Ritzen der gepflasterten Böschungen wachsen. Moose und Flechten unter den Regenwasserabläufen. Das Singen der Vögel, die Leubas mit ihrem kiesigen Bachbett, an dessen Ufer sich zuweilen Ringelnattern in der Sonne wärmen. Spuren von Hasen, Rehen und Füchsen im Schnee, die die A7 queren.

„Das sind jetzt momentan auch die Vogelgeräusche, die mich daran erinnern, dass das Leubastal auch vom Biologischen oder vom Ornithologischen ein interessantes Gebiet ist.“

Dr. Wolfgang Petz, Historiker, Kempten

„Da hören wir den Buntfink. ... Ich denke das Problem für die Vögel ist ein bisschen die Lautstärke von der Brücke her. Weil sie sich ja über den Gesang verständigen. Und dadurch haben sie dann, wenn es entsprechend laut ist, ein Problem.“

Miriam Puscher, Landesbund für Vogelschutz e.V., Kempten

Gleichzeitig die Geräusche der Fahrzeuge, der Übergangskonstruktion, das massive Brückenbauwerk aus Stahlbeton, die Leitplanke entlang des asphaltierten Weges und der Blick zum blauen Kiesförderturm. Technische und natürliche Phänomene verschmelzen miteinander. Die Entwässerung der Brückenoberfläche über die Abflussstutzen lässt bei Tauwetter „Wasserschnüre“ von der Decke hängen, die ein beeindruckendes künstlich-natürliches Phänomen bewirken. Die vom Stahlbetonrahmen der Brücke wie in einem überdimensionalen Terrarium gefasste Raumsituation, mit den fast künstlich wirkenden zerbrechlichen Laubbäumchen, die vor der groben gebauten Betonkonstruktion stehen, und der Leubas, die durch die große Brückenhalle rinnt, erinnert an die Installation von Olafur Eliasson und Günther Vogt im Kunsthaus Bregenz, in der „natürliche“ Elemente wie Wasser, Moose oder Nebel in Kontrast zur präzisen „Künstlichkeit“ der Betonarchitektur Peter Zumthors gesetzt wurden.⁷²



Abb. 47: Situation vor dem nordöstlichen Betonpfeiler. (14.07.2005).

⁷² „The mediated motion“, Olafur Eliasson u. Günther Vogt, Kunsthaus Bregenz, 31.03. – 13.05.2001.

„Dadurch, dass man hier diese Betonflächen hat und dann hat man hier diesen Bachverlauf. Dieses Wechselspiel. Zwischen, sagen wir einmal, mathematischer Konstruktion und Natur. Das kommt halt da für mich ganz stark raus. Vor allem wenn man so drin steht.“

Reinhard Blank, Künstler, Bad Grönenbach-Thal

„Die Kultur ermöglicht der Natur hier durchzufließen, hier zu sein.“

Tobias Dieng, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„Die Verletzungen der Natur nimmt man gar nicht mehr so wahr. Wahrscheinlich früher, als das ganze Naturhafte auch noch mehr nach Verletztheit ausgesehen hat, aber jetzt ist das wie zusammengewachsen, nicht?“

Anna Köhl, Kultur-Journalistin, Kempten

„Das sind diese spannenden Räume, weil man einerseits die Hektik mit bekommt und andererseits die Natur. Also, einerseits das Geräusch der Autobahn, den Straßenlärm und auf der anderen Seite riecht man das Wasser und das Plätschern. Solche Räume erzählen immer mehr. Zählt es zur Natur? Da finde ich dieses Spannungsfeld. Vor allem zwischen Beton. Zwischen solchen Konstruktionen ein ganz natürlicher Bachverlauf.“

Reinhard Blank, Künstler, Bad Grönenbach-Thal

„Ganz besonders schön sind natürlich die Bäume, die da dazwischen wachsen, die das Ganze auflockern. Die müsste man fast so setzen. Also, das finde ich jetzt ganz schön.“

Doris Riedmiller, Galeristin, Bad Grönenbach-Thal

„Das Betongrau der Stützen. Aufgeheitert durch die kleinen Graffitis. Sonst fällt mir da nicht viel ein. Gut, außen herum das Grüne. Aber wir stehen ja jetzt speziell unter der Autobahnbrücke und da dominiert halt das Grau. Ein schöner Frühlingstag, die Sonne scheint, Vogelgezwitscher, aber Autobahnlärm.“

Christian Hiemeyer, Geschäftsführer einer Speditionsfirma, Gewerbegebiet Ursulasried-Leubas

Die öffentliche Halle

Der von der Brücke überdeckte Platz ist der größte überdachte, öffentlich zugängliche Raum im Forschungsgebiet. Es gibt dort keinen einzigen Raum, der durch eine Überdachung einen gewissen Wetterschutz bietet und öffentlichen Zugang mit unkontrollierten Handlungen erlaubt. Der Raum unter der Brücke bietet unterschiedlichen Gruppen einen Ausweichort. Jugendliche suchen diesen Platz auf, um hier ihre Graffitis zu sprayen. Die schräge Böschung animiert Kinder, das Brückenbauwerk zu erklimmen. Leute, die ihre Hunde ausführen, sind in dieser „urban amnesia“ ungestört.

„Es könnte eigentlich ein spannender Ort sein für jemand, ein Kind, das da das Gelände erkundet.“

Dr. Wolfgang Petz, Historiker, Kempten

“ ... der letzte Ort, an dem wir uns außer Beobachtung und Kontrolle fühlen können. In einem geweiteten, belanglosen Raum, einem spontanen Park, der weder die Wiederherstellung einer gefälschten Rustikal-Natur ist, noch die Konsum orientierte Ausbeutung von freier Zeit zum Ziel hat.”

Francesco Careri 2002, S.184, Übersetzung Verfasser

„Was ich schön finde, dass das optisch mit den Graffitis besetzt ist. Dass da so super perspektivisch dieses „Peter“ da steht und Herzen mit Schlangen. Das finde ich sehr menschlich und zeigt wie wir uns alles nutzbar machen können.“

Birgit Höppl, Kunsthistorikerin, Leiterin Künstlerhaus Marktoberdorf



Abb. 48 links: Kinder beklettern die südliche Böschung. (28.04.2005).

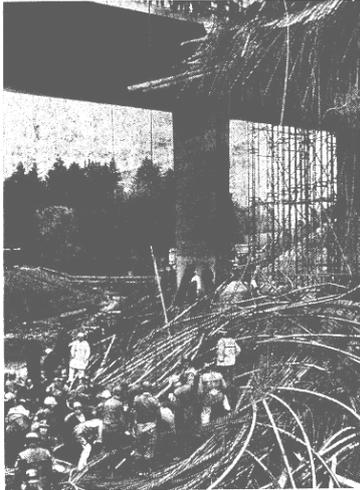
Abb. 49 rechts: Joggerinnen beim Stretchen an der Böschungskante. (27.07.2007).

Der Raum macht in dieser Hinsicht ein „Angebot zur realen Ausführung“, lädt zu bestimmten Handlungen und Bewegungen ein. Die beiden ungeplanten, offiziell nicht vorgesehenen oder verbotenen Situationen „Hochklettern an der Böschung“ und „Graffitisprayen“ sind zudem insofern interessant, dass der Raum damit Menschen aufnehmen kann und ihnen eigene, nicht vorgeschriebene Handlungen ermöglicht. Die großflächigen, vertikalen Betonflächen, die im ganzen Raum verteilt herum stehen, wirken auf Graffitisprayer offensichtlich wie leere Seiten, wie riesige Tafelflächen, die zum Besprühen einladen.

Erinnerungsraum

Der Einsturz bei der Erweiterung der Brücke ist als Katastrophe im Gedächtnis der Kemptener Bevölkerung verankert geblieben. Viele erinnern sich noch an den Unglückstag.

Obwohl das Ereignis so präsent vorhanden ist, kann man dies am eigentlichen Unglücksort selber nicht nachvollziehen und nachempfinden. Ohne Wissen darüber bliebe diese wichtige und möglicherweise einzige intersubjektive Bedeutungsebene des Ortes verborgen. Geschichte wird verbal, textlich, abstrakt transportiert und ist in alten Zeitungsartikeln in Archiven zu finden.



EIN GEWIRK von deformiertem Stahl und Eisen erstwerte die Rettungsarbeiten beim Leubas-Unglück. Bild: Scharmann

Abb. 50: Zeitungsbericht vom Einsturz der Brücke am 30. April 1974.

Sinnlich ist das Geschehen vor Ort nicht mehr erfahrbar. Nur eine kleine, bronzene Gedenktafel, die in der Mitte eines der am Wegesrand situierten Pfeiler auf Augenhöhe angebracht ist, weist auf das Ereignis hin. Darauf stehen die Namen der beim Einsturz getöteten Arbeiter in reliefartigen Großbuchstaben:

ZUM GEDENKEN AN
DIE TODESOPFER
BEIM EINSTURZ DES
LEHRGERÜSTES DER
LEUBASBRÜCKE
AM 30. APRIL 1974
BEKIR ERYGIT · GUEN
THER HUND · MAHM
UT HASEMENOGLU
MICHAEL KREN · VLA
DIMIR KRESPIC · VAHDI
OEZDEN · MEHMED
TAS · HERMANN LOE
FFELMANN · FRANZ
WECHSELBERGER ++

„Sobald ich irgendwo das Wort Leubas höre, assoziiere ich das bei mit dem Einsturz der Brücke.“

Erich Springer, Straßenbauamt Kempten

„Ich war damals bei der Bundeswehr. Wir mussten mit raus und mit aufräumen helfen. Wir haben dann noch Verletzte gesehen. Das hat einen unbändigen, negativen Eindruck hinterlassen.“

Wilfried Sutter, Technischer Gesamtleiter beim Allgäuer Zeitungsverlag, Gewerbegebiet Ursulasried-Leubas

„Ich kann mich da natürlich gut daran erinnern. Ich war in der vierten Klasse. Das muss in den Vormittagsstunden passiert sein. Da kam der Lehrer rein, der das wohl im Radio gehört hat, und hat uns Schülern das gesagt.“

Franz Schröck, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„Als diese Brücke gemacht wurde, bin ich gerade Lehrling gewesen. In der Früh sind die Sirenen gegangen. Da ist die Brücke zusammengekracht. Und da bin ich auch ausgerückt, das war mein erster Feuerwehreinsatz. Das hat man immer noch im Kopf. An das denke ich als erstes.“

Josef Böckler, Landwirt, Binzenried bei Leubas

„Bei der Autobahndirektion ist die Leubasbrücke ein Begriff, womit natürlich das Unglück verbunden ist. Das flößt großen Respekt bei den Leuten ein. Man weiß, was hier passiert ist. Man weiß, dass der Ort anders ist als viele andere No-Name-Stellen. Der Ort hat dadurch eine Bedeutung gewonnen. Und da kann es schon sein, dass man sagt, ok, wir wollen jetzt hier stärker auf die Situation eingehen.“

Gerhard Pahl, Brückenbauingenieur, Kempten

Ort 05 Die Wiesenebene beim Kieswerk in Hafenthal

Auswahlkriterien

Die Wiesenebene bei der Kiesgrube in Hafenthal ist ...

... ein charakteristischer Landschaftsausschnitt des Allgäus, wird aber heute von neuen Objekten wie einem Kiesförderturm geprägt

... ein stiller, abgelegener Ort, mit räumlicher Weite und weniger durch bauliche Eingriffe fragmentiert als der Rest des Forschungsgebiets

... einer der historischen Orte im Allgäuer Bauernkrieg von 1525

„Der tatsächliche Raum“

Ort 05 liegt nördlich der Kiesgrube in Hafenthal und des Leubastobels auf einer Wiesenebene in der Nähe der Weiler Finken und Grund. Als einziger Forschungsort befindet er sich außerhalb der Stadtgrenzen im Gemeindegebiet von Lauben, Ortsteil Heising.

Die Ebene wird im Westen durch die Autobahn A7 begrenzt, die hier an der einzigen Stelle im Forschungsgebiet höhengleich und unverdeckt ohne Sichtschutzbepflanzung verläuft. Im Süden der Wiesenebene klafft das tiefe Loch der Kiesgrube. Ein blauer Förderturm mit seinen beiden silbernen Transportröhren ragt über die Ebene hinaus. Am Horizont taucht über den Bäumen des Leubastobels die Gebirgskette der Allgäuer Alpen auf. Nach Norden und Osten geht die Ebene ohne Unterbrechung durch großmaßstäbliche bauliche Eingriffe in die von Landwirtschaft geprägte Umgebung über.



Abb. 51: Der Förderturm der Kiesgrube in Hafenthal neben der A7. (21.09.2004, Fotomontage).

Die gesamte Anlage der Kiesgrube nimmt derzeit ca. 6 Hektar Fläche in Anspruch, davon wird ungefähr ein Viertel von einem Sammelbecken für das anfallende Kieswaschwasser bedeckt. In erster Linie wird Rollkies, Splitt und Sand gewonnen. Das Rohmaterial wurde in der letzten Eiszeit von den Schmelzwässern des Illergletschers abgelagert. Bis vor wenigen Jahrzehnten gab es hier in der Nähe mehrere kleine Kiesgruben. Heute gibt es nur noch diese eine, in der nun großflächig Kies gewonnen wird.

Auf den Weiden grasen die Kühe eines Landwirts aus dem benachbarten Ortsteil Stielings. Wie viele seiner Kollegen liefert er die Milch an die Käserei „*Champignon*“ nach Heising auf der anderen Seite der A7.

Der Kiesförderturm ist durch sein Volumen das größte gebaute Objekt auf der Ebene und von vielen Stellen in der Umgebung aus zu sehen. Er wurde 2002 neu gebaut, die alte, kleinere Anlage – noch ein Holzbau - wurde hierfür abgebrochen.



Abb. 52: Der Förderturm im Bau.

Der Turm hat die Ausmaße von 40 mal 20 Metern und ist nach Nordosten ausgerichtet. Sein Stahlbetonsockel befindet sich über die komplette Höhe von ca. 10m unter dem natürlichen Geländeverlauf in der Kiesgrube. Darüber ragt die ca. 12 Meter hohe, mit Trapezblech verkleidete Stahlkonstruktion heraus. Das Blau der Fassade ist die Firmenfarbe des Kiesgrubenbesitzers. Die Form des Baukörpers ist durch die Größe und Anordnung der darin eingebauten Sieb-, Wasch-, Brech- und Transportanlagen entstanden. Die mit Alublech verkleideten Förderbänder ragen nach Nordosten schräg in die Kiesgrube hinein, das kürzere ca. 30 Meter, das längere ca. 60 Meter.

Die schmale, von Heising kommende Anliegerstrasse, von der aus nur der blaue Turm, aber nicht die Grube zu sehen ist, verläuft nördlich im Abstand von ungefähr 350 Metern zum Kieswerk. Sie führt weiter in östliche Richtung und knickt dann bei Grund nach Süden in Richtung Stielings ab.

Die Geräuschkulisse der Ebene wird bestimmt durch das Rauschen der Autobahn und das Mahlen der Waschtrommeln und Kiesbrecher im Förderturm.

Auf der Ebene sind nur selten Menschen anzutreffen, kaum Jogger oder Spaziergänger, nicht vergleichbar mit dem Weg durch den Leubastobel bei Ort 04 unter der Autobahnbrücke. Einzelne Bewohner aus Heising führen hier ihre Hunde aus, die Leute aus den umliegenden Weilern kommen mit dem Auto vorbei, ab und zu auch ein paar Reiter.

Dieser Ort war laut historischen Quellen im Allgäuer Bauernkrieg im Juli 1525 wahrscheinlich Lagerplatz für die Truppen des Schwäbischen Bundes vor der Entscheidungsschlacht gegen die aufständischen Bauern. Da das Heer auf bis zu 23.000 Mann geschätzt wird, kann man davon ausgehen, dass sich das Lager auch im Bereich der heutigen Kiesgrube befand.

Städtebauliche und architektonische Bewertung

Die Autobahn A7 und das Kieswerk greifen ohne merklichen Bezug zum Ort in die Landschaft ein. Beide nutzen den Platz für ihren Zweck, mehr nicht. Was mit der vorhandenen Landschaft geschieht, interessiert nicht. Traditierte Wegebeziehungen wurden unterbrochen, der durch den Bauernkrieg historisch besetzte Ort Stück für Stück abgetragen. Grube und A7 durchschneiden oder durchstanzen die *Stadt-Landschaft* und fragmentieren diese. Aufgrund des rationalisierten, hoch technisierten Maschineneinsatzes sind die topographischen Veränderungen durch die Kiesgrube in ihrem Maßstab wesentlich gewaltiger als früher, als noch in mehreren kleinen Gruben abgebaut wurde. Das schafft eine neue Landschaftsform, ohne dass ein Konzept vorläge, wie diese nach dem Kiesabbau werden soll.

„Ein Feldweg wurde bereits durch die Bahn vor hundert Jahren schon abgeschnitten. Und durch die Autobahn noch mal. Der Braut- und Bahrweg. Kirchenweg heißt der bei uns. Nur unsere Familie ist hier zur Kirche gegangen. Die anderen sind entweder unten herum oder über die bestehenden Wege gegangen.“

Josef Klotz, Landwirt, Stielings

„Das ist halt einfach so: Auf der einen Seite braucht die Bauwirtschaft, und viele andere, Kies. Aber ich finde immer, dass man es auf die schonendste Art und Weise machen sollte. Und dazu gehört eben, dass es innerhalb des urbanen Gebiets von Kempten unzählige und zwar teilweise auch große Kiesvorkommen gab. Und die hat man nicht ausgebeutet, sondern man hat darauf lustig Häuser gebaut.“

Prof. Dr. Herbert Scholz, Geologe, TU München

„Diese Kombination von Autobahn ohne Lärmschutz und dieses Kieswerk mitten in die Landschaft rein bedeutet für mich Lieblosigkeit.“

Karin Weber, Lehrerin, Kempten

„Ab da hinten wird das später dann wieder Grünfläche. Das werden wir dann wieder grün machen.“

Robert Emmerle, Betriebsleiter Kieswerk

Interessant ist der blaue Kiesförderturm als architektonische Gestalt, die markant aus der Ebene heraus ragt. Seine Proportionen oder das homogen über den ganzen Baukörper gezogene blaue Blech verleihen ihm eine eigentümliche Präsenz im Kontrast zur umgebenden Landschaft. Der nach oben abgestaffelte und zurück springende Baukörper erinnert mit seinen wie ein Obergaden wirkenden Fenstern an eine Kirche. Dadurch entsteht ein Spannungsverhältnis zu der trotzdem als Industriebau erkennbaren Figur.

„Der blaue Turm ist ein tolles Gebäude. Er hat wahnsinnige Plastizität, zum Teil total modern mit der über das Dach gewickelten gleich blauen Fassade.“

Stephan Walter, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„Man kann ja diesen technischen Bau ganz interessant finden, aber für mich ist die Allgäuer Landschaft in zwei Richtungen zerstört. Zum einen mit den Kieshäufen und dem blauen Kieswerk und zum anderen auf der östlichen Seite mit dem Bauernhof, der genauso brutal da drin steht wie das Kieswerk. Völlig unangepasst.“

Hermann Hagspiel, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„Wesenraum“: Der blaue Turm auf dem Tisch

Auf der Wiesenebene wirken die Protagonisten der Allgäuer *Stadt-Landschaft* wie auf einer Tischplatte verstreut:

Der blaue Turm, daneben Hochspannungsmasten, Fahrzeuge auf der A7, die scheinbar ohne Strasse auf der Ebene fahren, eine orangefarbene Viehtränke, weidende Kühe, die vielleicht in ein paar Jahren nicht mehr da sind, da die subventionierten Freilaufställe das Austreiben überflüssig machen und Windräder auf dem Höhenzug im Osten.

Der Turm ist das prägende Objekt auf der Ebene, das vielfältige Interpretationen provoziert. Er ist eine Landmarke und mittlerweile für manchen ein Orientierungspunkt.

„Ich muss sagen, das ist eine Marke. ... Es war ja plötzlich da. Wie so ein Ausrufezeichen.“

Oliver Köhl, Künstler

„Ich nehme ihn schon wahr, wenn ich irgendwo in der Gegend bin und dann denke ich mir: Uaah, das siehst du gleich bis weiß Gott wohin. Das Kieswerk steht natürlich schon wie so ein blauer Klotz in der Landschaft. ... Mir fällt es halt immer mal auf, wenn ich von Börwang da runter schau, dann sehe ich da das blaue Gebäude.“

Robert Emmerle, Betriebsleiter Kieswerk

„Er kommt für mich als Ansatzpunkt für eine Landmarke in Frage.“

Karin Weber, Lehrerin, Kempten



Abb. 53: Der Turm auf dem Tisch. (03.02.2005).

Der blaue Turm steht exponiert auf der Wiesenebene.

Der Rand der Ebene ist durch die Kiesgrube und den Leubastobel klar abgeschnitten, wie bei einer Steilküste oder einer Tischkante. Das betont die Wirkung einer Plattform und schärft das Hervorstechen des blauen Bauwerkes.

Das „Wiesen-Tischtuch“ wechselt im Laufe der Jahreszeiten sein Muster und kontrastiert zum Blau des Turmes. Von saftigem Klee grün über Löwenzahngelb bis Schneeweiß. Der Schnee, der die Topographie abstrahiert, verstärkt zusätzlich die Objekt-Tisch-Qualitäten.

Für die Wahrnehmung ist wichtig, dass die Anliegerstraße, auf der man spazieren geht, im Abstand zur Kiesgrube verläuft und die Wiese zwischen Turm und Straße den Wahrnehmenden auf Distanz hält. Dadurch kann der Turm wie ein auf einem Tisch abgestelltes Objekt erscheinen. Auf dem Weg vollzieht man quasi eine rahmende Bewegung um den Turm, die ihn in den Fokus rückt. Beim Vorbeiwandern ergeben sich überraschende und immer wieder neue Szenen durch das wechselnde Ansichtsprofil des Turmes und die unterschiedlichen Landschaftsausschnitte. Das Ganze wirkt wie ein klassisch aufgebauter Bühnenraum mit Vorder- und Hintergrund, der den Turm mit der umgebenden Landschaft als die den Raum bestimmende Situation inszeniert. Vorne die Wiese als Bühnenplattform, auf der der Turm sitzt. Als Mittelgrund der Tobelwald und hinten als „Kulisse“ die im Dunst liegende Silhouette der Alpen. Die „Allgäuer Ideallandschaft“ steht so der

„künstlichen“ Maschinerie des Turmes gegenüber und steigert jeweils wechselseitig deren eigene Präsenz.

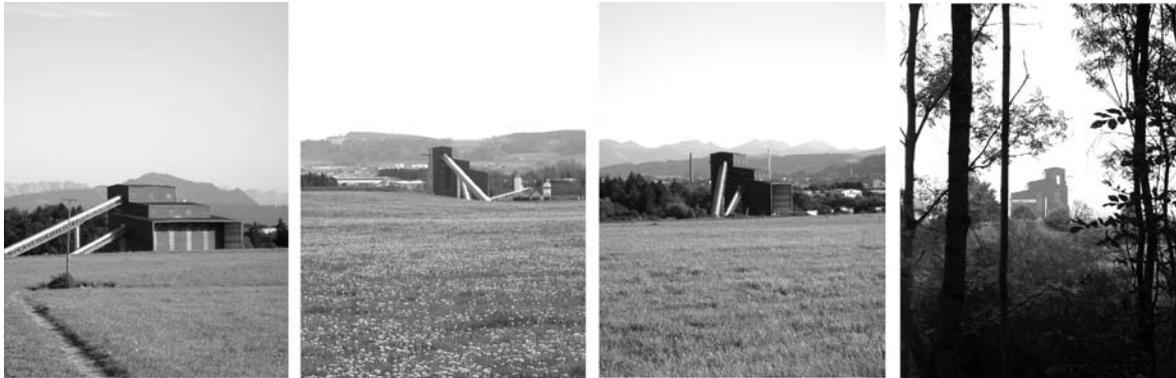


Abb. 54-57: In der Bewegung wandelt sich die Gestalt des Turmes. (01.08.2007/ 28.04.2005/ 30.07.2007/ 21.09.2004).

„Dieses blaue Ding regt irgendwo die Fantasie an. Ich denke dabei an einen blauen Elefanten, der sich hier ingräbt.“

Thorsten Leekes, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„Wenn man hier steht und sieht diesen Bau, dann wird er plötzlich völlig interessant. Und dann noch vor der Kulisse und aus dieser Perspektive. Wie sich das in die Landschaft einbettet, hat es tatsächlich einen skulpturalen Charakter. Das strahlt eine sehr große Schönheit aus.“

Anna Köhl, Kultur-Journalistin, Kempten

„Den Turm finde ich im Vergleich zu anderen Industriebauten trotzdem als eine Form, die noch ganz interessant gestaltet ist. Mit seinen kubischen Formen und dieser starken, entschiedenen Farbgebung, mit diesem Dunkelblau. Eher noch ein Objekt, das reizt, sich damit auseinanderzusetzen.“

Dr. Wolfgang Petz, Historiker, Kempten

„Von der Farbe und von der Konstruktion her empfinde ich es als ästhetisches Objekt, das als Fremdkörper in der Natur ist, um die Natur zu verstärken.“

Helmut Domnik, Künstler und Lehrer, Kempten

„Ohne die Aufgänge wäre es ein funktionales Fabrikgebäude. Aber die Aufgänge geben dem wirklich einen Thrill. Was hinzukommt, heute scheint die Sonne, das Ding funkelt. Das macht auch noch einmal viel. Alle Edelstahlteile sind heute glitzernd. Es hat eine Präsenz vor Ort.“

Oliver Köhl, Künstler, Kempten

„Das Kieswerk wirkt wie ein Spielzeug, weil es keinen Maßstabsvergleich gibt.“

Peter Geiger, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

Beiläufiges

Weite

Wenn man auf dem Weg aus der schmalen Unterführung unter der A7 heraus tritt, stellt sich auf der Wiesenebene ein Weitegefühl ein, das etwas Befreiendes hat, als ob man auf eine Lichtung kommt. Der aus der Ebene punktuell aufragende Förderturm intensiviert diesen Eindruck.

Verstärkt wird das Gefühl der Weite durch die hier erlebte Einsamkeit. Hier ist es möglich, allein und unbeobachtet von anderen zu sein, dem Horizont entgegen zu laufen, den freien Blick in die Berge zu erleben. Die weitläufige Ebene ist weniger zerstückelt als die *Stadt-Landschaft* im restlichen Forschungsgebiet. Der Wechsel vom einen zum anderen wird hier spürbar.

„Was ich mag ist die Weite. Das finde ich sehr, sehr schön. Das ist ja typisch Allgäu, diese Weite. Nicht zu nah an den Bergen dran, aber immer noch hügelig und nicht zu flach.“

Monika Kritzmöller, Soziologin und Alltagsforscherin, Aitrang

„Wenn hier keine Bäume wären, würde es mich an die Weiten der USA erinnern, wenn man nach Virginia rein fährt, überall Landschaft, Landschaft. ... Es erinnert mich an einen Western.“

Helmut Domnik, Künstler und Lehrer, Kempten

„Wenn ich diese Weite, dieses Nichts nicht hätte, dann wäre dieses blaue Gebäude nicht so prägnant.“

Thorsten Leekes, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„Zweckraum“ und Ausbeutung

In direkter und ungeschönter Weise wird hier Landschaft benutzt: durch das Kieswerk, die Autobahn, die intensive Landwirtschaft und die Stromversorgung. Die Abgeschiedenheit und Weite des Ortes bietet hierfür ausreichenden Platz. Die Nutznießer sind ungestört. Die Kiesgrube offenbart die Ausbeutung der Landschaft. Von hier kommt das Material, das für die bauliche Veränderung der Allgäuer *Stadt-Landschaft* gebraucht wird. Dieser Abbauprozess hinterlässt an diesem Ort ein tiefes Loch.



Abb. 58: Die Kiesgrube in Hafenthal. (10.08.2004).

„Der Fleck hier zeigt sich mir als vom Menschen benutztes Stück Welt.

Karin Weber, Lehrerin, Kempten

„Das Auffressen der Landschaft ist schon was Besondere an dem Ort.“

Franz Schröck, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„ ... die von Bauunternehmen in den Vorstädten eingesetzten Maschinen, ... mit der Schwerfälligkeit von gepanzerten Dinosauriern, und Pflüge, die Erde umherschoben. ... Bohrungen und Sprengungen, die Schächte und Erdbeben erzeugen. ... Eine Art chaotischer Planung verschlingt Ort um Ort. ... Das Aufbrechen der Erdkruste ist manchmal höchst eindrucksvoll ...“

„Nach meiner Erfahrung sind die besten Orte für ‚Erdkunst‘ solche, die von Eingriffen der Industrie, der rücksichtslosen Ausbreitung der Städte oder den zerstörerischen Kräften der Natur selbst geprägt sind.“

Robert Smithson 1968, S.130-131 und 1973, S.199

Historischer Raum

Die Ereignisse des Juli 1525 sind auf der Wiesenebene nicht mehr wahrnehmbar. Die Landschaftsmorphologie der markanten Ebene am Tobelrand als einziges Überbleibsel aus dieser Zeit und das Erdreich, in dem vielleicht noch so manches Fundstück lagert, wird vom Förderturm abgetragen.

„Vielleicht könnte man noch irgendwelche Verschanzungsreste im Gelände festmachen, aber wahrscheinlich wird da nicht mehr allzu viel davon vorhanden sein. ... Es bleibt bloß die Topographie insgesamt ... da kann man etwas zu einem Erinnerungsort gestalten.“

Dr. Wolfgang Petz, Historiker, Kempten

Ort 06 Der Leubastobel

Auswahlkriterien

Der Leubastobel ist ...

... ein topographischer Einschnitt, der in der Vergangenheit ein natürliches Hindernis darstellte und den Frontverlauf bei historischen Schlachten markierte

... zugleich Natur und vom Menschen gemachte Landschaft

Der tatsächliche Raum

Der Leubastobel ist eine geologische Vertiefung zwischen den Ebenen bei Leubas und Heising, der durch die hindurch fließende Leubas entstanden ist. Eine Tobellandschaft, wie sie häufig im Allgäu vorkommt, in direkter Nähe zum Gewerbegebiet.



Abb. 59: Der Leubastobel zwischen der Kiesgrube in Hafenthal (Ort 05) und der „Malstatt“ (Ort 07). (22.06.2007).

Die Leubas mündet nach ein paar Kilometern in der Nähe von Hirschdorf in die Iller. Sie war früher wesentlich breiter als heute, was auf historischen Karten zu erkennen ist. Bis ins 19. Jahrhundert war sie Abfluss eines großen Fischweihers des Stiftes Kempten, der südlich der ehemaligen Burg Wagegg zwischen Wildpoldsried und Betzigau aufgestaut war.

Die meist bräunliche Färbung des Bachwassers entsteht durch den moorigen Boden im sich nordöstlich von Kempten befindlichen Einzugsgebiet zwischen Betzigau, Wildpoldsried und Börwang, das früher von einem eiszeitlichen Gletschersee bedeckt war.

„Das Leubastal ist ein nachträglich eingetieftes Tal. In der letzten Eiszeit lag vor ungefähr 18.000 Jahren südlich des Leubastales der Eisrand als es dieses aber noch nicht gegeben hat. In dem Moment, wo das Eis weg war, entstand ein Stausee bei Wildpoldsried und Betzigau, den man später noch einmal künstlich aufgestaut hat. Der Überlauf des Sees ist die Leubas, die das Tal eingetieft hat. Dabei ist das Schmelzwasser, das in den See gelaufen ist, durch dieses Gebiet hier geflossen und hat dann schließlich dieses Tal gemacht. Solange das Schmelzwasser direkt vom Eis weg floss, wurden die Kiesvorkommen aufgeschottert. Als dann das Schmelzwasser in diesem Wildpoldsrieder See, der wie ein Klärbecken gewirkt hat, geklärt worden ist, ist das Wasser übergelaufen und hat dann hier das Leubastal eingeschnitten. Wenn viel Wasser durchläuft und da hier lauter lockere Gesteine sind, dauert das wahrscheinlich nur 200 Jahre, dann ist das Leubastal fertig.“

Prof. Dr. Herbert Scholz, Geologe, TU München, Kempten

Alte, zum Teil verfallene Wehre und Namen wie Gräbeles- und Weidachsmühle weisen auf die frühere Wasserkraftnutzung der Leubas hin. Heute werden mit dem Bach noch einzelne Stromturbinen im Tobel angetrieben.

Der Tobel ist zum Großteil stark bewaldet und weist an etlichen Stellen eine schluchtartige Topographie mit steil abfallenden Hängen auf. Die Leubas überschwemmt mancherorts bei Hochwasser

den Wald im Tobelgrund. An vielen Stellen sind diese Abschnitte kaum zugänglich oder nur über wenige Trampelpfade, die sich aber oft im Wald verlieren.

Die abschüssigen und bewaldeten Bereiche des Tobels werden kaum von Menschen aufgesucht, außer von Ortskundigen, die hier ungestört ihre Hunde laufen lassen wollen. Hin und wieder weitet sich der Tobel auf, wie z.B. bei der Weidachsmühle in der Nähe von Ort 4. Diese Stellen werden landwirtschaftlich genutzt und schmale Straßen oder Feldwege führen hindurch.

Der Landschaftseinschnitt wird an zwei künstlich abgeflachten Stellen durch die Verbindungsstrassen von Leubas nach Börwang und vom Gewerbegebiet nach Heising gequert. Bei Ort 04 überbrückt die A7 den Tobel und westlich davon spannt die alte Eisenbahnbrücke der Strecke Kempten – Ulm über ihn hinüber.

Der Tobel bildete im Verlauf der Geschichte mehrmals den Frontverlauf zwischen verfeindeten Heeren. Beispielsweise trennte er im Bauernkrieg 1525 das Heer des „*Allgäuer Haufens*“ von dem des Schwäbischen Bundes oder im Dreißigjährigen Krieg die Schweden von den kaiserlichen Truppen. Wo heute die Strasse nach Börwang die Leubas kreuzt, befand sich eine Furt der alten Römerstrasse nach Ulm und Augsburg.

Städtebauliche und architektonische Bewertung

Der Leubastobel ist zwischen der Autobahnbrücke an Ort 04 und der Mündung in die Iller ein Naherholungsbereich für Radler, Jogger und Spaziergänger. Gleichzeitig ist er ein Stück „unkontrollierte Wildnis“ in der weitgehend funktionalisierten *Stadt-Landschaft* im Norden Kemptens. Diese Potentiale werden nicht genügend ausgeschöpft.

Der Tobel ist kaum in das Wegenetz für Radfahrer und Fußgänger eingebunden. Nur über das Illertal ist er abseits von stark befahrenen Straßen eher umständlich zu erreichen. Seine Zugänglichkeit aus der „Stadtmitte“ heraus ist wenig attraktiv, insbesondere wenn man über die Stadtausfahrt in Richtung Leubas durch das Gewerbegebiet hierher gelangen will.

Auf dem Weg durch den Tobel ist der Wasserlauf der Leubas wenig erlebbar. Man kommt hier mit dem Bach kaum in Berührung. Die Gelegenheit, an einer Kiesbank auf einem großen Stein am Rand der Leubas zu sitzen, ergibt sich nicht. Sie verläuft meist abseits und zudem versteckt hinter undurchdringlichem Gehölz. An den wenigen zugänglichen Stellen im Tobel entlang der Wege fehlen landschaftsarchitektonisch interessant gestaltete Stellen, an denen man sich gerne aufhält.

Die beiden Verbindungsstraßen, die das Leubastal kreuzen, zerschneiden den Fuß- und Radweg entlang der Leubas und schaffen Bereiche, die den Kontext des Baches und Tobels, aber auch die Situation mit dort gelegenen historischen Gebäude wie der Kapelle und Mühle in Stielings negieren. Die Brückenbauwerke für die Straßen sind keine Orte, an denen man gerne verweilt, obwohl sie eine der wenigen Punkte sind, wo man direkt an die Leubas herankommt.

„Wildnis“ und „gemachte Landschaft“ unterscheiden sich im Leubastobel kaum. Beides ist überall zu finden und kann sich deswegen in seiner Eigenart nicht entfalten. Dadurch entstehen einerseits keine anziehenden, öffentlichen und bewusst landschaftlich gestalteten Orte und andererseits keine wirklich vom Menschen unberührten Gebiete, die der Natur vollständig überlassen sind.

„Wesenraum“: Verwischte Schwelle

Der Leubastobel war früher erlebbare Grenze, Hindernis, Frontverlauf und wirkte dadurch im Alltag als räumliche Schwelle. Man kann den Tobel in historischer, topographischer und politischer Hinsicht als Schwelle deuten.

Der von der Leubas geschaffene Einschnitt und der See, aus dem sie entsprang, mit dem umliegenden Sumpf waren von den Menschen kaum zu überwinden. Die Leubas war lange Zeit in der Geschichte nur an einer einzigen Furt zu überqueren. Auf vielen historischen Karten ist der tiefe Graben deutlich eingezeichnet.



Abb. 60: Ausschnitt aus der historischen Karte „Die gefürstete Abtey Kempten mit der freyen Reichsstadt Kempten Nro. 183“.

Noch heute sind diese geologischen Spuren in der Topographie vorhanden. Nicht nur der Tobel. Selbst der See hat ein Gebiet hinterlassen, durch das in unserer Gegenwart kaum Wege führen und das für viele Kemptener einen weißen Fleck auf der Landkarte darstellt.

Zudem verläuft interessanterweise im Leubastobel die Grenze der drei Kommunen Kempten, Lauben-Heising und Haldenwang. Eine Grenze, die im Alltag für den einzelnen heute eigentlich keine Rolle mehr spielt, aber als politische Grenze bedeutsam ist, da diese die Entwicklung der lokalen *Stadt-Landschaft* beeinflusst, aus der im Endeffekt auch deren gegebene bauliche und landschaftliche Konstellation entsteht.

Die Schwelle ist heute jedoch kaum wahrzunehmen. Nirgendwo ist räumlich erfahrbar, dass der Tobel 1525 die Bauern und ihre Widersacher im überregional bedeutenden Bauernkrieg voneinander trennte. Der Tobel ist an den Orten 05 und Ort 07, wo die jeweiligen Lager der Soldaten aufgeschlagen waren, nicht als Abgrund zu erkennen und zu spüren. Wald kaschiert die topographisch markante Zäsur in der Landschaft. Der Zugang zum Tobel wird durch die Kiesgrube, Privatgrundstücke oder eine Bushaltestelle verstellt. Es gibt nur einen Trampelpfad hinunter zur Leubas. Den kennen aber nur die wenigsten Einheimischen.

Bei der alltäglichen Autofahrt der Pendler durch die *Stadt-Landschaft* wird der Tobel gequert ohne die Schwelle zu bemerken. Denn Topographie, Fahrbahn und Streckenführung der Verbindungsstraßen wurden so „geglättet“, dass der Tobel als Hindernis nicht mehr stört, also auch nicht mehr auffällt.



Abb. 61 u. 62: Durchquerung des Leubastobels bei Stielings (links) und zwischen Heising und dem Gewerbegebiet östlich der A7 (rechts). (06.12.2005).

Selbst zu Fuß oder auf dem Rad wird ein steiler Hang, eine enge Schlucht oder ein schier undurchdringliches Dickicht beim Wechseln von der einen zur anderen Tobelseite nicht spürbar. Es gibt keine Brücken, die mit Bedacht zu überschreiten sind oder durch ihre Architektur das Überqueren sinnlich erfahrbar machen. Geschweige denn natürlich Furten, die man durchwaten muss. Dies mag erklären, warum der Leubastobel als „Schwelle“ im Bewusstsein der *Stadt-Landschafts-*Bewohner verwischt wurde.



Abb. 63: Die Kante des Leubastobels beim Bolzplatz an der „Malstatt“ (Ort 07). (22.10.2004).

„Die Leubas kommt in der Geschichte immer wieder vor. Das ist offensichtlich so ein Punkt gewesen, der in der Topographie eine besondere Rolle gespielt hat und immer wieder vorkommt.“

Dr. Wolfgang Petz, Historiker, Kempten

„Er ist halt irgendwie so eine Grenze für mich persönlich zur Stadt Kempten, zum Gewerbegebiet.“

Robert Emmerle, Betriebsleiter Kieswerk

„Es ist im Endeffekt nicht spürbar, dass hier so eine Tiefe ist. Die Bäume verhindern eigentlich auch die Vorstellung wie tief es da runter geht.“

Gerhard Pahl, Brückenbauingenieur, Kempten

„Die Leubas ist eine spürbare Grenze, obwohl es gar nicht begreifbar ist: Da ist die Leubas und unmittelbar dahinter sind die Häuser von Stielings. Sonst ist das eigentlich immer so ein Block, das gehört irgendwo zusammen und trotzdem gehört das ja zu Lauben und nicht mehr zu Kempten.“

Klaus Meyer, Bewohner eines Einfamilienhauses in Leubas an der „Malstatt“ (Ort 07)

„Die Stadtgeschichte Kemptens sagt einem sicherlich etwas. Reichsstadt, Stiftsstadt usw., aber speziell das Leubastal wenig.“

Christian Hiemeyer, Geschäftsführer einer Speditionsfirma, Gewerbegebiet Ursulasried-Leubas

„Ich nenne es jetzt mal Niemandstal.“

Ralf Lienert, Journalist und Fotograf bei der Allgäuer Zeitung, Kempten

„Die Leubas und dieser Einschnitt werden einem nicht bewusst, wenn man drüber fährt.“

Tilmann Ritter, Stadtheimatpfleger und Leiter staatliches Bauamt Kempten

Beiläufiges

„Natur“ und „Stadt-Landschaft“

Der Leubastobel ist ein „Naturfragment“ innerhalb der *Stadt-Landschaft*. Dieses liegt mitten zwischen Gewerbegebieten, Einfamilienhaussiedlungen, der Kiesgrube und der Autobahn. In Steinwurfnähe zur hoch technisierten Produktion weltweit exportierter Maschinenbauteile siedeln hier neuerdings wieder Biber.



Abb. 64: Fichtenwald am südlichen Hang des Leubastobels. (10.07.2007).

Zum einen ist der Tobel also ein übrig gebliebenes Reststück Natur, das gerade wegen seiner Topographie nicht von den Nutzern der *Stadt-Landschaft* verwertet und funktionalisiert werden kann. Zum anderen ist er aber auch eine vom Menschen *konzipierte* und kontrollierte Landschaft.

Die Stangenwälder der Fichtenmonokulturen oder die Leubas als kanalisierter Bach zur Energiegewinnung sind konkret erfahrbare Phänomene dieses „*Zweckraums*“.

Ort 07 Die „*Malstatt*“ bei Leubas

Auswahlkriterien

Die „*Malstatt*“ bei Leubas ist ...

- ... einer der historischen Orte im Allgäuer Bauernkrieg von 1525
- ... „Abstandsfläche“ zwischen „reinem Wohngebiet“ und dem „Gewerbegebiet Ursulasried“
- ... „umkämpft“ zwischen den Einfamilienhausbesitzern, Landwirten und Firmen

„*Der tatsächliche Raum*“

Die „*Malstatt*“ ist eine große Wiese zwischen Einfamilienhäusern am westlichen Rand von Leubas und dem Gewerbegebiet „*Heisinger Strasse*“. Sie wird im Norden vom Leubastobel begrenzt, der hier wenige Meter hinter Ort 07 steil abfällt. Der dort hoch aufragende Wald verhindert den Blick in die Ferne über den Tobel hinweg. Nach Süden ist der Ausblick frei über die flache Ebene hinweg. In knapp 600 Metern Entfernung verläuft die Staatsstraße zwischen Kempten und Leubas. Dahinter beginnt die Moränenlandschaft wieder hügeliger zu werden. Am Horizont taucht die Alpensilhouette auf.



Abb. 65: Die „*Malstatt*“ von Norden am Rand des Leubastobels. (04.08.2005, Fotomontage).

Ort 07 wird passiert von einer parallel zum Tobel geführten Strasse, die das Leubaser Wohngebiet mit dem 200 Meter entfernt liegenden Gewerbegebiet verbindet. Ein separater Rad- und Fußweg, flankiert von Straßenlaternen, wurde, getrennt durch einen Wiesenstreifen, entlang der Verbindungsstrasse angelegt. Zwischen dem Tobel und der Strasse befindet sich ein mit Hecken abgegrenztes Privatgrundstück, auf dem mehrere Reihen von Blautannen gepflanzt sind. Im Anschluss liegen ein Lagerschuppen und die Endhaltestelle für die Busverbindung zur „Stadtmitte“. Ein Standard-Wartehäuschen des hiesigen ÖPNV mit Wendekreis grenzt hier direkt an die Einfamilienhausgärten an.

Die Wohnhäuser am Rand der „*Malstatt*“ sind mit ihren Gaupen, Zwerchgiebeln, Wintergärten und Balkonen nach Westen in Richtung zur großen Wiese und zum Blender, einem Hügelzug auf der anderen Stadtseite, hin ausgerichtet. Zäune verschiedenster Art trennen die vielgestaltigen Gärten der Wohnbebauung von der freien Ebene ab.

Auf der anderen Seite der „*Malstatt*“, hinter Büschen und Maschendrahtzäunen, befindet sich das Gewerbegebiet mit unterschiedlichen Firmen wie beispielsweise dem Allgäuer Zeitungsverlag mit seiner Druckerei, einem Gründerzentrum oder ganz im Süden an der Staatsstraße einem Autohaus, aber auch einer Außenstelle der Kemptener Feuerwehr. Gewerbe und Wohnbebauung entstanden in den letzten zehn bis fünfzehn Jahren. Einer Erweiterung der Gewerbe- und Wohngebiete in die Wiesen der „*Malstatt*“ hinein sieht der gültige Flächennutzungsplan nicht vor.

Auf einem kleinen Teil der Wiese, gleich neben der Feuerwehr, gibt es einen Bolzplatz, der mit einem Umkleidecontainer, mehreren Fußballtoren, einem Fangzaun zur Strasse und Flutlichtmasten ausgestattet ist. Dort spielen Anwohner aus Leubas, jedoch kommen auch Leute aus anderen Stadtteilen hierher zum Fußballspielen.

Die Wiese, die bis zur Staatsstraße gut neun Hektar groß ist, wird landwirtschaftlich intensiv genutzt. Die Wiese ist gepachtet von einem Landwirt aus Leupratried bei Leubas und dem „*Spitalhof*“, einer Versuchsanstalt des „*Milchwirtschaftlichen Vereins*“. Wiesenstücke wie die „*Malstatt*“ spielen für die umliegenden landwirtschaftlichen Betriebe eine wichtige Rolle, da bewirtschaftete Flächen nachgewiesen werden müssen, um möglichst viele Kühe für die Milchkontingentierung halten zu dürfen. Durch die Ausweitung und unregelmäßige Verteilung der Siedlungsflächen in der Kemptener *Stadt-Landschaft* ist dies ein schwieriges Unterfangen. Entsprechend begehrt sind die Wiesen bei den Landwirten, die auch zukünftig ihren Hof weiter betreiben wollen. Wegen der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung ist die „*Malstatt*“ von Frühjahr bis Herbst nicht zu betreten. Im Winter sind kreuz und quer über die weite Fläche Pfade in den Schnee getrampelt.

Wie an vielen anderen Orten im Forschungsgebiet ist das Rauschen der Autobahn, die hinter dem Gewerbegebiet im Westen liegt, deutlich zu vernehmen. Geräusche aus dem Gewerbegebiet wie das durchdringende Pfeifen einer Schleifmaschine, eine kreischende Säge oder zischende Pressluftgeräusche in der Geräuschkulisse durchmischen sich mit Geräuschen „vom Land“ wie dem Krähen eines Hahns.

Die „*Malstatt*“ war schon in frühmittelalterlicher Zeit Versammlungs- und Gerichtstätte auf diesem freien Feld außerhalb der Stadt. Neben der ebenen Topographie war auch die Lage am überörtlichen Wegenetz wahrscheinlich einer der Gründe für diesen Standort. Nachdem die Bauern bereits eine Generation zuvor 1491 hier zusammen gekommen waren, rief 1525 der Leubaser Bauernführer Jörg Knopf, auch unter dem Namen „*Schmid von Leubas*“ bekannt, die so genannte „*Landschaft*“ ein, bei der sich die Bauern zum Aufstand gegen die Unterdrückung durch ihre Herren und für mehr eigene Rechte verbündeten. Reformation und Gegenreformation spielten bei dieser Auseinandersetzung ebenso eine Rolle. Im Juli 1525 lagerte das Bauernheer vor der geplanten Entscheidungsschlacht auf der „*Malstatt*“ gegenüber dem Heer des Schwäbischen Bundes, das auf der anderen Seite des Tobels (bei Ort 05) Stellung bezogen hatte. Die unterschiedlichen Quellen sprechen von 12.000 bis 23.000 Bauern des „*Allgäuer Haufens*“. Die Bauern erlitten eine vernichtende Niederlage, die den Aufstand beendete und die endgültige Niederwerfung der gesamten Bewegung bedeutete. Die Ursache der Niederlage und der genaue Ablauf der Schlacht werden in den zahlreichen Quellen unterschiedlich dargestellt und interpretiert. Die Geschichtsforschung betrachtet diese historischen Ereignisse an der „*Malstatt*“ als überregional bedeutsam. Denn der Bauernaufstand im Allgäu und die dabei verfassten „*Memminger Artikel*“ können als Ergebnisse einer der ersten Bürgerrechtsbewegungen gesehen werden, die unser heutiges Grundgesetz beeinflussten. Personen aus verschiedenen Disziplinen und mit unterschiedlicher Motivation beschäf-

tigen sich in ihrer Arbeit mit dem Allgäuer Bauernkrieg bzw. den Ereignissen auf der „*Malstatt*“ bei Leubas, z.B. Otl Aicher in „*das allgäu*“⁷³ oder Friedrich Engels in „*Der Deutsche Bauernkrieg*“⁷⁴.

Städtebauliche und architektonische Bewertung

Die Abstandsfläche zwischen Gewerbe und Wohnen an der „*Malstatt*“ versucht dem Prinzip der Trennung bebauter Bereiche durch freigehaltene Landschaft und der Einhaltung möglichst klarer Siedlungsränder zu folgen. Darüber herrscht weitestgehend fachlicher Konsens bei der Siedlungsentwicklung und es ist meist noch ein grundsätzlicher Ansatz der Bauleitplanung. Hier „Stadt oder Dorf“ und dort „freie Landschaft“ ist als Wunschbild in den Köpfen der Planer noch eingespeichert, aber konkret in der *Stadt-Landschaft*, auch an Orten wie der „*Malstatt*“, immer weniger erfahrbar. Es fragt sich, ob die großen Abstände zwischen den Baukörpern, das Buschwerk an den Siedlungsrändern und die relativ kleinen, frei gehaltenen Fragmente wie die Wiese, nicht mehr und mehr die Siedlungsgebiete und die offene Landschaft ineinander verschwimmen lassen? Es ist ein Umkippen des Figur-Grund-Verhältnisses wahrzunehmen: die besiedelten und erschlossenen Bereiche, die sich vor der Herausbildung von *Stadt-Landschafts*-Strukturen deutlich als Figur vor dem Hintergrund der unbesiedelten Bereiche abzeichnen werden zur größeren Fläche, auf denen sich als Flecke die schrumpfenden, von Bebauung frei gehaltenen Bereiche abbilden. An Ort 07 zeigt sich zudem, dass das Offenhalten von Zwischenflächen nicht automatisch zu architektonisch und städtebaulich qualitätvollen Zwischenräumen führt:

Das Gewerbegebiet hat keinen Bezug zur „*Malstatt*“. Kaschierende Bepflanzung, Maschendrahtzäune, Parkplätze und teilweise vollständig geschlossene Metallblechfassaden bilden den Übergang zwischen beiden Orten. Büfenster einzelner Firmen orientieren sich zwar zum freien Zwischenraum und eine der Betriebskantinen befindet sich - ein Geschoß tiefer liegend - am Rand der Wiese, aber ein vielfältiger und lebhafter Austausch zwischen den Innenräumen der Firmen und der Landschaft oder eine Verflechtung der beiden Räume ist nicht gegeben bzw. vom öffentlichen Raum aus nicht erlebbar. Im Gegenteil, am Übergang zwischen freier und bebauter Landschaft ist eine klare Grenze gezogen, die beide Räume voneinander abtrennt. Man kann das Ganze hier eher eine „Hinterhofsituation“ nennen. Das Potential der „*Malstatt*“ für die Arbeitsplatzqualität in den Firmen, aber auch für die Stimulierung von *gelebtem Raum* in der *Stadt-Landschaft* ist nicht genutzt.

Der Übergang zwischen „*Malstatt*“ und den Einfamilienhausgrundstücken ist ebenfalls nicht sensibel gestaltet. Abstufungen oder auch eine bewusst gestaltete Grenze zwischen privatem und öffentlichem Raum sind nicht vorhanden. Das alles spielt sich auf die Tiefe von 5mm Maschendrahtzaun oder von 50cm Tujahecke ab. Der nach außen, in den öffentlichen Raum getragene Gestaltungswille in den Privatgärten dominiert den Übergang zur „*Malstatt*“. Jürgen Hasse hat auf die hier deutlich zu Tage tretende „*individuelle Macht*“ bei der Gestaltung des Privatgartens und deren Bedeutung für den Landschaftsraum aufmerksam gemacht.⁷⁵ Ihren Teil tragen hierzu die austauschbaren Einfamilienhäuser bei, die nur noch mit abstrahierten, vom Kontext losgelösten

⁷³ Aicher 1987, S. 10-15.

⁷⁴ Engels 1960, S. 377-399.

⁷⁵ Hasse 1993.

und formalen Elementen eines irgendwie gearteten alpenländischen Codes versehen sind und sich damit zur freien Landschaft hin darstellen. Dabei wissen sie genauso wenig wie die Firmengebäude das Potential der „Malstatt“ auszuschöpfen. Die bei einigen Häusern dauerhaft heruntergelassenen Kunststoff-Rollläden sind ein Detail hiervon, das aber Bände spricht.

Der Bolzplatz ist der einzige Aufenthaltsraum an der „Malstatt“, der Situationen im öffentlichen Raum generieren kann und mit der Spielmöglichkeit ein großzügiges Angebot in der hier weit offenen Allgäuer Voralpen-Stadt-Landschaft macht.



Abb. 66: Übergang zwischen der „Malstatt“ und dem Leubaser Wohngebiet. (04.08.2005).

„Es ist keine Auseinandersetzung mit dem Raum spürbar. Auf der einen Seite die Gerölllawine der Einfamilienhaussiedlung und auf der anderen Seite völlig austauschbare Hallen, bei denen keine spezifische Verankerung da ist. Da ist nicht über die Wertigkeit der Umgebung nachgedacht worden. Da ist einfach rein funktional entstanden, was ganz kurzfristigen Bedürfnissen Genüge leistet.“

Michael Becker Architekt Kempten

„Du hast hier die Hauskante, da die Gewerbekante, beide deutlich erkennbar. Und es ist alles perfekt gerade und du wartest eigentlich bloß drauf, dass einer dann noch mal eine Reihe davor setzt, weil beides keinen Abschluss hat. Das hat keinen Rand, wo Du erwarten würdest, dass das ein Ende gefunden hat.“

Andreas Dengg, Bewohner, Leubas

„Individuell für sich meint es jeder noch besser. Es wird nicht mehr an eine gemeinschaftliche Entwicklung gedacht. Die Individualisierung, die man auf der Einfamilienhausseite sieht, die sieht man auf der Industrieseite genauso, wo alles sehr heterogen zueinander ist.“

Franz Schröck, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„Der Zwischenraum ist zum Zwischengrün mutiert. Dann wird irgendwann einmal städteplanerisch oder landschaftsplanerisch gesagt, das wird eine Grünzunge irgendwann einmal in x Jahren. Aber das sind so die typischen Erscheinungen, die wir halt überall landauf landab haben.“

Tilmann Ritter, Stadtheimatpfleger und Leiter staatliches Bauamt Kempten

„Das macht zunächst einmal auf mich einen sehr zersiedelten Eindruck. Wobei ich das Gefühl habe, dass ich zur linken wie zur rechten von einem stark bebauten Gebiet umgeben bin. Es ist einzig der Blick nach Süden noch frei. Nach Norden ist eine Blaufichtenplantage. Und man hat das Gefühl, dass das irgendwann in der einen oder anderen Form zusammen wachsen und dann insgesamt überbaut werden wird. Der Ort hat auch mehr den Charakter einer Insel. Ringsum ist er eigentlich schon umzingelt.“

Dr. Wolfgang Petz, Historiker, Kempten

„Es gibt so dieses Phänomen ‚grüne Wiese‘ zwischen Gewerbe und Wohnen.“

Thorsten Leekes, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„Wesenraum“: Abstandsfläche ohne Geschichte

An der „Malstatt“ steht heute auf einem Wiesenstück im Buswendekreis ein ungefähr 80 cm hoher Stein aus Nagelfluh mit einer Bronzetafel, auf der zu lesen ist:

Bei Leubas auf der „Malstatt“ des kaiserlichen Landgerichtes der Grafschaft Kempten fanden sich 1491 die stiftkemptischen Bauern zu einer Schwurgemeinschaft zusammen. Auch im Januar 1525 im Vorfeld des Bauernkrieges hielten sie hier ihre wichtigste Versammlung ab.

Gestiftet von Allgäuer Freilichtspiele Altusried

Überraschenderweise findet sich kein Hinweis auf die aus Bauernsicht gescheiterte Entscheidungsschlacht im Juli 1525 und auf den Grund des Aufstandes. Die klassische Gestaltung des Denkmals, das zudem kaum sichtbar und unangemessen in der Restfläche der Bushaltestelle aufgestellt wurde, kann die eigentliche historische und politische Dimension dieses Ortes, die Bezüge zur heutigen Zeit, aber auch die konkrete Geschichte, die Leubas zum Schauplatz hatte, nicht vermitteln.

Nur mit dem Wissen über die geschichtlichen Ereignisse an diesem Ort, also mit dem „gedachten Raum“, stellt sich die besondere Qualität der „Malstatt“ ein und man bemerkt gleichzeitig die Abwesenheit der Geschichte und das Vergessen ihrer Bedeutung:

Die weite Ebene, auf der sich Tausende versammelten, um die Worte des Bauernführers Jörg Knopf zu hören, ist heute eine gleichmäßig maschinell bearbeitete, glatte Wiese.

Die Versamlungsstätte als damals freier und öffentlichster Raum ist jetzt eine private Nutzfläche, deren Betreten einen großen Teil des Jahres verboten ist.

Durch die Unzugänglichkeit, einseitige Nutzung und fehlende Verflechtung mit dem „weiteren Herum“ wirkt die Wiese wie ausgeklammert und heraus gestanzt aus dem öffentlichen Raum der Stadt-Landschaft. Das hinterlässt den Eindruck einer Leere. So leer der geschichtliche Raum

heute ist, so leer war der Ort nach der Niederschlagung des Aufstands, nachdem der Schwäbische Bund viele Dörfer in der Umgebung eingeäschert und deren Bewohner vertrieben hatte.

Die Leere geht einher mit einem Fehlen der historischen Ortskenntnis bei vielen Menschen in Kempten. Die Geschichte des Ortes hat heute keinen Einfluss mehr auf die Bedeutung des hier erlebten öffentlichen Raumes. Eine Bedeutung, die sich gegenwärtig über den Zweck als ökonomisch nutzbare Fläche, als freier Ausblick für Einfamilienhausbewohner oder als Abstandsfläche definiert, anstatt über die Erinnerung an den Bauernaufstand, dessen noch heute gültige Relevanz durch die historische Verbindung zum Grundgesetz gegeben ist.



Abb. 67: Gedenkstein im Buswendekreis. (06.10.2004).

„Ich finde, dass dieser Ort in den Köpfen der Kemptener zu wenig vorkommt.“

Ralf Lienert, Journalist und Fotograf bei der Allgäuer Zeitung, Kempten

„Wir hoffen natürlich, dass die Wiese uns lange erhalten bleibt, weil wir da noch ein bisschen grünen Ausblick haben.“

Ilona Meyer, Bewohnerin eines Einfamilienhauses in Leubas an der „Malstatt“

„Auf der „Malstatt“ tut sich heute nichts mehr. Das ist jetzt die so genannte Pufferzone zwischen Wohnbebauung und Gewerbe.“

Johann Hemmerle, Bewohner und ehemaliger Landwirt, Leubas

„Wenn man Umzüge hat und Leubas eingeladen ist, dann kommen die mit den historischen Gewändern aus dem Bauernkrieg. Jörg Knopf ist auf der Schützenfahne abgebildet. Es lebt schon noch.“

Frau Hemmerle, Bewohnerin und ehemalige Landwirtin, Leubas

„Für uns hat die Wiese eine große Bedeutung. Weil man uns einmal zugesichert hat, dass das ein Trennstreifen zwischen Industrie- und Wohngebiet ist. Das heißt, dass uns eigentlich nichts mehr

vor die Nase gesetzt werden kann. Dass das Industriegebiet nicht mehr erweitert wird oder auch nicht das Wohngebiet. Die Grenze ist wohl genau diese. Dieser Streifen wird wohl genau so bleiben. Außer die Herren von der Stadt überlegen sich was anderes. Dass man diesen Streifen verkleinern muss. Das haben wir aber schon bevor wir das Grundstück gekauft haben abgefragt, ob das hier alles voll gebaut wird oder nicht.“

Diana Dietmann, Bewohnerin eines Einfamilienhauses an der „Malstatt“

„Gedenken ist eben auch immer Bestandteil einer gewissen Elitekultur. Beim Bauernkrieg konnte es ein offizielles Gedenken nicht geben, so wie die ganze Sache ausgegangen ist.“

Dr. Wolfgang Petz, Historiker, Kempten

1525

Frau Bierlin

Hans Grotz

Henne Grotz

Hanns Her

Elisabeth Knopf

Jörg Schmid Knopf

Hans Menscher

Peter Mair

Appolonia Mayr

Görig Murus

Hanns Murus

Peter Schmid

Gory Schmid

1526

Greta Grav

Hans Hubler

Hans Lewler

Witwe Mair

Jörg Murus und die drei Töchter von Hansen Murus

Prida Röten

Jörg Schmid, Sohn des Jörg Schmid Knopf

Göri Schmid

Hans Schmid

Bärbel Schmidt

Peter Schmidt

Barbal Schwobach

Gret Schwobach

Mang Towber (Schuster)

Michel Wurm

Namen der Bewohner in Leubas vor und nach der Schlacht an der „Malstatt“, Lienert 2002, S.302 ff., Gegenüberstellung Verfasser

„Hundenausführwiese“.

Frau Ulrich, Bewohnerin, Leubas

„Es ist mir wirklich unklar wie man eine Schlacht entsorgt.“

Veronika Dünßer-Yagci, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Künstlerin

„Die Wiese, das ist ein Feld. Für viele ist es ein Spazierweg da runter.“

Johannes Egger, Bewohner und Pfarrer i.R., Leubas

„Das sieht aus wie gesaugt. Wie mit einem Staubsauger. Ein Teppich, frisch gesaugt. ... So ein geschichtliches Element kann ich hier überhaupt nicht spüren. Das ist tot ... weg.“

Oliver Köhl, Künstler, Kempten

„Wenn ich da mit meiner Maschine auf und ab fahre, die Bauern würden sich wahrscheinlich im Grab umdrehen, wie ich das hier bewirtschafte.“

Michael Epp, Landwirt, Leupratsried

„Das grenzt schon hart an eine Restfläche. Wo man mal schnell durchfährt, damit man vom Wohngebiet ins Gewerbegebiet kommt. Diese Zwischenfuge finde ich wenig prickelnd. Für mich macht das immer so den Eindruck, wann bauen sie es zu?“

Andreas Dengg, Bewohner, Leubas

„Beliebig. Bundesrepublikanisch beliebig. Nicht mal der schöne Grünten dahinten würde mich jetzt zu einer euphorischen Äußerung hinreißen lassen. ... Also der Ort hier ist für mich kein bedeutender Ort. Überhaupt nicht. Also, weder von der Sensitivität, von der Architektur, von gar nichts. Auch historische Empfindungen habe ich hier heraußen überhaupt nicht. ... Jetzt hier da Empfindungen zu haben, weil hier mal diese Schlachten waren oder was auch immer, tut mir leid, habe ich nicht, habe ich nicht. Ich sehe diese Gründe, warum die Bauern damals aufgestanden sind, hier nicht, also keine Empfindung. Und wenn man Leute fragt in Kempten: Kennt ihr Jörg Knopf oder was war der Bauernaufstand, was war 1525? Das wissen die Leute nicht. Und deswegen kann ich das auch nicht hier an diesen Ort transportieren, das Bewusstsein ist nicht da. Und deswegen interessiert die Leute auch dieser Ort nicht. Das ist ein Unort.“

Tilmann Ritter, Stadtheimatpfleger und Leiter staatliches Bauamt Kempten

„Eine Landschaft ohne sichtbare Zeichen der politischen Geschichte ist eine Landschaft ohne Erinnerung oder Voraussicht.“

John Brinckerhoff Jackson 1986, S.152

Beiläufiges

Gegenkräfte

An einem der Laternenpfosten entlang des Fahrradweges, der die „Malstatt“ quert, ist ein Hinweisschild des „Bayerischen Bauernverbandes“ angebracht:

„Diese Wiesen sind zur Nahrungsmittelproduktion und Tierernährung da! Bitte nicht mit Hundekot verschmutzen! Unsere Kühe und Rinder könnten dadurch schwere Erkrankungen erleiden!“

Das Schild ist ein kleines Zeichen dafür, dass die Wiesen mit ihrer landwirtschaftlichen Nutzung in einer sich verändernden Siedlungsstruktur vermehrt dem Interesse auch von anderer Seite ausgesetzt sind. Alltägliche Lebensgewohnheiten der neuen Stadt-Landschafts-Bewohner weiten sich aus und beanspruchen die „Malstatt“ als „ihren“ Raum. Firmen und die kommunale Wirtschaftspolitik bemühen sich um jedes Areal, das in einer flächenmäßig begrenzten kreisfreien Stadt erschlossen und nutzbar gemacht werden kann. Interessant ist, dass auf der „Malstatt“ die historischen „Gegenkräfte“ der Bauern mit denen von Klerus und Adel aufeinander trafen und dass in unserer

Zeit die „Gegenkräfte“ Landwirtschaft auf der einen Seite, Gewerbe und Wohnen auf der anderen Seite um diesen Zwischenraum konkurrieren.



Abb. 68: Hinweisschild am Rand der „Malstatt“. (10.08.2004).

„Mei, uns ist bekannt, dass die Bauern im Bauernkrieg schlechte Waffen hatten. Sie waren nicht so organisiert. Sie haben ja mit Kämpfen nichts zu tun gehabt bis dort. Und die anderen waren auf das eingestellt, weil sie ja mehrere Schlachten geführt haben. Man fühlt sich halt immer ... man kann sagen, wir müssen das halt hinnehmen, dass wir nicht die Stärke haben.“

Josef Klotz, Landwirt, Stielings

„Das wird irgendwann zugebaut werden mit Industrie. Zum Dorf her vielleicht so Mischgewerbe, könnte ich mir vielleicht vorstellen. Also dass das nicht grün bleibt, da sind wir uns also klar. Wobei uns das eigentlich nicht stört.“

Ein Bauträger, Kempten

„Vor ein paar Jahren hat sich noch keiner etwas gedacht, wenn da ein Bauer hergefahren ist und da gemäht hat. Und zum Mähen gehört auch oft einmal eine nächtliche Arbeit, wenn man unter Zeitdruck ist. Und nach dem Mähen und Ernten kommt dann die Gülleausbringung. Und da haben wir ein bisschen ein Problem. Wenn ich da mit dem Bschüttfass raus fahre, dann kann auch mal ein bisschen was raus laufen und dann ärgern sich die Leute. Das größte Problem an der Fläche sind die Hunde. Die Hunde sind alle in meinem Feld drin. Das hätte es vor zehn, fünfzehn Jahren noch nicht gegeben in dem Ausmaß.“

Michael Epp, Landwirt, Leuprattsried

„Wenn die Siedlung so nah kommt werden die ganzen Wiesenbrüter vertrieben. Mit den Menschen kommen die Katzen und die machen die Wiesenbrüter nieder.“

Miriam Puscher, Landesbund für Vogelschutz e.V., Kempten

Athen in Kempten

Die offenbar nicht miteinander vermischbaren Nutzungen von Bolzplatz und landwirtschaftlich bearbeiteten Wiesen zeichnen sich an unterschiedlichen Grasstrukturen entlang einer messerscharfen Linie ab. Allein hieran wird die Reglementierung und voneinander getrennte Funktionszuordnung in der lokalen *Stadt-Landschaft* sichtbar. Gebrauchsüberlagerungen sind auch hier nicht erwünscht und dementsprechend ist die „*Malstatt*“ eingeteilt und organisiert:

Hier darf Vieh geweidet, hier Fußball gespielt, hier Fahrrad gefahren, hier Hunde ausgeführt, hier gewohnt und dort produziert werden. Überall machen Signale die einzelnen Funktionen deutlich, ob es die Hinweisschilder des Bauernverbandes oder, versteckter, die unterschiedlichen Grastexturen von Viehweide und Bolzplatz sind.

Der „*wahrnehmbare Raum*“ an der „*Malstatt*“ ist das Produkt einer zeitgenössischen Bauleitplanung, die noch heute auf der Idee von Stadt basiert, die vor einem dreiviertel Jahrhundert in der *Charta von Athen* formuliert wurde. Die einzelnen Funktionszonen Wohnen und Gewerbe kommen einem hier an der „*Malstatt*“ wie Inseln vor, die mit den Autos und LKWs über Brücken angefahren werden und zwischendurch ist das Meer aus nicht betretbaren Wiesen, auf das die Bauern mit ihren Traktoren wie auf Booten hinausfahren.



Abb. 69: Links Viehweide. Rechts Bolzplatz. (06.10.2004).

„Die höhere Komplexität hat vielleicht in punkto Freizeit, Mittagspause am Arbeitsplatz, gewisse Vorteile. Was natürlich andererseits mein berufliches Aufgabengebiet betrifft: Durch die räumliche Trennung von Wohnbau zu Industriebau gibt es eine Vielzahl von Konflikten, die in anderen Bereichen da sind, die wir auch in unserem Altbau in der Stadt gehabt haben. Mit Nachbarn, mit Lärm, mit Autos, mit Anfahrt, mit Abgasen. Hier heraußen gibt es eine Vielzahl von Vorteilen, die in den Mischgebieten einfach ein größeres Problem sind.“

Wilfried Sutter, Technischer Gesamtleiter beim Allgäuer Zeitungsverlag, Gewerbegebiet Ursulasried-Leubas

„... wie kann ich mich so einer Lebenssituation entziehen? Für mich geht der Blick nur in die Ferne, wo ich mir überlege, kann ich mich hinter diesem Hügel diesem Leben entziehen? Das spiegelt auf eine ganz fatale Weise unser Leben, so wohnen wir, so arbeiten wir“ (Anmerkung des Verfassers: zeigt zuerst nach links, dann nach rechts).

Reinhard Blank, Künstler, Bad Grönenbach-Thal

„Starke Zonierung, ja. Aber ist es das, was wir eigentlich wollen, ist es das, was raumplanerisch gewünscht wird? Das ist die Frage.“

Tilmann Ritter, Stadtheimatpfleger und Leiter staatliches Bauamt Kempten

„Was ich mir hier vorstellen könnte ist, dass hier ein Weg durchgeht, wo man nicht gezwungen ist, an der Strasse entlang zu gehen, wo man am Wochenende auch mal durchlaufen und den Raum eigentlich überhaupt mal abschreiten kann. Man steht da so davor, wie vor einem Tablett und man kommt normal in die Fläche nicht rein.“

Andreas Dengg, Bewohner, Leubas

„Hier kannst Du ein Werbefoto machen und sagen: Willkommen im 21. Jahrhundert. Da ist da die Familie mit Hund und zwei oder drei Kindern. Und da drüben, diese Fähnchen beim Autohaus, die sind wie so ein Flirrwerk: Kommt her, hier gibt es was gutes, was ihr braucht. Hier gibt es Autos, schnelle Autos, gute Autos.

Auf die Wiese kannst du nur mit dem Traktor drauf fahren. Man hat da nichts verloren. Mich zieht der Ort runter, deswegen kriege ich Rückenschmerzen. Aber nicht weil ich das Grün oder die Berge nicht aushalte, sondern dieses Dreigliedrige. Links, Mitte und rechts. Rechts die Industrie, links die Privatkultur und in der Mitte, ja, weiß man nicht so genau.“

Oliver Köhl, Künstler, Kempten

„... tags darauf saß ich, W. schon unendlich weit hinter mir, ... und fuhr durch das mir von jeher ungreifliche, bis in den letzten Winkel aufgeräumte und begradigte deutsche Land. ... die Äcker, auf denen die blassgrüne Wintersaat vorschriftmäßig aufgegangen war; Waldparzellen, Kiesgruben, Fußballplätze, Werksanlagen und die entsprechend den Bebauungsplänen Jahr für Jahr weiter sich ausdehnenden Kolonien der Reihen- und Einfamilienhäuser hinter ihren Jägerzäunen und Ligusterhecken. ... es wiederholten sich beim Hinausschauen auf das restlos aufgeteilte und nutzbar gemachte Land in meinem Bewusstsein ... unausgesetzt nur die Worte ‚der südwestdeutsche Raum‘, ‚der südwestdeutsche Raum‘ ...“

W.G. Sebald 1994, S.276-278

Ort 08 „Dorfplatz“ Leubas

Auswahlkriterien

Der „Dorfplatz“ in Leubas ist ...

- ... ein Versuch, eine „Mitte“ für den vom Straßendorf zum Stadtteil gewandelten Ort zu schaffen
- ... einer der historischen Orte im Allgäuer Bauernkrieg von 1525
- ... ein Ort, an dem der *gedachte Raum* „Dorf“ auf den *wahrgenommenen Raum* der *Stadt-Landschaft* trifft

„Der tatsächliche Raum“

Leubas wird zum ersten Mal um 1170 mit dem Namen „*Luibans*“ als Lehen des Klosters Ottobeuren erwähnt, das ca. 30 km nördlich von hier liegt. Ende des 14. Jahrhunderts kommt es zum Stift Kempten, in dessen Herrschaft es bis zur Säkularisierung Anfang des 19. Jahrhunderts bleibt. 1803 wird Leubas bayerisch und 1818 der neuen Gemeinde St. Mang zugeordnet. 1972 erfolgt zusammen mit St. Mang die Eingemeindung in die Stadt Kempten.



Abb. 70: Der „Dorfplatz“ an der Staatstraße St 2055 mit der Kirche Mariä Heimsuchung. (21.09.2004, Fotomontage).

Leubas befindet sich 682 Meter über dem Meer auf der südlichen Ebene oberhalb des gleichnamigen Tobels und östlich des Gewerbegebiets „*Ursulasried*“ und der A7.

Landwirtschaftlich genutzte Wiesenflächen, das Gewerbegebiet und die Autobahn schieben sich zwischen den heutigen Stadtteil und den Siedlungskern von Kempten. Die Staatstraße St 2055 verbindet die Innenstadt mit Leubas und führt direkt durch den Ort hindurch weiter in Nord-Ost-Richtung nach Obergünzburg. Die in einem halben Kilometer über die St 2055 erreichbare Autobahnanschlussstelle trägt die Bezeichnung „*Kempten-Leubas*“.

Leubas war ursprünglich ein kleines Straßendorf mit Bauernhöfen und der um 1730 gebauten Kapelle St. Magnus ohne eindeutigen Mittelpunkt oder Dorfplatz. Der Gasthof „*Adler*“ an der Ecke „*Malstatt*“ zur St 2055 und ein schräg gegenüber liegender Dorfladen waren so etwas wie gesellschaftliche Treffpunkte im Dorf. Der Laden wurde mittlerweile aufgegeben, der Gasthof wechselt in kurzen Abständen den Betreiber und Namen. In Leubas gab es in den 1950er und 60er Jahren noch 13 landwirtschaftliche Betriebe, heute gibt es keinen mehr.

Seit den 60er Jahren und verstärkt nach der Eingemeindung Anfang der 70er Jahre vergrößerte sich die Siedlungsfläche von Leubas durch verschiedene Wohnbaugebiete - meist mit Einfamilienhäusern bebaut - und durch einzelne Gewerbebetriebe. Im Stadtbezirk Leubas-Ursulasried wohnen derzeit gut 1.400 Menschen von insgesamt annähernd 65.000 Einwohnern Kemptens.

Im Ortskern, an der St 2055, die hier Leubaser Strasse heißt, liegt ein Platz, der in den Jahren 1996 bis 1997 im Zuge des Neubaus der Kirche Mariä Heimsuchung gestaltet wurde. Ort 07 – die „*Malstatt*“ - ist nur wenige hundert Meter entfernt. Die katholische Filialkirche begrenzt mit

ihrem Hauptportal den Platz auf der Nordseite. Nach Süden ist dieser ohne baulichen Abschluss. Das erste Gebäude hier ist dann in knapp 60 Metern Entfernung das Schützenheim, dazwischen liegen die von der Ortsdurchfahrt abzweigende Schmid-von-Leubas-Straße und eine Wiese. Der Platz misst zwischen der Kirche und der nach dem Bauernführer benannten Straße 67 Meter. Der größte Teil des Platzbodens ist mit Rasen bedeckt, der Bereich vor der Kirche und entlang der Häuser wurde gepflastert, ebenso der auf die Kirche zuführende Weg. Die Kirche ist nach Norden ausgerichtet, wobei ursprünglich vorgesehen war, einen wesentlich größeren Kirchenbau nach Osten zu orientieren.

Der Baukörper ist knapp 25 Meter lang, ungefähr 16 Meter breit und 15 Meter hoch, der Turm hat eine Höhe von ungefähr 20 Metern. Östlich an die Kirche schließt ein Versammlungsraum an. Die Kirche und ein Geschäftshaus wurden an der Stelle zweier ehemaliger Bauernhöfe errichtet, die mit ihren großen Tennen direkt an der Leubaser Strasse standen und für die Neubauten und den Platz abgebrochen wurden.

Ein Wohn- und Geschäftshaus, das bereits 1994 errichtet wurde und nach Auskunft der Eigentümer als „Dorfzentrum“ konzipiert war, liegt auf der Ostseite des Platzes. Im Westen fließt der Durchgangsverkehr der St 2055 vorbei. Zwischen Straße und Haus ist der Platz 27 Meter breit. Im Erdgeschoss hat sich dort eine Bäckerei eingemietet, in der auch ein paar Lebensmittel angeboten werden. Nach Auskunft von Ortsansässigen werden hier kleine Einkäufe zwischendurch erledigt, wobei es einen Kilometer weiter auf der anderen Seite der A7 ein großes Einkaufszentrum gibt, das schon vor dem Bau des Platzes bestand. In den anderen Teilen des Ladengeschosses befinden sich ein Steuerberater, ein Versicherungsbüro und eine Raiffeisenbank.

Bei den zahlreichen Begehungen wurden auf dem „Dorfplatz“ fast nie Menschen angetroffen. Ab und an halten Autofahrer in der Parkbucht am Platz und kaufen beim Vorbeifahren in der Bäckerei ein. Einige der Leubaser erzählten in den Gesprächen, dass man sich nach dem sonntäglichen Kirchgang hier trifft. Außerdem findet jedes Jahr am Abend des 5. Dezember die Nikolausfeier vor der Kirche statt.



Abb. 71: Schützenheim, Maibaum und Christbaumverkauf südlich neben dem „Dorfplatz“. (18.11.2005).

Die Mehrzahl der Feste, Veranstaltungen und Zusammenkünfte wird jedoch nicht auf dem Platz ausgerichtet. Das Patrozinium der Pfarrgemeinde Anfang Juli an „*Mariä Heimsuchung*“ läuft im Osten auf einer Wiese ab, die von der Straße aus gesehen hinter der Kirche und dem Wohn- und Geschäftshaus liegt. Große Versammlungen werden im Schützenheim durchgeführt. Beim Oldti-

mertreffen des Leubaser „Fiat Scuderia Clubs“ werden die Fahrzeuge nach der Autorallye auf der Wiese am südlichen Ortseingang neben der St 2055 ausgestellt und währenddessen dort das Bierzelt errichtet. Am Südrand von Leubas wurde ein Spielplatz gebaut, wo sich die Kinder und Eltern aus der neuen Wohnsiedlung treffen. Der Maibaum wird zwischen Raiffeisenbank und Schützenheim außerhalb des Platzes aufgestellt. Hier werden, wie an vielen anderen Ausfallstraßen auch, Erdbeer- und Spargelbuden platziert oder ein Christbaumverkauf.

In Leubas soll der Allgäuer Bauernführer Jörg Knopf geboren worden sein, zumindest ist geschichtlich belegt, dass er dort gelebt hat. Am Haus an der Ecke Leubaser Strasse zur „Malstatt“ wird darauf hingewiesen. Es ist aber eher unwahrscheinlich, dass das bestehende Gebäude das originale Haus ist, in dem Knopf lebte, da Leubas - es befindet sich ja direkt neben dem Schlachtfeld - im Bauernkrieg 1525 vollständig niedergebrannt wurde. Knopf konnte nach der Niederwerfung des Aufstands zuerst fliehen, wurde ein paar Wochen später jedoch gefasst und bei Bregenz hingerichtet.

Städtebauliche und architektonische Bewertung

Die Kirche und das Wohn- und Geschäftshaus wurden städtebaulich so angeordnet, dass deren senkrecht zueinander stehende Fassaden und eine Verbindungsmauer im Grundriss eine U-Form mit mehr oder weniger geschlossenen Platzwänden bilden. Dies lässt darauf schließen, dass mit diesen vermeintlich „klassischen Mitteln“ ein „gefasster Raum“ für den Platz angestrebt wurde. Dies gelingt jedoch nicht. Die nördlichen und südlichen Platzwände sind zu kurz, um hier einen Raumabschluss herzustellen. Es bleibt zudem ungeklärt, wo der Platz im Süden endet. Mit dem abgewinkelten Teil des Wohn- und Geschäftshauses, das ein Stück weit in den Platz hinein ragt? Mit dem Ende der Rasenfläche an der Strasse? Oder erst beim Schützenheim?

Entscheidend ist jedoch, dass seitlich des Platzes der Verkehr der St 2055 vorbei rauscht. Die breite Schneise, die die Ortsdurchfahrt durch den Platz schlägt, kann keinen „gefassten Raum“ zustande kommen lassen, der eine bergende Wirkung hat. Der Platz wird städtebaulich durch die Strasse aufgerissen. Ein längerer, angenehmer Aufenthalt auf dem Platz wird durch den starken Durchgangsverkehr mit dem manchmal fast ohrenbetäubenden Lärm erschwert. Dies kommt auch in einem Zeitungsbericht zu Tage:

„Nach Meinung der Bürger soll er ,durch Bepflanzung von der stark befahrenen Leubaser Straße abgegrenzt werden‘.“

„Allgäuer Zeitung“, 9. September 1993

Strasse und Platz funktionieren nebeneinander für sich. Sie sind nicht miteinander verwoben wie dies bei anderen Ortsdurchfahrten erfolgreich realisiert wurde. Der aufgerissene, weite Straßenraum an Ort 08 ist auch durch den Abriss der beiden Bauernhöfe mit ihren großen Baukörpern, durch die überdimensionierte Aufweitung der in die St 2055 einmündende Schmid-von-Leubas-Strasse und durch das Fällen markanter Bäume entstanden. Es ist fraglich, ob die Gefahr, die vom Verkehr ausgeht, dadurch nicht sogar verstärkt wurde, weil die Strasse als abgeschotteter, „autistischer“ Kanal, der ungehindert durchfließen darf, betont wird.



Abb. 72: Luftbild von Leubas aus dem Jahr 1957.

Die „gedachte“ neue „Dorfmitte“, in der sich ein aktives, gesellschaftliches Leben abspielt, ist ein Wunschbild. Da um Leubas keine Umgehungsstraße führt, wie sie von Teilen der Bewohner inzwischen gefordert wird, wird der vorhandene Bruch zwischen Realität und Bild wenigstens nicht verschleiert. Das Wunschbild taucht in der Vorstellung auf, dass zu einem „Dorf“ eine Kirche gehört und ein Platz eine Mitte braucht, in der man sich trifft und zusammenkommt. Dies kann jedoch nicht mit den gegebenen Strukturen der *Stadt-Landschaft* in Einklang gebracht werden:

Der Weg, der auf das Kirchenportal führt, baut eine künstliche Achse auf, die aus dem „Nichts“ kommt, keinen Ursprung hat und sich neben dem dominanten Straßenraum nicht entfalten kann.

Die Achse hat auf der Gegenseite der Kirche keinen Bezug und verläuft sich im städtebaulich undefinierten Raum der Straßenkreuzung und der Wiese vor dem Schützenheim.

Im Innenraum der Kirche blickt man durch Seitenfenster neben dem Altar auf den Straßenverkehr. Eine sakrale Atmosphäre, die Konzentration und Stille hervorruft, wird hierdurch nicht befördert.

Die alte Kapelle St. Magnus, die heute nur mehr eine Gehwegbreite neben der St 2055 liegt, wird im Winter im Sockelbereich mit einer Plastikplane geschützt. Ein Indiz dafür, dass die Ortsdurchfahrt nicht mit dem öffentlichen Raum des alten Straßendorfes kompatibel ist.

Die Situation ist letztendlich Ausdruck für eine nicht zu erreichende städtebauliche Vorstellung und für den Widerspruch zwischen der Sehnsucht nach „Dorfleben“ und der Alltagsrealität der von Mobilität geprägten *Stadt-Landschaft*.

„Das Geschäftshaus muss ein Winkelbau sein, damit der Platz eine Fassung kriegt und nicht bloß so ins Nichts ausläuft. Der soll durch die Kirche und das Geschäftshaus eingefasst sein.“

Johann Hemmerle, Bewohner und ehemaliger Landwirt, Leubas

„Das Dorf oder diese Ansammlung von Häusern ist einfach durchschnitten von der Strasse. Das Auge sucht einen Halt und findet ihn nicht.“

Karin Weber, Lehrerin, Kempten



Abb. 73: Auf dem Weg zur Kirche. (14.09.2006)

„Es ist ein Zuweg zur Kirche. Mehr ist das eigentlich nicht. Vielleicht liegt das auch daran, dass Leubas kein klassisches Ortsbild hat. Da gibt's keine richtige Struktur.“

Thorsten Leekes, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„Der Platz ist ganz bewusst angelegt worden im Gegensatz zu anderen Orten, die wir dort haben, die zufällig entstanden sind.“

Franz Schröck, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„Es fehlt für mich die Umrahmung. Man versteht sich kaum, weil ständig Autos durchfahren. Es ist für einen Dorfplatz zu laut und ungemütlich durch den Straßenlärm.“

Verena Stagnet, Bewohnerin, Leubas

„Es ist ein Ort, der überhaupt keine räumliche Begrenzung hat. Obwohl eigentlich da so massive Gebäude stehen. Der ist überhaupt nicht gefasst der Raum, der fließt in alle Richtungen ab. Der fließt selbst zwischen den Gebäuden durch. Er ist nicht als städtebaulicher Raum wahrnehmbar. ... Es gibt in den Dörfern nicht mehr diese Zentralisierung. Es wird bloß noch definiert von diesen ganzen Erweiterungsflächen, wo jeder seiner Individualisierung nachgeht. Es driftet eigentlich auseinander wie so einzelne Schollen.“

Michael Becker, Architekt, Kempten

„Vielleicht erwartet man auch in Leubas zu viel ‚Dorf‘. Weil es ja von der Lage her nicht das typische Dorf ist, weil es ja ein Vorort von Kempten ist.“

Wilhelm Müller, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Landschaftsarchitekt

„Die Kirche gehört in den Ort hinein und nicht irgendwohin.“

Frau Hemmerle, Bewohnerin und ehemalige Landwirtin, Leubas

„Wesenraum“: Der leere Raum

Der Leubaser Platz entspricht der üblichen Gestaltung „neuer Dorfmitten“. Er könnte genau so gut in einer der Gemeinden von „Greater Munich“ liegen, die in der prosperierenden Region in den

letzten Jahren stark gewachsen sind, aber umso mehr bemüht sind, ihren „dörflichen Charakter“ zu bewahren. Der Wandel der Siedlungsstruktur bedeutet auch in der Region Allgäu, dass Stadt, Dorf, Landschaft als klar ablesbare Strukturen und die damit verbundenen Lebensformen, die hiermit assoziiert werden, immer mehr verschwimmen, sich mit Neuem verweben und überlagern – oder ganz verschwinden.

„Von dieser anthropologischen Warte aus betrachtet ist der Gegensatz zwischen Stadt und Land verschwunden, weil die Stadt den Sieg über das Land davongetragen hat. ‚Stadt‘ ist also nicht unbedingt dort, wo eine dichte Bebauung vorherrscht, sondern dort, wo sich die Bewohner eine städtische Mentalität angeeignet haben.“

André Corboz 2001, S. 146

Orte, die ursprünglich Dörfer waren, sind heute oft auch Siedlungen für Pendler, die an einem anderen Ort ihrer Arbeit nachgehen, einkaufen oder ihre sozialen Kontakte haben. Damit ist eine solche Siedlungsstruktur etwas anderes als ein Dorf in früheren Zeiten, in dem das alltägliche Leben fast vollständig in einen in sich funktionierenden dörflichen Organismus integriert war. Der „Dorfplatz“ in Leubas ist ein typisches, vielerorts anzutreffendes Konzept unserer Zeit, bei dem vergangene Strukturen ohne Bezug zu den zeitgenössischen gesellschaftlichen Bedingungen in Bilder übersetzt und dann in unsere heutigen Städte und Landschaften transformiert werden. Das Konzept „Dorfplatz“ als öffentlicher Raum ist sozusagen das Pendant zu den privaten Einfamilienhäusern, die den Wunsch nach einem „dörflichen Leben auf dem Land“ erfüllen sollen.

Wie sieht der konkret wahrnehmbare Raum des Konzeptes „Dorfplatz“ in Leubas aus? Der Platz wirkt oft verwaist, die Neubauten bzw. die „Nahtstellen“ zum öffentlichen Raum wie verlassen. Im Erdgeschoss ist der einzige Laden die Bäckerei, was nicht verwundert. Denn im nahen, mehrere tausend Quadratmeter großen Einkaufszentrum kann sich der „Dorfbewohner“ alle Dinge des täglichen Lebens besorgen, ganz zu schweigen von den üblichen Discountern entlang der Straße nach Leubas oder von der mit dem Auto nur zehn Minuten entfernten Innenstadt. In der Bäckerei bekommt man zwar einen Kaffee, aber im Sommer gibt es nicht einmal Stühle und Tische, an denen man sich im Freien auf den Platz setzen kann. Das Büro neben der Bäckerei wendet sich mit zugezogenen Vorhanglamellen und mit dem Eingang auf der Rückseite vom Platz ab. Neben der Bäckerei erzeugt die Bank noch ein wenig Leben. Sie liegt aber abseits des Platzes zur Schmid-von-Leubas-Straße. Ihre Kunden fahren mit dem Wagen vor und gehen direkt in die Bank ohne den „Dorfplatz“ zu betreten. Die Kirche hat nur mehr für einen Teil der Bewohner eine Bedeutung, die die Gottesdienste besuchen, in der Kirchengemeinde engagiert sind oder damals beim Bau des Gotteshauses beteiligt waren. Außerhalb der Gottesdienste generiert die Kirche kaum gesellschaftliches Leben auf dem Platz. Gebrauchsspuren des alltäglichen, informellen Lebens lassen sich nicht ausmachen. Der Platz wirkt aufgeräumt wie ein unbelebtes Wohnzimmer. Ein als Rondell gepflasterter Bereich mit im Kreis angeordneten Sitzbänken und ein Tor aus Betonstelen bleiben abstrakte Symbole eines Prozessions- oder Kirchenweges und einziges bauliches Element, das den Übergang zwischen Dorfplatz und Kirchplatz markiert. Die Bänke im Kreis sind gebautes Bild für Treffpunkt und Mitte. Sie bleiben aber leer und werden im Alltag kaum gebraucht.

Ein Besetzen des Platzes und Niederlassen wird erschwert, wobei die Ortsdurchfahrt ihren Teil dazu beiträgt, aber nicht der alleinige Grund hierfür ist. Die fest montierten Bänke stehen ungeschützt mitten auf dem Platz. An die Platzwände kann man sich nicht „anlehnen“, denn ein privat wirkender Bereich vor den Läden und Büsche entlang der Fassade „stoßen ab“ und lassen solche Situationen nicht zu. Durch eine Zonierung mit Asphalt, Bordsteinkanten, Wiese, Pflasterflächen und Beeten kann man nur in wenige Richtungen gehen und es werden kaum spontane, ungeplante Handlungen ermöglicht. Vieles erscheint determiniert und freie Bewegung wird nicht unterstützt. Die Bewohner suchen sich andere Orte für Ihre Treffen, Feste und Veranstaltungen. Der Verlust der abgebrochenen großen Höfe, die direkt entlang der Strasse aufgereiht waren und deren Raum prägten, ist spürbar. Ohne sie hat die Strasse keinen Halt und Bezug mehr. Das Entfernen von historischer Bausubstanz wurde mit dem Abriss der Leubaser Käserei in jüngerer Vergangenheit fortgesetzt. Die Spuren der Zeit werden ähnlich wie bei einem Palimpsest überschrieben. Dem Platzraum fehlen heute Bedeutungen, die mehr als vereinzelt Gruppen betreffen. Es fehlen Gebrauchsformen, die von der *Stadt-Landschaft*-Gesellschaft gefragt sind. Es fehlen Räume, die Geschichte und Erinnerung in sich tragen. Und es fehlen architektonische Strukturen mit „*Stellungsqualitäten*“, die einen Platzraum schaffen, der die Menschen anzieht und aufnimmt – und die Straße einbezieht. Daher bleibt der „Dorfplatz“ für viele ein „leerer Raum“.

„Nach der Kirche, das ist immer ganz nett. Mit den Kindern geht man da oft zum Bäcker und Eis essen.“

Diana Dietmann, Bewohnerin, Leubas

„Wir haben das Geschäftshaus gebaut für ein bisschen Infrastruktur, weil vorher überhaupt nichts da war. Kein Krämerladen. Kein gar nichts. Jetzt haben wir eine Bank und einen Bäckerladen. Und natürlich dann die Kirche. Das war das, was dem Ort städtebaulich einen riesigen Mittelpunkt gegeben hat. Und auch gesellschaftlich. Den Nachbarhof hat die Stadt schon vor Jahren gekauft. Der damalige Oberbürgermeister hat gesagt, den Hof brauchen wir und da kommt ein Dorfplatz her. Da konnte sich eigentlich niemand was groß vorstellen. Dorfplatz? Was ist da vorgesehen? Auf dem Dorfplatz ist, wie soll man sagen, nicht allzu viel los. Das ist eine Grünfläche, noch, und soll es hoffentlich auch bleiben.“

Johann Hemmerle, Bewohner und ehemaliger Landwirt, Leubas

„In den Käseereien hat man sich jeden Abend getroffen. Wenn man denkt, was hier los war. Jeden Abend das Milchkannengeklapper.“

Doris Riedmiller, Galeristin, Bad Grönenbach-Thal

„Ich würde mich freiwillig an diesem Ort genauso wenig aufhalten wie unter der Autobahnbrücke. Wenn man hier rein fährt und hinten wieder raus fährt, dann wundert man sich wie schnell man durch diesen Ort durch ist.“

Helmut Domnik, Künstler und Lehrer, Kempten

„Wenn man große Bauernhöfe einfach wegradiert. Allein, dass man die überhaupt platt gemacht hat. Es ist unwiederbringlich. Irgendwann wird dann eine Ortschaft nicht mehr lesbar. Und die Geschichte ist weg.“

Reinhard Blank, Künstler, Bad Grönenbach-Thal

„Der Dorfplatz spielt insofern eine Rolle, dass ich alle 14 Tage versuche, in die Kirche zu gehen. Da steht man dann auf dem Dorfplatz, sucht ein bisschen das Gespräch mit den Mitbewohnern, die man halt so kennt. Ja, das ist es eigentlich.“

Michael Epp, Landwirt, Leupratsried



Abb. 74: Treffen des „Fiat-Scuderia-Club“ auf der Wiese am südlichen Ortseingang. (23.07.2005).

„Der Dorfplatz spielt in meinem Alltag überhaupt keine Rolle. Unser kulturelles Leben ist im Schützenheim.“

Josef Gruber, Bewohner, Leubas

„Ja, gut, der spielt schon eine Rolle. Da fährt man ab und zu einmal kurz hin, um sich etwas zu holen.“

Marita Haslach-Dann, Geschäftsführerin Haslach Blechverarbeitung und Bewohnerin, Leubas

„Für uns spielt der Dorfplatz keine Rolle.“

Robert Emmerle, Betriebsleiter Kieswerk

„Du sitzt ja da wie auf dem Serviertablett. Das Interessanteste an dem Platz ist noch die Straße, die durchgeht. Der Dorfplatz ist eher beim Automechaniker vorne auf dem Parkplatz, weil da was los ist. ... Es ist ein Bedürfnis da, dass sich die Leute treffen. Man sieht es bei uns in der Siedlung, dass die Leute laufend auf der Straße stehen und sich unterhalten und ratschen.“

Andreas Dengg, Bewohner, Leubas

„Es ist gut, dass hier noch ein Luftraum ist. Die Strasse führt ja da durch den Ort durch und wenn dort noch ein Haus stünde, dann müsste alles durch diese hohe Gasse durch. Das ist ja das Hauptproblem eigentlich bei uns. Der zunehmende Verkehr. ... Das ist hier sehr schön. Wenn da Gottesdienst ist, danach bleiben noch viele stehen. Es entsteht durch diesen Platz eigentlich noch

ein bisschen mehr Gemeinschaftsbewusstsein als in der Stadt. ... Treffpunkt nicht. Nein. Das ist nur für Kirchenbesucher oder für die Nikolausfeier, für das Patrozinium. ... Der Kern dieser Gemeinschaft ist eben das alte Leubas.“

Johannes Egger, Bewohner und Pfarrer i.R., Leubas

„Wo wir hier gebaut haben, haben wir beide in der Stadt gearbeitet, da ist man im Dunkeln in die Stadt gefahren und kam im Dunkeln mehr oder weniger wieder zurück. Wir sehen den Dorfplatz zwar jeden Tag, weil wir jeden Tag daran vorbeifahren. Ich finde ihn auch hübsch und nett für die Leubaser, aber ich selber habe dazu keinen Bezug. „

Ilona Meyer, Bewohnerin, Leubas

„Ein Ort der Mitte hat auch etwas mit Historie und Wachstum zu tun. Das ist ein Ort, der verwurzelt sein muss und eine Verwurzelung passiert nicht innerhalb einer Einmalaktion. Du musst da Zeit mitspielen lassen. Es kann nicht so schnell als einmaliger Eingriff auf dem Reißbrett passieren.“

Michael Becker, Architekt, Kempten

„Da kommt halt dieses: Wir Leubaser. Wir brauchen auch so etwas wie ein Dorfzentrum. Kern. Treffpunkt. Das glaube ich hat weniger etwas mit historischer Dimension zu tun wie mit einer starken Sehnsucht nach Identifikation.“

Tilmann Ritter, Stadtheimatpfleger und Leiter staatliches Bauamt Kempten

„Es ist eine wahnsinns Bereicherung, weil das einfach optisch wahnsinnig wirkt. Gut, unsere Generation hat die Zeit nicht so, dass man jetzt am Sonntag nach der Kirche ewig dort steht. Ich bin jetzt auch nicht so der fleißigste Kirchgänger, aber so vom Dorfplatz war das schon wichtig. Dass da einfach was da ist, so ein Mittelpunkt.“

Jürgen Lingg, Bewohner und Inhaber KFZ-Werkstatt, Leubas

„Das Zentrum von Passaic erschien wie ein nichtssagendes Adjektiv. ... Das Zentrum von Passaic war in Wirklichkeit kein Zentrum – es war vielmehr ein typischer Abgrund oder eine gewöhnliche Leere.“

Robert Smithson 1967, S.100

Ort 09 Drumlinhügel zwischen A7 und Gewerbegebiet

Auswahlkriterien

Die Drumlinhügel zwischen der A7 und dem Gewerbegebiet ...

- ... sind ein Fragment einer besonderen geomorphologischen Formation
- ... haben einen „Bild“-Effekt für das CI des „Industrieparks Ursulasried“, sind aber in dessen Alltag unbedeutend
- ... stören die ungehinderte Entwicklung des Gewerbegebiets
- ... wirken wie ein aus der „typischen Allgäuer Landschaft“ ausgestanztes Stück
- ...

„Der tatsächliche Raum“

Zwischen der A7 und dem dazu westlichen Gewerbegebiet befindet sich eine landwirtschaftlich genutzte Wiese, die knapp einen Kilometer lang und zwischen 100 und 300 Meter breit ist. Die Fläche umfasst nicht ganz 15 Hektar.



Abb. 75: Das zwischen dem Gewerbegebiet und der A7 eingeschlossene Drumlinfeld. (31.12.2004, Fotomontage).

Im Gegensatz zur fast ebenen „Malstatt“ ist das Gelände hier durch zwei markante Hügel, so genannte Drumlins, geformt worden. Drumlins sind während der Eiszeit durch Gletscher entstanden. Gletscher sind mit ihren Längsspalten wie die Finger einer Hand. Wenn das Eis zu tauen beginnt, wird in die Gletscherspalten Sand, Kies und Geröll eingeschüttet. Am Ende bleibt eine stromlinienförmige Negativform der Gletscherspalten zurück. Deswegen kommen Drumlins immer in Gruppen vor und sind „in Richtung der ehemaligen Eisbewegung elliptisch gestreckte Hügel“.⁷⁶

Drumlins sind charakteristisch für das Oberallgäuer Voralpengebiet. Im bayerischen Geotopkatalog, in dem besondere geologische Strukturen verzeichnet sind, wird das Gletschermoränenfeld bei Leubas als „Drumlinfeld E“ oder „Kemptener Drumlinfeld“ aufgeführt.

Durch die etwas höher auf einem Böschungsdamm liegende A7 und das Gewerbegebiet sind an Ort 09 zwei Drumlins eingeschlossen und von der Bebauung ausgespart worden. Im Norden der beiden Hügel befindet sich der Lager- und Werkstattbereich eines Autohauses. Eine Firma, die Baustellenausrüstung verleiht, lagert dort außerdem Baucontainer und Absperrzäune und zur A7 hin wurde ein Regenüberlaufbecken ausgehoben. Nach Süden wird das Drumlinfeld von der Autobahnanschlussstelle Leubas und dem Gelände einer international tätigen KFZ-Tuning-Firma abgeschlossen. Das Unternehmen nimmt mit einem eigenen Team an Motorsportrennen teil und lockt am Fuß des südlichen Drumlins während des „Tags der offenen Tür“ mehrere 10.000 Besucher aus ganz Deutschland an. Auf der westlichen Seite grenzen die Hallen, Lagerflächen und Parkplätze des Gewerbegebiets „Daimlerstrasse“ an. Die Gewerbehallen folgen einer einheitlichen Flucht, die kurz vor den Drumlins endet. Eine Werkhalle der bei Ort 01 erwähnten Maschinenbaufirma hat als erste im Jahr 2007 diese Linie übersprungen und „kratzt“ den Fuß des nördlichen Drumlins etwas an. Die Fassaden sind großflächig aufgeglast, wodurch man von den Hügeln die Arbeiten in den Hallen beobachten kann. Der Außenbereich wird von der Firma benutzt, Blech-

⁷⁶ Bayerisches Geologisches Landesamt, www.lfu.bayern.de/geologie, abgerufen 11/ 2006.

teile in verschiedenen Formen und die Autos der Mitarbeiter sind hier abgestellt. Dagegen ist die Gebäudewand einer südlich anschließenden Möbelspedition fast vollständig zur Drumlinlandschaft geschlossen. Die Wiese geht bis an die fast fensterlose Halle, es gibt auf dieser Seite keine Parkplätze oder Lagerflächen. Das Leben in der Firma bleibt verschlossen. Es finden hier keine Tätigkeiten im Freien statt.

Der nicht mehr bewirtschaftete Hof östlich von Ort 01 steht zwischen Spedition und Blechfirma. Er liegt direkt am Fuß des nördlichen Drumlin und ist das einzige Gebäude, das sich mit seinem Zugang und seinen Hauptfassaden zu den Drumlins orientiert. Zufällig schirmt der Drumlin heute den Wohnteil von der A7 ab. Die ehemals zum Hof gehörenden Wiesen des Drumlinfelds sind heute an einen anderen Landwirt verpachtet.

Die beiden Drumlins sind in ihrer Höhe unterschiedlich. Der Niedrigere im Norden erhebt sich bis wenige Meter unter den First des Hofes, der höhere Drumlin im Süden, der „Hangenberg“, ragt mit einer Höhe von 712 Meter ü.N.N. ca. 25 Meter aus der Fläche heraus. Der Name leitet sich wahrscheinlich von einer früheren Hinrichtungsstätte ab. Der niedrigere Hügel ist weniger steil als der Höhere. Beide Drumlins erstrecken sich in Nord-Süd-Richtung. In einer Mulde zwischen den Drumlins fließt ein Bach, der kurz zuvor durch eine Röhre unter der Autobahn hindurch geleitet wurde. An der steilen Ostflanke des großen Drumlins bilden vier Eichen eine Baumgruppe inmitten des freien Feldes, was für intensiv bewirtschaftete Flächen ungewöhnlich ist. Auf der anderen Seite reicht das hier schon flachere, noch unbebaute Drumlinfeld bis zur Daimlerstrasse.

Das Mähen der Drumlins gestaltet sich aufwendig für einen rationalisierten Bewirtschaftungsprozess aufgrund des steilen Geländes und seiner abgeschnittenen, schwer erreichbaren Lage zwischen den umliegenden Straßen und dem Gewerbegebiet. Er wird jedoch aufgrund der landwirtschaftlichen Förderbedingungen weiterhin bewirtschaftet. Ein anderer, ebenso umschlossener Drumlin in der Daimlerstrasse beim Briefverteilerzentrum gegenüber der Imbissbude wird nicht mehr landwirtschaftlich genutzt und ist bereits mit Sträuchern und Bäumen eingewachsen.

Die Motoren- und Fahrgeräusche der A7 dominieren auch an diesem Forschungsort das Hören. Das Geräusch wird lauter je höher man die Drumlins hinauf steigt und sich dem Geländeneiveau der Autobahn nähert.

Städtebauliche und architektonische Bewertung

Die Trassenführung der A7 durchschneidet eine der prägenden Strukturen der Oberallgäuer Kulturlandschaft und nimmt dabei keine Rücksicht auf deren Besonderheit. Teilweise wurden Drumlins einfach angeschnitten und abgetragen. In Verbindung mit der Staatsstraße St 2055 und dem Gewerbegebiet wurden an Ort 9 die Hügel „eingekesselt“ und bleiben nur noch als Reststücke übrig. Das wellenartige Auf und Ab der Drumlins, die wie Walbuckel aus der Topographie auftauchen, wird zergliedert und fragmentiert. Das räumliche Erleben des Durchschnittenen der Hügellandschaft wird durch die starke akustische und dabei bedrängende Präsenz der Autobahn verstärkt. Die baulichen Eingriffe haben die „alte“ Kulturlandschaft verändert, wobei keine neue, qualitätvolle Landschaft generiert wurde.

Die Drumlins sind vom umliegenden Wegesystem abgekoppelt. Die Landwirte erreichen ihre Felder nur über komplizierte, verwirrend geführte Umwege und an ein Durchwandern der ein-

maligen Landschaftssituation im direkten Naherholungsbereich der Stadt ist hier gar nicht zu denken. Zwei parallel zueinander geführte, voneinander abgezaunte Wege am Südrand des Drumlinfeldes – einer für die Landwirtschaft, einer für Radfahrer – sind Abbild eines überfunktionalisierten Erschließungssystems, das trennt statt verbindet.

„Für den Ortsteil Leubas spielen ortsnahe Landschaftsräume im Leubastal bzw. im Kemptener Drumlinfeld eine gewisse Rolle für die landschaftsbezogene Erholung.“

Flächennutzungsplan der Stadt Kempten, Begründungsteil zum Landschaftsplan und Umweltbericht, Entwurf Mai 2007, S.238

Obwohl die Drumlins in manchen Firmenpräsentationen als Bild der „Allgäuer Landschaft“ bewusst eingesetzt werden, haben die Gewerbebauten ähnlich wie an der „Malstatt“ hierzu keinen räumlichen Bezug, der im Alltag der Firmen einen Beitrag zu mehr erlebbarer Arbeitsplatzqualität leistet und umgekehrt die Kulturlandschaft weiterentwickelt statt diese lediglich aufzubrechen. Die Milchviehhaltung als Wirtschaftsform im Allgäu hat seit über einhundert Jahren die ausdrucksvollen, grünen Drumlins durch die Beweidung herausgeformt und damit eines der einprägsamen Bilder dieser Region gezeichnet. Der Industrie als heute dominierender Wirtschaftsform ist dies am selben Ort bisher nicht gelungen.

„Die Drumlins brauchen eine gewisse Weite, wo nichts in der Nähe ist, so dass sie zur Wirkung kommen. Das ist jetzt alles so eingeeengt. Da gibt's Straßen, da gibt's Autobahn, da gibt's die ersten Hallen, die schon anknabbern. Irgendwann kann man die Drumlins fast schon nicht mehr wahrnehmen in ihrer eigentlichen Form.“

Franz Schröck, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt



Abb. 76: Übergang zwischen dem höheren Drumlin und dem Gewerbegebiet. (31.12.2004).

„Hier ist einer angeschnitten worden, da drüben ist der nächste angeschnitten worden. Ich habe noch alte Aufnahmen, da war das wirklich superschön. Ein Riesefeld, wo ein Drumlin neben dem anderen war. Bloß die schönsten Drumlins waren hier. Es war früher so, dass man mit Studenten hergekommen ist, um zu erklären, was ein Drumlin ist. Jetzt muss man in andere Gegenden gehen.“

Prof. Dr. Herbert Scholz, Geologe, TU München, Kempten

„Die Wiesen und der Drumlin spielen für mich keine Rolle. Wenn da morgen jemand baut ... das wird irgendwann kommen.“

Herr Weichenrieder sen., Möbelspedition Weichenrieder, Daimlerstraße

„Mein Vater war sehr erbost und traurig über den Autobahnbau, der die ganze Fläche durchgeschnitten hat. Wir haben dadurch sehr viel Fläche verloren. Wir haben es an anderer Stelle wieder gekriegt, aber es sind einfach Grundstücke abgetrennt, durchteilt worden. Da oben, der Wald hat dazugehört. Der ist vom Hof erreichbar gewesen, jetzt müssen wir außen herum fahren.“

Josef Böckler, Landwirt, Binzenried bei Leubas

„Wesenraum“: Störenfriede aus der Eiszeit

Ohne die Drumlins wäre der Ort inzwischen Teil des Gewerbegebiets und mit Firmengebäuden oder Parkplätzen bebaut. Dies hat mehrere Gründe:

Die bewegte Topographie ist nicht geeignet für Gewerbe, das bevorzugt auf möglichst ebenen Flächen angesiedelt wird.

Ein Abtragen der Erdmassen ist wirtschaftlich gesehen zu aufwendig.

Als Landschafts-„Bild“ sind die Drumlins für die Bauleitplanung nach wie vor von Bedeutung.

„Bebauungen sollten im Umfeld der Moränenhügel nicht vorgenommen werden bzw. wenn unumgänglich die Höhenentwicklung so gestaltet werden, dass die horizontwirksame Kammlinie eines Drumlins bzw. Drumlinschwarms nicht überragt wird und die Bedeutung für das Landschaftsbild erhalten bleibt.“

Landschaftsplan zum Flächennutzungsplan der Stadt Kempten, S.239

Die Drumlins stören als natürliches „Raumresiduum“ die Homogenisierung und Funktionalisierung der Kemptener Stadt-Landschaft. Für den „Zweckraum“ Gewerbegebiet sind sie als physischer Körper und als schützenswertes Bild sperriger und widerstrebender Kontext. Die „mächtige“ Nutzung Gewerbe, der sich alles andere bisher Dagewesene unterzuordnen hatte, muss sich mit den Drumlins arrangieren und sich ihnen fügen.

Gleichzeitig sind die Drumlins in ihrer klaren Gestalt als gerodete, mit einem Wiesentepich überzogene Hügel, wodurch die geologische Morphologie deutlich wird, gefährdet. Weniger durch das Gewerbegebiet, als durch Strukturveränderungen in der Landwirtschaft, die eine Bewirtschaftung der Drumlins, also den Erhalt Ihrer Gestalt, unrentabel machen.

„Die Form ist schon sehr eigenartig. Die liegen so seltsam rum.“

Doris Riedmiller, Galeristin, Bad Grönenbach-Thal

„Sie bestimmen das Industriegebiet. Wenn da nur ebene Fläche wäre, dann würde es einfach bebaut werden.“

Tina Kolb, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architektin



Abb. 77: Übergang zwischen dem niedrigeren Drumlin und dem Gewerbegebiet. (04.09.2006).

„Noch werden die Drumlins im Allgäu genutzt. Andere Betriebe wachsen und irgendwie wird noch Jungvieh hingetrieben und noch ist die Bewirtschaftung gewährleistet. Man muss wegen den Großvieheinheiten pro Hektar immer wieder nach Fläche schauen, dass man Fläche dazu kriegt, wegen den Förderprogrammen. Es gibt bestimmt Gebiete, wo es nicht mehr so funktioniert.“

Josef Böckler, Landwirt, Binzenried bei Leubas

„Machen wir ein Plakat drauf: Schützt unsere Drumlins.“

Franz Schröck, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

„Die brauchen eigentlich keinen Schutz.“

Peter Geiger, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

Beiläufiges

Rahmen für eine vergehende Landschaft

Die vermeintlich typische Allgäuer Landschaft mit den auf und ab steigenden Wiesenhügeln vor der imposanten Bergsilhouette ist an diesem Ort ein „Bild-Fragment“; ausgestanzt und gerahmt von der A7 und dem Gewerbegebiet. Ein konserviertes Reststück der von der bäuerlichen Milchwirtschaft geprägten Kulturlandschaft, das man in die *Stadt-Landschaft* eingesetzt hat. Die Situation erinnert an englische Landschaftsparks, in denen pittoreske Landschaftsszenen durch genau festgelegte Ausblicke visuell erlebt werden.

Collage Landscape

Beim Hindurchgehen durch das Reststück wird die Kombination von „traditioneller Allgäuer Landschaft“ und zeitgenössischer *Stadt-Landschaft* wahrnehmbar: Der Blick schweift auf den unterhalb liegenden Bauernhof und gleichzeitig auf riesige Ansammlungen von Aluminiumstücken auf dem asphaltierten Hof einer Firma ... das Bürogebäude der Tuning-Firma und eine Hochspannungsleitung schieben sich zwischen die Drumlins und die verschneiten Alpen ... mit Flechten bewachsene und verwitterte Zaunpfähle ragen mit den rauchenden Kaminen der Müllverbrennungsanlage vertikal in die Höhe.



Abb. 78: Blick vom höheren Drumlin auf das Gewerbegebiet. (31.12.2004).

5.2.2. Aktionen: KEMPTEN TRACKS

Der ersten Handlungstaktik - der Wahrnehmung des *gelebten Raumes* - folgen als zweite Taktik die Aktionen zur Stärkung des öffentlichen Bewusstseins und Anreicherung des *gelebten Raumes* in der *Stadt-Landschaft*.

Die Aktionen und die dadurch provozierten Reaktionen in der Öffentlichkeit werden in der Praxis während der Veranstaltung KEMPTEN TRACKS (www.kempton-tracks.de) im Sommer 2007 an den neun Orten getestet, an denen zuvor der *gelebte Raum* erforscht worden ist. Die gemeinschaftlich mit dem *architekturforum kempten* entworfenen, minimalen, zum Teil architektonischen Aktionen sollen eine vertiefte, sinnlichere Erfahrung des Raumes der *Stadt-Landschaft* erreichen, temporär erweiterte Handlungsmöglichkeiten generieren und Situationen auslösen. Die Orte werden hierfür mit alltäglichen Gebrauchsformen überlagert, die auf Basis der gemachten Wahrnehmungen als Potentiale und Bedürfnisse entwickelt werden. Ziel ist es auch, während des Aktionszeitraums zusätzlichen öffentlichen Raum in der durch großflächige Infrastruktur und größtenteils privatisierte Bereiche nicht zugänglichen *Stadt-Landschaft* zu schaffen.

„KEMPTEN TRACKS ist eine Einladung an Alle, ausgewählte Orte am nördlichen „Stadtrand“ von Kempten im Umfeld der A7 neu zu erleben und als Lebensräume zu entdecken. Orte, die im Alltag der Stadt eine wichtige Rolle spielen, aber nicht als interessante und anziehende Aufenthaltsräume gesehen werden. Es lohnt sich, nicht nur den historischen Sehenswürdigkeiten in der Altstadt Beachtung zu schenken, sondern die Aufmerksamkeit auch auf die Räume von Kempten am ‚Rand‘ der Stadt zu richten. Dort, wo gegenwärtig und zukünftig hauptsächlich Kempten gebaut und unser alltägliches Lebensumfeld geprägt wird. Wo wichtige infrastrukturelle und wirtschaftliche Funktionen angesiedelt sind und viele Menschen wohnen und arbeiten. Wo also von „Rand“ keine Rede mehr sein kann. Es ist wert, sich um diese Gebiete der Stadt zu kümmern und darin mehr als eine notwendige Funktionsfläche zu sehen. Die Veranstaltung will die Voraussetzung schaffen für eine tiefer gehende Erfahrung unserer alltäglichen Lebensräume und für eine Sensibilisierung bei deren Weiterentwicklung. Dabei wird sichtbar, hörbar und spürbar gemacht, was normalerweise nicht in Erscheinung tritt. Angeboten wird eine ungewohnte Sichtweise auf unser alltägliches Lebensum-

feld, die den Orten neue, identitätsstiftende Bedeutungen verleiht. Mit KEMPTEN TRACKS werden räumliche Kapazitäten und versteckte Potentiale in diesem Teil der Stadt aufgespürt und damit ein positiver Beitrag zur qualitätvollen Entwicklung unserer Stadt geleistet.“

Auszug aus dem Veranstaltungsprogramm KEMPTEN TRACKS



Abb. 79: Veranstaltungsplakat KEMPTEN TRACKS. (07.2007).

Wichtiges Element bei KEMPTEN TRACKS ist ein extra hierfür konzipierter Weg, der alle Aktionsorte miteinander verbindet, die fragmentierten Räume temporär verwebt und in ungewohnter Gegenüberstellung spürbar macht. Der Weg ist Teil des räumlichen Konzepts, die untersuchten Orte im Kontext der umgebenden *Stadt-Landschaft* zu erleben und nicht als einzelne für sich stehende Stellen.⁷⁷ Er beginnt und endet im Gewerbegebiet Ursulasried beim Imbiss an Ort 01.

Auf dem Weg reihen sich die verschiedenen Orte mit ihrer jeweiligen Charakteristik aneinander. Er macht das heterogene Patchwork in der Kemptener *Stadt-Landschaft* wahrnehmbar und das Wesentliche des Aktionsgebiets deutlich. Die dort gegebenen verschiedenen Facetten werden in der querschnittartigen Bewegung eines Fußmarsches erfahren, die sonst durch das punktuelle, in der Regel mit dem Auto gefahrene Ansteuern der einzelnen, oft einseitig zweckbestimmten Orte getrennt für sich nebeneinander existieren. Aus diesem Grund wird den KEMPTEN TRACKS-Besuchern eine Karte an die Hand gegeben, in der der Wegeverlauf eingezeichnet und die einzelnen Punkte mit einer Kurzbeschreibung des örtlichen Kontextes und der Aktion dargestellt sind. Das Angebot eines geführten Weges hilft hier, einen bewussten „Schnitt“ durch das komplexe Gewebe der *Stadt-Landschaft* nachzuvollziehen und nicht automatisch gewohnte Richtungen einzuschlagen oder vor unbekanntem Terrain zurückzuweichen, wobei die Karte natürlich auch eigene Routen ermöglicht und keine dogmatische Vorgabe sein will.⁷⁸

⁷⁷ Im Zusammenhang mit dem englischen Landschaftsgarten betont Kengo Kuma die Bedeutung des Weges zum Verstehen der miteinander in Beziehung stehenden Raumsequenzen oder Raumfragmente. „Ein Beobachter (das Subjekt) folgte diesem Weg durch den Garten und konnte zu irgendeinem Moment nur ein bestimmtes Fragment, das gerade vor seinen Augen lag, erfahren. Das war die Bedingung, die für jedes Individuum galt, weshalb diese Fragmente, so verschieden und widersprüchlich sie auch waren, nie unvereinbar erschienen.“ (Kuma 2008, S.9).

⁷⁸ „Stalker sieht im Durchwandern das Potential, vernachlässigte Teile der Stadt zu verknüpfen; die Orte, die physisch nahe beieinander liegen mögen, aber durch Mauern und Zäune getrennt wurden, um Platz zu schaffen für Straßen und andere städtebauliche Neuordnungen.“ (Brandon 2008, S.16, Übersetzung Verfasser).

Konzeptionell ist es notwendig, dass die ausgewählte Strecke nicht den ausgetrampelten Pfaden des Tourismus und der Freizeit folgt. Die beim Gehen erlebbare Vielfalt ist eine andere als auf einem klassischen Wanderweg für Touristen - der die *Stadt-Landschaft* meist umwandert - denn hier werden innerhalb einer kurzen Strecke die andersartigen, oft konträren räumlichen Situationen offensichtlich, die die komplexe Lebenswirklichkeit unseres Alltags ausmachen. Eine Wirklichkeit, die aber im eingeteilten und funktionalisierten Tagesablauf linear oder nur bruchstückhaft erlebt und deswegen oft gar nicht bewusst wahrgenommen wird.

Der Weg kann nur zu Fuß vollständig erlebt werden, wobei die einzelnen Aktionspunkte mit dem Fahrrad und auch mit dem Auto mehr oder weniger nah angefahren werden können. Die Art der Bewegung wurde bewusst offen gehalten in einem Gebiet, in dem eigentlich nur gefahren wird und in dem das Auto das „natürliche“ Mittel darstellt, mit dem die *Stadt-Landschaft* aufgenommen wird. Das Durchwandern des Aktionsgebietes kann jedoch eine andere, langsamere und damit intensivere, vor allem *leibliche* Wahrnehmung im Gegensatz zu einer „technisch-instrumentellen“ Fortbewegung mit einem Fahrzeug ermöglichen. Durch die Anlage des einmalig begehbaren Weges - auch abseits von Straßen und teilweise querfeldein geführt - wurde diese bewusst konzipiert. Der KEMPTEN TRACK ist ein Weg, den die wenigsten im Alltag im Kemptener Norden gehen. Er ist eher wie ein Lückentext zu sehen und zudem noch für die Mehrzahl der Benutzer und Benutzerinnen in einer unbekanntem Sprache. Er wird durch die Aktionen lesbar gemacht, damit die Interessierten, die dem Pfad folgen, diesen und die dabei erlebten Räume mit eigenen Assoziationen und Deutungen füllen können.

Im Verlauf der Strecke wird bewusst zwischen den Orten 04 bis 06 die kommunale Grenze von der kreisfreien Stadt Kempten zum Landkreis Oberallgäu überschritten, die zum einen im *Stadt-Landschafts-Alltag* für viele keine Rolle mehr spielt, zum anderen jedoch eine Trennung zwischen Gebieten zieht, in denen unterschiedliche politische Entscheidungen getroffen werden, die sich in Hebesätze für Gewerbesteuer oder in Bauleitplanungen niederschlagen und im Endeffekt die Räume der *Stadt-Landschaft* konkret gestalten.

Der Weg folgt nicht nur den verkehrsfunktionalen Strecken in der *Stadt-Landschaft*, sondern stellt auch zweckfreie Verbindungen her, die es sonst nicht gibt. Die Bewegung durch die Landschaft weist über das Funktionale hinaus, es geht um das Erleben von sinnlichen und atmosphärischen Qualitäten, von Bedeutungen und Erfahrungen, die zu Erinnerungen werden können. Insofern kann man auch von einem poetischen Weg sprechen, wobei Poesie hierbei nicht direkt durch die Anlage der Aktion entsteht und dabei in der Gefahr steht, Kitsch zu sein - sondern indirekt durch die Sensibilisierung für oder die Schaffung einer neuen und anderen Ästhetik in der Kemptener *Stadt-Landschaft*. Oder ebenso durch das Auslösen von unerwarteten, gelegentlich auch störenden Situationen, die aus der Pragmatik des normalen Alltags dort ausbrechen.

Begleitend zu den Aktionen wird in der städtischen Kunsthalle eine Ausstellung organisiert. Darin werden exemplarische Raumphänomene der ausgewählten Orte gezeigt, die aus dem Aktionsgebiet in den „Stadtkern“ von Kempten transportiert werden. Dies soll zum einen die Menschen „in der Stadt“ neugierig machen und bewegen, den anderen Teil „außerhalb der Stadt“ aufzusuchen, den sie möglicherweise noch nicht kannten oder bisher anders wahrgenommen haben. Zum anderen soll in der Kunsthalle eine von der Organisationsgruppe interpretierte „Kurzfassung“ der räumlichen Phänomene der *Stadt-Landschafts-Orte* – reduziert, konzentriert, aber auch teilweise verfremdet oder angereichert - dargestellt werden. Diese Bilder, Geräusche, Symbole und berühr-

baren Dinge sollen zur Diskussion anregen und denjenigen, die schon „draußen“ waren, eine Wahrnehmung gegenüber stellen, die mit der eigenen übereinstimmt oder konträr dazu ist.

Es gibt also jeweils neun Orte auf zwei „Bühnen“ - einmal vor Ort und einmal im Museum -, wobei beide miteinander korrespondieren. Ähnlich wie in Leubas verbindet in der Kunsthalle ein Weg die aneinander gereihten Stationen.

Wie beim Wahrnehmungsschritt wird während KEMPTEN TRACKS versucht, Reaktionen einzufangen und zu dokumentieren. Dies geschieht über Postkarten zu den einzelnen Orten, die mit der Wegekarte zu Beginn der Tour an die Besucher im Aktionsgebiet und in der Kunsthalle ausgegeben werden. Zudem werden während der vier Wochen dauernden Veranstaltung dreimal wöchentlich Führungen angeboten, bei denen die dabei stattfindenden Gespräche ebenso wie bei den Interviews aufgezeichnet werden. An Ort 05 beim Kieswerk und am Zielort 09 des Rundweges liegen ein Skizzenbuch und ein „Gipfelbuch“ aus, in die die Partizipierenden ihre Gedanken oder Bilder notieren und einzeichnen können. Eine eigens entwickelte Homepage stellt die Aktion vor und ist ergänzende Plattform für Feedback. Berichte und Leserbriefe in der Regionalzeitung werfen ein weiteres Schlaglicht auf die durch KEMPTEN TRACKS ausgelösten Meinungen. Das Gespräch und auch die direkte Konfrontation im Aktionsgebiet werden bei einem Fest an Ort 08, dem Leubaser „Dorfplatz“, gesucht. Bei Vernissage, Finissage und der Vortragsveranstaltung „*Gedanken zu KEMPTEN TRACKS*“ wird die Veranstaltung von Sophie Wolfrum und Karl Ganser resümiert und mit dem Publikum diskutiert.⁷⁹

Die neun Aktionsorte werden hier in der gleichen Reihenfolge wie im Wahrnehmungsteil vorgestellt und bilden die einzelnen Wegestationen bei KEMPTEN TRACKS. Als Übergang zwischen den Wahrnehmungen und den Aktionen wird kurz zusammengefasst, welche Situation am jeweiligen Ort interessant erscheint, also welches bisher verdeckte Phänomen in das öffentliche Bewusstsein geholt werden soll und schließlich welches Potential zur Anreicherung des *gelebten Raumes* gegeben ist.

Im Anschluss daran werden bei jedem Ort die konkrete Aktion und das Pendant hierzu in der Ausstellung erläutert. Die Aktionen setzen die Strategie der Sensibilisierung für die *Stadt-Landschaft* und der Anreicherung des darin *gelebten Raumes* in der Praxis taktisch um.⁸⁰ Gegliedert nach den zuvor erarbeiteten Grundlagen für eine räumliche Anreicherung – sinnlich-leibliche Erfahrung, Handlungsraum, Differenz und Vernetzen - wird die konkrete Umsetzung der in der Methodik entwickelten Handlungstaktiken beschrieben.

Schließlich werden die unterschiedlichen Reaktionen auf die Aktionen dokumentiert.

⁷⁹ KEMPTEN TRACKS wird alleine durch Sponsoring ohne öffentliche Mittel finanziert. Über 70 Firmen und der Treffpunkt Architektur Schwaben TAS der Bayerischen Architektenkammer unterstützen als „Premiumsponsoren“, „Hauptsponsoren“ und „Sponsoren“ die Veranstaltung mit unterschiedlich hohen Geldbeträgen, Material, Logistik oder Arbeitszeit. Insgesamt kann so eine Unterstützungsleistung im Wert von um die 42.000 Euro akquiriert werden. Neben Firmen, die die verschiedenen Initiativen des *architekturforum kempten* seit Jahren fördern, sind hier etliche Unternehmen aus dem betreffenden Gewerbegebiet in Kempten-Leubas beteiligt. Bei einem Sponsorentreffen im Verlagshaus der Regionalzeitung, das sich im Aktionsgebiet befindet, wird das Projekt einige Monate vor der eigentlichen Durchführung den Sponsoren vorgestellt und erläutert.

Durchgeführt werden die Aktionen vom *architekturforum kempten e.V.* in Kooperation mit dem Kulturamt der Stadt Kempten. Initiiert und wissenschaftlich begleitet wird KEMPTEN TRACKS durch den Prozess der nun hier vorliegenden Forschungsarbeit. Für das Aktionsprojekt arbeiten knapp 20 Mitglieder des *architekturforum* über ein Jahr ehrenamtlich an der Umsetzung. Projektleiter ist der Verfasser dieser Arbeit. Das grafische Konzept wird hierfür vom Stuttgarter Atelier Weidner Händle entwickelt.

⁸⁰ Die Umsetzung der Aktionen im Rahmen der Veranstaltung „Kempten Tracks“ wäre ohne ein taktisches Vorgehen und Verhandeln mit den „Akteuren“ der StadtLandSchaft (Bewohner, Landwirte, Firmenbesitzer, Verkehrspolizei, Autobahndirektion etc.) nicht möglich gewesen.

Ort 01 Urbanitätzelle



Abb. 81: Postkarte Ort 01. (07.2007).

Phänomen und Potential

Die Aktion zielt darauf, zu verdeutlichen, dass der Imbiss einer der wenigen öffentlichen Treffpunkte im Gewerbegebiet ist. Die Nische an der Schnittstelle zur Strasse wendet sich dem öffentlichen Raum zu und belebt diesen. Mit der Aktion soll die Frage gestellt werden, warum Gewerbegebiete in heutiger Zeit überhaupt keinen öffentlichen und urbanen Raum haben?

Indem Handlungen und Situationen im Straßenraum erlebbar gemacht werden, die ansonsten unbemerkt im privaten Raum der Firmen stattfinden, wird die Bedeutung der Strasse als öffentliche Plattform für soziale Interaktionen auch in einem Gewerbegebiet betont.

Der Imbiss ist ein erster Punkt nicht geplanter Stadt, entstanden aus ganz praktischen, alltäglichen Gründen. Ein Kontrast zum Reglementierten; eine Durchmischung der homogenen Funktion Gewerbe. Das alles trägt zu städtischer Vielfalt bei und wirkt als Keimzelle urbanen Raumes in der *Stadt-Landschaft*. Mit der Aktion wird die Rolle der Imbissbude als improvisiertem „*Sonderling*“ verdeutlicht und die nur auf den Verkehr ausgerichtete Monofunktionalität des Erschließungsraumes der Strasse hinterfragt und durchbrochen.

Aktion

Als weitere Urbanitätzelle wird dem Imbiss ein Erdbeerstand und eine lange, in ihrer Form klar gestaltete Holztheke auf einer leicht erhöhten Plattform hinzugefügt. Diese neuen Elemente sind direkt an den Straßenrand gerückt und stehen im Freien.

Der Erdbeerstand dient als KEMPTEN TRACKS-Infopunkt mit Verkaufsbar, der das Angebot der Imbissbude ergänzt und für eine Belebung des Gebiets außerhalb der üblichen Arbeitszeiten sorgt. Als Verkaufsstand wird eine der üblichen, aufklappbaren Standard-Riesenerdbeeren verwendet, die im Sommer überall an den Ausfallstraßen stehen. Die Theke dagegen ist eine handwerklich hochwertig und individuell ausgeführte Schreinerarbeit.

Hier an der Urbanitätzelle beginnt der Rundweg durch das Aktionsgebiet, wo die KEMPTEN TRACKS Wanderer die Wegebeschreibung mit den Postkarten erhalten.



Abb. 82 u. 83: Erdbeerstand und Theke als öffentliche Plattform an der Schnittstelle zur Daimlerstraße. (27.07.2007/07.07.2007).

Ausstellung

In der Kunsthalle werden Erdbeeren in einem im Gewerbegebiet gefertigten Behälter angeboten, um eine Verbindung zwischen der Urbanitätzelle, den Firmen in der Daimlerstraße und der Ausstellung zu schaffen. Begleitend wird ein Video mit alltäglichen Szenen der Arbeit in zwei Betrieben im Gewerbegebiet gedreht und auf die Fassaden am „innerstädtischen“ Rathausplatz projiziert. Zum einen werden damit diese verborgenen Tätigkeiten in den öffentlichen Raum transportiert. Zum anderen wird das Geschehen am „Stadtrand“ mit dem in der „Innenstadt“ vermischt und konfrontiert.



Abb. 84: Vernissage. (Weidner, 06.07.2007).

Sinnlich-leibliche Erfahrung

Das Fast-Food vom Imbiss wird an der frischen Luft im Schatten eines Baumes auf dem geölten Lärchenholz der Theke eingenommen. Als Ergänzung zur Speisekarte der Imbissbude werden ökologisch angebaute Früchte und Naturkost-Süßspeisen aus der Region angeboten.

Handlungsraum

Die Arbeiterinnen und Angestellten aus den Betrieben nehmen an der Theke Ihre Mahlzeiten zu sich und treffen sich im sonst menschenleeren Straßenraum.

Der Erdbeerstand belebt das Gebiet außerhalb der üblichen Arbeitszeiten. Autofahrer halten auf dem Weg nach Hause an, um frische Erdbeeren mitzunehmen oder Eis zu essen.

Differenz

Für eine Durchmischung im homogenisierten Erschließungsraum der Straße wird eine fremde, ungewöhnliche Nutzung eingefügt, die als Treffpunkt zusätzliche städtische Nutzungen vorschlägt. Die Intervention wirkt wie ein „Pfropfen“ im Durchgangsraum, indem durch die Theke mehr Betrieb auf dem Gehsteig entsteht, Autos am Straßenrand stehen bleiben oder langsamer gefahren wird, um zu sehen, was hier vor sich geht.

Die bewusst gestaltete, in handwerklicher und materieller Qualität gebaute Theke steht im Kontrast zu den hier vorkommenden Materialien und Gebäuden.

Vernetzen

Die Urbanitätzelle und der Imbiss gehen temporär eine Symbiose ein. Den Kaffee vom Imbiss trinkt man an der Theke. Der Strom für den Erdbeerstand kommt vom Imbiss.

Durch eine architektonisch-räumliche Artikulation der Schnittstelle zwischen privatem und öffentlichem Raum wird der Imbiss mit der Straße verwoben. Das Leben in den Innenräumen des Gewerbegebiets wird auf die Straße gebracht.

Reaktionen

Die Imbissbetreiberin kann sich vorstellen, die Theke dauerhaft am Straßenrand aufgestellt zu lassen. Die Genehmigungsbehörden halten dies wegen des Verkehrs in der Daimlerstraße für zu gefährlich.

Ketchupflecken auf der Theke sind Spuren des Gebrauchs.

Durch die Aktion entsteht bei den Rundgängen eine Diskussion über die städtebauliche und architektonische Qualität von Gewerbegebieten. Bei einer Führung mit den Sponsoren von KEMPTEN TRACKS wird diskutiert, ob die Straße im Gewerbegebiet überhaupt ein öffentlicher Raum im Sinne eines vielfältigen, urbanen und sozial genutzten Raumes ist und ob so etwas in einem Gewerbegebiet benötigt wird.

Die meisten Besucherinnen, die den Weg abgehen, äußern sich positiv über die starke Begrünung mit den vielen Bäumen in der Daimlerstraße. Dies sei gut so, denn dadurch würden die „*hässlichen Kisten*“ abgedeckt. Dahingegen wird der Aspekt des öffentlichen Raumes vorwiegend nicht gesehen.

Einige Autofahrer fühlen sich durch die Urbanitätzelle eingeschränkt und beschwerten sich bei den Standbetreuern.

„Der Eingriff, der neben dem praktischen Nutzwert auch eine haptische Komponente hat, tritt nicht in Konkurrenz zum Imbiss, sondern wirkt eher wie ein Verbündeter in einer andersartigen Umgebung.“

Kreisbote Kempten, 25. Juli 2007

„Ein Gewerbegebiet ist nicht Stadt. Stadt ist dort, wo man einkauft.

...

Rechnet man ein Industriegebiet richtig zur Stadt? Ich würde sagen, das gehört gar nicht zur Stadt. Das ist halt ein Industriegebiet. Da wohnt ja keiner, da ist es ja egal.

...

Ich war jetzt in Frankreich. Aber das ist auch in Italien so. Wenn ich dann wieder zurückkomme, dann atme ich richtig durch. Unsere Gewerbegebiete sind viel geordneter. Das ist versteckt hinter Grün.

...

Ob das jetzt urban ist in einem Gewerbegebiet, darüber habe ich mir noch nie Gedanken gemacht.

...

Man muss auch sagen, das Industriegebiet ist auch kein Naherholungsgebiet. Da geht man zum Arbeiten und dann verschwinden die Leute in der Halle, da ist eine andere Welt innen drin.

...

Es ist einfach ein Industriegebiet. Und ein Industriegebiet ist nun einmal kein Wohngebiet. Ich denke, die Bürger kommen daher zum Arbeiten. Es ist keine schöne Atmosphäre. Es bleibt und ist ein Industriegebiet. Es werden einfach Arbeitsplätze geschaffen.

...

Das ist dem Investor relativ egal. Der schaut wie ist der Standort, wie ist die Infrastruktur. Dann muss eine Halle schnell hingebaut werden, zack. Irgendwie schauen sie alle gleich aus. Im Ende sind alles Funktionshallen, die kostengünstig errichtet werden und einen hohen Ertrag erbringen sollen.

...

Von der Architektur: Die Firmen legen da gar nicht so viel Wert drauf, sondern da geht's darum, dass das Logo präsentiert wird.

...

Vielleicht müsst einer was Gescheites machen und die anderen machen es nach.

...

Ich arbeite ja auch im Industriegebiet und meinen Chef interessiert bestimmt nicht, dass wir da Wellness haben, sondern der treibt uns an und der schaut auf seine Produktionszahlen. Viele Chefs müssen da dann umdenken und es wird ein großes Umdenken geben, aber die Masse der Arbeitgeber ist längst noch nicht so weit.

...

Arbeitnehmer von hochwertigen Arbeitsplätzen muss man schon auch was bieten. Wenn Innovation gefragt ist, muss man schon was machen.

...

Das ist überall in jeder Stadt so, dass die Gewerbegebiete abends tote Gebiete sind.

...

Man könnte zwischendrin kleine Wohngebiete als Durchmischung einsetzen. Dass es ein Leben kriegt.

Die Erdbeere hat ja da normalerweise nichts zu suchen.

...

Das wäre toll, wenn die Theke bleiben würde.

...

Das Holz der Theke riecht auch fein.

...

Das sind solche besonderen Plätze, die es bei Firmen oft gibt, vor der Türe, im nächstgelegenen Cafe. So einen Platz gibt es immer, den braucht man anscheinend.

...

Ich finde es wichtig, dass hier eine menschliche Komponente reinkommt, weil die Leute hier ja den größten Teil ihres Tages verbringen. Was spricht dagegen, hier etwas den kalten, lieblosen Fassaden entgegen zu stellen.

...

Dass die Firmen sich hinter Hecken verstecken, hängt einfach damit zusammen, dass sie zum Teil hässliche Bauten hingestellt haben. Die einfach billig und funktional sind.

...

Die Gewerbegebiete sind in jeder Stadt gleich. Unpersönlich.

...

Hier durfte ja nie eine Betriebswohnung sein. Wir sind nur da, weil wir immer schon da wohnen.

Wir sind die letzten.

...

Viele Leute finden uns hier draußen gar nicht mehr. Die Tochter sagt dann immer, sie müssen die Straßenlaternen zählen, nach der 22. müssen sie rechts rein.

...

Die Leute wollen auch aus der Firma raus. Das sind Orte, wo man sich erholen und Kraft schöpfen kann. Und die Theke ist ein Versuch für so einen Ort eine sinnliche Qualität zu schaffen.

...

Es gibt keinen Bedarf das Leben in den Betrieben nach außen zu zeigen, weil hier sowieso niemand durch läuft.

...

Diese Eingrünungen versteht man nicht. Warum fasst man nicht über ein größeres Gebiet betrachtet diesen Wunsch nach einem Mikroklima und Ausgleichsflächen einfach zusammen und schafft andere Qualitäten?

...

Wir wollen uns nicht als Gewerbegebiet zeigen, sondern wir wollen ein bisschen Wald und Landschaft spielen.

...

Das ist bewusste Planung gewesen und damit die Struktur stimmt, hat man eine grüne Erschließung durchgeführt. Die leben alle von einer Logistik, die Dritte betreiben. Da fahren LKWs rein und raus, Menschen gehen rein und raus, die haben nichts mit dem öffentlichen Raum zu tun während der Imbiss vom öffentlichen Raum lebt. Und deswegen öffnet er sich auch zum öffentlichen Raum.

...

„Dass die Hallen da hinten drin stehen, das kommt vom Bebauungsplan. Das ist Absicht der Stadtplanung gewesen. Weil jeder seine Architektur machen darf, wie er will.“

Stimmen während der Führungen von KEMPTEN TRACKS

Ort 02 Hier und Fern

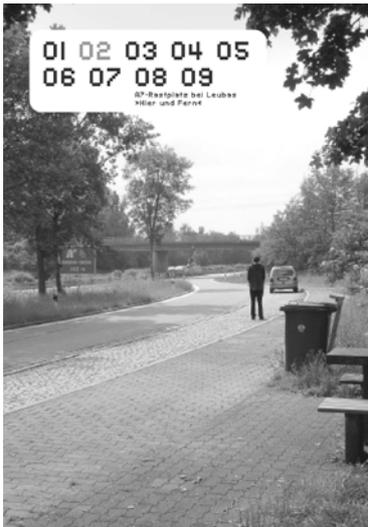


Abb. 85: Postkarte Ort 02. (07.2007).

Phänomen und Potential

Durch die Aktion soll spürbar gemacht werden, dass man sich in einem Raum befindet, der „hier“ in Kempten, jedoch zugleich „fern“ ist. Es soll bewusst gemacht werden, dass der Ort sich zwar geografisch in Kempten befindet, aber von dort aus nicht erreichbar ist. Es ist typisch für solche zeitgenössischen Orte, dass sie zu etwas anderem gehören, obwohl sie eigentlich „hier“ sind.

Von außen soll erlebt werden, dass die oft ausgeblendete Autobahn auch ein Teil von Kempten ist und gleichzeitig von anderen Landesteilen und Städten, durch die sie hindurchführt oder von denen sie herkommt.

Auf dem Rastplatz sind die Autofahrerinnen mit Ihren Gedanken weit weg und kümmern sich wenig um Leubas und Kempten oder wissen gar nicht, wo sie im Moment gerade sind. Die Aktion soll den Reisenden, die am Rastplatz anhalten, vermitteln, dass dieser für sie beliebiger Punkt auf dem Weg von A nach B, zu einem ganz bestimmten Ort gehört.

Aktion und Ausstellung

Die fehlende Verbindung zwischen dem Autobahnrastplatz und der Stadt Kempten wird temporär "aufgehoben". Dort und in der Kunsthalle wird hierzu jeweils eine ausrangierte, gelbe Telefonzelle aufgebaut und eine Standleitung zwischen beiden hergestellt. Nimmt ein Reisender auf dem Rastplatz bzw. eine Besucherin am Korrespondenzstandort in der Kunsthalle den Hörer ab, so vernimmt er ein Freizeichen und der jeweils andere Apparat klingelt. Wird der Hörer der Gegenstelle

abgenommen, so ist eine Kommunikation mit einem Besucher der Kunsthalle in Kempten möglich, andernfalls bleibt es beim regelmäßigen Wiederkehren des Freizeichens, der jeweils andere Ort bleibt unendlich fern.



Abb. 86: Reisende an der gelben Telefonzelle. (21.07.2007).



Abb. 87: Die Gegenstelle in der Kunsthalle (Schröck, 08.07.2007)

Sinnlich-leibliche Erfahrung

Das Betreten eines anderen Ortes außerhalb der Autobahn wird bewusst. Spuren, Gerüche und Geschichten, die sich hier zugetragen haben mögen, überlagern sich mit individuellen Erinnerungen und stehen im Kontrast zur vollklimatisierten „Zeitkapsel“, in der man sich auf der Strasse dahinbewegt. Reisende verlassen das dauernd präsente Getöse der Autobahn, werden von der Stille in der Telefonzelle umfungen und verharren „hier“ für wenige Momente in bewegungsloser Ruhe.

Handlungsraum

Reisende telefonieren mit Besuchern der Ausstellung und entschließen sich zu einem Ausflug nach Kempten. Einmal passiert es, dass sich zwei Personen, die miteinander telefoniert haben, in der Kunsthalle treffen.

Differenz

Die alte, gelbe Telefonzelle irritiert, weil es sie offiziell gar nicht mehr gibt. Sie ist eine „nutzlose“ Einrichtung im „Zweckraum“ Autobahn.

Das Aufstellen der Telefonzelle muss durch die Autobahndirektion erfolgen, da jeglicher unkontrollierte und gefährdende Eingriff in den homogenen und störungsempfindlichen Autobahnraum vermieden werden muss.

Vernetzen

Dem Ortlosen wird ein Ort gegeben. Der Stadtkern und die *Stadt-Landschaft* werden miteinander verbunden.

Reaktionen

Da der Rastplatz „hier in Kempten“ liegt, muss die Telekom den Telefonanschluss zum üblichen Preis herstellen, obwohl der nächste Verteiler ein paar hundert Meter entfernt liegt.

Von der Autobahnbrücke bei Ort 03 kann man beobachten, wie die bekanntermaßen ausrangierte gelbe Telefonzelle die Autofahrer am Rastplatz überrascht und die ansonsten eingespielten Handlungen an einem solchen Ort unterbricht. Etliche Personen gehen erst um die Telefonzelle herum bevor sie vorsichtig die Tür zur Kabine öffnen. Die Mutigen und Neugierigen heben den Telefonhörer ab.

Ort 03 Ort der Gegensätze



Abb. 88: Postkarte Ort 03. (07.2007).

Phänomen und Potential

Die Brücke über die A7 ist ein Ort, an dem man dem Autobahnraum spürbar am nächsten kommt. Sie ist neben Tunnels, Unterführungen und Röhren eine Möglichkeit, die A7 zu überwinden. Durch die Aktion soll für die Spaziergänger auf der Brücke der Kontrast zwischen der hohen Geschwin-

digkeit der Autobahn mit ihrem schlagenden Rhythmus und der langsamen Fortbewegung ohne Maschine erfahrbar werden. Die Menschen haben meist keine Ahnung mehr, welche direkten Wirkungen eine Autobahn hat, weil sie diese nur noch in einem vollklimatisierten, vielleicht mit getönten Scheiben ausgerüsteten, schweren Auto bei hoher Geschwindigkeit erleben. Die A7 wird als Bruch in der „heilen Allgäuer Landschaft“ spürbar.

Der Eingriff soll das Überbrücken der Autobahn als Hindernis oder Raumschwelle an dieser Stelle bewusst machen und einen Hinweis geben, dass eine Brücke eine kulturelle Situation über das Zweckrationale hinaus ist.

Für einen Augenblick wird der Kontakt zwischen dem in die Ferne Reisenden und dem hier Bleibenden hergestellt.

Die an diesem Untersuchungsort gemachte Erfahrung ist im Kontext mit der nächstfolgenden Station unter einer Autobahnbrücke zu sehen.

Aktion

Beide Brückengeländer werden von innen mit LKW-Planen abgedeckt. Über den Fahrbahnmitten sind diese jeweils auf eine kurze Distanz unterbrochen. Große Pfeile auf den Planen markieren grafisch diese „Balkone“ über der Autobahn. Diejenigen, die ansonsten ohne Beachtung zu Fuß oder im Auto die Brücke passieren, werden hier zum Anhalten animiert und eingeladen, der Autobahn aus einer ungewohnten Perspektive zu begegnen. Was ist da? Eine Sehenswürdigkeit?

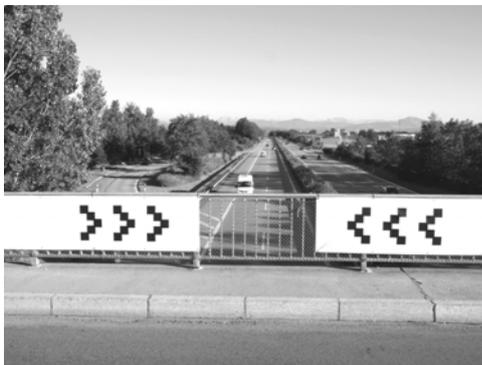


Abb. 89: Blick vom „Balkon“ auf die A7 und die Allgäuer Alpen. (Weidner, 05.08.2007).

Ausstellung

In der Kunsthalle wird die Situation, auf der Brücke über der A7 zu stehen, angedeutet. Hierzu müssen sich die Ausstellungsbesucher auf ein kleines Podest stellen, wodurch man den festen Boden unter den Füßen verlässt, um dann von unten in eine Black Box einzutauchen, in der Videoszenen vom Aktionsort visuell und akustisch erlebt werden.



Abb. 90: Die Installation, mit der die Ausstellungsbesucher die A7 „in der Stadt“ erleben können. (Schröck, 08.07.2007).

Sinnlich-leibliche Erfahrung

Der Schwindel am Brückenrand und die Wucht der unter einem hindurch jagenden Fahrzeuge werden am eigenen Leib erfahren.

Handlungsraum

Die Brücke wird zum „Agfapoint“ mit Alpenblick und Autobahn.

Die auf der Brücke und von den Planen eingerahmten Personen werden von der Autobahn aus wahrgenommen. Meistens hupen LKW-Fahrer zur Begrüßung.

Differenz

Die Aktion stellt einen kritischen Eingriff in den „Sicherheitsraum“ der Straßenverkehrsordnung dar. Mit Polizei, städtischem Verkehrsamt und Autobahndirektion muss über die „Störung“ verhandelt werden. Ein zuerst geplantes Fernrohr auf der Brücke wird abgelehnt. Die Planen dürfen nur von der Autobahndirektion befestigt werden.

Vernetzen

Die Erfahrung der Brücke als Verbindung getrennter Räume wird ermöglicht.

Reaktionen

Einige wenige Autofahrerinnen halten einfach vor oder auf der schmalen Brücke, um zu entdecken, welche Bewandtnis die Planen und der markierte Platz am Brückengeländer haben. Obwohl kein Halteverbotsschild aufgestellt ist, provoziert dies die anderen Verkehrsteilnehmer, „weil man hier nicht hält“. Ist die Beobachtung, dass sich so mancher auf einer normalen Strasse nicht mehr anzuhalten traut, ein Hinweis darauf, wie angepasst man inzwischen an den Verkehr ist?

„Ich stehe auf der Brücke und da sehe ich eigentlich die Autobahn gar nicht so, aber jedes Mal denke ich, von da oben hast du einen ganz anderen Blick.

...

Eigentlich möchte man da möglichst schnell wieder weg.

...

Ich kann mich noch erinnern als man als Kind auf die Autobahnbrücke geradelt ist und dann hat man sich gefreut, wenn man den Autofahrern gewunken hat. Und einer mal zurück gewunken hat. Aber da hat man ewig gewartet bis mal ein Auto gekommen ist. Aber mittlerweile ist der Verkehr so enorm geworden, dass man diesen Ort meiden wird. Man hat soviel Lärm überhaupt im Alltag. Dann sucht man sich das nicht in der Freizeit.

...

Das stelle ich immer wieder fest, wenn die Ferien beginnen, alles ist auf der Flucht, nichts wie weg aus der Welt, wo man die ganze Zeit verbracht hat.

...

Man ist bedrängt vom Lärm und schaut gleichzeitig in die Ferne, schaut auf die Berge.

...

Mir ist das hier zu gewalttätig.

...

Aber dann dahinter die schönen Kulisse der Berge. Das Einzige, was ein wieder ein bisschen beruhigt.

...

Die Autobahn ist beängstigend. Und zwar das Tempo. Wenn man selbst auf der Autobahn fährt, merkt man das Tempo nicht so, wie wenn man jetzt da oben steht.

...

Da sieht man mal was die Geschwindigkeit bedeutet.

...

Die Autobahnbrücken sind von der Autobahn aus ein Zustand, der dieser Bewegung eigentlich entgegensteht. Da ist plötzlich so ein Ruhepunkt. Auf der Querung stehen dann Leute und du selber bist in einer starken Bewegung.

...

Das ist fast schmerzhaft hier.

...

Die Autobahn ist eine enorme Fläche, die man so normal nicht sieht. Wie so ein Tablett vor den Bergen.

...

So kriegst du den Verkehr ja gar nicht mit, wenn du selber im Auto sitzt.“

Stimmen während den Führungen von KEMPTEN TRACKS

Ort 04 Ort der Sinneswahrnehmung

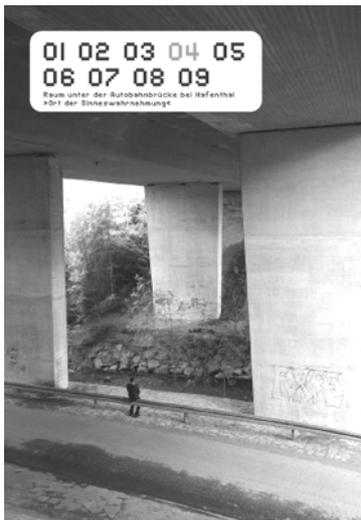


Abb. 91: Postkarte Ort 04. (07.2007).

Phänomen und Potential

Der Raum unter der Autobahnbrücke zeichnet sich durch eine dichte Vielfalt an sinnlich wahrnehmbaren technischen und natürlichen Phänomenen aus. Trotzdem will sich hier niemand lange aufhalten. Die Aktion soll zum Innehalten und Niederlassen einladen, um das bisher Übersehene oder Überhörte und noch nicht Gespürte entdecken zu können. Bis man ein Gefühl für diesen Raum bekommt. Ein „Un-Ort“ wird zu einem atmosphärisch dichten Raum in der *Stadt-Landschaft* umgedeutet und herausgearbeitet. Die dort meist vernachlässigte Sinnlichkeit wird betont. Ein „Verkehrsort“ wird zum Ort der Ruhe und des Verweilens. Könnte das ein Raum in der *Stadt-Landschaft* sein, den die Leute mögen?

Aktion

Dem Ort wird nur das Nötigste für den Eingriff hinzugefügt, um die vorhandenen Phänomene nicht zu überdecken. Alte Stühle aus dem Kemptener Stadttheater schaffen die Möglichkeit, sich zu setzen und wie bei einer Aufführung das Geschehen konzentriert zu verfolgen.



Abb. 92 u. 93: Die Theaterstühle in der „Klang-Kathedrale“. (21.07.2007/ Schröck, 15.07.2007).

Ausstellung

Ein Ausschnitt der akustischen Phänomene des Ortes ist in der Ausstellung zu hören, während man auch dort auf einem der alten Theaterstühle sitzt.



Abb. 94: Geräuschaufnahmen von Ort 04 können in der Ausstellung angehört werden. (Schröck, 08.07.2007).

Sinnlich-leibliche Erfahrung

Das „Gong“-Geräusch der Übergangskonstruktion, das Plätschern der Leubas, die Kühle des Betons, der Hall der „Kathedrale“, das Schattenspiel der auf der Brücke fahrenden Autos, Vogelgesang ...

Handlungsraum

Normalerweise durcheilende Spaziergänger und Radfahrer lassen sich auf den Theaterstühlen nieder. Joggerinnen ruhen sich nach ihren Dehnübungen auf den Sitzmöglichkeiten aus und genießen den kühlen Raum am Bach.

Differenz

Durch die Theaterstühle wird der Außenraum ein Stück weit zum Innenraum, was die Vorbeikommenden irritiert.

Die Vermischung von „Natur“ und „Technik“ wird spürbar.

Vernetzen

Bei der nächsten Fahrt über die Autobahnbrücke wird man sich an das Erlebnis erinnern und den bislang unbekanntem oder ausgeblendeten Ort in die persönliche, mentale Landkarte einfügen.

Der rote Samt und das abgenutzte Holz der Stühle sind für viele eng mit dem Kemptener Theater in der Altstadt verbunden, wo das Mobiliar jahrzehntelang benutzt wurde. Während der Aktion lässt man sich nun in einem völlig anders kulturell codierten Raum der *Stadt-Landschaft* auf den Sitzen nieder.

Reaktionen

„Im Gegensatz zur Stadt, wo man sich aufhält, zum Einkaufen oder so, muss man hier ja nicht bleiben. Es ist halt nur so, dass es immer mehr solche Stellen gibt.“

...

Da sieht man erst einmal wie breit eine Autobahn ist.

...

Das sind so die Stellen, die man eigentlich meidet. Wenn ich mir eine Radeltour überlege, dann meide ich genau diese Sachen und wenn da eine Autobahn in der Nähe ist. Aber ich finde das schon interessant, wenn man sich das mal anschaut.

...

Wenn man zum Beispiel auf dem Edelsberg bei Nesselwang steht und herunter schaut, auf die Autobahnbrücke, das ist schön, aber wenn man drunter ist, dann eben nicht mehr.

...

Ach, das ist so eine Utopie, das wäre so schön, das kann man sich gar nicht vorstellen, wenn es schöne Autobahnenbrücken gäbe.

...

Der einzige Vorteil hier herinnen ist, wenn es regnet. Oder wenn man mal einen Schatten sucht. Klack, Klack, Klack, da bin ich froh, wenn ich durch bin. Das brauche ich halt in meiner Freizeit nicht, da sucht man lieber andere, schöne Orte.

...

Unter der Autobahn lebt ja niemand.

...



Abb. 95: Unter der Autobahnbrücke während einer Führung. (Weidner, 27.07.2007).

Es muss ja nicht schön sein, es ist halt Realität.

...

Es ist angenehmer wie auf der Autobahn, aber es ist schon noch stressig, wenn die Autos fahren. Nicht gerade entspannend. Und dann hilft da die Leubas auch nicht.

...

Ich kann mich nicht mehr erinnern, wie der Ort in meiner Kindheit war, aber ich weiß den Tag genau, als das Unglück passiert ist. Ich habe meine Ausbildungsprüfung an dem Tag gehabt.

...

Ich kann mich nicht mehr an den Ort ohne Brücke erinnern.

...

Da, eine Ringelnatter.

...

Manchmal kann so eine Brücke auch Schutz bieten. Wenn's Wetter schlecht ist oder wenn die Sonne so scheint wie heute.

...

Ein Haufen Beton.

...

Ich find's hier irgendwie unwirklich. Und das Klak, Klak, das hier kommt, das könnte auch in einer ganz abgefahrenen Kunstaussstellung sein. Und dann plätschert es wieder ganz schön.

...

In den Städten wie Paris oder Wien haben sich ja unter den Brücken Geschäfte angesiedelt oder haben sich Handelsplätze entwickelt. Oder die Steinerne Brücke in Regensburg. Weil das natürlich wichtige Plätze waren. Die hatten eine große Bedeutung. Das waren große Maßnahmen, die viel mit sich gezogen haben. Das ist ja hier auch eine große Maßnahme, aber was hat es mit sich gebracht?

...



Abb. 96: Finissage an Ort 04. (Weidner, 05.08.2007).

Es ist ein unwahrscheinlich monumentaler Ort von den Dimensionen her. Ein Raum, der aber eigentlich in keinster Weise wahrgenommen wird, wenn es die Stühle nicht gibt. Wenn man bedenkt, was für ein Aufwand betrieben wird, um so ein Objekt zu erstellen, damit die Autos weiter fahren können.

...

Mich erinnert das total an ein Bild von Jeff Wall. Das Foto mit dem Kanalrohr, wo das Mädchen davor spielt. Das erinnert mich von der Atmosphäre da dran. Einerseits romantisch und doch bedrohlich.

...

Die Natur hat eine wahnsinnige Beharrlichkeit. Der machen fünfzig Jahre nichts aus. Langsam vermoost das hier. Das ist ein ganz langer Prozess. In dem Moment, wo dann dieser Nährboden da ist, dann geht es ganz schnell und die Natur holt sich das wieder zurück.

...



Abb. 97: Finissage an Ort 04. (Weidner, 05.08.2007).

Die fahren da alle oben drüber und da ist ein zweiter Ort entstanden, den man gar nicht berücksichtigt hat.

...

Das ist sowieso eine riesen Hypothek, diese ganze Infrastruktur, Verkehrsbauten. Diese ganzen Elemente zu unterhalten ist eine gigantische Herausforderung. Was es bedeutet allein so ein Element wie die Brücke zu sanieren. Das ist aber im Vergleich zur ganzen A7-Strecke Pipifax.

...

Ich finde sehr schön, dass das hier zum Theater gemacht wurde. Das ist fast so wie Bregenzer Festspiele.

...

Ich habe mal eine zeitlang in den USA gearbeitet. Und die amerikanischen Güterzüge sind ja kilometerlang. Da ist der da drüber gefahren. Das rhythmische Geräusch von diesem Ding war unglaublich. Und das Quietschen der Räder und Weichen. Das war ein Musikstück.“

Stimmen während den Führungen von KEMPTEN TRACKS

Ort 05 Ort der Fantasie

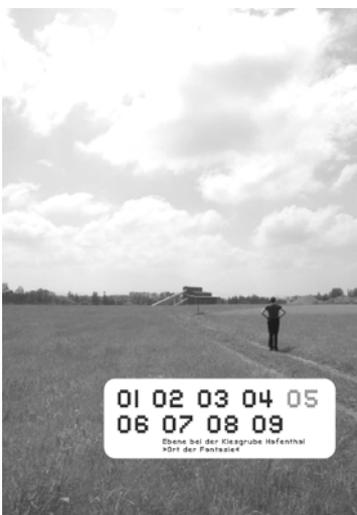


Abb. 98: Postkarte Ort 05. (07.2007).

Phänomen und Potential

Von manchen wird das Kieswerk als Störung der „Alpenkulisse“ empfunden. Das kann man auch anders sehen. Der Ort wird bestimmt durch den blauen Kiesförderturm als Landmarke, dessen skulpturale Gestalt sich aus unterschiedlichen Perspektiven verändert und zu vielfältigen Interpretationen anregt. Die Aktion fokussiert den Turm als neues Objekt in der *Stadt-Landschaft* und stellt es als zeitgenössischen baulichen Eingriff in die Allgäuer Voralpenlandschaft zur Diskussion. Gleichzeitig geht es darum, die Wahrnehmung für neue ästhetische Qualitäten zu schärfen und das Bewusstsein für Veränderungsprozesse der scheinbar unveränderlichen Ideallandschaft zu sensibilisieren.

Aktion

Durch aufgestellte Fernrohre wird das Augenmerk von verschiedenen Standorten aus auf den blauen Turm gelenkt. Bei einzelnen Rohren wird der Blick mittels bedruckter Folien durch metaphorische Interpretationen oder Bilder vertrauter Objekte grafisch verfremdet oder überlagert. Bei den Rohren ohne Überlagerung oder Verfremdung können die Besucherinnen ihren eigenen Fantasien freien Lauf lassen.



Abb. 99 links: KEMPTEN TRACKS Wanderer an einem der Guckrohre. (Weidner, 27.07.2007).

Abb. 100 rechts: Blick durch ein Guckrohr auf den blauen Turm. (30.07.2007).

Ausstellung



Abb. 101: Die Videoinstallation zeigt die collagierten Fantasien der KEMPTEN TRACKS Wanderer. (Schröck, 08.07.2007).

Ein Trickfilm, der sich aus Fantasien der Besucher zusammensetzt, wächst in der Kunsthalle mit den vor Ort gewonnenen Eindrücken, die in das beim Kieswerk ausgelegte Skizzenbuch notiert werden.

Sinnlich-leibliche Erfahrung

Die skulpturale Ausstrahlung des Kiesförderturms verändern sich während der Bewegung auf dem Weg.

Handlungsraum

Die KEMPTEN TRACKS Wanderer schauen durch die Fernrohre auf den blauen Turm und zeichnen ihre Fantasien in das Skizzenbuch unter einem Unterstand am Wegesrand.



Abb. 102: Eine KEMPTEN TRACKS Gruppe am Unterstand. (30.07.2007).

Differenz

Die Aktion inszeniert einen „unpassenden Fremdkörper“ in der „traditionellen Allgäuer Kulturlandschaft“.

Vernetzen

Die Wahrnehmung von Landmarken - wie dem blauen Turm - sorgt für Orientierung und Verknüpfung von Orten in der fragmentierten *Stadt-Landschaft*.

Reaktionen

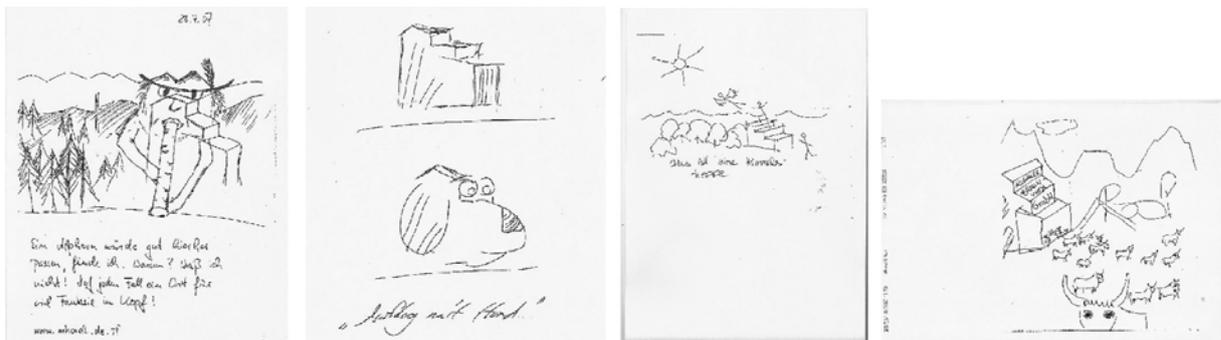


Abb. 103-106: Zeichnungen vom KEMPTEN TRACKS Wanderern im Skizzenbuch an Ort 05. (07-08.2007).

„Wenn man das Loch nicht sieht, schaut es ja gar nicht so übel aus, oder?“

...

Ich gehe hier alle zwei Monate, aber mir ist das blaue Ding hier noch nie aufgefallen.

...

Wenn ich es von diesem Standpunkt hier sehe, dann passt es, aber von vorne ...

...

Wenn ich das Gebäude in der Zeitung oder auf einer Karte gesehen hätte, ich hätte nicht sagen können, wo das ist.

...

Mir gefällt das überhaupt nicht, das passt überhaupt nicht da hin. Schaut furchtbar aus. Aber wie man Kieswerke machen soll ... das ist das Problem.

...

Man nimmt sich halt jetzt die Zeit und schaut genauer hin.

...

Wenn ich da laufe, dann sehe ich nur die Berge und die Landschaft, aber nicht das Ding.

...

Ich find's gar nicht so hässlich.

...

In Zukunft werde ich das Gebäude jetzt immer sehen.

...

Schaut aus wie ein Kornspeicher.

...

Den habe ich bei der Ausstellung das erste Mal gesehen.

...

Wir fahren da nicht so oft vorbei, sondern meist runter in den Süden.

...

Das Gebäude selber ist architektonisch nicht schlecht, ganz interessant.

...

Andere Objekte sind die Windräder da hinten.

...

Ich finde spannend, dass das so architektonisch getreppt ist wie die Landschaft dahinter.

...

*Mir gefällt das gut. Weil es blau ist. Und diese Röhren. Es ist wie ein Objekt. Es ist nicht unharm-
nisch, aber es ist wie ein Bruch in der Harmonie mit den Wiesen, den Bergen und den Kühen. Und
dann das blaue Ding mit den Schienen.*

...

Mir gefällt das Perspektivische, wenn man durch die Röhre schaut.

...

Dass man nur den Ausschnitt hat, das ist das Spannende, wenn man durch die Guckrohre schaut.

...

Dafür dass man das Kieswerk braucht, könnte es noch hässlicher sein.

...

Man kann selbst so was, was man braucht wie das Kieswerk, auch noch so gestalten, dass es etwas gleich sieht. Das ist das Gleiche, wenn man Bauernhöfe anschaut. Es gibt welche, die sind recht brauchbar gestaltet - heute die neuen wie früher die alten - aber es gibt welche, die sind nur noch ganz Zweck.

...

Die orange Viehtränke könnte auch noch zur Installation „Blauer Turm“ dazu gehören.

...

Es gibt schlimmere Verschandelungen in der Gegend als das Kieswerk.

...

Das ist fast wie ein Schwimmbad, ich habe das Gefühl da rutscht man runter und da kann man so drin rumtoben. Irgendwie wie ein Spielplatz. Nicht so ernsthaft, sehr fröhlich das Ganze.

...

Das sieht hier aus wie auf den englischen Landschaftsbildern aus dem 19. Jahrhundert. Und das Gebäude dahinter veräppelt das Alles.

...

Durch die Farbe hat das Gebäude eine gewisse Ironie. Das kann man irgendwie nicht ernst nehmen. Ein Kontrapunkt zur Landschaft, aber wahrscheinlich unfreiwillig gesetzt.

...

Und dann noch in der Flucht zum Grünen.

...

Hier merkt man, obwohl es im Allgäu ist, dass die Idylle in den Hintergrund tritt. Dass das Allgäu eine industrialisierte Zone ist.“

Stimmen während den Führungen von KEMPTEN TRACKS

„Spielscheune mit Rutschen

...

Viel blau, wolkenlos, unendlich blau, bläuer.

...

Gute Idee, große Industriebaukörper darzustellen und das Auge zu schulen. Das Kieswerk ist gelungen und für seine Zweck gut proportioniert.

...

Bei einem so schönen Kieswerk brauche ich keine Kathedrale.

...

Das ist eine Himmelstreppe.

...

U-Bahn Haltestelle Kempten-Nord. Leider noch in der Bauphase.

...

Das Blau ist klasse. Passt gut zum Allgäuer Himmel.“

Notizen im Skizzenbuch an Ort 5

Ort 06 Schwellenraum



Abb. 107: Postkarte Ort 06. (07.2007).

Phänomen und Potential

Der Leubastobel war früher erlebbare Grenze, Hindernis und Frontverlauf. Heute verläuft hier die Grenze zwischen der Stadt und dem Landkreis. Dies hat im Alltag der Menschen keine Bewandnis mehr. Genauso wenig wie der Einschnitt in die Topographie, der bei der Bewegung durch die Kemptener *Stadt-Landschaft* kaum mehr erlebt wird.

Die Aktion soll diese Konstellationen wieder wahrnehmbar machen. Es ist eine Anregung, zu spüren, dass man sich durch ein Hindernis hindurchzwängt, dass man den Tobel überwinden muss und nicht einfach unbemerkt darüber gleitet wie dies auf den vorhandenen Straßen der Fall ist. Hierfür wird eine Verbindung durch den Tobel zwischen den historischen Orten 05 und 07 hergestellt. Diese ist wie ein direkter Querschnitt durch die Tobellandschaft angelegt, der beim Durchwandern die markante Topographie und die historisch und politisch bedeutsame "Raumschwelle" erfahrbar machen soll. Beim Überqueren der Leubas, die die eigentliche geologische Ursache des Tobels ist, soll ein Eingriff diese Phänomene verstärkt betonen und leibhaftig spürbar machen.

Aktion

Der Aktionsweg wird temporär auf bestehenden Schleichwegen durch den Tobel geführt. Über die Leubas wird eine Brücke aus Baumstämmen geschlagen. Die Brücke ist so schmal, dass gerade eine Person hinübergehen kann. Das beidseitige Gelände der Brücke besteht aus dicht hintereinander gestellte, meterhohe Holzstangen.



Abb. 108 links: Der Aufbau der Brücke. (30.06.2007).
Abb. 109 rechts: Die Stangenbrücke über die Leubas. (29.07.2007).

Ausstellung

In der Kunsthalle muss ein Dickicht aus Fichtenstämmen überwunden werden, um zum nächsten Ort in der Ausstellung zu gelangen.



Abb. 110: Installation mit abgehängten Fichtenstämmen in der Ausstellung. (Weidner, 06.07.2007).

Sinnlich-leibliche Erfahrung

Die enge, hohe Brückengasse und das Schwanken der Baumstämme macht die Überwindung des Schwellenraumes spürbar.



Abb. 111: Ein KEMPTEN TRACKS Wanderer durchquert den „Schwellenraum“. (01.08.2007).

Bei Hochwasser ist die Brücke unpassierbar und funktioniert damit wie ein Seismograph für die Schwellenwirkung des Leubastobels.

Die aufragenden, hellen Holzstangen reflektieren das Sonnenlicht, womit die Schwelle im dunklen Wald aufleuchtet. Die Fugen zwischen den Holzplanken lassen das fließende Wasser der Leubas durch scheinen und den Wasserstrom spüren.



Abb. 112 links: Die Brücke bei Hochwasser. (10.07.2007)

Abb. 113 rechts: Die Leubas strömt unter dem schmalen Steg hindurch. (21.07.2007).

Handlungsraum

Die Brücke ermöglicht vorübergehend neue Routen für Abendspaziergänge.

Differenz

Die Installation aus den filigran und fächerartig aufragenden Rundstangen stellt eine sinnlich-ästhetische Konstruktion im "Baumarkteinerlei" der *Stadt-Landschaft* dar.

Die Brücke „funktioniert“ wie beschrieben nicht immer, sie „verweigert sich“ manchmal, ein reiner und „geglätteter“ „Zweckraum“ zu sein.

Die Brücke wäre vermutlich aufgrund vieler baurechtlicher, versicherungsrechtlicher und statisch-baukonstruktiver Vorschriften nicht genehmigungsfähig. Sie stellt jedoch durch ihre Einfachheit und als temporäres Provisorium die Bedingungen in Frage, welche Verkehrsbauwerke normalerweise zu erfüllen vorgeben: sie sind scheinbar ewig haltbar und absolut sicher, bringen dadurch aber einen enormen Aufwand mit sich, haben meist keinen Bezug zum Kontext und weisen zudem keine ästhetisch-sinnlichen und architektonischen Qualitäten auf.

Die Brücke wurde bei einem Hochwasser der Leubas umgeworfen. Wegen ihrer einfachen Konstruktion und weil sie wie ein gekentertes Boot in der Leubas schwamm, konnte sie in wenigen Stunden von einer Handvoll Helfern wieder aufgerichtet werden.



Abb. 114: Wiederaufrichten der vom Hochwasser umgeworfenen Brücke. (25.07.2007).

Vernetzen

Zwei ansonsten durch die Leubas getrennte Trampelpfade und zwei historische Schauplätze des Bauernkriegs werden miteinander verbunden. Die schlanken, hohen und geschälten Rundhölzer des Brückengeländers überlagern sich mit dem Stangenwald der Fichtenmonokultur im Tobel und mit der Installation in der Kunsthalle.



Abb. 115-117: Die Stangen des Fichtenwaldes, der Brücke und der Ausstellungsinstallation. (10.07.2007/ 10.07.2007/ 08.07.2007).

Reaktionen

„Bei Hochwasser schwimmt die Brücke wie eine Dschunke auf dem Wasser.

...

Ich wohne ja ziemlich nah an der Leubas, aber die ist überall so unzugänglich. Und sehr tief eingeschnitten.

...

Wenn schon eine Brücke, dann wenigstens schmal

...

Bleibt die Brücke? Warum nicht?

...

Das ist ein angenehmeres Geräusch als unter der Autobahnbrücke.

...

Einfach schön.

...

Da stellt sich dann gleich immer die Frage, wer unterhält das Ding und wer ist dafür verantwortlich?

...

Müssen wir da jetzt echt rüber? Wir kriegen dann nasse Füße.

...

Ah, da ist der Stangenwald.

Das ist schon ein Brückenraum, der ganz interessant wirkt. Andererseits hat man wieder das Gefühl des Eingesperrtseins da drin.

...

Mal was anderes wie eine normale Brücke.

...

Diese Bäume, die in der Ausstellungshalle hängen, bekommen durch die Brücke jetzt eine Bedeutung.

...

Weil die Brücke nicht senkrecht zum Flussverlauf steht, hat man den optischen Eindruck mitgezogen zu werden und es entsteht eine Dynamik.

...

Das ist toll, dass die Brücke bei Hochwasser kurz vor dem Ufer aufhört. Wenn weniger Wasser ist, kann man dann ja auf die Kiesbank hüpfen.

...

Erinnert mich an Gefechtsbilder oder Schlachtbilder beim Altdorfer mit den Hellebarden oder Dreschflegeln im Bauernkrieg.

...

Du kannst nicht gerade durch die Brücke durchlaufen, das ist ein ganz eigenartiges Gefühl.“

Stimmen während den Führungen von KEMPTEN TRACKS

„Und dann wünsche ich mir, dass die Brücke nach dem Hochwasser wieder aufgestellt wird, damit wir sie beim nächsten Kempten-Besuch begehen können.“

...

An der Leubastobelbrücke traf ich eine Oma mit Enkel, die die „Abkürzung“ weg von der Straße besonders gut fand.

...

Die Leubastobelbrücke muss bleiben.

...

Dickes Lob, auch wenn ich mein Fahrrad nicht drüber brachte und die Flussdurchquerung mir nasse Füße bescherte.“

Notizen im Gipfelbuch an Ort 09

Ort 07 Erinnerungsraum



Abb. 118: Postkarte Ort 07. (07.2007).

Phänomen und Potential

Was geschah an diesem Ort? Welche Kräfte wirken hier, die diesen Raum so gestalten wie er heute ist?

Die Aktion soll an die historische Bedeutung der „Malstatt“ erinnern und gleichzeitig den Bezug zu den derzeit hier aufeinander treffenden Gegenkräften in der *Stadt-Landschaft* herstellen.

Dazu wird die „Leere“ der Abstandsfläche und das „Meer aus nicht betretbaren Wiesen“ durch eine weiträumige Installation besetzt, die an die historische Bedeutung der „Malstatt“ als öffentlicher Raum, Schlachtfeld und eine von Menschen belebte Versammlungsstätte erinnert. Gleichzeitig wird der Bogen gespannt zu den zeitgenössisch den Raum prägenden gesellschaftlichen Bedingungen.

Es wird hinterfragt, ob eine intensive Grünlandwirtschaft und eine Reduktion der Wiese zur bloßen Abstands- oder Reservefläche der geeignete Umgang mit einem derartigen historischen Ort sind?

Aktion

Über das ganze Feld werden menschengroße Buchstaben verteilt, die auf großen, weißen Fahnen aufgedruckt sind. Zusammengesetzt ergeben die Buchstaben Botschaften, die im Zusammenhang mit den „12 Artikeln“ der Bauern von 1525 stehen, aber auch mit den gegenwärtig gestaltenden Kräften Gewerbe, Landwirtschaft und Wohnen.

Als Begriffe werden deswegen gewählt: „Dass wir frei sind“/ „Mehr Fläche“/ „Milchquote“/ „Bergblick“.

Für die Buchstaben wird die Schrift „Rotis“ von Otl Aicher verwendet. Damit soll auf die Auseinandersetzung Otl Aichers mit dem Allgäuer Bauernkrieg hingewiesen werden. Aicher leitete von diesem für die Region prägenden Ereignis als nicht unumstrittene These Konsequenzen für das heutige Allgäu und seinen gesellschaftspolitischen und kulturellen Zustand ab.



Abb. 119: Das Einfamilienhaus an der „Malstatt“ mit der entsprechenden Botschaft. (28.07.2007).

Ausstellung

Der an der „Malstatt“ aufgestellte Gedenkstein, der an den Bauernkrieg von 1525 erinnert, wird in die Kunsthalle gebracht.



Abb. 120: Der in die Ausstellung translozierte Gedenkstein. (08.07.2007).

Sinnlich-leibliche Erfahrung

Durch die Positionierung der Buchstaben erlebt man räumliche Tiefe und bekommt die vage Vorstellung einer Menschenansammlung.



Abb. 121: Die Buchstabenfahnen im Erinnerungsraum. (29.07.2007).

Handlungsraum

Was ein „Tempo 30“-Schild auf der Verbindungsstraße zwischen dem Leubaser Gewerbe- und Wohngebiet bisher nicht geschafft hat, wird durch die Installation erreicht: Die Autofahrer bremsen, lesen die Begriffe auf den Fahnen und fahren langsam.

Differenz

Die Erinnerung an den historischen Raum und seine Berücksichtigung bei der zukünftigen Stadtentwicklung steht im Spannungsfeld der heutigen, zweckorientierten Nutzungen.

Vernetzen

Fragen des Städtebaus und der Landschaftsgestaltung werden verknüpft mit den Fragen der zukünftigen Entwicklung der Milch erzeugenden Landwirtschaft.

Der bisher kaum beachtete historische Ort wird in der Stadt bekannter.

Reaktionen

„Ich denke, es wäre schon sinnvoll, die „Malstatt“ in irgendeiner Form so zu gestalten, dass sie wieder ein Erinnerungsort wird.

...

Wenigstens ist das hier nicht als Baugebiet ausgewiesen.

...

Weiß der Bauer, was er da hat?

...

Ja, stimmt. Milchquote. Bergblick. Mehr Fläche. Das kommt hier zusammen.

....

Und die Stadt Kempten hat kein Interesse an der Wiese? Ich meine jetzt nicht als Gewerbegebiet, sondern um diesen Platz hier zu erhalten.

...

Ein wichtiger historischer Ort.

...

Wo merkt man da noch was vom Bauernkrieg. Ich nicht.

...

Wir haben andere Kriege in unserer Gesellschaft. Mit der Industrie und was weiß ich. Das hat sich halt geändert.

...

„Dass wir frei sind“. Wir haben heutzutage unsere bürgerliche Freiheit auf der Autobahn. Die Mobilität ist die Freiheit. Da geht's doch nicht mehr um politische Freiheit. Das haben wir ja schon lang vergessen, was das ist. Das trauen wir uns ja nicht mehr. Jetzt sausen wir rum.

...

Dass da viele Menschen versammelt waren, kann man sich gut vorstellen. Das funktioniert.

...

Es wirkt völlig anders, als wenn es einfach ein freies Feld wäre.

...

Dadurch, dass die Buchstaben so weit nach hinten gehen bekommt das auch so eine Tiefe. Da hat man eine andere Dimension als wenn man jetzt nur die Wiese sieht. Also perspektivisch wird das dadurch deutlicher.“

Stimmen während den Führungen von KEMPTEN TRACKS

„Beeindruckend die ‚Buchstaben-Wiese‘, vielleicht sollten Bauern künftig für solche Sachen Geld von der EU kriegen.“

Notiz im Gipfelbuch an Ort9

Ort 08 Wohnzimmer



Abb. 122: Postkarte Ort 08. (07.2007).

Phänomen und Potential

Der Eingriff soll auf Bedingungen hinweisen, warum der „Dorfplatz“ meist unbelebt bleibt.

Er soll helfen, diese Prozesse zu verstehen und offen zu legen. Der Raum wird hinterfragt. Wer hat die Kontrolle über den Dorfplatz? Was wollen wir in dem Raum? Für was ist er da?

Der „leere Raum“ wird während der Aktion zu einem „Wohnzimmer“ für Leubas. Das „Wohnzimmer“ ist ein Angebot, den geschaffenen Raum zu bespielen und soll eine Plattform für öffentliche Aktivitäten bilden. Die Verflechtung von Verkehr und öffentlichem Leben in der Ortsmitte und die Integration der Strasse in den öffentlichen Raum sollen neue Wege der „Verkehrsberuhigung“ testen. Die Autofahrerinnen, die den Raum prägen, sollen das Durchfahren spüren. Dafür wird der aufgerissene Platz temporär gefasst und die Ortsdurchfahrtsstraße mit einbezogen. Es wird versucht, dem Raum eine Zeit lang seine „Schärfe“ zu nehmen, seine Geschwindigkeit und seine Lautstärke.

Am Ende offenbart die Aktion weit mehr als ursprünglich geplant und zeigt wie ein Lackmuspapier die am Ort wirkenden Kräfte des Verkehrs und einiger Anwohner, die den Platz als ihren Raum

betrachten. Der Eingriff dient damit als Wahrnehmungshilfe, um den „leeren Raum“ des „Dorfplatzes“ zu verstehen.

Aktion

Es werden temporäre Wände aus Strohballen errichtet, die den „Dorfplatz“ und die Straße umschließen. Für die Ortsdurchfahrt bleiben minimale Öffnungen.

Während KEMPTEN TRACKS findet auf dem Platz ein Fest statt, zu dem die Leubaser Bürger eingeladen werden.



Abb. 123: Die von den Strohballenwänden umfasste Ortsdurchfahrt. (17.07.2007).

Ausstellung

Einer der neun Gewölbe der Kunsthalle wird mit Silagefolie abgehängt. Der Raum dahinter bleibt leer und unzugänglich. Bei Vernissage und Finissage wird wie bei der Verwandlung vom „leeren Raum“ zum „Wohnzimmer“ zur Raumbefüllung die Folie hoch gerollt und der frei gewordene Platz von Landwirten aus dem Aktionsgebiet benutzt, um Milch und Käse an die Gäste zu verteilen.



Abb. 124: Der „leere Raum“. (08.07.2007).

Sinnlich-leibliche Erfahrung

Man riecht das Stroh und am Abend kann man sich an die warmen Ballen anlehnen, die die Sonnenstrahlen des Tages gespeichert haben.

Handlungsraum

Kinder beklettern die Strohwände und bringen ihre Spielzeugtraktoren auf den „Dorfplatz“.
Beim Fest kommen Bewohner aus Leubas und der Umgebung, aber auch Durchfahrende erstmals auf dem „Dorfplatz“ zusammen.



Abb. 125 links: Das erste Sommerfest auf dem „Dorfplatz“. (14.07.2007).

Abb. 126 rechts: Die Leubaser Kinder benutzen ihr temporäres „Wohnzimmer“. (22.07.2007).

Differenz

Die Aktion macht den von einigen Anwohnern privat kontrollierten Raum des „Dorfplatzes“ zum öffentlichen Raum.

Das Aufstellen der Strohwände an der Strasse stört den einseitigen „Zweckraum“ und das glatte Funktionieren der Ortsdurchfahrt.

Der Eingriff ist eine „Zweckentfremdung“ des Platzes.



Abb. 127: Der Aufbau der Strohwände blockiert den Durchgangsverkehr. (04.07.2007).

Vernetzen

Die trennende Durchgangsstraße wird Bestandteil des „Wohnzimmers“.

Landwirte aus der Umgebung helfen beim Bau der Wände und verwenden nach der Aktion das Stroh zum Einstreuen in ihre Ställe.

Das Konzept ist eine Alternative zu einer diskutierten Umgehungsstraße, die die *Stadt-Landschaft* zusätzlich fragmentieren würde.



Abb. 128: Besprechung mit den Landwirten. (04.07.2007).

Reaktion

Eine Gruppe von Bewohnern, die den Bau der Kirche und des „Dorfplatzes“ initiiert und dabei mitgewirkt hat, verstehen die Strohwälle als Einmischung und Verschandelung. Aus Sicht dieser Bewohner, die sich nachvollziehbar mit dem von Ihnen mitgeschaffenen Raum identifizieren, darf der Platz nicht verändert und nicht mit unkontrollierbarem Leben gefüllt werden.

Es kommt zum Streit über die Benutzung des öffentlich gewidmeten Raumes. Die Aktion muss vorzeitig abgebrochen werden.



Abb. 129: Vorzeitiger Abbau der Strohwälle. (17.07.2007).

Die für die Verkehrssicherheit zuständigen Behörden verlangen für die Strohwälle die Einhaltung von Mindestabständen zum Straßenrand und zu Straßeneinmündungen.

Um den Platz zu fassen und das freistehende Kirchenportal mit einzubeziehen sollen die Strohballen direkt daran angebaut werden. Während dem Aufbau wird dies verhindert und der brandschutzrechtliche Abstand von fünf Metern eingefordert.

Das Konzept der Integration von Strasse und Platz scheitert, jedoch werden die Ursachen hierfür offen gelegt, die auch für den „leeren Raum“ des „Dorfplatzes“ gelten.

Während der Aktion verstreut der Wind einen kleinen Teil des Strohs über das ehemalige Bauerndorf. Von einigen Bewohnern wird die „Verschmutzung“ bei den zuständigen Behörden gemeldet. Mitglieder der Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS reinigen daraufhin die Straßen und Gullyeinläufe von Leubas.

Beim Auf- und Abbau der Strohbällen staut sich der Durchgangsverkehr durch die Traktoren der Landwirte. Kurzzeitig ist das Geschehen auf dem Platz stärker als auf der Strasse.



Abb. 130: Leserbrief in der Allgäuer Zeitung. (14.07.2007).

„Endlich zieht’s hier nicht mehr.

...

Nächstes Jahr macht ihr das wieder, oder?“

Stimmen während des Festes auf dem „Dorfplatz“

„Die Strohwände hätten bis zur Strasse gehen müssen.

...

Da habe ich ja bisher nur Negatives gehört. Dass es nur Dreck macht.

...

Das Gefühl einen Platz herzustellen, ist eigentlich zumindest im ländlichen Bereich beinahe nirgends in letzter Zeit gelungen.

...

Es gäbe noch ein bisschen eine Möglichkeit einen Platz zu schaffen. Autogeschwindigkeit runter. Die ganzen Begrenzungen weg. Und die Autos nicht führen. Dann fahren sie langsam, weil sie den Weg suchen müssen.

...

Das wird zur Diskussion in Leubas führen was mit dem Dorfplatz passiert. Was ganz gut ist, weil es was bewegt und lebendig macht.

...

Das Unkontrollierbare der Aktion hat deren Gegnern Angst gemacht.

...

Was ich interessant finde ist, dass man mit so einem kleinen Eingriff solche Reaktionen provozieren kann.

...

Daran sieht man, dass die für ihr Dörfle, für Ihren Kirchplatz leben.

...

Mit dem Sitzen das ist so ein ganz eigener Aspekt im öffentlichen Raum, weil der dazu verleitet, dass sich Leute hinsetzen, aber man weiß halt nicht, wer sich hinsetzt. Und manchmal sind es Leute, die man da nicht so gern hat, also Punks. Dann werden halt wie zum Beispiel an Bahnhöfen die Sitzgelegenheiten abmontiert.

...

Öffentlicher Raum findet in Kempten im Forum und am Rathausplatz statt.“

Stimmen während den Führungen von KEMPTEN TRACKS

„Schade um die Strohballen.“

Eintragungen im KEMPTEN TRACKS-Gipfelbuch

„An Ort 8 habe ich mehr über Städtebau gelernt als in zwei Jahren Studium.“

Tobias Dieng, Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, Architekt

Ort 09 Störenfriede aus der Eiszeit



Abb. 131: Postkarte Ort 09. (07.2007).

Phänomen und Potential

Die Drumlins sind in ihrer prinzipiellen Art durch das Gewerbegebiet nicht gefährdet, da sie für dessen Erweiterung wegen des hohen Aufwandes nicht abgetragen werden können und zudem durch die aktuelle Bauleitplanung vor einem Zugriff bewahrt werden. Jedoch ist ihre eigenartige Form als Wiesenhügel bedroht, da die landwirtschaftliche Nutzung, durch die diese Gestalt herausgearbeitet wird, in Gefahr steht, aufgegeben zu werden, weil sie ihren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nicht mehr standhalten kann. Wer kümmert sich dann um die Drumlins, die die Kemptener *Stadt-Landschaft* mitprägen?

Diese aus dem Gewerbegebiet ausgesparten und von Firmengebäuden oder Straßen umschlossenen Hügel sollen durch die Aktion zugänglich und als charakteristische und schützenswerte geomorphologische Formation erlebbar gemacht werden.

Zugleich sollen die Zusammenhänge zwischen landschaftlicher Gestalt und landwirtschaftlicher Nutzung und deren Bedingungen diskutiert werden.

Aktion

Der Aktionsweg führt einmalig auf den "Gipfel" des höheren der beiden Drumlins. Eine enge Gasse zwischen Weidezäunen ist vom Fuß des Hügel bis nach oben zu durchwandern. Über die Zäune gehängte Silberfolie betont die markante Silhouette des Drumlins. Die Besucher können sich in ein "Gipfelbuch" eintragen, das in einem Natursteinblock liegt, der die Endstation von KEMPTEN TRACKS markiert.



Abb. 132: Der silberne Zaun begleitet den KEMPTEN TRACK auf den Drumlin. (10.07.2007).

Ausstellung

In der Ausstellung formt eine künstlich gekühlte Eisskulptur die Gestalt des Drumlin nach. Der Erhalt des Eises ist genauso von Technik, Pflege und äußeren Bedingungen abhängig wie der Drumlin als Störenfried aus der Eiszeit.



Abb. 133: Die Eisskulptur mit der erforderlichen Kühltechnik. (08.07.2007).

Sinnlich-leibliche Erfahrung

Die Gehbewegung auf dem Grat des Drumlins zeichnet dessen Silhouette nach. Am Ende steht man auf dem Rücken der markanten Geländeerhebung. Begleitet wird dies durch je nach Tageszeit und Wetter sich verändernde Licht- und Farbreflexionen auf der Silberfolie.



Abb. 134: KEMPTEN TRACKS Wanderer auf dem Weg zum Drumlin-Gipfel. (30.07.2007).

Handlungsraum

Die Landwirtin vom nahen Hof steht zum ersten Mal in ihrem Leben auf dem Drumlin. Die Nordic-Walking-Gruppe aus Leubas bezieht den Weg auf den Drumlin in ihre Laufstrecke ein.

Differenz

Eine geomorphologische Formation, die wie ein Störenfried der Homogenisierung und Nutzung der *Stadt-Landschaft* entgegensteht, wird in die Aktion integriert, es wird auf ihre Bedeutung über die ökonomische Verwertung hinaus hingewiesen.

Vernetzen

Vom Drumlin ergibt sich ein erhöhter Blick auf die Fragmente der *Stadt-Landschaft* im Kemptener Norden. Die auf dem Aktionsweg erlebten Orte tauchen noch einmal auf und können miteinander in Verbindung gesetzt werden. Der Weg auf den Drumlin durch die im Sommer nicht betretbaren Wiesen wird mit den betreffenden Landwirten ausgehandelt. Während KEMPTEN TRACKS entsteht eine gegenseitig nutzbringende Kooperation. Als „Gegenleistung“ für die Bewirtung können die Landwirte während der Veranstaltung auf ihre Argumente im Streit um höhere Milchpreise und ihre Leistung bei der Landschaftspflege hinweisen. Dadurch wird eine Diskussion zwischen dem Zusammenhang von Landschaftsqualität und Qualität der landwirtschaftlichen Produktion und den damit verbundenen Lebensmittelpreisen befördert.

Reaktionen

„Die zwei Buckel, die man gar nicht mehr so wahrnimmt?“

...

Ich habe das Skifahren gelernt da oben.

...

Das ist irre wie eine kleine Anhöhe den Blick dermaßen verändern kann.

...

Da an dem kleinen Drumlin war früher ein ganzer Einschnitt drin, da hat man einen Acker drin gehabt. Und wir haben ja auch Flüchtlinge aufgenommen und die haben dort Kartoffel und Gemüse angebaut. Das ist erst mit dem Straßenbau wieder aufgefüllt worden, damit es maschinell nutzbar war.

...

Ich war noch gar nie hier heroben auf dem Buckel. Und jetzt bin ich fast 40 Jahre da. Von der Seite sieht es schon wieder ganz anders aus. Da sieht's verrückt aus, Wahnsinn.

...

Da wo die Fliesenfirma jetzt ist, war ein See, der ist zugefroren gewesen, da ist man zum Schlittschuhlaufen gegangen. Und da dort hat ein Weg in die Stadt geführt.

...

Man merkt sonst gar nicht, dass der Berg so hoch ist, aber da siehst du es. Man ist jetzt sogar über dem Giebel von dem Hof.

...



Abb. 135: Besucher tragen Ihre Gedanken in das „Gipfelbuch“ ein. (Weidner, 27.07.2007).

Von hier aus sieht man extrem viel Industrie.

...

Das ist wie ein Wal, auf den man hinauf läuft.

...

Es ist gut, wenn man hier hoch kommt, dass man das Logo der Tuningfirma spiegelverkehrt sieht.

...

Der Weg ist sehr schön an der Kante entlang.“

Stimmen während den Führungen von KEMPTEN TRACKS

„Schade, dass es nicht mehr „Störenfriede“ gibt, die Autobahnen und Industriegebiete aufhalten könnten.

...

Schön, auf den Schultern des Störenfrieds.“

Notizen im Gipfelbuch an Ort 09



Abb. 136: KEMPTEN TRACKS Besucher auf dem „Gipfel“ des Drumlins. (27.07.2007).

Auf dem Drumlin entspinnt sich mehrmals die Diskussion über die Zusammenhänge zwischen der Qualität der hier angetroffenen landschaftlichen und baulichen Gestalt und der Qualität der Landwirtschaft, der von ihr produzierten Lebensmittel und den Preisen, die sie dadurch erzielt. Kann es sein, dass der geringe Milchpreis nicht nur etwas mit der geringen Wertschätzung für qualitätvolle Lebensmittel, sondern auch etwas mit der häufig niedrigen Qualität der Baukultur in der modernen Landwirtschaft zu tun hat? Hängt die Aufmerksamkeit für eine sinnliche Qualität für das, was wir essen und trinken, mit der Sensibilität für Architektur und Raum zusammen?

„Im Bregenzer Wald bekommen die Bauern 40 Cent. Und die Betriebe sind halb so groß wie hier. Die haben auf Qualität gesetzt und dadurch erzielen sie andere Preise, während das Allgäu wirklich total auf Masse setzt.

...

Das ist eine komische Dialektik. Die Bauern hätten die Kraft zum Widerstand, aber haben sie nicht. Sie könnten ja eine gute Landwirtschaft machen, aber sie machen es nicht. Sie führen sich auf wie die Herren mit ihren noch größeren Traktoren, noch größeren Maschinen und in Wahrheit sind sie arm dran. Sie hängen am Tropf zu fünfzig Prozent und mehr.

...

Es wird auf Masse geachtet. Noch ein paar Hektoliter aus dieser Kuh raus ziehen und dann schicken wir sie halt ein Jahr früher in den Schlachthof. Das ist doch egal.

...

Das verstehen die Bauern hier nicht, dass sie für die 40 Cent Qualität liefern müssen, weil sie davon ausgehen, dass sie die beste Qualität liefern. Ich komme ja selber aus der Landwirtschaft. Architektur, Landwirtschaft und Qualität gehen zum Beispiel in Vorarlberg eine Symbiose ein, weil die einen ganz anderen Dialog darüber haben. Das weiß ich, weil meine Familie aus Vorarlberg kommt.

Vorarlberg ist natürlich nicht eins zu eins ins Allgäu übertragbar, aber die Strukturen in der Landwirtschaft sind schon sehr ähnlich.

Es gibt in Langen dieses riesige, neue Käselager, aber die stellen halt nicht irgendeine Wellblechhütte hin, die nur die Funktion erfüllt, sondern die sagen, das ist halt ein Haus.“

Stimmen während den Führungen von KEMPTEN TRACKS

6. Erkenntnisse aus der Erforschung des *gelebten Raumes* in der *Stadt-Landschaft*

6.1. Wahrnehmen und Verstehen

Ist es durch den Wahrnehmungsschritt und durch die Aktionen gelungen, den *gelebten Raum* in der Kemptener *Stadt-Landschaft* besser und anders wahrzunehmen oder zu verstehen?

Wer sollte den Raum dort verstehen? Zum einen der Forschende, was zukünftig in Bezug auf die gewählte Methodik eine Hilfe für andere an diesem Thema Arbeitende sein kann. Zum anderen natürlich auch alle an diesem Wahrnehmungs- und Aktionsprozess beteiligten Personen, das heißt die Gesprächspartner bei den Interviews, die Mitglieder der Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS, diejenigen, die die Aktionen in welcher Rolle auch immer erlebt haben und die Öffentlichkeit, soweit sie hiervon Kenntnis genommen hat.

In diesem ersten Abschnitt ist die Rede von der Wahrnehmung und dem Verständnis des Forschenden selbst. Wie und ob andere die untersuchten Räume verstanden haben, wird im nächsten Kapitel „Bewusst machen“ zusammenfassend behandelt, da dies einen anderen Schritt innerhalb des Projektes betrifft. Dieser erforderte ein zusätzliches Handeln vom Forschenden, um ein neues oder erweitertes Verstehen anderer auszulösen.

Was war zu erfahren?

Für diese Forschungsarbeit war die Sensibilität für den *gelebten Raum* im Sinne Dürckheims und Lefèbvres hilfreich. Ihre Theorien lieferten „Wahrnehmungshilfen“. Die bewusste Verbalisierung und Dokumentation des Raumerlebens anhand der von den Beiden entwickelten Gedanken ermöglichte die Annäherung an das Wesen des Raumes, seiner Geschichte und auch seiner Potentiale in Bezug auf eine zukünftige Anreicherung und Veränderbarkeit.

Mit dem *gelebten Raum* als Reflexionsebene für die persönliche Wahrnehmung liegt ein „Werkzeug“ vor, einen Raum über das Physisch-Objekthafte oder eine soziologische Perspektive hinaus vielschichtiger zu erforschen und ihn sich als Architekt und Städtebauer vertiefter bewusst zu machen. Das Resultat daraus sind die hier vorliegenden Raumbeschreibungen. Durch die Darstellung des *gelebten Raumes* konnte eine komplexe Aussage getroffen werden, ohne ins Nebulöse und rein Subjektive abzugleiten. Die Qualität dieser Aussage lässt sich allerdings nicht quantifizieren. Das persönliche Verstehen eines Raumes kann vielmehr im Dialog mit anderen Wahrnehmenden überprüft werden. Eine intersubjektive Kommunikation über das *Raumerleben* und die *Raumeigenschaften* ist möglich. Die Relevanz von Aussagen über den *gelebten Raum* wurde während der Handlungsschritte bei den Dialogen vor Ort, bei der gemeinschaftlichen Entwicklung der Aktionen in der Arbeitsgruppe und durch die Reaktionen bei KEMPTEN TRACKS getestet.

Die intensiven Gespräche an den Forschungsorten haben sich als ertragreicher und einflussreicher für den Handlungsprozess erwiesen als ursprünglich angenommen. Es ließ sich vieles, was nicht über tatsächlich erlebbare Phänomene wahrnehmbar oder als aufgeschriebenes, frei zugängliches Wissen dokumentiert ist, erfahren. Dadurch waren die Räume besser zu verstehen und die Gründe für ihre augenblickliche Gestalt oder Nutzung. Hierbei konnte man von allen Gruppen lernen, auch von denen, die sich für das Forschungsthema gar nicht interessierten und nur das eigene Wissen oder die persönliche Geschichte weitergeben wollten. Personen mit unterschiedli-

cher Lebensgeschichte, beispielsweise ein alteingesessener Landwirt oder ein neu hinzugezogener Pendler, Menschen mit anders gelagerter Motivation in der *Stadt-Landschaft* zu agieren oder diejenigen, die eine bestimmte Fachkenntnis oder eine höhere Wahrnehmungssensibilität gegenüber den räumlichen Phänomenen hatten, lieferten verschiedene Facetten des *gelebten Raumes*. Im Wahrnehmungsschritt filterte sich der *gelebte Raum* neben der persönlichen Wahrnehmung überhaupt erst heraus durch die Wahrnehmungen der anderen Personen, mit denen vor Ort über die Raumqualitäten gesprochen wurde. Eine direkte Übereinstimmung zwischen der persönlichen Wahrnehmung und der Wahrnehmung anderer Personen war am auffälligsten an Ort 04 unter der Autobahnbrücke, wo für den Verfasser und die meisten Gesprächspartner und Gesprächspartnerinnen die dichte Vielfalt an sinnlich wahrnehmbaren Phänomenen das Wesen der Klang-Kathedrale ausmachte. Die angeführten Zitate bei den betreffenden Orten als Essenz der geführten Gespräche oder Reaktionen sind Mosaiksteine, die am Ende zum Bild des erforschten *gelebten Raumes* beigetragen haben. Die Äußerungen der Gesprächspartner zeigen, dass die herausgearbeiteten Raumqualitäten keine Einzelbeobachtungen darstellen und ein Dialog darüber möglich ist, wobei deren exklusive Bestätigung weder möglich ist noch gesucht wurde.

Die Gespräche und das Interesse an den Handlungssituationen vor Ort mag eine Herangehensweise sein, die in der Regel von Soziologen aufgegriffen wird. Den Raum komplex zu untersuchen bedeutet, an Schnittstellen zu arbeiten, eben auch „soziologische“ Erfahrungen zu machen und so mehr über den „*wahrgenommenen und gelebten Raum*“ der Menschen zu erfahren. Man konnte hierbei zudem lernen, wie ein Historiker, eine Soziologin und ein Künstler wahrnehmen oder wie die Bewohnerin aus Leubas und der Werksleiter der Kiesgrube den Raum in ihrem Alltag *leben*. Dahinter steht die architektonisch-urbanistische Motivation, zu erforschen, wie die baulich-materiellen Konstellationen die Handlungen an einem Ort oder die Vorstellungen der Menschen über einen Raum beeinflussen. Diese Erkenntnis kann rückübersetzt und interpretiert werden, um dann das architektonische und städtebauliche Handeln zu unterstützen. Wie wären der „Dorfplatz“ oder der Raum unter der Autobahnbrücke gestaltet, wenn ein Ansatz wie der hier diskutierte bei ihrer Planung eingeflossen wäre?

Die Forschung im Grenzbereich der Disziplinen trägt zum Verständnis zwischen unterschiedlichen Fächern bei und bereitet den Boden für eine zukünftige gemeinsame Arbeit, bei der unterschiedliche Herangehensweisen und Erkenntnisse verwoben werden und in einem komplexen Raumentwurf zusammenfließen.⁸¹ Es wird ein Standpunkt eingenommen, der offen ist für andere Perspektiven, diese auch übergangsweise einnehmen kann, jedoch am Ende den Erkenntnisprozess als Architekt und Städtebauer befördern soll.

Das Verstehen der Räume wurde dabei nicht nur „passiv“ beim Wahrnehmen oder Zuhören angestrebt, sondern – vielleicht als Unterschied zur soziologischen Methodik - „aktiv“ durch die Eingriffe bei den Aktionen herausgearbeitet.

Nach diesem Forschungsprozess wird zukünftig weiterhin versucht, Raum mit allen Sinnen zu erspüren und dies im Gedachten, Erinnerung, Gefühlten oder Gewussten zu spiegeln. Wie von

⁸¹ Eine Forschungsarbeit mit teilweise vergleichbaren Ansätzen wird derzeit von der Soziologin Monika Litscher an der ETH Zürich durchgeführt (Netzwerk Stadt Landschaft, Prof. Günter Vogt). Dabei werden Raumwahrnehmungen und Raumaneynungen im Zentrum und in der Agglomeration von Zürich beobachtet und wie diese mit dem architektonischen und städtebaulichen Kontext verwoben oder davon bedingt sind. Direkte Befragungen der Menschen, Fotografien, die von den Befragten selbst von den Forschungsorten gemacht werden, und Experteninterviews sind wichtiger Teil der Forschung. Diese Arbeit bewegt sich ebenso an der Schnittstelle zwischen Soziologie, Architektur und Städtebau, wobei es beim Beobachten bleibt und nicht in die vorhandenen Situationen eingegriffen oder darin architektonisch agiert wird. Das Projekt wurde im September 2008 beim internationalen DoktorandInnenkolleg 2008 „Nachhaltige Raumentwicklung“ der Universität Innsbruck in Obergurgl vorgestellt.

Dürckheim und Lefèbvre gefordert, muss Raum komplexer untersucht werden. Viele Facetten fließen in *einem* Raum zusammen. Ein schmaler Pfad ist dabei zu begehen zwischen dem (gescheiterten) „allwissenden Genie“, wie es die Architektur der Moderne noch propagierte, und der Aufspaltung in einzelne, jeweils autonome Fachdisziplinen. Dabei muss ein vertiefter und die Disziplinengrenzen überschreitender Ansatz versucht werden.

In den Raumbeschreibungen und den Aktionen trat zutage, dass beispielsweise der Leubastobel mehr ist als ein geologisches Phänomen: dass er sinnliche Qualitäten aufweist, eine Geschichte hat, die ihn prägt, auch politischen Einflüssen ausgesetzt ist, und dies alles schließlich seinen Raum ausmacht. Oder dass das Scheitern der am „Dorfplatz“ sowohl planerisch als auch in der Aktion angestrebten architektonischen Fassung als „gedachter Raum“ durch den Willen der Bewohner und den „Zweckraum“ des Verkehrs bedingt worden ist, und im Endeffekt dies alles zur Qualität des *gelebten Raumes* an diesem Ort beiträgt.

Während der Forschungsarbeit bestand für den Autor dieser Arbeit immer die Gefahr entweder in die Schublade des „Gesundbeters“ von qualitätslosen Orten oder in die des „Nostalgikers“ gesteckt zu werden, der die in unserer Zeit entstandenen *Stadt-Landschaftsräume* ablehnt und verurteilt, obwohl sie doch realer und unumkehrbarer Teil unserer Wirklichkeit sind. Wenn man die Räume, auch wenn es sich wie in diesem Fall um architektonisch und städtebaulich häufig defizitäre Situationen handelt, vorurteilslos verstehen will und gleichzeitig nach Potentialen für deren Anreicherung forscht, hilft eine komplexe Raumwahrnehmung räumlicher Phänomene. Denn damit können Situationen in der *Stadt-Landschaft* unvoreingenommen und mit einer Offenheit für die konkrete Erfahrung auf ihre räumlichen Qualitäten hin untersucht und anhand der im Theorieteil dargestellten intersubjektiven Kriterien beurteilt werden, ohne in die eine oder andere Falle zu treten.

Von grundsätzlicher Bedeutung war zudem, dass die Orte über einen längeren Zeitraum aufgesucht wurden, der Verfasser sich dort aufhielt und sich dem Raum aussetzte, um ihn mit allen Sinnen zu erspüren und um ein Gefühl für ihn zu bekommen. Dies benötigt Zeit. Die neun Orte und ihren Kontext wahrzunehmen hieß erst einmal bewusst, also ästhetisch, sprich nicht „betäubt“, etwas meist noch Unerforschtes, Unbekanntes, vielleicht auch „Ungeliebtes“ aufzunehmen, hierfür innezuhalten und genau hinzusehen, zu spüren, hinzuhören und auf sich wirken zu lassen. Auch die eigene Betäubung gegenüber diesen Orten musste dazu erst überwunden werden. Dürckheims und Lefèbvres Gedanken sind hierbei eine Hilfe, weil sie Empfindungs- und Reflexionsmöglichkeiten schulen und ausbauen. Aus städtebaulicher und architektonischer Perspektive Hässliches, Zerstörtes oder Homogenisiertes kann unter dieser Schicht aus Voreingenommenheit Qualitäten aufweisen, die weiterentwickelt werden können. Man denke an Ort 04 unter der Autobahnbrücke, den die meisten so schnell wie möglich durchqueren, wo aber, wenn man sich darauf einlässt, sinnlich-atmosphärische Qualitäten spürbar werden, die eine Basis zur Stärkung dieses Ortes sein können.

Es ist ein wichtiger Schritt für das Verstehen der Räume in der *Stadt-Landschaft*, ihre Existenz, wie uninspirierend sie auch immer sein mögen, anzuerkennen und zu begreifen, dass sie nicht bedeutungslos sein können im Kontext der „schönen“ Räumen der „restlichen“ Kulturlandschaft, sondern dass man sich darum kümmern muss, dass sie ein qualitativ wertvoller Teil dieser Landschaft werden.

Der Versuch, den *gelebten Raum* dort zu verstehen, bedeutete auch, in den beobachteten Phänomenen und Situationen nach „Raumschwächen“ oder versteckten Potentialen zu forschen, aus denen dann im zweiten Handlungsschritt bei den Aktionen Ansatzpunkte zur Stärkung oder Anreicherung entwickelt wurden. Erst wenn der Raum oder sein „Wesen“ verstanden wurde, ist eine Grundlage für städtebauliches und architektonisches Handeln, gleichgültig ob temporär oder dauerhaft, geschaffen. Die enge Verknüpfung zwischen Wahrnehmung und Aktion hat bewirkt, dass die Qualität des *gelebten Raumes* bei letzterem nicht ausgeblendet, sondern, je nachdem, verstärkt oder positiv interpretiert und gedeutet wurde. Die Aktionen wurden aus dem Kontext heraus entwickelt und dem Ort nicht als fremde Zutat übergestülpt. Ursprünglich waren die Aktionen als Werkzeuge geplant, um bewusst zu machen und anzureichern. Am Ende stellte sich jedoch heraus, dass sie ein ebenso taugliches Mittel sind, um als Forschender selbst den Raum besser zu verstehen.⁸² Für diese Erfahrung können Aktionen wie ein Katalysator wirken. Durch sie kann man anderes lernen als beim reinen Wahrnehmungsprozess. Unterschwelliges, Verdecktes oder nicht Ausgesprochenes wird offen gelegt. Die Urbanitätszelle an Ort 01 provozierte beispielsweise immer wieder die Reaktion, dass es im Gewerbegebiet – vom Marketing wohlgermerkt „*IndustriePark*“ genannt - sowieso gleichgültig sei, ob etwas zum Positiven verändert oder Wert auf architektonische Qualität gelegt würde. Durch die Aktionen werden Situationen herausgeschält, die sonst im Dunklen bleiben, wie etwa die überall im Forschungsgebiet vorhandene unsichtbare Dominanz der Verkehrsfunktion und die nicht hinterfragte Unterordnung unter ihre Gesetze. Insbesondere an Ort 08 am „Dorfplatz“ - wo die eigentliche Aktion ja gescheitert ist - wurde der „leere Raum“ durch die Intervention verstärkt deutlich, die Ursachen hierfür und die gegebenen „Machtverhältnisse“ offen gelegt. Die Strohballeintervention machte klar, wer bestimmt, wie man sich dort zu verhalten hat und wie etwas gestaltet oder organisiert wird. Diese Erkenntnis muss bei einer zukünftigen Planung an diesem unfertigen Ort einfließen, wenn sie gelingen soll.

Wo sind „Grenzen“ des Ansatzes?

Eine Wahrnehmung, die beim Gehen durch das Forschungsgebiet oder beim Aufenthalt an den Orten erfolgt und auf die Aufnahme sinnlich oder konkret greifbarer Phänomene beschränkt bleibt, ist nicht ausreichend. Eine vertiefte Raumforschung muss auch den „gedachten“ oder politisch und wirtschaftlich „produzierten Raum“ berücksichtigen und Emotionen, Erinnerung oder Gefühle aufnehmen, wobei beide Einflüsse den Raum prägen, jedoch rein über Phänomene nicht fassbar sind. Ein grundlegendes Potential ist durch die Erforschung von räumlichen Phänomenen gegeben, muss allerdings bei einer urbanistischen Raumforschung ergänzt werden. Die eigenen Sinne alleine genügen nicht, um dem *gelebten Raum* näher zu kommen. Um den *gelebten Raum* der Klangkathedrale an Ort 04 zu erklären, genügt es sicherlich nicht, dies nur auf den sinnlich wahrnehmbaren Hall, die Kühle des Betons oder die baulich aufstrebenden Pfeiler zurückzuführen, sondern es spielt dabei auch eine Rolle, dass in den Köpfen der Menschen noch heute das Unglück beim Einsturz der Brücke in der Bauphase steckt, um dieses Raumerleben zu erzeugen.

Um den „*Wesenraum*“ zu verstehen, muss er in irgendeiner Form beschrieben werden können und - wie in dieser Arbeit geschehen - verbalisiert dokumentiert werden. Hierbei kann man

⁸² Im „Studio urbane Landschaften“ der Universität Hannover wird auch daran geforscht wie durch „Experimente“, bei denen, vergleichbar zu den Aktionen, in einem konkreten Kontext baulich-situativ interveniert wird, Ort und Raum in unserer zeitgenössischen Landschaft komplexer verstanden werden können. „Ideen entspringen einem kreativen Suchprozess; empathisch zugewandt – von Verstehen geprägt. Verstehen als kreativer Ideenfindungsprozess kann (eigentlich) nur erfahren werden.“ (von Seggern 2008, S. 16 ff. u. S.212).

an sprachliche Grenzen stoßen, die möglicherweise ein Schriftsteller überwinden könnte. Dazu muss gesagt werden, dass beim Versuch, den *gelebten Raum* zu dokumentieren, grafische oder zeichnerische Mittel hier bewusst nicht angewendet wurden, weil diese typische Architekten-Werkzeuge sind, jedoch neue erlernt und die Disziplingrenzen erweitert werden sollten. Die grafische Vermittlung von Raumqualitäten spielt im eigenen beruflichen Alltag ohnehin eine dominante Rolle, andere Herangehensweisen sollten getestet werden. Die verbale Beschreibung von Raumqualitäten überprüft selbige in Architektur und Städtebau auf einer anderen Ebene. In der Zeichnung bleiben diese manchmal unausgesprochen und man kann einem Erkenntnisprozess hier möglicherweise eher ausweichen. Das geschriebene Wort lässt dies weniger zu. Es zwingt zur Reflexion. Bei diesem zuweilen mühsamen Prozess wurden die Kriterien Dürckheims und Lefèbvres zur Untersuchung des *gelebten Raumes* als nützlich erlebt, weil sie komplexe Raumqualitäten konkret und auf den Punkt gebracht ansprechen und hierfür ein Vokabular bereit stellen.

6.2. Bewusst machen

Damit die Räume in der *Stadt-Landschaft* außerhalb eines damit befassten Fachkreises wahrnehmbar werden und verstanden werden können, ist es erforderlich, dass diese Räume zunächst bewusst gemacht und aus ihrem „anästhetischen“ Zustand herausgeholt werden. Das war neben dem Verstehenwollen ein wichtiges Ziel bei beiden Handlungsschritten.

Konnten die Räume der *Stadt-Landschaft*, deren Phänomene und Situationen einer breiteren Öffentlichkeit bewusst gemacht werden? Einer Öffentlichkeit, die wie gesehen, auch im Allgäu auf andere Räume fokussiert ist.

Gelang es, beim Wahrnehmungsschritt die Gesprächspartner und beim Aktionsschritt die Arbeitsgruppe KEMPTEN TRACKS und die Besucher dieser Veranstaltung für diese Räume zu „öffnen“?

Basierend auf Dürckheims Gedanken ging es darum, die leiblich-sinnliche Wahrnehmung bei der Bewegung durch die *Stadt-Landschaft* anzuregen und zu erweitern. Lefèbvres „*gelebter Raum*“ ist ein bewusst und aktiv angeeigneter Raum. Das Konzept der Aneignung wurde bei den Aktionen einbezogen, weil hiermit eine sensibilisierte Wahrnehmung und Erfahrung des Ortes einhergeht. Zudem war beabsichtigt nicht Sichtbares wie geschichtliche Ereignisse oder gesellschaftliche Bedingungen, die die Räume im Aktionsgebiet mit prägen und nach Lefèbvre ebenso zu deren „*Produktion*“ beitragen, offen zu legen.

Was war zu erfahren?

Man muss als Architekt den Zeichentisch verlassen, hinausgehen, die Menschen an die Orte der *Stadt-Landschaft* mitnehmen und dort mit ihnen über den *gelebten Raum* und den dort durch unsere Gesellschaft „*produzierten Raum*“ sprechen.

Sowohl bei den Ortsgesprächen während des Wahrnehmungsschrittes als auch bei den Aktionen konnte die öffentliche Wahrnehmung für den *gelebten Raum* in der *Stadt-Landschaft* sensibilisiert werden oder es gelang zumindest, zu vermitteln, dass deren räumliche Qualität überhaupt ein gesellschaftsrelevantes Thema ist, das uns alle angeht. Im Wahrnehmungsschritt blieb dies noch auf den Kreis der Gesprächspartnerinnen reduziert. Im Aktionsschritt und bei den Vorbe-

reitungen hierfür wurde der Kreis in die Öffentlichkeit hinein ausgeweitet. Selbstverständlich erfolgte der Bewusstseinsprozess nicht in Verbindung mit der direkten Diskussion von Dürckheims und Lefèbvres Theorien oder eines vertieften Raumverständnisses. Dies hätte das angesprochene Publikum und auch die bei der Organisation und Planung von KEMPTEN TRACKS Mitwirkenden unnötig beansprucht und vielleicht sogar den neugierigen Blick auf die Räume in der *Stadt-Landschaft* unnötig blockiert oder sogar Desinteresse erzeugt. Die im Wahrnehmungsschritt vielschichtig erarbeitete und theoretisch fundierte Raumforschung half jedoch, die Zielgruppe auf Phänomene hinweisen zu können und Situationen zu erschließen. Auch wenn städtebauliche Qualitäten oder der *gelebte Raum* mitunter kontrovers diskutiert wurden, so die Frage des urbanen und öffentlichen Raumes im Gewerbegebiet, die Gestaltung des Kieswerkes oder die heutige Bedeutung der historischen „*Malstatt*“, konnte in den Diskussionen vor Ort eine andere, für die meisten neue Sichtweise vermittelt werden.

Es gab zwei Handlungstaktiken, Platz in den Köpfen für die Räume der *Stadt-Landschaft* zu schaffen:

a) Gespräche

Durch die Gespräche konnten die Räume der *Stadt-Landschaft* bewusst gemacht werden. Insbesondere bei Personen, die sich auf den Ort, die Diskussion und eine andere, ungewohnte Perspektive einließen. Hier fanden bei den Gesprächspartnern ein Bewusstseinsprozess und ein Verstehenwollen statt. Es entstand ein Dialog, bei dem der Verfasser oft selbst etwas Neues lernen konnte und noch nicht Entdecktes gezeigt bekam, aber auch auf die von ihm aufgespürten Phänomene oder das Thema aufmerksam machen konnte. Meist waren diese Gesprächspartner aus Gruppe 2 „Personen mit einer problem- oder ortsrelevanten Fachkenntnis“ oder aus Gruppe 3 „Personen mit einer ‚sensibleren‘ Raumwahrnehmung“, vereinzelt nur Personen aus Gruppe 1 „Personen, die in ihrem Alltag mit dem Forschungsgebiet verbunden sind“. Es gab auch Leute, die den Fragen und Gedanken des Gegenüber nicht zuhörten, sondern nur ihre vorgefasste Meinung darlegten oder ihre Geschichte erzählten ohne auf den konkreten Ort und neue Aspekte einzugehen, mit denen sie konfrontiert wurden. Beispielsweise wurden von manchem Bewohner der erforschten *Stadt-Landschaft* nur die Vorzüge des „Landlebens“ beschrieben. Der ein oder andere Leubaser erzählte ausschließlich von der gelungenen Entstehung der Kirche und des Dorfplatzes ohne die dort durchführende Straße oder die Wandlung vom Dorf zum Stadtteil zur Kenntnis zu nehmen. Diese Gruppe, die anderen Eindrücken oder Wahrnehmungen nicht offen gegenüberstand, beschränkte sich jedoch auf eine Minderheit. Die Mehrheit erkannte die Frage nach der räumlichen Qualität der *Stadt-Landschaft* an, was zu den überraschenden Erkenntnissen der Arbeit gehört und als Ansatz für eine zukünftige Beschäftigung mit den Räumen der *Stadt-Landschaft*, die die Einbeziehung deren Bewohner als wichtige Bedingung betrachtet, gewertet wird. Es ergaben sich oft intensive Gespräche, die zum Teil mehrere Stunden dauerten und bei denen durch den Aufenthalt an den Orten immer wieder auf das konkrete Erleben der *Stadt-Landschafts*-Räume Bezug genommen werden konnte. Hiervon losgelöste Vorurteile oder vorgefertigte Meinungen konnten durch die konkrete Präsenz des Ortes hinterfragt werden. Wichtig war auch, dass die Gespräche - wie konzeptionell vorgesehen - nicht als Interview, bei dem jemand nur abgefragt wird, durchgeführt wurden, sondern als Dialoge mit dem beschriebenen inhaltlichen Gerüst, das auf die

Gesprächspartner und die sich ergebenden Situationen vor Ort reagieren konnte und andere Wahrnehmungen zuließ.

Sinnvoll war, dass man während der Organisation, Finanzierung und Planung von KEMPTEN TRACKS mit vielen Personen in unterschiedlichen Funktionen, Institutionen, Firmen und Behörden zusammentraf, mit denen man als Architekt sonst nicht zusammenkommt, und die eigenen Zielrichtungen genau erläutern musste. Damit wurde der ansonsten geschlossene Fachzirkel überwunden. Im Nachgang ist dies einer der überaus wertvollen Bestandteile des Aktionsprozesses, der so im Voraus nicht gesehen wurde. Da das Projekt nicht öffentlich gefördert wurde, ergab sich der Vorteil, dass die Arbeitsgruppe schon im Vorfeld der Aktionen in die Öffentlichkeit gehen musste und nicht in Versuchung geriet, in Ruhe hinter verschlossenen Türen zu planen. Die starke Verknüpfung der Aktionen mit dem Kontext - anstatt einfach ein „Ding abzustellen“ - bedeutete, dass Wege ausgehandelt, Genehmigungen eingeholt und um Unterstützung geworben werden musste. Eine Erkenntnis daraus ist, dass Handlungstaktiken, die auch einen öffentlichen Bewusstseinsprozess für die *Stadt-Landschafts-Räume* in Gang setzen wollen, diese Bedingungen als Chance und bereits als Teil des Prozesses und nicht als notwendiges Übel betrachten müssen.

b) Aktionen

Wie funktionierte die Handlungstaktik, die Leute mit den Räumen der *Stadt-Landschaft* zu konfrontieren?

Bei den Aktionen gab es zwei Ebenen mit unterschiedlicher Wirkung. Zum einen sollte etwas gezeigt werden, was für die anvisierte Bewusstseins-schärfung notwendig ist. Zum anderen hatten die Aktionen zum Ziel, dass die Räume verändert oder angereichert werden sollten.

Bei allen Orten war der Aspekt des Zeigens Teil des Aktionskonzepts. Es soll hier jedoch besser von Andeuten gesprochen werden, denn es wurde darauf geachtet, dass auf die entsprechenden Raumphänomene und Situationen nicht „mit erhobenem Zeigefinger“ hingewiesen wurde oder der Forschende nur eine Sichtweise zugelassen hätte. Aus diesem Grund wurden die Installationen reduziert gehalten. Sie sollten die Wahrnehmung oder die eigene Handlung herausfordern. Die Aktionen stellten eine Einstiegshilfe dar, um sich überhaupt mit den Räumen entlang des Weges zu beschäftigen. Die ergänzende Ausstellung „in der Stadtmitte“ war hierbei ein wichtiges Element, um von mehreren Seiten Zugänge in die *Stadt-Landschafts-Räume* zu schaffen.

„Die gegenseitige Beziehung zwischen der Ausstellung in der Stadtmitte und hier draußen ist wichtig.“

Notiz im Skizzenbuch an Ort 05

Das Offenhalten der Interpretation und das manchmal Rätselhafte beinhaltet die Gefahr, dass die Teilnehmenden keinen Zugang zu den Räumen finden und daher die Beschäftigung mit dem unpopulären Thema verweigern. Für die angesprochene Öffentlichkeit war KEMPTEN TRACKS mühsamer als ein Lehrpfad, wo meist unmissverständliche Aussagen angeboten werden. Bei diesem Projekt wurde eigenes Engagement, Neugierde und Offenheit eingefordert. Das war für das Gelingen der Aktionen ein Risiko.

„Ich war in der Ausstellung und fand das ganz nett, konnte aber damit nicht wirklich was anfangen. Und das ging, denke ich, so ziemlich allen so, die in der Ausstellung waren. Ich habe das auch in Gesprächen mitbekommen.

Dann habe ich eine Führung gemacht. Und das hat meinen Blickwinkel natürlich extrem verändert. Und ich habe auf einmal verstanden, um was es ging und habe dann festgestellt, dass ich eben in Gesprächen mit Menschen, die es nicht verstanden haben, das auch anders artikulieren konnte. Und auf einmal haben die auch einen anderen Bezug bekommen.“

Stimme beim Vortrag von Prof. Dr. Karl Ganser „Gedanken zu KEMPTEN TRACKS“

„Verstehe den Sinn nicht – Geldverschwendung. Wäre für ein Kinderprojekt sinnvoller.“

Notiz im Gipfelbuch an Ort 09

„Es ist ja erst einmal nicht ein Thema, das die Leute begeistert. Es ist eher ein Thema, das die Leute zum Nachdenken anregen müsste. Deswegen ist das mit einem klassischen Ausstellungsbetrieb nicht vergleichbar.“

Stimme während den Führungen von KEMPTEN TRACKS

Die Menschen, die sich auf die Aktionen einließen, bestätigten durch ihre vielfältigen Reaktionen einen Erkenntnisgewinn und bestätigten, dass KEMPTEN TRACKS ihnen sowohl das grundsätzliche Thema *Stadt-Landschaft* näher brachte und sie die dort erlebten Räume anders, meist sogar neu entdeckt, kennen gelernt und verstanden haben.

Ob das angestrebte Ziel erreicht wurde, zeigte sich auch in unterschiedlichen dokumentierten Reaktionen bei den Führungen, Vorträgen, Festen und in der Presse.

„Provozierte Wahrnehmung.“

Kreisbote Kempten, 25. Juli 2007

„Ich bin in Kempten aufgewachsen und vor zehn Jahren weggezogen. Die Aktion war Grund, noch einmal hierher zu kommen und mir das anzukucken, weil ich es als sehr notwendig empfinde, sich jetzt doch einmal um die Ränder anstatt immer nur um dieses schnuckelige Zentrum zu kümmern.“

Stimme beim Vortrag von Prof. Dr. Karl Ganser „Gedanken zu KEMPTEN TRACKS“

„Heute bin ich an Orte gekommen, die ich ohne Euch nicht gesehen hätte. Großes Lob! Für die vielen bewussten Einblicke.

...

Kemptner, Ihr braucht nicht weit gehen, um unsere Stadt mit neuen Augen zu sehen.“

Notizen im Gipfelbuch an Ort 09

„Dass man sensibler wird, was um einen herum gebaut wird.

...

Ich werde mit offeneren Augen durch die Landschaft gehen.

...

Man wird angeregt. Es sind Punkte, wo man normalerweise nicht hinkommt. Wenn man nicht darauf hingewiesen oder hingeführt wird. Das ist positiv. Sonst, die Gegend. Das ist halt die Schattenseite von Kempten. Teilweise sind interessante Räume drin, die man sonst nicht entdeckt.

...

Ich finde es ein gutes Thema, muss ich echt sagen. Das hat mich zehnmal mehr angesprochen als eben immer nur diese „Schöne Bauten“-Ausstellungen.

...

Das sind für mich komplett fremde Gegenden.

...

Ist so was auch mal für alte Stadtteile geplant?

...

Was schön ist, dass man durch relativ wenig Aufwand solche Stationen machen und den Blickwinkel einfach ändern kann.“

Stimmen während den Führungen von KEMPTEN TRACKS

Die Aktionen sollen den Boden für einen zukünftigen Prozess bereiten. Sie sind als mentale Vorbereitung einer praktischen Tätigkeit zu verstehen, bei der die erforschten Räume in der *Stadt-Landschaft* dauerhaft und gegebenenfalls in einem größeren Umfang angereichert und in eine städtebauliche und architektonische Qualität umgestaltet werden. Diese Konzeption mit einer praktischen Zielsetzung steht damit auch im Gegensatz zu Veranstaltungen wie Skulpturenwegen oder ähnlichem, die sich meist selbst genug sind und nicht auf städtebauliche oder architektonische Defizite hinweisen und „nicht weh tun wollen“. Bewusst in Bezug zum Konzept der „*Zweckentfremdung*“ der *Situationisten* ist damit verbunden, dass die Aktionen als Störungen angelegt waren; Störungen in dem Sinne, dass sie bestehende, unbefriedigende Situationen aufbrechen und in die Diskussion bringen wollten.

„Die Leute nehmen das als Betrachten von Wunden in ihrem sonst heilen Umfeld wahr.

...

Das Ganze ist unter den Aspekten der Aktion interessant, aber nicht schön im Sinne eines Ausflugszieles.

...

Einfach wichtig, dass man mal drüber nachdenkt. Was passiert mit diesen Gebieten?“

Stimmen während den Führungen von KEMPTEN TRACKS

„Warum wurde unser schöner Dorfplatz in Leubas in meinen Augen und vieler Leubaser so verunstaltet?“

Leserbrief in der Allgäuer Zeitung, 14. Juli 2007

Die hierfür bei KEMPTEN TRACKS erprobte Zusammenarbeit zwischen Architekten, Landschaftsarchitektinnen, Ingenieuren, Künstlerinnen und am Thema interessierten „Laien“ ist eine gute Möglichkeit, um solche zukünftigen Prozesse in der Praxis anzubahnen. Es zeigte sich, dass trotz der Komplexität des Themas eine Kommunikation untereinander möglich ist, die Handlungen mit kon-

kreten Ergebnissen zur Folge hat; Ergebnisse, die den geschlossenen Fachkreis verlassen und in den Alltag der Menschen in der *Stadt-Landschaft* vordringen.

„Eine wirklich gute Idee, Orte und Räume zu zeigen, die auch lang ansässige Kemptener nicht kennen, etwa den Leubastobel, oder einen Drumlin von oben zu erleben. Beeindruckend aber auch Gewerbebetriebe, wo früher nichts war. Nachdenklich macht mich Autobahn, Geschwindigkeit, Opfer und Lärm. Bitte mehr solche Projekte.

...

Zersiedelte Natur, Historie, Momente des „Innehaltens“ und ein „blaues Wunder“. Danke für die Einblicke in Räume, Geschichte und Kunst zum Zweck des Verweilens an Ort und Raum – vielleicht zu Architekten-abstrakt und reduziert.“

Notizen im Gipfelbuch an Ort 09

„Orte, an denen ich noch nie war. Autolärm ist immer und überall da – erschreckend. Danke für die Ein- und Aussichten.“

Notizen im Skizzenbuch an Ort 5

Wo sind „Grenzen“ des Ansatzes?

Die Räume der *Stadt-Landschaft* werden noch nicht als eigenständiges, neues und diskussionswürdiges Phänomen gesehen. Auch ein Prozess mit Gesprächen und Aktionen bewirkt hier nur temporär etwas. Wenn dieser Prozess nicht stetig betrieben wird, verschwindet das Bewusstsein hierfür sofort wieder. Allerdings ist dauerhaftes, anhaltendes Bewusstsein nicht messbar. Das Bewusstsein der Menschen, die KEMPTEN TRACKS erlebten, wird verändert. Die bei den Aktionen generierten Räume werden in der Erinnerung haften bleiben, wobei dies ebenso nicht in Zahlen darstellbar ist. Die tiefste Erinnerung wird bei der Arbeitsgruppe bleiben: durch die Diskussionen und Konfrontationen, die ausstehen waren; durch die Aktionen, die realisiert und manchmal auch repariert werden mussten. Hier ist ein kollektives Werk entstanden, das in einer Gruppe wie dem *architekturforum kempten* langfristig weiterwirken wird, das sich um Baukultur vor Ort und im Alltag kümmert.

KEMPTEN TRACKS konnte eine begrenzte Öffentlichkeit erreichen, die in etwa der entsprach, die sich auch für andere Veranstaltungen des *architekturforum kempten* interessiert. Jedoch ist in Relation zum Aufwand bei der Durchführung der Aktionen zu hinterfragen, ob die Vermittlung, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit zukünftig bei einem solchen komplexen Thema nicht ein Schwerpunkt sein sollte und mit besseren finanziellen und personellen Mitteln ausgestattet sein muss. Nach der ein Jahr andauernden ehrenamtlichen Vorbereitung, die in der Endphase die berufliche Tätigkeit der meisten Arbeitsgruppenmitglieder mehr oder weniger zum Erliegen brachte, waren am Ende keine Energie und keine finanziellen Kapazitäten mehr frei, um diese für den Bewusstseinsprozess wichtigen Elemente noch stärker umzusetzen als geplant und durchgeführt. Ein nicht in der Öffentlichkeit verankertes Thema wie die *„Räume in der Stadt-Landschaft“* benötigt hierbei erhöhte Anstrengungen. Vernetzungen, die dabei als Multiplikator dienen könnten und über die eine breitere Öffentlichkeit zu erreichen wären, wurden gesucht. Dieser Versuch ist aber auf wenig Resonanz gestoßen.⁸³

⁸³ Beispielsweise wurden örtliche Schulen oder gesellschaftlich engagierte Organisationen wie Rotarier und Lions Club angeschrieben.

6.3. Anreichern

Neben dem Zeigen und Bewusst-Machen war das zweite Ziel der Aktionen die Anreicherung des *gelebten Raumes* im Forschungsgebiet. Anreicherung bedeutete hierbei, dass das räumliche Erleben sinnlich und situativ intensiviert, die fragmentierten Orte in der *Stadt-Landschaft* vernetzt und die funktionale Homogenisierung durch Differenz aufgebrochen werden sollte. Dies sollte in erster Linie durch die architektonischen und minimalen Eingriffe oder Aktionen erfolgen, mit denen temporäre Veränderungen der bestehenden baulichen oder situativen Konstellation verbunden waren. Die architektonischen Eingriffe sollten eine ästhetisch-sinnliche Gestaltungsqualität haben und Handlungen oder Situationen generieren.

KEMPTEN TRACKS war ein Test, ob es wenigstens temporär gelingen kann, die örtliche *Stadt-Landschaft* an neuralgischen Punkten umzugestalten und hierbei interessanter und für den Gebrauch oder Aufenthalt ein Stück weit angenehmer oder tauglicher zu machen.

Was war zu erfahren?

Aktionen bewirken auf den Ebenen Sinnlichkeit, Handlungsraum, Differenz und Vernetzung eine mindestens temporäre Anreicherung des *gelebten Raumes* in der *Stadt-Landschaft*.

a) Sinnlich-leibliche Erfahrung

Die Aktionen hatten zum Ziel, die besondere Sinnlichkeit und die damit verbundene Atmosphäre der *Stadt-Landschaft* herauszuarbeiten. Es lohnt sich, diese zu entdecken und zu betonen. Technisch bedingte Phänomene überlagern sich mit natürlichen Gegebenheiten zu einer besonderen Atmosphäre, unabhängig davon, ob dies als hässlich oder schön empfunden wird. Es sind räumliche Qualitäten anzutreffen, die nicht in die herrschenden Kategorien der „traditionellen Kulturlandschaft“ einzuordnen sind. Phänomene, die zwar überall in mitteleuropäischen *Stadt-Landschaften* vorkommen, aber durch das Zusammentreffen im konkreten Kontext zu etwas Einzigartigem werden. Auf der Brücke an Ort 03 wurde der harte, schnell und laut schlagende Rhythmus des Autoverkehrs im Kontrast zur Anmutung der imposanten Silhouette der Allgäuer Alpen offenbart. Auch wenn es sich bei den dort leiblich spürbaren Kräften des Verkehrs um eher negativ konnotierte Empfindungen handelt, ist ein bisher unbemerkter Ort für eine gewisse Zeit aus einem anästhetischen Zustand herausgeholt worden. An Ort 04 wurde einem „Konzert“ aus unterschiedlichen Sinnesreizen des Leubastobels und der Brückenkonstruktion der Vorhang geöffnet ohne die Missetöne dabei ausgeblendet zu haben. Die temporäre Brücke über die Leubas an Ort 06 machte die verloren gegangene Enge und Schwellenwirkung des Tobels wieder am eigenen Leib erfahrbar. Der für KEMPTEN TRACKS installierte Weg sollte die Erfahrung des langsamen Durchwanderns statt des schnellen Durchfahrens ermöglichen, die die reduzierte Sinnlichkeit beim Autofahren durch eine erhöhte Sensibilisierung beim Gehen wieder zur Entfaltung bringt, mit der die Phänomene in der *Stadt-Landschaft* aufgenommen werden können. Die schlank aufragenden Rundholzstangen der Brücke, die das am Abend einfallende Sonnenlicht auffingen, die mit rotem Samt bezogenen, alten Theaterstühle unter der A7-Brücke oder die weißen Buchstabenflaggen auf der „*Malstatt*“ wurden von einigen Besuchern als poetisch empfunden, manche bezeichneten diese Aktionen sogar als „romantisch“. Diese Qualität wurde so nicht gesucht, aber wenn sie am Ende von den Menschen beim Erleben der *Stadt-Landschaft* empfunden wird, so wird der *Stadt-*

Landschaft eine weitere Facette des *gelebten Raumes* hinzugefügt, die ebenso bei Dürckheim wie bei Lefèbvre als bedeutende, aber oft vernachlässigte Raumeigenschaft anklingt. Sinnlichkeit oder sinnliches Erleben ist in unserer Gesellschaft hoch im Kurs und wird von manchem Skeptiker schon wieder kritisch gesehen. Ob dieses menschliche Grundbedürfnis tatsächlich ernst genommen wird, wird sich daran zeigen, ob es aus den Kunstwelten, in denen es aktuell meist produziert wird, in die Weiterentwicklung der von uns gemachten *Stadt-Landschaft* übertragen werden kann.

b) Handlungsraum

Die Aktionen ließen neue Handlungen in der *Stadt-Landschaft* entstehen, die den *gelebten Raum* im Alltag vielfältiger, komplexer und in diesem Sinne am Ende vielleicht urbaner machen. In einseitig *gelebten Räumen* wie der Erschließungsstraße im Gewerbegebiet an Ort 01 oder dem intensiv landwirtschaftlich bearbeiteten Drumlin an Ort 09 kamen durch die Aktionen zusätzliche Gebrauchsschichten hinzu und unzugängliche Räume wurden für die Menschen aufgeschlossen. Die Brücke über die Leubas war nicht nur ein von den Besuchern gelobtes ästhetisches Objekt, sondern war Plattform für neue Situationen im Alltag der Leubaser *Stadt-Landschafts*-Bewohner.

c) Differenz

Insbesondere konnten die eingeschliffenen Funktionen des Verkehrs im positiven Sinne gestört und hinterfragt werden. Die Aktionen waren erfolgreich, Sand ins Getriebe der sonst kritiklos hingegenommenen Dominanz dieses in der *Stadt-Landschaft* überbetonten Zwecks zu bringen. Nur aufgrund der zeitlichen Bedingtheit und des minimalen Eingriffs war es überhaupt möglich hier zu agieren. Einer dauerhaften bzw. großmaßstäblichen Intervention wäre dies voraussichtlich nicht zugestanden worden. Die Aktionen und die KEMPTEN TRACKS-Akteure hatten hier gewissermaßen „Narrenfreiheit“.

Durch fremde Gebrauchsformen, „unpassende“ Verhaltensweisen oder die baulichen Veränderungen konnte grundsätzlich an allen Orten die Monofunktionalität aufgebrochen werden. Zudem durchkreuzte der Aktionsweg Gebiete, in denen der Fußgänger nicht mehr vorgesehen ist und die dem öffentlichen Raum der *Stadt-Landschaft* durch private Nutzung entzogen worden sind.

d) Vernetzen

Durch den in Bewegung erlebten Weg konnten die ansonsten separiert erlebten *Stadt-Landschafts*-Fragmente temporär verwoben und die von der Verkehrsinfrastruktur eingeschlossene Landschaft wie der Leubastobel oder die Drumlins geöffnet werden. Die *Stadt-Landschaft* wird normalerweise in den Schleusenräumen der Verkehrswege erlebt. Der Weg verließ die Schleusenräume und heftete die für sich „schwimmenden Funktionsschollen“ der *Stadt-Landschaft* aneinander.

Es war möglich, durch die Aktionen den Orten wie der „*Malstatt*“ eine bisher verschüttete Bedeutung zurückzugeben oder diesen wie dem Kieswerk als neue Landmarke eine bereichernde zu verleihen und sie damit in den gelebten Alltag der Menschen einzubinden.

Durch die Gleichzeitigkeit der Aktionen wurden diese nicht punktuell wahrgenommen, sondern konnten aufeinander bezogen werden: das Erleben des Raumes auf und unter der Autobahnbrücke, die Verknüpfung von Kieswerk und „*Malstatt*“ als Orte ein- und desselben wichtigen histori-

schen Ereignisses oder die Verbindung des Aktionsgebietes in der *Stadt-Landschaft* mit der Ausstellung in der Kemptener Kernstadt.

„Es gibt kaum einen Ort, wo alles so konzentriert zusammen kommt, einmal hier Gewerbe, dann die Strasse und hier riecht's nach Allgäu.“

Stimme während den Führungen von KEMPTEN TRACKS

„Natur und Kultur sind hier hervorragend miteinander verbunden. Ein riesen Kompliment an die Initiatoren und Sponsoren dieser Idee.“

Notizen im Skizzenbuch an Ort 05

Die bei den einzelnen Aktionen gesammelten Kommentare, Zustimmung und Widersprüche zeigen, dass Reaktionen hervorgerufen, Handlungen stimuliert und angestrebte Wirkungen erreicht wurden.

Im Sinne Lefèbvres konnte mit den Aktionen praktisch gehandelt und eingegriffen werden, ohne in die Gefahr zu geraten, einerseits den Bewohnern im Interventionsgebiet etwas überzustülpen oder andererseits nur gefallen zu wollen.

Eine andere Erkenntnis ist, dass sich Raum-Planerinnen nicht nur um den konzipierten Raum kümmern sollten, sondern mit dem Mittel der Aktion auch den entworfenen Raum in einer Art „*Taschenwelt*“⁸⁴ vorab als Provisorium testen und die von den Betroffenen gemachten Erfahrungen in die weitere Konzeption des Raumes einfließen lassen sollten.

Die weniger erfolgreichen Aktionen von KEMPTEN TRACKS hinterließen keine irreparablen Schäden, vielmehr konnte daraus für zukünftige mögliche Projekte gelernt werden.

Als richtig hat sich erwiesen, dass die Aktionen keinen „Event“ erzeugten und nicht „parasitär“ angelegt waren. „Parasitär“ in dem Sinne, dass die Aktionen nicht nur von den Qualitäten der Orte profitierten, sondern dort auch neue, aus dem Kontext entwickelte hinzufügten oder vorhandene stärkten. Die Aktionen wurden vielmehr aus einem räumlichen Mangel des Ortes und zudem aus dem Alltag heraus entwickelt.

Es hat sich gezeigt, dass Aktionen genauso wie das rein materielle Bauen oder die klassische städtebauliche Planung ein Eingriff in den Raum sind oder Raum erzeugen. Deswegen sind sie als architektonische und städtebauliche Taktik für eine räumliche Anreicherung relevant.

Wo sind „Grenzen“ des Ansatzes?

Im Gegensatz zu den Wirkungen, die das Bewusstmachen auch noch nach den Handlungsschritten hinterlassen hat, wirken die temporären Anreicherungen nur während der Aktion. Sie sind sicher auch in der Erinnerung derer verhaftet, die sie erlebt haben. Eine sinnliche Erfahrung in der alltäglichen Handlung ist jedoch dann nicht mehr möglich, was nur durch eine verstetigte Anreicherung erreichbar wird.

Die minimalen und temporären Aktionen bewegen sich auf einem schmalen Pfad. Sie können zur „Augenwischerei“ werden, wenn dabei aufgedeckte städtebauliche oder architektonische Missstände dadurch nicht nachhaltig verbessert werden.

⁸⁴ In einem ähnlichen Kontext wird der Begriff „Taschenwelt“ von Raoul Bunschoten verwendet. CHORA 2001, S. 111 u. S. 128ff.

Das Bestreben, nicht zu plakativ vorzugehen oder aus den Aktionen keinen leicht konsumierbaren „Event“ zu machen, brachte zuweilen die Kritik ein zu „intellektuell abgehoben“ oder „reduziert“ vorzugehen. Im Sinne eines Prozesses, für den eine breite Öffentlichkeit interessiert werden soll, muss man diese Risiken als Grenzen im Auge behalten.

„Es spiegelt auch ein bisschen was so im Allgäu möglich ist. Dieses absolute Unverständnis für das, was über das Gegenständliche hinausgeht.“

Stimmen während den Führungen von KEMPTEN TRACKS

„Ich sehe einen Großteil der Kemptener Bevölkerung durch diesen Ansatz etwas überfordert. Ich sage es jetzt mal bewusst überspitzt: Da sieht man mal wieder, wie die Architekten spinnen. So kennen wir sie ja, eigentlich eher Künstler. Aber nicht das, was man so braucht.“

Und zwei haben zu mir gesagt, sie wollten sich von den Architekten ein Haus bauen lassen, aber von solchen doch eigentlich nicht. Ich sehe in der Aktion sehr hohen Anspruch, bin selber fasziniert, muss das schon zugeben, trotz aller Skepsis, die ich vorher hatte, aber eigentlich stelle ich mir die Frage, wie ist es denn nun wirklich mit der Akzeptanz, mit der Wirkung nach Kempten hinein?“

Stimme beim Vortrag von Prof. Dr. Karl Ganser „Gedanken zu KEMPTEN TRACKS“

Der vertiefte Wahrnehmungsprozess und die temporären Aktionen sind ein erster notwendiger Schritt im Gestaltungsprozess der Räume in der *Stadt-Landschaft*. Weitere Schritte müssen jedoch folgen.

„Wenn man das ganze als Impulsprojekt verstehen würde, fände ich das sehr gut.“

Meine Frage wäre: Was bleibt jetzt? Welche Chance gibt es tatsächlich, den einen oder anderen Ort weiterhin, dauerhaft zu besetzen?“

Prof. Dr. Karl Ganser, „Gedanken zu KEMPTEN TRACKS“

7. Ausblick

Im ersten Teil des Ausblicks wird darüber nachgedacht, wie es weiter gehen würde, wenn aus der Wahrnehmung des *gelebten Raumes* und den Aktionen in der *Stadt-Landschaft* ein Programm werden würde. Dieses Programm hätte das Ziel einer dauerhaften Sensibilisierung des öffentlichen Bewusstseins und einer räumlichen Qualitätssteigerung in diesem Kontext.

Die Forschung wurde in einem konkreten und begrenzten Ausschnitt der *Stadt-Landschaft* durchgeführt. Im zweiten Teil des Ausblicks wird besprochen, welche Inhalte und Methoden aus den Handlungstaktiken für den *gelebten Raum* übertragen werden können, wenn man versucht, auch auf der Ebene der Region zu handeln.

Es werden hier Überlegungen angestellt, wie zukünftige Projekte im Anschluss an diese Dissertation aussehen können und welche Aufgaben sich ergeben, wenn man die räumliche Wahrnehmung und Gestaltung der *Stadt-Landschaft* in einer Region wie dem Allgäu, wo dieser Ansatz bisher bestenfalls eine marginale Rolle spielt, dauerhaft etablieren möchte.

7.1. Ein Programm: Verstetigung der Wahrnehmung und dauerhafte Minimalinterventionen

Aus dem temporären Wahrnehmungs- und Aktionsprozess kann ein Programm entwickelt werden, das die beiden hier erforschten Handlungstaktiken verstetigt.

Von einer Wahrnehmung der *Stadt-Landschaft* auf breiter Ebene ist man noch weit entfernt, insbesondere in Regionen, wo die traditionelle Kulturlandschaft oder touristische Landschaftsbilder den Alltag der Menschen stark prägen, eine Wahrnehmung von außen eine Region nur mit den Bildern einer „Freizeitlandschaft“ in Zusammenhang bringt und dadurch ein Selbstverständnis im Innern entsteht, dem nur mit großen Bemühungen etwas entgegen zu stellen ist. Die neue Landschaft, die allgemein so nicht wahrgenommen wird, vielleicht teilweise auch bewusst verdrängt wird, muss also räumlich stärker spürbar und fassbar gemacht und ihre Bedeutung herausgearbeitet werden. Wahrnehmung kann nur über eine Schulung der Sinne und des Wissens hergestellt werden, mit dem die mit der *Stadt-Landschaft* zusammenhängenden Raumphänomene als reale und selbstverständliche Bestandteile des Alltags erkannt werden können. Dieser Lernprozess, ohne den die Mehrheit der Menschen die *Stadt-Landschaft* nicht wahrnehmen kann, benötigt Zeit. Er erfordert Geduld, auch weil er in kleinen Schritten angelegt sein muss und Angebote erfordert, die möglichst viele Menschen mitnehmen. Deswegen muss es einen langsamen, aber konstanten und „zäh“ verfolgten Prozess geben, der die Wahrnehmung anstößt und bei dem die verschiedenen Handlungsansätze dauerhaft durchgeführt werden müssen. Das bedeutet, dass das Zeigen der *Stadt-Landschaft* und vor allem das direkte und konkrete Erfahrbarmachen ihrer Räume fester Punkt eines solchen Programms sind. Weil es aber wie bei den temporären Handlungstaktiken nicht nur um Wahrnehmen und Deuten oder Umdeuten des Vorhandenen geht, sondern ein urbanistisch motiviertes Handeln auch eine räumliche Bereicherung anstrebt, werden die Räume der *Stadt-Landschaft* als Teil eines Programms verändert, wobei das minimale und punktuelle Vorgehen in einem überschaubaren Ausschnitt der *Stadt-Landschaft* beibehalten wird, hier aber eine Verstetigung der geschaffenen Raumqualitäten das Ziel ist.

Diese Methodik kann auch in anderen *Stadt-Landschaften* angewendet werden und ergänzender Bestandteil einer innovativen Bauleitplanung sein. Grundsätzlich bleibt freilich immer die Herausforderung, dass die Raumphänomene jeweils neu zu entdecken sind und die einzelnen Interventionen immer kontextabhängig und individuell entwickelt werden müssen.

7.1.1. Verstetigung der Wahrnehmung

Die Führungen bei KEMPTEN TRACKS haben gezeigt, dass die *Stadt-Landschaft*, ihre Orte und deren räumliches Erleben nicht durch Vorträge, Ausstellungen oder Zeitungsberichte ersetzt werden können. Auch wenn bei diesen Führungen nur eine kleine Gruppe angesprochen und mitgenommen werden kann, ist dies ein fruchtbringender Weg, um dauerhaft ein Bewusstsein zu schaffen, wo vorher keine Kenntnis über dieses Thema gegeben war. Bei den Führungen kann der Ballast eingeübten Wissens und bestehender Wahrnehmungsschemata hinter sich gelassen werden, weil die Erfahrung am eigenen Leib stärker ist. Das funktioniert aber nur dann, wenn sich die *Stadt-Landschafts*-Besucher und -Besucherinnen darauf einlassen. Aus diesem Grund ist es hilfreich, wenn Urbanisten diese Führungen begleiten. Diese können mitwirken, *Stadt-Landschafts*-Phänomene aufzuspüren oder anzuregen, ausgetretene Pfade zu verlassen, um „Neuland“ zu entdecken. Solche Führungen oder Touren durch die *Stadt-Landschaft* sollten natürlicher Bestandteil eines Freizeitangebotes sein, das von lokalen Institutionen angeboten wird, die auch „normale“ Angebote wie Führungen durch die historischen Altstädte oder Wanderungen durch Gebiete der traditionellen Kulturlandschaft organisieren. Architektinnen und Städteplaner agieren als „*Stadt-Landschafts*-Führer“ und erweitern damit deren Berufsbild. Programme wie die „*Städtereisen zu neuen Räumen*“⁸⁵ von Boris Sieverts agieren in dieser Lücke und organisieren geführte Touren, die jedem offen stehen und bei denen sich inzwischen nicht mehr nur einzelne, fachlich Interessierte, sondern große Gruppen auf den Weg machen, um eine „fremde Welt“ vor der eigenen Haustüre zu erkunden.

Zusätzlich zu den Führungen gibt es die Möglichkeit, markierte Wege einzurichten. Wanderwege sollten durch die *Stadt-Landschaft* hindurchführen und deren Strukturen und Elemente einbeziehen. Es ist denkbar, innerhalb organisierter und touristisch beworbener Wegenetze zu Schluchten, Gipfeln, Almhütten und Schlössern ebenso zu Kiesgruben und Gewerbegebieten oder auf Fördertürme und zu den Schluchten oder Steilwänden von Brücken zu gelangen. Neben Karten für Hochmoore, Burgen und das „*Kräuterland*“⁸⁶ könnte es auch Karten geben, in denen markante Objekte der *Stadt-Landschaft*, geheimnisvolle Brachflächen und noch nie gehörte Klangphänomene der technischen Infrastruktur eingetragen sind. Für ein dauerhaft angelegtes Programm wäre folgendes wünschenswert: der bei KEMPTEN TRACKS temporär angelegte Weg wird neben „*Jakobsweg*“ und „*Illerradweg*“ beständig in das örtliche Wegenetz eingeknüpft und die prägenden *Stadt-Landschafts*-Orte bilden Knoten in diesem Netz. Normalerweise nicht zugängliche Strecken durch privates, landwirtschaftlich genutztes Gelände werden geöffnet werden. Den Landwirten kann hierfür neben anderen klassischen Anreizen das Angebot gemacht werden, von der Öffentlichkeit auch als Pfleger der Kultur-*Stadt-Landschaft* anerkannt zu werden, der einen Wert für die

⁸⁵ Siehe hierzu Abschnitt 4.3. Exkurs: Gehen.

⁸⁶ *Allgäuer Kräuterland – Auf den Spuren der Kräuter das Allgäu erleben*, Allgäuer Kräuterland e.V. (Hg.) (2008), Karte, unterstützt von der EU und dem Freistaat Bayern im Rahmen von Leader+.

Gesellschaft erhält und generiert. Zudem könnte die Strecke in die offizielle „Wanderkarte Kempten – Allgäu. Urlaub in den Alpen“⁸⁷ aufgenommen, als Tourenvorschlag illustriert und der blaue Kiesförderturm oder der Raum unter der Leubastobelbrücke als Sehenswürdigkeiten eingetragen werden. Wahrnehmungshilfen, die bei KEMPTEN TRACKS temporär als Markierungsbanner auf oder als Stühle unter Autobahnbrücken errichtet wurden, werden als verfeinerte, minimale Eingriffe mit ähnlicher Funktion konstant an den prägenden Orten eingefügt. Den Blick zu öffnen und eingeschlossene Wahrnehmungen aufzubrechen wird unterstützt, wenn diese Eingriffe trotz ihres unbedingten kontextuellen Bezuges auch ungewohnte Fremdkörper bleiben, die überraschen und die Aufmerksamkeit erhöhen.

Es ist also ein breit angelegtes Programm zur Sensibilisierung der Wahrnehmung möglich, nicht nur auf dem Papier. KEMPTEN TRACKS hat bewiesen, dass dies mit vergleichbar geringem Aufwand in der Praxis umsetzbar ist und auf öffentliche Aufmerksamkeit stößt. Jetzt gilt es, den temporären in einen dauerhaft angelegten Prozess zu überführen.

„Landschaft wahrzunehmen muss gelernt sein, das gilt sowohl historisch als auch individuell.

...

Keht ein Kind von einem Spaziergang zurück, so erzählt es, dass es eine bunte Blechdose gefunden hat, die es dann schließlich donnernd in einen Schacht hinunterwarf; kehrt ein Erwachsener nach Hause zurück, so beschreibt er Dinge, die er pflichtgemäß in dieser Gegend hätte sehen sollen, die aber teilweise unsichtbar oder von ihm gar nicht analysierbar sind: Die Basaltkuppen mit ihren kiefernbestandenen Hochflächen, die in das Kalkgestein eingefressenen Bäche oder die Heide mit ihren eingestreuten Hochmooren. – Alles dies lag schon im Kopfe bereit, bevor der Spaziergang überhaupt begonnen wurde.

...

Bestimmte Perspektiven kann man wohl nur durch Kunst vermitteln, da die Beschränkung des Blickes heute so weit verbreitet ist, dass die Leute kaum mehr Distanz haben, sie aufzuheben. Das kann nur die Kunst vermitteln, ohne belehrend oder verletzend zu sein.

...

Die Promenadologie befasst sich mit den Sequenzen, in welchen der Betrachter seine Umwelt wahrnimmt. Denn wir stehen ja nicht plötzlich am Piccadilly Circus oder vor der Cancelleria, vielmehr legen wir, wie auch immer, einen Weg dorthin zurück. ... Ein Fallschirmspringer, der in der engen und voll geparkten Gasse vor der Cancelleria landen würde, käme zu ganz anderen architektonischen Eindrücken als wir. In der alten Welt, der heilen Welt, erklärte dieser promenadologisch erwanderte Kontext jeweils ergänzend das besuchte Objekt. ... Wir sind die erste Generation, die eine neue, eine promenadologische Ästhetik aufbauen muss. Promenadologisch deshalb, weil der Anmarschweg nicht mehr selbstverständlich ist, sondern weil er im Objekt selbst, darstellend, reproduziert werden muss.“

Burckhardt 2006, S.5 ff./ S. 251 ff./ S.257 ff.

⁸⁷ *Wanderkarte Kempten – Allgäu. Urlaub in den Alpen*, Tourist-Information Kempten (Hg.) 2008.

7.1.2. Dauerhafte Minimalinterventionen

Eine programmatische Verstetigung der Taktik *Aktionen* bedeutet, an ausgewählten *Stadt-Landschafts*-Orten minimale, diesmal jedoch permanente Interventionen durchzuführen.

Das Ziel bleibt das Gleiche:

Eine Anreicherung der Orte durch die Steigerung ihrer sinnlichen Qualitäten, die Stärkung ihres Potentials als Handlungsraum und mittels Differenz für eine höhere Komplexität und Urbanität. Vernetzung als Qualität ist ein wichtiger städtebaulicher Aspekt dieses urbanistischen Konzepts. Die Raumqualitäten entstehen zwar punktuell an einzelnen Orten, aber diese strahlen wie Gravitationsfelder aus und verknüpfen sich im Zusammenspiel als „*Folge von ,atmosphärischen Einheiten‘*“.⁸⁸ Gravitationsfelder meint, dass die architektonischen Interventionen an den Orten nicht auf sich bezogene, „autistische“ Architekturobjekte sind, sondern in Ihrer Wirkung auf den umgebenden Kontext ausstrahlen. Es heißt auch, dass mit den Interventionen das Gefüge der *Stadt-Landschaft* besser verstanden und seine Raumabfolgen erkannt werden können. Zudem werden hierbei Orte mit neuen Bedeutungen für die Menschen geschaffen, die nach Karlfried von Dürckheim die Qualität eines „*persönlichen Lebensraumes*“ mit sich bringen und ein „*Bedeutsamkeitsrelief*“ ausbilden. Oder Orte in der *Stadt-Landschaft* werden zu räumlichen „*Inseln*“ - wie Martina Löw das beschreibt -, die sich in den Erfahrungsalltag der Menschen einbetten.⁸⁹ Es entstehen markante Punkte, die vom „Unort“ zum „geliebten“ oder „bedeutungsvollen“ Ort werden, der die Menschen anzieht und nicht abstößt, also eine räumliche Bindung stattfindet. Ziel müsste es sein, einen Ort durch die Intervention so populär zu machen, dass man sogar Besuch hierher führt. Diese Orte werden dann auch die mentale Karte im Kopf mitzeichnen oder ganz einfach auch der Orientierung dienen. Die punktuellen Eingriffe tragen so dazu bei, dass die im Meer der *Stadt-Landschaft* treibenden „*Funktions-Schollen*“, die momentan wenig Bezug zueinander aufweisen, miteinander vernetzt werden. Einen wesentlichen Impuls bekommt die Vernetzung, wenn die Interventionspunkte durch die oben angedachten Wege in ein zusätzliches Beziehungsgeflecht gestellt werden. Damit gelingt es auch, in der Bewegung die *Stadt-Landschaft* als Ganzes in der Abfolge verschiedener Raumsequenzen zu erleben. Lucius Burckhardt hat das direkte Ansteuern von Orten oder Gebäuden ohne jeglichen kontextuellen Bezug als Mangel, aber aufgrund der bestehenden Mobilitätsbedingungen auch als charakteristische Form unserer heutigen *Stadt- und Landschaftswahrnehmung* beschrieben. Aus dieser Erkenntnis hat er die „*Promenadologie*“ entwickelt, die analysiert, in welcher Beziehung Räume zueinander stehen und wie sie beim Gehen oder auch Fahren durch unsere Landschaften im Zusammenklang oder auch zusammenhanglos erlebt werden. Ein Weg wie der bei KEMPTEN TRACKS, diesmal permanent, im Zusammenspiel mit den punktuellen Interventionen, die die Raumeigenschaften der einzelnen Orte herausarbeiten, trägt zum Erleben der Raumsequenzen bei und macht die *Stadt-Landschaft* als Landschaft deutlich und nicht nur als Abfolge autonomer Satelliten. Insgesamt entsteht so ein Gewebe aus räumlich intensiven Gravitationsfeldern und verbindenden Netzstrukturen, das stärker werden und weiter wachsen kann.

⁸⁸ McDonough 2007, S.56, in Bezug auf die Fragmente der psychogeographischen Stadtpläne der Situationisten.

⁸⁹ Siehe hierzu Abschnitt 3.1.2. Exkurs: Die Themen des Raumerlebens und die Raumformen bei Dürckheim.

„Ziel sind aktive Orte, an denen die Komplexität sehr hoch und dicht ist. Erreicht wird das mit Hilfe kleiner Interventionen, die auf das Ganze ausstrahlen.“

Sophie Wolfrum, Tagung der Bayer. Architektenkammer „Die Region als Planungs- und Handlungsebene“, 15.10.2002

„Deshalb kann Architektur, wie beispielsweise bei Oriol Bohigas in Barcelona, zu ‚Stadt-Akupunktur‘ werden, die abseits der Zentrumsbesessenheit an ‚neuralgischen Punkten‘ ansetzt und dadurch auf den gesamten Stadtorganismus wirken kann.“

Franz Xaver Baier 2000, S. 95

„Aus Kevin Lynchs Standardwerk ‚The Image of the City‘ kann man lernen, dass die entfremdete Stadt vor allem ein Raum ist, in dem die Menschen nicht in der Lage sind, den eigenen Standort oder die städtische Totalität, der sie ausgeliefert sind, bewußtseinsmäßig zu verarbeiten und zu lokalisieren. ... Die Möglichkeit einer Aufhebung der Ent-Fremdung in einer dieser Städte, wie wir sie kennen, hängt allein davon ab, ob die praktische Rückeroberung eines Gefühls für den Standort und für die Konstruktion und Rekonstruktion von Markierungspunkten gelingt: Anhaltspunkte, die im Gedächtnis bewahrt werden können und die das Subjekt mit seinen momentanen Bewegungen und Gegenbewegungen gewissermaßen kartographisch aufnehmen und modifizieren kann.“

Fredric Jameson 1984, S.96-97

Mit dem Konzept aus verstärkten Orten und neuen Wegen, das sich aus sich selbst heraus langsam entwickeln kann, ist es weiterhin möglich mit geringen Mitteln Stück für Stück voranzukommen. Dies würde es erleichtern, Sponsoren, die bisher in diesem Prozess schon engagiert sind, zu binden. Es böte zudem auch die Chance, Firmen die im Interventionsgebiet tätig sind und von diesen Eingriffen profitieren, zu gewinnen, da diese Maßnahmen zur Aufwertung des Arbeitsumfeldes der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und zur Außenwirkung als Förderer von Bau- und Landschaftskultur beitragen.

Wie können dauerhafte Interventionen als zukünftiges Programm im Forschungsgebiet nun aussehen? Hierfür werden einzelne Themenfelder oder räumliche Kategorien beispielhaft diskutiert, die als Potentiale für diesen Teil der *Stadt-Landschaft* beim Wahrnehmungs- und Aktionsprozess erkannt wurden. Es werden hier bewusst keine konkreten Entwürfe für Interventionen diskutiert, sondern deren angestrebte Wirkung. Deren tatsächliche Entwicklung bedarf wiederum einer sorgfältigen Erarbeitung, die ein neues, an diese Forschungsarbeit anschließendes Projekt darstellt.

Um zu zeigen, dass dauerhafte Minimalinterventionen praktisch möglich und keine naive Utopie sind, wird am Ende dieses Kapitels ein Eingriff des Schweizer Architekten Georges Descombes in der *Stadt-Landschaft* bei Genf vorgestellt, bei dem viele der im folgenden dargestellten Raumqualitäten umgesetzt werden konnten.

Sinnliche Räume

Die *Stadt-Landschaft* wird wie gezeigt häufig aus dem Fahrzeug heraus erlebt. Ein sinnlich-leibliches Spüren räumlicher Qualitäten ist dadurch von vornherein beschnitten. Eine visuelle Erfahrung, die zudem meist auf einen bestimmten Zweck fokussiert und somit eingeschränkt ist und

ein Hören, das eher mit dem Ausschließen unerwünschten „Lärms“ beschäftigt ist, sind die Überbleibsel vielfältiger sinnlicher Wahrnehmungsmöglichkeiten, mittels derer Landschaft intensiv aufgenommen werden kann. Mit dieser maschinell geprägten Bewegung nicht fassbare Phänomene bleiben so unentdeckt.

Wie bei der Aktion an Ort 06, wo das Überbrücken der Leubas die topographische und historische Raumschwelle erlebbar machte, muss es ein Ziel der Interventionen sein, die Morphologie der *Stadt-Landschaft* und die Spuren ihrer Geschichte in der Bewegung zu spüren anstatt sie durch rein funktionale Optimierungen zu glätten und diese Qualitäten aus dem alltäglichen Erleben zu verbannen. Bei KEMPTEN TRACKS war gerade die Stangenbrücke dahingehend sehr erfolgreich und wurde von den Besuchern verstanden und als permanente Einrichtung gewünscht. Eine ähnliche Brückenkonstruktion, die in das *Stadt-Landschafts-Wegenetz* integriert ist, könnte dauerhaft hier aufgestellt werden, ohne die Qualitäten des Provisorischen einzubüßen.

Da das Erleben der *Stadt-Landschaft* aber nun mal im Alltag häufig aus dem Fahrzeug heraus geschieht, müssen die Verkehrsbauten genauso auf ihre Potentiale hin abgeklopft werden. Die Straßenräume müssen aus ihrer rein verkehrstechnischen Zweckfunktion herausgeholt werden, ebenso ästhetisch-sinnliche Qualitäten aufweisen und eine Verbindung mit der sie umgebenden Landschaft herstellen statt diese auszuschließen. Die Interventionen an Autobahnen, die für die Kulturhauptstadt „Ruhr.2010“ errichtet werden, sind hierfür ein inspirierendes Beispiel und zeigen, dass eine Verflechtung der scheinbar autistischen Verkehrsräume mit dem „Leben außerhalb“ möglich ist, wie das bei einigen Aktionen von KEMPTEN TRACKS auch versucht wurde. *„Das Gestaltungspotential dieser Verkehrsräume ist schon oft erkannt und diskutiert worden. Die Sanierung der Autobahnen ist in den nächsten Jahren notwendig, der Landesbetrieb Straßenbau NRW erkannte, das im Zuge dessen nur wenig Mehraufwand nötig ist, um die Möglichkeiten dieser Räume experimentell auszuloten.“*⁹⁰

Interventionen, die sich mit den sinnlichen Qualitäten der *Stadt-Landschaft* auseinandersetzen, stellen auch die Frage: Was sind dort die tatsächlichen haptischen, visuellen, olfaktorischen und akustischen Qualitäten? Welche Qualitäten müssen verdeutlicht oder sogar hinzugefügt werden, um den „*Wesenraum*“ eines Ortes herauszuarbeiten oder es positiv umzudeuten? Der kathedrale Raum an Ort 04 wird durch seine vielfältigen akustischen Eigenschaften und die Tektonik der Brücke bestimmt. Eine Intervention hier wird sich damit beschäftigen, wie durch die bewusste Gestaltung der sinnlichen fassbaren Phänomene, wie durch die Bekleidung der Wandflächen oder die Modulierung des Tones die Wirkung eines katedralen Innenraumes betont werden kann.

An Ort 01 wird ein in der ganzen Welt erhältliches Fastfood verzehrt, das dem festgestellten Raumgefühl einer bergenden Nische im Erschließungsraum der Straße widerspricht. Eine Intervention kann daran arbeiten, dass das Angebot im Imbiss durch eine Küche ersetzt wird, die Lebensmittel aus der direkten Umgebung verwendet und dadurch eine Zusammenarbeit und Ver-

⁹⁰ Seidel 2009, S.48, darin heißt es weiter: *„Zwei Projekte wurden für die Ruhr.2010 konkretisiert: Teilbereiche der B1/A42 und der A40 sollen umgestaltet werden. Die A40 soll durch verschiedene Interventionen unter dem Titel ‚B1/A40 - Schönheit der großen Strasse‘ in das angrenzende urbane Gefüge zwischen Dortmund und Neukirchen_Vluyt eingegliedert werden und erhält damit die Chance, der ‚Boulevard der Ruhrmetropole‘ zu werden. Unterschiedliche Aktionen und temporäre Installationen sind hierfür geplant, darunter das Projekt Barcode A40. In einem offenen Wettbewerb durften alle Bürger Vorschläge zu möglichen Farbkombinationen der Schallschutzwand einreichen. 160 Beiträge wurden ausgewählt und ab Herbst realisiert. Die B1/A42 folgt dem Vorbild alter Tourenstraßen, bei denen das Fahren auch ein landschaftsräumliches Erlebnis ist. In der ‚EmscherPARK-autobahn‘, so der Titel des Projekts, wird durch präzise gesetzte Bepflanzung der Blick des Autofahrers auf die vorbeiziehende Umgebung gelenkt. Einschnitte ermöglichen Blicke in das Ruhrgebiet und zu den Landmarken. An so genannten Parktankstellen kann man direkt von der Autobahn auf das Fahrrad umsteigen und ohne große Umstände den Emscher Landschaftspark erkunden.“*

bindung mit den umgebenden Stadt-Landwirten sich entwickelt. Letztendlich trägt dieser direkt die Sinne ansprechende Eingriff ebenso dazu bei, Aufenthaltsqualitäten im Schleusenraum der Gewerbegebietsstraße zu schaffen.

Wenn man das Thema sinnlich ansprechender Räume konsequent weiter denkt, können darauf angelegte Interventionen helfen, die *Stadt-Landschaft* zu ästhetisieren, das heißt im wahren Sinne des Wortes spürbar zu machen und damit ein in der Gesellschaft breit angelegtes Verständnis ihrer Qualitäten, aber auch Defizite zu erreichen. Mit Ästhetisierung ist nicht allein eine „Verschönerung“ gemeint, sondern Handlungen, mit denen das Wesen eines Raumes aufgedeckt werden kann. In der funktional dominierten und zersplitterten Siedlungsstruktur der *Stadt-Landschaft*, die zugleich – was die tatsächlich gegebenen Phänomene anbelangt - nicht mit den gedachten Bildern „*Leben auf dem Land*“, „*Industriepark*“ oder „*Dorf*“ zusammenpasst, fehlen sinnliche und ästhetische Erfahrungen, die etwas mit der Realität der *Stadt-Landschaft* zu tun haben. Das ist ein Potential für die Anreicherung der *Stadt-Landschaft*. Hier geht es nicht um künstlich produzierte sinnliche Erfahrungen, sondern um am Ort gewachsene und für die *Stadt-Landschaft* charakteristische Phänomene wie sie an einigen der Forschungsorte aufgespürt und durch die Aktionen fokussiert oder verstärkt wurden.

Es ist wichtig, sinnliche und ästhetische Qualität in der *Stadt-Landschaft* einzufordern. Es gilt nicht das Argument: „*Hier verdienen wir nur das Geld, damit wir unsere Altstädte erhalten und verschönern können.*“⁹¹

Es müssen für die erwähnten, im Grunde ja positiv besetzten Bilder der *Stadt-Landschafts*-Bewohner, adäquate Bilder gefunden werden und in zeitgenössische städtebauliche und architektonische Strukturen übersetzt werden. Vor allem müssen deren tatsächlich erlebbare - momentan meist ärmliche - sinnliche Qualitäten in Übereinstimmung mit diesen Bildern gebracht werden und in weniger starkem Kontrast stehen wie die Bilder und baulichen Konstellationen, die im Forschungsgebiet angetroffen worden sind. Es müssen Materialien und Konstruktionen eingesetzt werden, die nicht nur scheinbar ökonomischen und zweckgebundenen Bedürfnissen folgen, sondern beim Berühren, Riechen, Sehen und Hören positiv stimulierende Qualitäten entfalten und den angetroffenen „*Wesenraum*“ eines Ortes unterstreichen.

In der *Stadt-Landschaft* wird Raum zeitlich für eine höhere Funktionalität beschleunigt. Dabei geht Sinnlichkeit verloren. Langsamkeit muss genauso eine Qualität der *Stadt-Landschaft* werden wie beispielsweise in den „*Altstädten*“ und „*Gebirgslandschaften*“, wo Langsamkeit von den Menschen bewusst als Qualität gesucht wird.⁹²

Schwellen und Übergänge

Wie merkt man, dass man von einem spezifischen Raum der *Stadt-Landschaft* in einen anderen überwechselt? Wie erlebt man beispielsweise den Wechsel von einer Tobelseite zur anderen, vom westlichen zum östlich der A7 gelegenen Gewerbegebiet oder vom öffentlichen in den privaten Raum? Wie erkennt man Nahtstellen, Brüche und Übergänge zwischen unterschiedlichen Räumen? Wie erfährt man Schwellen als strukturierendes Element einer Architektur aber eben auch einer Landschaft?

⁹¹ Bei der Podiumsdiskussion „Die Stadt der Zukunft“ in Memmingen am 6.11.2008 war das die Antwort auf die Äußerung des Verfassers, sich um das neue Gewerbegebiet im Memminger Norden als Teil der Stadt genauso zu kümmern und die Stadtentwicklung nicht nur auf die „Altstadt“ zu beschränken.

⁹² Joachim Krol, Süddeutsche Zeitung, 8.4.2004: „*Ich glaube, dass Tempo und Schnelligkeit die größten Irrtümer unserer Epoche sind.*“

Mehrere Orte im Interventionsgebiet stellen Schwellen, Übergänge und Nahtstellen dar, bleiben aber im Sinne des *gelebten Raumes* situativ oder architektonisch unklar. Die Interventionen an Ort 03 auf der Autobahn oder an Ort 06 im Leubastobel haben versucht, hier anzusetzen. Permanente Interventionen werden Schwellen und Übergänge betonen, an denen Räume durch einen anderen gegensätzlichen Raum getrennt werden oder Orte mit unterschiedlichen Raumeigenschaften aufeinander stoßen, um das Erleben der Raumsequenzen zu ermöglichen. Brücken, Tunnel und Unterführungen der A7 werden zu Orten, die das Überbrücken oder Hindurchtauchen und eine Raumveränderung spürbar werden lassen. Dies kann nachträglich bei der bereits gebauten Infrastruktur entstehen und ist neben der verkehrs- und sicherheitstechnischen Funktion integrale Qualität von neu gebauten Anlagen. Die Landschaftsmorphologie, die durch Tobel, Ebenen, Autobahnwälle- und schneisen, Drumlins, Wälder, Brücken, Strassen, Wiesen, Kiesgruben und Lichtungen geprägt wird, jedoch durch eine verkehrstechnische Trassenführung weitestgehend nivelliert wird, wird durch die Interventionen für Fußgänger, Radfahrerinnen und Autofahrer erfahrbar.

Landmarken

Orte wie der Raum unter der Autobahnbrücke oder Gebäude wie der Kiesförderturm sind Objekte, die als Landmarken von weitem sichtbar sind oder durch ihre räumliche Gestalt in der Erinnerung als Merkzeichen eingepägt sind. Landmarken können auch zu Zielen und Treffpunkten bei Wanderungen durch die *Stadt-Landschaft* werden. Interventionen erhalten und stärken diese Qualitäten. Wie kaum in einem anderen Gebiet, haben beispielsweise die Landmarken der „IBA Emscher Park“ zu einer veränderten räumlichen Erfahrung dieser *Stadt-Landschaft* beigetragen. *„Diese Landmarken entwickelten sich in den letzten Jahren zu Ausflugszielen, die den Blick über das Ruhrgebiet gewähren und so auch die Veränderungen der letzten Jahre sichtbar machen. „Das ist doch das Beste, was man erreichen kann, wenn man sozusagen zu einem selbstverständlichen Attraktionspunkt wird. Die Intervention wird assimiliert und ist nicht mehr aufgesetzt: Zum Beispiel der Tetraeder, der wie selbstverständlich nun ein Ausflugsziel geworden ist und damit in das städtische Bewusstsein integriert wurde.“*⁹³

Normalerweise wird der Kiesförderturm in Leubas nach Ausbeutung der Kiesgrube abgebrochen werden. Man muss sich schon heute darum kümmern, dass dieser als markantes Objekt erhalten bleibt, und am Ende vielleicht sogar zugänglich gemacht wird. Momentan wird eher versucht, die große Industrieanlage so weit es geht unbemerkt zu lassen, im Alltagsgeschehen, aber auch in der Nacht außerhalb der Betriebszeiten. Auch hier setzen die Interventionen an.

In diesem Zusammenhang dürfen Neuplanungen in der sich dynamisch verändernden *Stadt-Landschaft* nicht vergessen werden, in der jährlich große Hallen oder Verkehrsbauwerke hinzukommen oder ersetzt werden. Bei diesen muss bewusst entschieden werden, ob sie als Landmarken fungieren sollen. Deren Architektur muss dies dann als wesentliches Entwurfskriterium einbeziehen.

Öffentlicher Raum

Interventionen schaffen neuen Raum oder „verteidigen“ gefährdeten öffentlichen Raum in der *Stadt-Landschaft*, der meist nur als „Abfallprodukt“ der dortigen Verkehrszonen entsteht oder

⁹³ Seidel 2009, S.47, Interview mit Jörg Dettmar, ehemaliger Bereichsleiter bei der IBA Emscher Park und jetzt Berater der RUHR.2010.

einem privaten Nutzungsdruck ausgesetzt ist. Die Qualität des öffentlichen Raumes zeigt sich dadurch, dass er neben den zuvor genannten Aspekten auch Handlungsraum im Sinne Dürckheims ist und eine offene Plattform für urbane Situationen bietet.

Dauerhafte Interventionen an Ort 01 in der Strasse im Gewerbegebiet müssen das Leben in den Betrieben, die Produktionsprozesse, die fertigen Produkte und die hierfür erforderlichen Verbindungen mit der Außenwelt in den öffentlichen Raum transportieren und dort erlebbar machen. Hindernisse und Barrieren, die diese Verflechtung zwischen innen und außen derzeit verhindern, werden abgebaut. Die Firmen rücken mit Ihrem Leben an den öffentlichen Straßenraum heran. Vielleicht ersetzen in einem ersten Schritt bewusst gestaltete und konzeptionell aufeinander abgestimmte Zeichen, die die Firmeninhalte repräsentieren, die derzeitige Baumkulisse zwischen privatem und öffentlichem Raum. Die Wirkung dieser Zeichen für den öffentlichen Raum wird unterstützt, wenn sie zu Handlungen der dort tätigen Menschen einladen und ein über das rein Zeichenhafte und Funktionale des Erschließungsraumes ein großzügiges Angebot im Alltag bereitstellen. Wettergeschützte Plattformen für Aktivitäten der dort Arbeitenden in der Pause, als Ausguck für Wanderer auf den neuen *Stadt-Landschafts*-Wegen oder auch für firmenbezogene Aktivitäten können dort an der Schnittstelle zum öffentlichen Raum stattfinden und eine urbane Verwebung herbeiführen. In weiteren Schritten trägt die Architektur bei Umbauten und Neubauten zur Belegung des öffentlichen Raumes bei, bleibt nicht nur plakatives Repräsentationsobjekt einer Firma oder eine „hässliche Blechkiste“, die man hinter Hecken verstecken muss, sondern wird zum Schaufenster und zu einer anschlussfähigen baulichen Struktur, die den häufig festgestellten „Autismus“ der gewerblichen Infrastruktur aufbricht. Das interventionistische Konzept beinhaltet die Chance, die anliegenden Firmen für dessen Umsetzung zu gewinnen, da sie durch geringen, jedoch gezielt gesetzten Aufwand eine „prachtvollere“ städtische Straße gewinnen und ein positiver Beitrag zu den gewünschten „weichen Standortfaktoren“ oder zum so genannten CI des Unternehmens erzielt wird.

An Ort 08 bewirken zukünftige Interventionen eine Stärkung des angestrebten, aber in seiner Umsetzung problematischen „Dorfplatzes“ als Treffpunkt im Stadtteil. Dabei wird es um eine Entschleunigung des Durchfahrtsverkehrs, um eine räumliche Überlagerung statt Trennung der beiden Gegenpole „Verkehr“ und „Dorfplatz“ und um die architektonische Kapazität als aufnehmender und bergender Raum gehen. Dabei kommt der besprochene Vorteil des Reversiblen von Interventionen zum Tragen, weil dieser „schwierige Ort“ voraussichtlich vielfältige Testinterventionen erfordert, um die angestrebte Wirkung zu entwickeln.⁹⁴

Bedeutungsräume

Der Zusammensturz der Autobahnbrücke oder die weit in der Vergangenheit zurückliegenden Geschehnisse während des Bauernkriegs können Orten aus unterschiedlichen Gründen eine besondere Bedeutung verleihen. Der eine wird zum Erinnerungsraum an ein heute noch nachhallendes Unglück und der andere zum Geschichtsraum mit gesellschaftspolitischer Relevanz. Das sind Bedeutungen, die nicht nur für den Einzelnen eine Rolle spielen und die, wie das Maurice Halbwachs

⁹⁴ Bei einer ähnlichen Situation im Vorarlberger Lochau ist der Platz mit höhengleichen Oberflächen ohne Differenzierung zwischen Platz und Straße gestaltet. Asphalt als durchgehendes Material und quer über den Platz laufende Spielfeldmarkierungen lassen den Platz als zusammenhängenden Aktionsraum wirken. Dadurch ergibt sich ein gemeinsames Platzleben von Autofahrern und Fußgängern, die hierbei gegenseitig mehr aufeinander Rücksicht nehmen als bei eindeutig getrennten Funktionsbereichen. Dies führt zudem zu einer klaren Platzgestaltung, die dem Ort das Potential einer wirklichen „Mitte“ und eines Treffpunktes im Sinne eines vielfältigen öffentlichen Handlungsraumes geben.

nennt, im „kollektiven Gedächtnis“⁹⁵ verankert sind. Solche Räume gliedern die *Stadt-Landschaft* genauso wie Schwellen und Landmarken und helfen, prägnante Knoten-Orte oder Gravitationspunkte zu schaffen.

Verschiedene Orte im Forschungsgebiet wie die beiden Genannten weisen jeweils das Potential eines Bedeutungsraumes auf, was aber - wie in den Raumbeschreibungen gesehen - nicht erfahrbar ist. Unterstützt wird dieses Potential durch die Präsenz prägender Raumeigenschaften – die kathedrale, durch technische und natürliche Phänomene bestimmte Atmosphäre beim einen oder die Wirkung einer landwirtschaftlich intensiv bearbeiteten Abstandsfläche vor dem Hintergrund der Allgäuer Alpen beim anderen Ort. Interventionen machen die Bedeutung dieser Orte für die Stadt oder für die Region dauerhaft erfahrbar. An Ort 04 ist darüber nachzudenken, ob das Gedenken an das Unglück, das momentan durch eine eher plakative, am Ende doch übersehene Gedenktafel passieren soll, nicht durch eine Intensivierung der katedralen oder fast schon sakralen Raumwirkung eindringlicher ermöglicht wird. An Ort 07 kann hinterfragt werden, ob die intensive Weidewirtschaft, die auch in Bezug zu den damit verbundenen wirtschaftlichen Zwängen für die Landwirte gesehen werden muss, die richtige Form des Umgangs mit diesem bedeutsamen Ort im Bauernkrieg darstellt, in dem für heute noch grundlegende Werte gekämpft wurde. Stattdessen kann hier ein praktisches Experimentierfeld für Bewirtschaftungsformen sein, die zur Unabhängigkeit der Landwirte beitragen und ihre Rolle als für die Gesellschaft tätige *Stadt-Landschafts-Gärtner* stärkt und verdeutlicht. Zudem muss diskutiert werden, ob die in erster Linie privaten Interessen ausgesetzte Abstandsfläche wieder einem öffentlichen Gebrauch zugeführt werden kann, die sie als Versammlungsort schon einmal hatte.

Differentielle Räume

Für die Komplexität und Urbanität in der homogenisierten und geregelten *Stadt-Landschaft* sind *differentielle Räume* oder *Raumresiduen* für den *gelebten Raum* essentiell. Räume, die sich nicht einordnen lassen in den Bedeutungskatalog von „Wohnen“, „Arbeiten“ und „Grünzone“, Räume, die mit Emotionen statt Kalkül belegt sind und sich einer funktionalen Verwertung verschließen; Räume im Sinne der „*Heterotopien*“ Michel Foucaults⁹⁶, die eine urbane Vielfalt mit ausmachen.

Interventionen betonen „Widerspenstiges“ und „Fremdes“ oder schützen es. Intervention wird so auch manchmal zum bewussten Unterlassen eines Eingriffs. Beispielsweise können zusätzliche öffentliche Treffpunkte entlang der Straße wie der Imbiss an Ort 01 oder ein neues Angebot für Fahrer, die im Gewerbegebiet in ihren LKWs übernachten, den Erschließungsraum und seinen monotonen Tagesablauf durchbrechen. Weiter wäre zu untersuchen, wie der „Verkehrsraum“ im Gewerbegebiet auch von den dort ansässigen Firmen in Beschlag genommen werden kann, um nach außen zu zeigen, was und wie hier produziert und gearbeitet wird. Ein Geschichtsraum an der „*Malstatt*“ bei Ort 07 „stört“ als „*differentieller Raum*“ die privaten und wirtschaftlichen Interessen der dortigen Nutzung „*Wohnen in der ländlichen Idylle*“, „*Gewerbe auf der grünen Wiese*“ und „*intensive Industrielandwirtschaft*“. Die Drumlins im Interventionsgebiet werden als geologische Formation geschützt und öffentlich zugänglich gemacht. Sie sind Sand im Getriebe und stehen allein durch ihre organische Gestalt im Kontrast zur technisch geformten Autobahn und zum Industriegebiet. Die Besonderheit dieser Gestalt wird durch eine mit dem silbernen Zaun bei

⁹⁵ Halbwachs 1991.

⁹⁶ Foucault 2005.

KEMPTEN TRACKS konzeptionell verwandte Intervention akzentuiert. Als *differentieller Raum* entziehen sich die Drumlins erst einmal einer wirtschaftlichen Verwertung, die die gewerbliche Umgebung dominiert. Stattdessen bedürfen sie der Pflege, die durch die umgebenden Landwirte als Teil ihrer veränderten Aufgaben wahrgenommen werden kann. Eine Intervention wird also auch hier die Rolle der Landwirtschaft in der *Stadt-Landschaft* und die für diese erst einmal fremden Ansätze diskutieren.

„Wir leben, wir sterben und wir lieben in einem gegliederten, vielfach unterteilten Raum mit hellen und dunklen Bereichen, mit unterschiedlichen Ebenen, Stufen, Vertiefungen und Vorsprüngen, mit harten und mit weichen, leicht zu durchdringenden, porösen Gebieten. ... Unter all diesen verschiedenen Orten gibt es nun solche, die vollkommen anders sind als die übrigen. Orte, die sich allen anderen widersetzen und sie in gewisser Weise sogar auslöschen, ersetzen, neutralisieren oder reinigen sollen. Es sind gleichsam Gegenräume.“

Foucault 2005, S.9-10

Ein Beispiel: Georges Descombes' *„Tunnelbrücke“*

Die hier diskutierten dauerhaften Interventionen werden in der Regel, wenn auch wie gesehen nicht zwangsläufig, einen architektonisch-baulichen Ansatz verfolgen. Um deren praktische Umsetzbarkeit aufzuzeigen, soll hier auf die Arbeit des Genfer Architekten Georges Descombes hingewiesen werden. Mit seinen baulichen Interventionen arbeitet er die Prozesse und Spuren in der *Stadt-Landschaft* heraus und macht diese räumlich erfahrbar. Er versteht seine Eingriffe als Werkzeug oder Medium, um das Übersehene und Vernachlässigte eines Ortes spürbar zu machen. Die Eingriffe erfolgen mit geringen Mitteln, gehen auf die vorhandenen Ortsbedingungen ein und versuchen, einem Ort nicht etwas Neues „überzustülpen“, sondern vorhandene, aber versteckte Raumqualitäten zu aktivieren. Dies erfolgt nicht plakativ und direkt, eher bleiben die Eingriffe umschreibend und offen für Eigeninterpretationen. Sie sind als bauliche Objekte oder Landschaftselemente in den Alltag eingebettet und werden erst auf den zweiten Blick als bewusste und mehrschichtige Intervention erlebbar. Vielfältige sinnlich erfahrbare, funktionale und auch soziale Raumbeziehungen zum Ort stehen im Vordergrund und nicht das architektonische, auf sich bezogene Objekt. Die damit einhergehende Schaffung oder Stärkung eines öffentlichen Raums unterstützt diesen Anspruch.

Neben anderen Arbeiten hat Descombes dieses Konzept bei der *„Tunnelbrücke“* im Park von Lancy bei Genf (vgl. Abbildung) oder beim Schweizer Weg am Vierwaldstättersee in jeweils unterschiedlichen örtlichen Kontexten umgesetzt. Die Möglichkeit des Eingriffs ergab sich bei der *„Tunnelbrücke“* aufgrund der Verbreiterung einer Ausfallstraße bei Genf und einer damit notwendig gewordenen Tunnelröhre. Descombes hat aus einem banalen Verkehrsbauwerk und nicht einladenden Schleusenraum durch vielfältige Feinjustierungen einen öffentlichen Raum gemacht, der das Überbrücken, das Wechseln von einem Ort zum anderen, sinnlich spürbar und erlebbar macht. Spuren der gegenwärtigen und historischen Landschaft werden offen gelegt, und so wird neben der räumlichen eine zeitliche Tiefe wahrnehmbar.

Die Intervention ist Brücke und Tunnel zugleich. Sie unterquert die Straße in einer Röhre und führt gleichzeitig über eine durch diese hindurch gesteckte Brücke über einen alten Bachlauf, der vom Straßendamm verschüttet wurde. An der Stelle, an der man den Bach überquert, befindet

man sich genau in der Mitte der Fahrbahn und über eine Öffnung im Mittelstreifen ist das Geräusch der darüber rauschenden Fahrzeuge, aber gleichzeitig ebenso das Plätschern des Baches zu hören. Die Überlagerung von „Technik“ und „Natur“ als Charakteristikum der *Stadt-Landschaft* wird hier vielschichtig wahrnehmbar. Durch die horizontale Lage der Brückenkonstruktion wird am Anfang und am Ende der Brücke die geneigte Topographie der Umgebung spürbar, die durch den Straßenbau zum Teil nivelliert wurde. Dadurch entstehen am Übergang vom Fußweg zur Brücke eine erhöhte und eine eingeschnittene Plattform, die als Treffpunkt oder Ruheplatz am Wegrand gedacht sind.

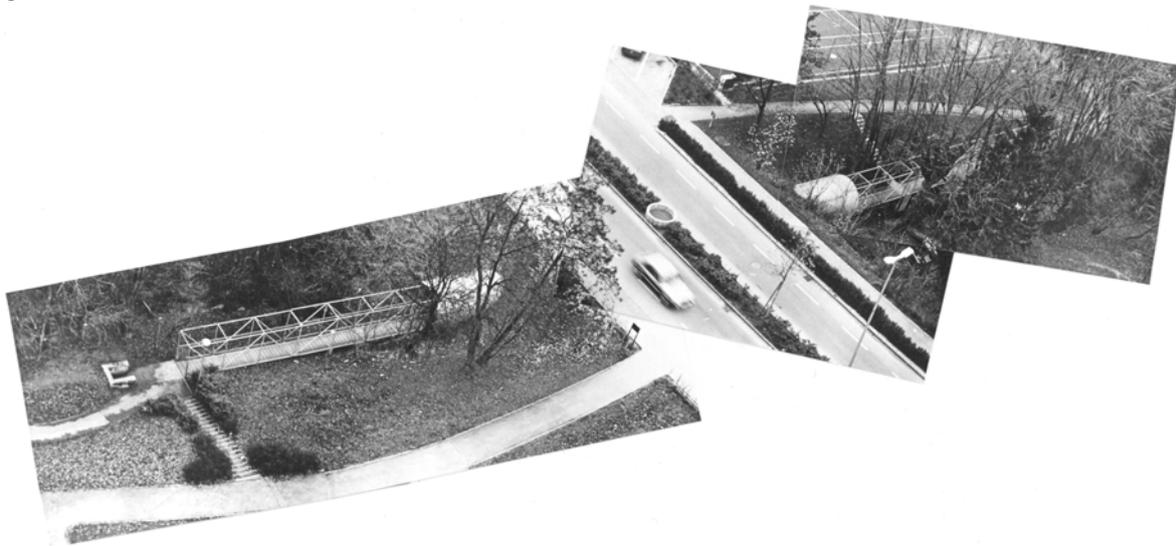


Abb. 137: Georges Descombes, Park von Lancy, „Tunnelbrücke“. (Berthet, 1980).

Descombes' Herangehensweise ist bei der Auseinandersetzung mit Landschaftswahrnehmung in Bezug zum *gelebten Raum* hilfreich, da er Landschaft als einen sich im Prozess befindlichen Lebensraum begreift, der nicht nur ein visuelles Erleben ermöglicht, sondern eine vertiefte sinnliche und psychische Raumerfahrung. Diese Erfahrungsmöglichkeit ist zudem integriert in den Alltag der Menschen und geht über die banale Funktionalität eines Bauwerks hinaus. Landschaft wird nicht nostalgisch wahrgenommen, sondern wie sie heute tatsächlich ist. Ohne dabei technokratische und zerstörerische Landschaftsveränderungen zu verklären, jedoch mit dem Ziel, diesen in unserer Gesellschaft meist schon vorhandenen oder unbeeinflussbaren Eingriffen eine höhere räumliche Qualität zu verleihen. In dieser Beziehung können Interventionen ein Arbeitsmittel sein, das zur Sensibilisierung der räumlichen Wahrnehmung beiträgt und vermögen damit auch ein Bewusstsein zu unterstützen, das der Reduzierung unserer Lebenswelt zur bloß funktionalisierten Umwelt skeptisch gegenübersteht. Als planerisches Konzept oder Raum generierende Handlungstaktik ergänzen Interventionen, die im Sinne des *gelebten Raumes* entwickelt wurden, eine übergeordnete und abstrahierende Planungsmethodik, die die vielleicht marginalen und auch banalen Besonderheiten, die jedoch einen Ort zum Raum machen, übersieht. Während der Feldarbeit im Forschungsgebiet wurde in der Nähe des Gewerbegebiets ebenso eine Tunnelröhre mit ähnlichem Aufwand unter der Gleistrasse zwischen Kempten und Ulm eingebaut, jedoch ohne die gerade beschriebenen Qualitäten mitzudenken und zu schaffen. Diese Begebenheit zeigt, dass es immer wieder Chancen gibt, durch minimale Interventionen den *gelebten Raum* in der *Stadt-Landschaft* zu bereichern. Man muss sie nur ergreifen.

7.1.3. Praktische Umsetzung

Wen muss man für die Verwirklichung der Interventionen und eine dauerhafte Sensibilisierung der Wahrnehmung ins Boot holen?

Welche gesellschaftlichen Gruppen kann man hierfür einbinden und wie sieht es mit der finanziellen Realisierbarkeit aus?

Für ein solches Programm gibt es derzeit keine speziellen Förderungen. Das heißt, bestehende Finanzierungsmöglichkeiten müssen für diese Ansätze neu interpretiert werden.

Förderprogramme

Das seit 1986 im Baugesetzbuch verankerte „*Städtebauförderungsgesetz*“ bietet mit seinen unterschiedlichen Programmen Anknüpfungspunkte, mit denen eine Förderung eines solchen Projektes in der *Stadt-Landschaft* begründet werden kann.⁹⁷

Denkbar hierfür sind vor allem die Bund-Länder Programme, die die „*klassische städtebauliche Sanierungsmaßnahme*“, den „*Stadtumbau*“ und den „*städtebaulichen Denkmalschutz*“ betreffen oder die in erster Linie vom Bund getragene Förderung „*Experimenteller Städtebau*“. Diese werden hier vertiefter besprochen, um eine realistische Fördermöglichkeit aufzuzeigen. Das „*Baye-rische Städtebauförderprogramm*“ und Mittel für „*Leader-Plus*“-Projekte können hierbei eine Ergänzung darstellen.

Wörtlich heißt es in der Erläuterung der „*klassischen städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen*“: „*Sanieren heißt heilen.*“ (S.9) Heilen anstelle von Tabula Rasa und behutsames Umgehen mit dem Vorgefundenen, sei es auch noch so schwierig oder aussichtslos, ist ja gerade die Grundhaltung der auf sensibler Wahrnehmung basierenden und minimalinvasiven „*Handlungstaktiken für den gelebten Raum*“. Förderbasis dieses Programms ist die Entwicklung von „*Maßnahmen, durch die ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet wird.*“ (S.9) Die Raumbeschreibungen der Forschungsorte haben gezeigt, dass gerade in der einem Funktionszwang unterworfenen *Stadt-Landschaft*, in der kulturräumliche Qualitäten zu kurz kommen, großer gesellschaftlicher Handlungsbedarf besteht. Konkret werden hier unter den förderfähigen Maßnahmen „*vorbereitende Untersuchungen*“ genannt, worunter die intensivierte Wahrnehmung des bestehenden Kontextes aus der Perspektive des *gelebten Raumes* und die Intervention im Sinne eines „*Lackmuspapiers*“ zur Feststellung der gegebenen Mängel gezählt werden können. Die Führungen durch die *Stadt-Landschaft* sind ein Teil der hier ebenso finanzierten „*Öffentlichkeitsarbeit*“ im Rahmen der „*weiteren Vorbereitungen*“ (S.10). Da die Interventionen auch vorbereitende Schritte im Vorfeld eines großmaßstäblichen Eingriffs sein und dadurch die Reaktionen der Menschen und die Auswirkungen auf deren Alltag getestet werden können, gehören sie als eine besonders intensive Art der „*Bürgerbeteiligung*“ (S.10) auch zu den im Programm erwähnten Maßnahmen.

Mag es gegebenenfalls mit mehr Überzeugungsaufwand verbunden sein, die „*klassischen städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen*“ aufgrund ihres sonstigen Anwendungsbereiches in den „*historischen Altstädten*“ für Maßnahmen in der *Stadt-Landschaft* anwendbar zu machen, so ist das

⁹⁷ Siehe hierzu die Einführung der Obersten Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern 05/ 2009, www.innenministerium.bayern.de/bauen/staedtebaufoerderung, abgerufen 11/ 2009. Die im Folgenden genannten Seitenzahlen beziehen sich hierauf.

„Stadtumbau“-Programm prädestiniert hierfür. „Zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen“ sind in diesem Programm „neue Ideen und Strategien“ (S.3) gefordert. Die Wahrnehmung der räumlichen Qualitäten in der *Stadt-Landschaft* und die darauf aufbauenden Interventionen zählen noch nicht zur klassischen Herangehensweise in der Planung, um einen Beitrag zur Qualitätssteigerung in der zeitgenössischen Siedlungsstruktur zu leisten. Das ist ein Aspekt für deren Förderfähigkeit. Ein anderer Punkt ist, dass die hier neu angedachte Herangehensweise viele Kriterien beinhaltet die im „Stadtumbau“-Programm angesprochen werden. Darin heißt es, dass „mit Mitteln des Stadtumbaus folglich Städte und Gemeinden begleitet werden sollen, die ... neue Perspektiven entwickeln und durch ... Aufwertungsmaßnahmen gemeinsam mit ihren Bürgern ... neue Impulse in ihrer Gemeinde oder in Teilgebieten setzen. Dabei sollen die örtlichen Standortpotenziale weiterentwickelt und neue Qualitäten geschaffen werden, die einen Gewinn an Lebensqualität und örtlicher Attraktivität bedeuten. ... Diese besondere Aufgabe muss sich widerspiegeln in einer innovativen Stadtumbau-Strategie und einem integrierten, städtebaulichen Entwicklungskonzept mit gesamtörtlichen Bezügen, das sowohl funktionale wie auch räumliche Aspekte und Anforderungen durch die konkreten Einzelmaßnahmen umsetzt. Stadtumbau bedarf auch neuer Beteiligungsformen, damit Bürger, private Investoren und die örtliche Wirtschaft motiviert werden, aktiv am Stadtumbauprozess mitzuwirken (S.16-17). Die Auseinandersetzung mit den vermeintlich „hässlichen Orten in der Peripherie“ und die intensive Arbeit an deren kontextuellen Bedingungen und Potentialen für eine Bereicherung des *gelebten Raumes* der Menschen in der *Stadt-Landschaft* zielen in dieselbe Richtung. Die punktuellen Interventionen, die wie Gravitationsfelder ausstrahlen, setzen die gesuchten „Impulse“ und sind Facetten einer im Stadtumbau-Programm genannten „aktivierenden“ (S.16) Stadtentwicklungsstrategie. Punktueller Ansätze oder Einzelmaßnahmen sind bei dieser Form der Städtebauförderung bewusst einbezogen. Da gerade in der *Stadt-Landschaft* umfassende und hoch dynamische Veränderungen auf räumlicher und sozialer Ebene stattfinden, ist das hier verlangte Kriterium „einer ausgesprochen stadtumbaue geprägten Aufgabenstellung“ (S.16) zweifellos gegeben.

Der „städtebauliche Denkmalschutz“ als Förderprogramm ist sicher ein Sonderfall in der jungen *Stadt-Landschaft*. Jedoch, wenn man unbefangen herangeht und nicht nur historische Bausubstanz, also lediglich den physischen Raum in Betracht zieht, gibt es auch hier erhaltens- und erfahrungswerte historische Räume, die ein gesellschaftsrelevantes Denkmal sind. Die „Malstatt“ oder die Schauplätze des Bauernkriegs im Forschungsgebiet sind ein Beispiel dafür. Es gibt kein bauliches historisches Relikt mehr, jedoch sind Räume vorhanden, die „kulturhistorisch wertvoll“ sind und eine „geschichtliche Bedeutung“ (S.19) haben, wie das in diesem Programm gefordert wird. Sie stellen als „Gravitationspunkte“ ein wertvolles Potential in der *Stadt-Landschaft* dar und lassen diese nicht nur als Palimpsest sondern in ihren historischen Schichten erfahrbar werden.

Das Programm „Experimenteller Städtebau“ und auch vom Bund finanzierte Sonderprojekte im Rahmen der „Nationalen Stadtentwicklungspolitik“ sind weitere Plattformen, auf denen eine Förderung stattfinden kann. Letztere zielen explizit „auf neue Ideen und neues Engagement“ und auf „Projekte, die die Praxis der Stadtentwicklungspolitik in der Bundesrepublik anregen und verändern. Projekte, die eine öffentliche Diskussion über die Zukunft unserer Städte und Regionen auslösen können.“ Zudem passt zur minimalinvasiven Taktik das Förderkriterium „möglichst zeitnah, in einem angemessenen Zeitraum und realistischen Finanzaufwand umsetzbar zu sein.“⁹⁸

⁹⁸ Projektauftrag „Nationale Stadtentwicklungspolitik“, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Oktober 2007.

Das „Bayerische Städtebauförderprogramm“ kann helfen „städtebauliche Einzelvorhaben, z.B. die Neugestaltung eines bestimmten Platzes“ (S.11) umzusetzen. Eine räumliche Veränderung des „Dorfplatzes“ an Ort 8 wie sie oben bei den verstetigten Interventionen angedacht wurde, kann darüber mitfinanziert werden. Kritisch ist bei diesem Programm allerdings die Bevorzugung von Maßnahmen im „ländlichen Raum“ (S.5) zu sehen. Wie schon diskutiert, ist dabei noch nicht berücksichtigt, dass in bestimmten Siedlungsstrukturen wie dem des Forschungsgebiets eine Unterscheidung in „ländlichen“ und „städtischen“ Raum wenig Sinn ergibt. Das gleiche trifft auch auf die Förderung im Rahmen der „Leader-Plus“-Projekte zu, die grundsätzlich durch ihren Anspruch der „Stärkung der regionalen Identität“ und der „Verbesserung der Lebensqualität“ durch Impuls gebende Einzelprojekte, die von „lokalen Aktionsgruppen“⁹⁹ umgesetzt werden, einen wertvollen Ansatz haben, der mit dem hier diskutierten Vorhaben Ähnlichkeiten aufweist.

Es zeigt sich also, dass es für das Wahrnehmungs- und Interventionsprogramm etliche Möglichkeiten gibt, um diese innerhalb gegebener Förderbedingungen auch finanziell Realität werden zu lassen. Dabei ist die Aussage eines Sponsors für KEMPTEN TRACKS, der in der Wohnungswirtschaft tätig ist, bemerkenswert. Bei einer der organisierten Führungen meinte dieser, dass die Orte in der *Stadt-Landschaft* „die städtebaulichen Sanierungsgebiete der Zukunft sind“. Hans-Norbert Mayer und Walter Siebel denken bezüglich des Einsatzes neuer Planungs- und Entwurfsmethoden sogar darüber nach „eine Verstetigung von Innovationen durch ihre Übernahme in rechtliche Vorschriften oder Förderbestimmungen“¹⁰⁰ einfließen zu lassen.

Akteure

Wie sieht es nun mit den Akteuren aus, die für eine verstetigte Wirkung und einen dauerhaften Erfolg gewonnen werden müssen? Dabei soll auf die Erfahrung zurückgegriffen werden, die bei KEMPTEN TRACKS gemacht wurde.

Zum einen gibt es diejenigen, die durch den angestrebten Bedeutungswandel und die Anreicherungen in der *Stadt-Landschaft* „eigennützig“ profitieren würden und aus diesem Grund zum Mitmachen bewegt werden können. Zum anderen arbeiten Akteure ideell motiviert an einer kultur-räumlichen Anreicherung der *Stadt-Landschaft*.

Erstere sind hauptsächlich örtlich ansässige Unternehmer und Landwirte. Bei KEMPTEN TRACKS hat sich gezeigt, dass die Unternehmer aufgrund der Aufwertung der „weichen Standortfaktoren“ ihres Betriebes Interesse an einem solchen Projekt haben. Interventionen wie die Verflechtung der Unternehmen mit dem öffentlichen Raum und die damit einhergehende Präsentation der Produktion oder Dienstleistung kann sich positiv auf die Marke oder das Bild der Firma in der Öffentlichkeit und bei Kunden auswirken. Die Interventionen können aber auch einen Beitrag dazu leisten, dass die Qualität des näheren Arbeitsumfeldes für die zumeist gut ausgebildeten Fachkräfte angehoben wird.¹⁰¹ Bei der Wahl der Firma sind für Arbeitnehmer trotz stetig geringer werdender Arbeitgeberbindung auch die räumlichen Qualitäten des Arbeitsplatzes entscheidend. Diese vielfältigen Qualitäten beschränken sich nicht auf ein „architektonisch gut gestaltetes“ und vielleicht preisgekröntes Firmengebäude, das gut für die „Corporate Identity“ der Firma ist, sondern werden

⁹⁹ Leader-Förderrichtlinie, Fassung Nr. E3/c-7020.2-2651, 1.9.2009, S.4 u. S.15.

¹⁰⁰ Mayer u. Siebel 1998, S.10.

¹⁰¹ Es fällt beispielsweise in Kempten deutlich auf, dass viele im Gewerbegebiet Leubas Tätige ihre Mittagspause in den Cafés der „Altstadt“ oder auf dem Wochenmarkt am stiftsstädtischen Hildegardplatz verbringen. Offensichtlich finden diese Personen eine entsprechende Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum der Stadt-Landschaft nicht.

im gesamten räumlichen Kontext in allen möglichen Situationen erfahrbar. Was bietet der Arbeitsplatz mehr als die „reine Funktion“ Arbeiten? Fliegt man am Morgen mit dem PKW durch ein tristes Meer aus anonymen Gebäuden und Straßenröhren in der Firma ein und entschwindet nach einem halben Tag wieder auf dem gleichen Weg ohne jemals das „*weitere Herum*“ erfahren zu haben? Oder ist der Arbeitsplatz mehr als ein Satellit, wird dieser als *gelebter Raum* erfahren, mit dem man sich im Laufe der Zeit durch alltägliche Situationen verknüpft und der einem vertraut wird? Gibt es ein vielfältiges, urbanes Leben, das die Arbeit inspiriert und fruchtbare Verbindungen mit sich bringt? Und möchte man den Ort, an dem man sein Geld verdient, einen Großteil seines Lebens verbringt und sich engagiert, seinen Freunden zeigen, die zu Besuch sind? Unternehmer werden sich trotz oder gerade wegen eines globalisierten Arbeitsmarktes im eigenen Interesse um diese Qualitäten kümmern und sind damit potentielle Unterstützer oder auch Auftraggeber für das anvisierte Programm.

Es ist aber auch eine Chance für die Landwirtschaft, dabei mitzuwirken. Gerade im Allgäu, aber nicht nur hier, sind die auf Massenproduktion von Milch setzenden Landwirte in eine wirtschaftlich schwierige Lage geraten. Es geht an dieser Stelle nicht darum, nach den Ursachen zu suchen. Es soll an dieser Stelle aber eine grundsätzliche Neuausrichtung dieses Berufsstandes als zukünftige Gärtner der *Stadt-Landschaft*, als „Stadt-Landwirte“ angesprochen werden. Denn die *Stadt-Landschaft* ist wie der Begriff Landschaft schon sagt vom Menschen zu gestalten und zu schaffen. Die *Stadt-Landschaft* in ihrer heterogenen Struktur wird insbesondere in Regionen wie dem Allgäu von landwirtschaftlich genutzten Gebieten wesentlich mitgeprägt. Darin liegt ein öffentliches und kulturelles Interesse. Deren Gestaltung kann nicht einem wirtschaftlich unter Druck geratenen und damit zunehmend eigennützig agierenden Berufsstand überlassen werden. Die Landwirte können damit umgekehrt aber auch nicht allein gelassen werden. Dies ist eine gesellschaftliche Aufgabe, die den Landwirten unter bestimmten Bedingungen übertragen werden kann. Die *Stadt-Landschaft* muss wie ein großer Garten oder ein öffentlicher Park gesehen werden, der Pflege durch Gärtner bedarf. Das kann selbstverständlich nicht kostenlos erfolgen, aber auch nicht ohne landschaftsarchitektonisches Gestaltungskonzept, das die Landwirte einzuhalten haben und dessen Qualitätskriterien sie erfüllen müssen. Wenn dieser große Garten gepflegt wird und als Landschaft unserer Zeit gestaltet wird, dann kommt dies der Gesellschaft insgesamt zugute, gerade in einer Region wie dem Allgäu, das sich stark über seine Landschaft identifiziert und von außen wahrgenommen wird. Ob als erfahrene Situation und *gelebter Raum* im eigenen Alltag, als „Plattform für Erlebnis“ oder als „Bild“ ist Landschaft wichtig. Speziell die beiden letzt genannten Wahrnehmungen zeigen sich in vielen Beispielen gerade in der Wirtschaft und im Tourismus, wo die Landschaft Träger von Marken, Botschaften oder ebenso „Produkt“ ist, und mit der natürlich auch Geld verdient wird. Landschaft ist ein gesellschaftliches Gut, ein wirtschaftliches, aber genauso ein kulturelles. Ein Gut, das gepflegt, bewirtschaftet und in das investiert werden sollte. Es wäre wünschenswert, wenn unsere Gesellschaft hierfür genauso Gelder aufbringt wie für Straßenbau und für andere öffentliche Aufgaben. Darüber hinaus wäre perspektivisch darüber nachzudenken, ob für Bereiche, die besonders von einer kultivierten Landschaft profitieren, wie dem Tourismus, aber auch der Wirtschaft, die ihr „Image“ und ihre Marke darauf aufbauen, bei dieser Aufgabe nicht eine besondere Verantwortung, auch in finanzieller Hinsicht, zukommen könnte. Im Zusammenwirken mit einem Teil der anderen öffentlichen Mittel, die bereits in die Landwirtschaft fließen, kann die Gestaltung der *Stadt-Landschaft* und die ersten in dieser Arbeit angedachten Schritte bezahlt

und von den neuen Stadt-Landwirten übernommen werden. Diese gestaltete *Stadt-Landschaft* wird aber nicht nur die Bildvorstellungen und Gebrauchsformen von Wirtschaft und Tourismus erfüllen können, die sich wie gesehen häufig noch der hauptsächlich von früheren Generationen geschaffenen Kulturlandschaft bedienen. Vielmehr ist die räumliche Erfahrung der *Stadt-Landschaft* im Alltag über den Zweck und das Bild hinaus von großer Bedeutung, wie das bei den Wahrnehmungs- und Aktionsschritten getestet wurde. Gleichzeitig müssen die gegenwärtigen Siedlungsstrukturen, Infrastrukturen, Lebensformen und technischen Werkzeuge in eine zeitgenössische Kulturlandschaft transformiert werden.

Dazu sind Programme wie das Genannte erforderlich, die dann durch die Landwirtschaft, die täglich die Landschaft mit formt, umgesetzt werden.

Der bereits angesprochene Tourismus kann die dritte Säule in der Gruppe der eigennützig motivierten Akteure in der *Stadt-Landschaft* sein. Dieser Wirtschaftszweig vermarktet eine Landschaft, die nur unter konsequenter Ausblendung des realen Kontextes – Autobahnen, Gewerbegebiete, Windräder, Schneekanonen, Hang-Erosionen, Verschiebung der Schneefallgrenze etc. – wahrnehmbar gemacht wird. Wie lange wird das gelingen und mit welchem Aufwand? Wann werden die Touristen die Diskrepanz zwischen verkauftem Bild und gelebter Erfahrung erkennen? Deswegen wird ein Tourismus langfristig nur erfolgreich sein, wenn er die *Stadt-Landschaft* ästhetisch anerkennt, sich als einer ihrer Akteure sieht und deren qualitätvolle Gestaltung unterstützt.

Letztendlich jedoch werden diejenigen, die ideell motiviert sind und in der *Stadt-Landschaft* eine kulturelle und ästhetische Anreicherung im Sinne des *gelebten Raumes* zum Ziel haben, die antreibenden Kräfte sein müssen. Das sind in erster Linie Architektinnen, Städtebauer und Künstlerinnen, die an der Schnittstelle zwischen den Professionen arbeiten. Gemeinsam sind ihnen der komplexe räumliche Ansatz und die Motivation, Raum qualitativ zu entwerfen und zu generieren. Der Begriff Urbanistik trifft vielleicht am ehesten diese Tätigkeit. Über kurz oder lang wird damit auch ein Wandel der genannten Berufsbilder und der damit verbundenen Leistungen einhergehen. Es ist denkbar, dass das dargelegte Programm der verstetigten Wahrnehmungen und Minimalinterventionen Bestandteil einer geänderten Bauleitplanung ist. Nicht nur als vorbereitende Untersuchungen für Analyse und Verständnis eines Kontextes, sondern auch als ergänzendes Entwurfskonzept, um auf dieser Planungsebene eine räumliche Anreicherung durch sinnliche Qualitäten, situative Kapazität, Differenz und Vernetzung einzuleiten. Unabhängig davon, ob es möglich ist, dies in den Bauleitplanungsprozess einzufügen, verlangt das Phänomen der *Stadt-Landschaft* bei den planenden und Raum entwerfenden Professionen einen Perspektivenwechsel und ergänzende bzw. neue Herangehensweisen. Das Aufgabenfeld wird neu definiert und erweitert.

Urbanisten und Urbanistinnen suchen nach versteckten Phänomenen der *Stadt-Landschaft*, die ein Potential für den darin *gelebten Raum* sind.

Sie werden zu „Zeigenden“, die helfen, die Räume der *Stadt-Landschaft* wahrzunehmen und zu verstehen.

Sie konzipieren und organisieren Aktionen und minimale Interventionen zur Unterstützung der Wahrnehmungsprozesse und zur Anreicherung der *Stadt-Landschafts-Räume*.

Sie werden zu Moderatoren der Akteure und Prozesse, die die *Stadt-Landschaft* gestalten.

„Es ist erforderlich, die professionelle Praxis in Urbanismus, Städtebau und anderen verwandten Berufen zu ändern. (...) Entwurf meint hierbei die Orchestrierung unterschiedlicher Ebenen einer

Situation, die durch verschiedene minimale Eingriffe verknüpft werden; seien dies physische Konstruktionen, ökologisches Management oder politische Aktion. Städte brauchen Akteure, die verbinden, verweben, bewegen und stimulieren.“

CHORA 2001, S.41, Übersetzung Verfasser

“Stattdessen schlägt er (Anmerkung des Verfassers: Carlos Villanueva Brandt) ein Modell für eine Architekturproduktion vor, in dem der Architekt ein aktiver Agent ist, der in direkter Aktion an einem konkreten Ort auf verschiedenen Maßstabsebenen arbeitet.“

Jonathan Hill 1998, S.9, Übersetzung Verfasser

7.2. Bedeutung für eine andere regionale Planung

Bisher wurden hier Ausschnitte einer *Stadt-Landschaft* und deren räumliche Qualitäten betrachtet. Welche der dabei angewandten Methoden können von diesem kleinräumlichen in einen regionalen Maßstab übertragen werden?

Das Ganze soll allerdings am Ende die Handlungstaktiken nicht wieder in eine klassische Planung überführen, sondern Ziel bleibt zum ersten ein sensibilisierter Wahrnehmungsprozess und zum zweiten eine qualitative Anreicherung der *Stadt-Landschafts-Räume*.

Eine sensibilisierte Wahrnehmung bedeutet in diesem Kontext, dass die *Stadt-Landschaft* auf dieser von der Politik dominierten Handlungsebene kommuniziert, verständlich und politikfähig gemacht wird.

Es heißt gleichzeitig, dass auf der großmaßstäblichen und abstrakten Handlungsebene die Phänomene der *Stadt-Landschaft* visuell transportiert und in den Wahrnehmungsprozess einer Region eingefügt werden müssen. Damit können neue Vorstellungen einer Region erarbeitet werden, die über ergänzende Kommunikationsmedien zu transportieren sind.

Die qualitative Anreicherung, die in letzter Konsequenz immer im Alltag der Menschen spürbar werden muss, erfolgt ebenso auf der regionalen Ebene durch die übergreifende Konzeption punktueller Interventionen als räumliche Gravitationsfelder und als vernetzende Strukturen.

Schließlich wird darüber nachgedacht, welche Wirkungskraft der *gelebte Raum* auch in der regionalen Planung entfalten kann.

7.2.1. Die Räume der *Stadt-Landschaft* politikfähig machen

Stadt-Landschaft und ihre Auswirkungen auf den *gelebten Raum* der Menschen in einer Region stellt in der Politik kein relevantes Thema dar. Diese Landschaft wird nicht als eigenständiges Phänomen erkannt, sondern bestenfalls als mehr oder weniger wünschenswertes Ergebnis von technischen oder ökonomischen Anpassungen der „traditionellen Landschaft“. Was aber nicht erkannt wird, kann nicht wichtig oder diskussionswürdig sein und aus diesem Grund steht es nicht auf der Agenda der Politik.

Wie gelingt es, Politik und Akteure, die für Infrastruktur, Wirtschaft, Energie und Landwirtschaft verantwortlich sind, für die *Stadt-Landschaft* und deren räumliche Qualitäten zu interessieren?

Wann werden diese Gruppen zum Auftraggeber für Prozesse, die die *Stadt-Landschaft* verstehbar machen und räumlich anreichern?

Aufgabe der Raumschaffenden in der *Stadt-Landschaft* ist es, den politisch und wirtschaftlich Verantwortlichen zu helfen, Landschaft mit anderen Augen zu sehen und als räumliches, konkret erlebbares Phänomen begreifbar zu machen. Es ist zu vermitteln, dass die *Stadt-Landschaft* die zeitliche „Landschaftsschicht“ ist, die in der Gegenwart von uns gemacht wird und dass wir uns nicht nur auf die „Landschaftsschichten“ früherer Generationen „verlassen“ dürfen.

Ein eigenes Feld der Raumplanung wird daher die Kommunikation sein. Die Kommunikation kann durch Aktionen und Führungen erfolgen, verwandt zum Konzept von KEMPTEN TRACKS oder den Wanderungen, die Boris Sieverts durchführt.

Der Aushandlungs- und Umsetzungsprozess bei minimalen Interventionen bewirkt meist eine öffentliche Diskussion. Das haben selbst die temporären Aktionen bei KEMPTEN TRACKS gezeigt. Die Politik wird aufmerksam, wenn Teile der Öffentlichkeit sich über etwas aufregen oder kontrovers diskutieren. Die Akteure der *Stadt-Landschaft* können nicht ausweichen, wenn die Eingriffe ihre Systeme berühren. Minimale Interventionen, die „keinen großen Schaden“ hinterlassen, aber dennoch aufwühlen, können helfen, diese Gruppen in solche Prozesse einzubinden und zu interessieren.

Die Politik reagiert außerdem, wenn die Innen- oder Außenwirkung der Region, die sie vertritt, betroffen ist. In der Konkurrenzsituation der Regionen wird ein „positives Image“ oder eine „innovative Marke“ für die Außendarstellung immer wichtiger. Seit das Thema „Region“ auf breiter Ebene in der Politik angekommen ist, werden vielerorts Konzepte für ein eigenes Regionalmarketing erarbeitet und es wird nach einer spezifischen Marke für die eigene Region gesucht.¹⁰² *Stadt-Landschaft* kann ein Medium sein, um eine „Marke“ prägnant und unverwechselbar zu gestalten. Eine „Marke“, die nicht auf Klischees beruht, sondern auf konkret erfahrbare Wirklichkeit.

Die räumlichen Phänomene der *Stadt-Landschaft* können für eine von der Politik und Wirtschaft gewollte Außenwirkung einen Beitrag leisten, weil sie etwas Neues und Unbekanntes oder ein stimulierendes Moment einbringen. Diese Phänomene dürfen auf den ersten Blick durchaus widerspenstig, fremd und „unpassend“ sein. Damit stellen sie etwas Eigenes dar, das sich von Vergleichbarem abhebt; etwas, das hilft, sich von anderen ähnlich strukturierten und mit gleichen Bildern besetzten Regionen, zu denen man in Konkurrenz steht, abzusetzen. Die „traditionelle Kulturlandschaft“ im Voralpenraum ist in vielen Regionen ähnlich. Woran sind für Außenstehende Unterschiede deutlich erkennbar? Wenn es einer Region gelingt, die Strukturen ihrer *Stadt-Landschaft* in ihre Kulturlandschaft zu überführen, würde das zu einem nicht zu unterschätzenden „Alleinstellungsmerkmal“ führen. Dieser Prozess ist allerdings nicht ohne Aufwand zu haben. Die Politik sollte aber wegen dem in Aussicht stehenden positiven Effekt hierfür gewonnen werden

¹⁰² 2009-2010 wird vom Regionalmanagement der „Allgäu Initiative“ und der Allgäu Marketing GmbH die Entwicklung einer „Marke Allgäu“ durchgeführt. Zitat aus der Projektbeschreibung: „Neben der infrastrukturellen Ausstattung, den Ressourcen, Kompetenzen und Potentialen eines Raumes entscheidet das in der Öffentlichkeit wahrgenommene Bild einer Region – ihr Image, ihre Werthaltungen und ihre identitätsstiftende Kulturalität – erheblich über die Anziehungskraft als Lebens-, Ausbildungs-, Arbeits- und Urlaubsraum.“ Die als Berater beauftragte Invent GmbH aus Österreich hat hierfür Vertreter des in diesen Prozess eingebundenen *architekturforum kempten* interviewt. Fragen waren u.a. „Wie schätzen Sie die Position des Allgäus unter dem Aspekt ‚Qualität der gebauten Umwelt als öffentliches Thema‘ ein?“, „In welchen Bereichen sehen Sie die Möglichkeiten der Positionierung von Baukultur und Architektur in der Zukunft der Lebensqualität und des Kulturlandschaftsbildes Allgäu?“ und „Inwieweit kann Baukultur und Architektur ein Bestandteil der Standortmarke Allgäu werden?“ Weitere Informationen unter www.allgaeu-initiative.de

können. „Landschaft in erster Linie könnte zur Unverwechselbarkeit der Regionen beitragen. Dies geschieht allerdings nicht mehr automatisch und umsonst. Es bedarf einer gezielten Anstrengung, einer kulturellen Leistung der Gesellschaft, um die Widersprüchlichkeit der Stadt-Landschaften ästhetisch zu formulieren und erfahrbar zu machen, sie nicht nur zu interpretieren. Damit wird regionale Landschaftsgestaltung zur urbanen Entwicklungsstrategie.“¹⁰³

Die Einbindung der *Stadt-Landschaft* in diesen Prozess hat ihre Wirkung zudem nach innen in die Region hinein. Eine Landschaft mit eigenem Wesen und unverwechselbaren Orten, die konkret und sinnlich erfahren werden können, wird das „Lebensgefühl“ in einer Region mitprägen und deren Identifikationswert für die dort Wohnenden steigern.

7.2.2. *Stadt-Landschaft* als eine neue Vorstellung einer Region

Der Begriff der Region ist für die Menschen abstrakt, hat wenig mit deren Alltag zu tun und verharrt meist auf einer politisch-administrativen Ebene. Zudem hat jeder Landkreis, jede kreisfreie Stadt eigene Ziele. Die von Teilen der Politik und Planung gewollte Region zerfällt in Einzelinteressen.

Die Region als Handlungsebene in den vielfältigsten gesellschaftlichen Bereichen wurde und wird intensiv diskutiert. Hier wird davon ausgegangen, dass in dem Konzept „Region“ ein Potential steckt, weil hierdurch eine ökonomische, ökologische und soziale Nachhaltigkeit erreichbar wird und weil ein noch im Alltag konkret fassbarer Kontext Grundlage für viele Schaffensprozesse sein kann, sei es in der Architektur oder auch in der Lebensmittelherstellung.

Nichtsdestotrotz ist klar, dass eine Region immer ein „Konstrukt“ ist, wie das der österreichische Architekturkritiker Friedrich Achleitner treffend dargelegt hat. Er warnt dabei vor einem fertigen Bild, das inhaltsleere Oberfläche ist, auf nostalgischer Verklärung beruht und keine Entwicklung gestattet. Achleitner plädiert für einen Prozess, bei dem Inhalte entstehen, die schlussendlich eine Region verkörpern. „Die Region ist nicht das Bild, das sie mehr oder weniger verständnislosen Augen abliefern, sie ist ein wandelbares Produkt der Fähigkeiten der Menschen, die in ihr leben. Sie befindet sich dauernd in einem Entwurfszustand.“¹⁰⁴

Es muss also auch bei dieser Diskussion der komplexe räumliche Ansatz zum Tragen kommen, der die Erfahrung einer Region auf den vielschichtigsten Wahrnehmungsebenen einfordert und bei dem eine Region im alltäglichen Erleben und in konkreten Handlungen erlebbar wird. Es gilt auch hier, dass Raum, in diesem Fall der einer Region, zu entwerfen ist, also neues projiziert werden muss und man sich nicht auf plakative Bilder verlassen sollte. Wenn Bilder nicht hilfreich sind, so muss eine Region dennoch vorstellbar gemacht und eine Idee davon in die Gesellschaft gesendet werden können, die ankommt. Eine ästhetische Wahrnehmung ist dabei wichtig, um das Wesen einer Region zu erkennen und letztendlich kommunizieren zu können.

Gerade in einer Region wie dem Allgäu, die sich stark über Landschaft definiert, ist es ein Weg, die Idee oder die Vorstellung einer Region über diese zu transportieren. Und Landschaft ist etwas, das emotional, intellektuell und sinnlich für uns tagtäglich eine Rolle spielt. Letztendlich spiegeln sich in der Landschaft unser Handeln und die gesellschaftliche Verantwortung für die Umwelt wider. Jedoch kann Kommunikation nur über *die* Landschaft erfolgen, die als *gelebter*

¹⁰³ Wolfrum 1999, S.7.

¹⁰⁴ Achleitner 1994, S. 59.

Raum im Alltag tatsächlich erfahrbar ist, die Landschaft, die von unserer Gesellschaft gerade gebaut wird und nicht eine musealisierte Landschaft. Deswegen ergibt es Sinn, für ein Verstehen der Region und für ihre zukünftigen Entwürfe die Wahrnehmung ihrer *Stadt-Landschaft* zu intensivieren und hier nach Phänomenen zu suchen, die helfen, neue Vorstellungen einer Region zu generieren.

Wie lassen sich diese Vorstellungen aber kommunizieren? Sind die üblichen Darstellungsmedien der planenden Berufe wie Pläne und Zeichnungen hierfür geeignet?

Auf der Ebene der Region ist das Medium normalerweise der Regionalplan. Ist dieser in seiner Darstellung als orthogonaler, großmaßstäblicher Plan und mit seinen textlichen Beschreibungen das richtige Werkzeug?

Um eine Region weiterzuentwickeln, das heißt sich erst einmal vorzustellen, wohin man will, sind ergänzende Medien erforderlich. James Corner hat hierfür das Mittel der „eidetic operations“ entwickelt, um andere Vorstellungen und Projektionen von Landschaft und ihrer erlebbaren Räume zu ermöglichen.¹⁰⁵ Dabei ist für Corner wichtig, Landschaft nicht als starres Bild darzustellen, sondern als Prozess und als Imagination denkbar zu machen; Landschaft, die dann im Alltag wieder zum *gelebten Raum* wird. Corner unterscheidet deshalb streng zwischen „picture“ und „image“, damit deutlich wird, dass hiermit nicht die Kopie eines gegebenen und fertigen Zustandes intendiert ist, sondern eine Projektion oder eine Metapher, die offen ist für Interpretationen und die nicht eins zu eins in die Realität übertragen werden muss. Eine Vorstellung von Landschaft, die sich im Laufe eines Entwicklungsprozesses verändern kann und die mehr Wegweiser als Ziel an sich ist. Es wird hier deshalb in Bezug auf Corners und Achleitners Argumentation bewusst von „Vorstellung“ statt von „Bild“ gesprochen. Auch ausdrücklich im Gegensatz zum häufig im Regionalmarketing gebrauchten Begriff „Bild der Region“.

Die klassischen Repräsentationstechniken der planenden Berufe müssen - Corners Ansicht nach - für die Darstellung von prozesshaften Vorstellungen überdacht werden, denn sie stellen allzu oft nur ein letztendlich scheiterndes, plakatives Endresultat dar. Es geht darum, auch aus dem reichhaltigen Reservoir der Kunst zu schöpfen, deren Techniken ausgefeilter sind, um eine Idee zu konstruieren, prägnant zu transportieren und offen für Deutungsprozesse und Weiterentwicklung zu halten. Corner setzt hierbei stark auf das Potential der „eidetic operations“, die visuell eine Verbindung von scheinbar fremden Elementen erlauben, etwas bisher Unmögliches fassbar machen und die ein Medium sind, in dem gleichzeitig Konstrukte der Planer mit gesellschaftlich verwurzelten Erinnerungen oder Werten überlagert und als eine neue Projektion vermittelt werden können. Die Einfügung fremder Phänomene, die explizit gerade die *Stadt-Landschaft* mit sich bringt, sensibilisiert für Entwicklungen „draußen in der Welt“ und verhindert eine auf sich bezogene regionale Nabelschau. Corner selbst arbeitet hierbei mit „Ideogrammen“, bei denen zwar konkrete, nicht abstrakte Elemente verwendet werden, die allgemein lesbar sind, die jedoch nicht die Realität einer Idee repräsentieren, sondern deren Möglichkeiten. *„Die Vorstellung einer Landschaft ist die Kraft des Bewusstseins, das über die bildhafte Darstellung hinausgeht. Einfach weiterzumachen, Landschaften als formale und bildhafte Objekte zu entwerfen heißt, die reiche Vielfalt der Idee von Landschaft zu beschneiden. Wenn Ideen Vorstellungen sind, die auf den politischen und kulturellen Bewusstseinsprozess Einfluss nehmen, in der Hinsicht, dass sie Gesellschaften Orientierung geben und Veränderungen steuern, dann kann ihr Fehlen auf der einen Seite nur einen gesellschaftlichen Rückschritt in die Erinnerung (Nostalgie) bedeuten oder auf der anderen Seite die vollstän-*

¹⁰⁵ Corner 1999, S.153-169.

dige Unterwerfung unter die Technik (rationelle Zweckmäßigkeit). Wie man Ideen herbeiführt und generiert hängt vom geschickten Umgang beim Entwerfen von Vorstellungen ab. Gleichzeitig ist die Zukunft der Landschaft als kulturell bedeutende Praktik von dem Vermögen ihrer Erfinder abhängig, sich die Welt neu vorzustellen und diesen Vorstellungen auf gewaltige und wirksame Art und Weise Gestalt zu geben.“¹⁰⁶

Beispiel für eine in der Praxis umgesetzte neue Vorstellung auf der regionalen Ebene ist die „Raumvision“ für die Luxemburger Südregion.¹⁰⁷ Obwohl hier auch von einem „Bild“¹⁰⁸ für die räumliche Entwicklung einer Region gesprochen wird, geht es dabei um eine metaphorische Übersetzung der vorgefundenen Landschaft dieser Region in eine neue Vorstellung, die für die Planungsbeteiligten fassbar, verbindend und dennoch offen genug ist, um hierüber eine angestrebte interkommunale Zusammenarbeit zu fördern. Nach vorbereitenden Exkursionen und offenen Werkstätten einigte man sich auf die Metapher des „Meeres“ mit „Küsten“, „Häfen“, „Meerengen“, „Buchten“ und „Stränden“¹⁰⁹, die das Wesen dieser Siedlungs- und Landschaftsstruktur charakterisieren soll. Die „Raumvision“ ist dabei mit dem rechtsverbindlichen Teil und den „Konzepten für Entwicklungsprojekte“ innerhalb eines „Drei-Ebenen-Modells“¹¹⁰ integrierter Teil des Regionalplans und arbeitet mit dem gleichen Maßstab. Hierfür werden visuelle Medien gebraucht, die „die Balance zwischen Realität und Metapher halten“, ähnlich den von Corner genannten Techniken. „Die ‚Raumvision‘ eröffnet die Möglichkeit, mit Atmosphäre und Stimmung eines Raums, mit Bildern und ungeschminkt emotional getönten Diskussionen neue Dimensionen in die interkommunale Planung einzuführen.“¹¹¹

Neben fortentwickelnden planerischen Methoden und Darstellungstechniken ist der Film ein weiteres wertvolles Medium, um *Stadt-Landschaft* und die darin gelebten Räume als neue Vorstellungen einer Region wahrnehmbar zu machen.

„Der Film kann die Wirklichkeit erretten.“ Das sagt die Kommunikations- und Medienwissenschaftlerin Michaela Krützen. Damit meint sie, dass durch das Sehen des im Film Gezeigten der Blick für die Wirklichkeit geschärft wird. Im Film sind Dinge zu entdecken, die die Wirklichkeit sichtbar machen. Nur, „der Film zeigt sie schöner“ und deswegen wird man aufmerksamer dafür.¹¹² Dieses Potential kann nutzbar gemacht werden, um die *Stadt-Landschaft* als Facette einer Region sichtbar zu machen. Der Film arbeitet möglicherweise bereits „publikumswirksamer“ damit als die planenden Professionen mit ihren klassischen Medien.

Die Regional- und Umweltplanerin Sabine Wolf untersucht in ihrer Dissertation an der ETH Zürich „Urbane Landschaften des 20. Jahrhunderts in ihrer filmischen Reflexion“.¹¹³ Ähnlich wie Michaela Krützen argumentiert sie, dass im Film durch eine Ästhetisierung des Imaginären die realen *Stadt-Landschaften* verstärkt wahrnehmbar gemacht werden können. Eine bewusste und

¹⁰⁶ Ebd., S.167, Übersetzung Verfasser.

¹⁰⁷ Die „Raumvision“ wird vom Büro Stein + Schultz, Raum-, Stadt- und Freiraumplaner, Frankfurt/ Main zusammen mit dem STUDIO URBANE LANDSCHAFTEN“, Leibniz Universität Hannover seit 2007 entwickelt.

¹⁰⁸ Stein 2007, S.220.

¹⁰⁹ Ebd., S.223.

¹¹⁰ Ebd., S.221.

¹¹¹ Ebd., S.224.

¹¹² Prof. Dr. Michela Krützen, Vizepräsidentin der Hochschule für Fernsehen und Film, München in „Wie wirklich ist die Wirklichkeit?“, Themenabend „... weil es nichts gibt, was es nicht gibt.“ (BR-alpha, 19.12.2009).

¹¹³ Vorstellung des Dissertationsprojektes während des Doktoranden-Colloquiums „Urbane Landschaften“, organisiert von der Leibniz Universität Hannover Institut für Freiraumentwicklung Studio Urbane Landschaften, 18.-20.6.08, Villa Prieger, Bonn. Im Rahmen der Dissertation werden unter diesen Aspekten deutscher Filme seit den 80er Jahren untersucht. Beispielsweise Wim Wenders „Himmel über Berlin“ von 1987 oder Filme der „Neuen Berliner Schule“, die sich seit den 90er Jahren mit urbanen Landschaften als zeitgenössischer Handlungsraum auseinandersetzt, z.B. „Milchwald“ 2003 und „Falscher Bekenner“ 2005, bei denen jeweils Christoph Hochhäusler Regie geführt hat.

kritische Wahrnehmung dieser Orte ist gesellschaftlich noch nicht erlernt. Der Film hilft, diese Orte ins Bewusstsein zu bringen und „*die Nicht-Orte in die Kultur zurück zu binden*“. Interessant hierbei ist die Feststellung von Sabine Wolf, dass die „*Aneignungsstrategie*“ der *Stadt-Landschafts-Orte* im Filme nicht nur mit „*visuellen Kategorien*“, sondern auch mit „*räumlichen Kategorien*“ erfolgt. Das Erleben eines Films hat also über das rein Visuelle hinaus Folgen für die räumliche Wahrnehmung der *Stadt-Landschaft*. Das von ihr im Film beobachtete Raumerleben erinnert dabei in seinen Qualitäten an Aspekte, die von Dürckheim und Lefèbvre als Merkmale einer komplexen räumlichen Erfahrung genannt werden. Laut Sabine Wolf werden die Orte der *Stadt-Landschaft* zum einen zu „*Handlungsorten*“. Der Film macht vor, welche Möglichkeiten in diesen als Bühnen des alltäglichen Lebens stecken. Zum anderen ist der Film wie eine Intervention zu sehen, der in Räume in der urbanen Landschaft eingreift, in dem er sich durch die bloße Tatsache, an einem bestimmten Ort gedreht worden zu sein, dort „*einschreibt und für die Zuschauer Spuren legt*“. Die in „*Falscher Bekenner*“ auftauchende Autobahnraststätte wird beispielsweise heute noch aufgrund des Films von Zuschauern aufgesucht und mit deren eigenen Markierungen oder Spuren gekennzeichnet. Dieser Ort wird dadurch zur gelebten Realität. Des Weiteren werden im Film „*präzise Beobachtungen vorhandener räumlicher Phänomene*“ wie Grenzen, Übergänge und Topographie vorgenommen. Diese Phänomene werden anders als gewohnte Landschaften rezipiert und so wird Film zur Schule der Wahrnehmung, wobei das dort Erlernte in der konkreten, eigenen Erfahrung angewendet werden kann. Als letzten Punkt nennt Sabine Wolf die „*aktive Raumanneignung*“, die im Film vorgelebt wird. Hiermit sind etwa eine Orientierung anhand von neuen Landmarken und eine Besetzung bisher unentdeckter Territorien wie die Dächer von Hochhäusern oder Unterführungen gemeint.

Das Kommunikationsmedium Film hilft somit auf breiter gesellschaftlicher Ebene, eine neue Vorstellung einer Region über die bewusste Wahrnehmung ihrer Landschaft zu schaffen und diese im persönlichen Alltag erlebbar zu machen. Damit bereitet es nicht nur den Weg für die Integration der *Stadt-Landschaft* und deren Orte ins kollektive Gedächtnis, sondern ist auch Grundlage für deren darauf folgende Raumanreicherung.

Auch punktuelle, architektonische Interventionen können die veränderte Imagination einer Region bewirken.

Welche Vorstellungen standen beispielsweise noch vor 20 Jahren für das „Ruhrgebiet“ und welche prägen es heute? Im gesellschaftlichen Gedächtnis waren Umwelt verschmutzende Schornsteine einer in die Jahre gekommenen Industrie und demonstrierende, Ruß verschmierte Kumpel eingezeichnet. Heute bestimmen Architekturen wie der glutrot illuminierte Förderturm der Zeche Zollverein und der Gasometer in Oberhausen die Ausstrahlung dieser Region.

„*Der Ort zählt zu den key visuals des postindustriellen Ruhrgebiets: Das Werksschwimmbad von Dirk Paschke und Daniel Milohnic vor der riesenhaften Kulisse der Kokerei Zollverein, 2001 im Rahmen eines Kunst-Projektes aus zwei Übersee-Containern zusammengeschweißt und mit einem umlaufenden Sonnendeck aus Holzplanken ausgestattet, symbolisiert jenen kreativen Spirit, mit dem das Ruhrgebiet gerne für sich und seinen schon sprichwörtlichen Strukturwandel wirbt. Kaum eine Ruhrgebietskampagne kommt ohne ein Motiv dieses unorthodoxen Ortes aus. Ganz so ungewöhnlich ist dieser Ort jedoch nicht, denn im Laufe der zehnjährigen Internationalen Bauausstellung Emscher Park sind eine Reihe ähnlicher Szenerien entstanden, die das Bild einer Region verändert haben.*“¹¹⁴

¹¹⁴ Haas 2009, S.19.

Im Mosaik der Region „Allgäu“ werden zwar Objekte der *Stadt-Landschaft* wie Gewerbegebäude, Autobahnbrücken oder Flughäfen dargestellt, sie werden aber eher als Nachweis der „technischen Funktions- und Leistungsfähigkeit“ gebracht, jedoch nicht als integraler und ästhetischer Bestandteil der Kulturlandschaft oder als öffentliche, kreativ inszenierte Plattformen alltäglichen Lebens. Städtebau und Architektur dieser Strukturen und Bauwerke erreichen in der Regel nicht das Qualitätsniveau, das in anderen Bereichen von in der Region geschaffenen Erzeugnissen wie Lebensmitteln oder Produkten aus dem Maschinenbau, die über die Grenzen der Region global konkurrenzfähig sind, vorgegeben wird. Die gebauten Elemente der *Stadt-Landschaft* im Allgäu entwickeln eben oft noch nicht die gleiche Kraft, die durch die vorhandene Kulturlandschaft der vorhergehenden Jahrhunderte gegeben ist wie die zum Teil jahrhundertealten bäuerlichen Anwesen, die gerodeten, heute grasbewachsenen Wiesenhügel oder die Spinnereien und Webereien der ersten Industrialisierung an den Alpenflüssen. Es wird nur das Bild dieser von früheren Gesellschaften geschaffenen Architekturen und Landschaften benutzt, diese aber kaum weiterentwickelt und wenig Neues und Gutes hinzugefügt. Es muss bereits auf regionaler Planungsebene mit deren politischem Einfluss und finanziellen Mitteln Baukultur in der *Stadt-Landschaft* gefördert werden, die gerade als punktuelle Intervention als Katalysator für eine neue Vorstellung einer Region wirken kann. Dazu gehört auch, die Qualität vorhandener, charakteristischer Orte der *Stadt-Landschaft*, wie die der Forschungsorte, räumlich-architektonisch zu bereichern und weiterzuentwickeln oder neue, ähnliche infrastrukturelle Eingriffe mit einem baukulturellen Anspruch anzugehen. Ein großes Potential liegt dabei in aktuellen Bauaufgaben wie Hochwassermaßnahmen und Anlagen für erneuerbare Energien wie Windkraftträder oder Solaranlagen. Es wird eine Chance verpasst, wenn diese unter einem rein technischen Aspekt entworfen werden. Das hieße nur den *Zweckraum* zu generieren und die gestalterische Vielfalt des *gelebten Raumes* außer Acht zu lassen. Die einzelne Maßnahme wird sicher lokal und kommunal bzw. auf Landkreisebene durchgeführt werden, aber das Gesamtkonzept und die Vorstellung davon können besser auf der regionalen Ebene entworfen und kommuniziert werden.

Die erwähnte „IBA Emscher-Park“ hat den Erfolg eines solchen Ansatzes bewiesen, der einen positiven Einfluss insbesondere auf den „Ruf“ dieser Region hatte. *„Die IBA ist dezentral in einer Vielzahl kleiner, eigenständiger Projekte organisiert, sie ist eine pointillistische Strategie, bei der sich aus vielen punktuellen Interventionen allmählich das Bild einer erneuerten Region ergibt. Wie dieses Bild beschaffen sein soll, darüber gibt es keine festen Vorstellungen. Die IBA organisiert einen Erneuerungsprozess, dessen Ausgang offen ist. Ihre Verfahren und Projekte sollen die endogenen Potentiale einer Region in Bewegung bringen – und diese Bewegung ist das eigentliche Ziel.“*¹¹⁵ Dies hat letzten Endes auch dazu beigetragen, dass 2010 zum ersten Mal eine ganze Region, das Ruhrgebiet, zur europäischen Kulturhauptstadt geworden ist. Die punktuellen, zumeist künstlerischen und architektonischen Eingriffe der „IBA“ werden heute als *„Epizentren des Neuen“* und als *„Fundament“* dieser so genannten *„Ruhr.2010“* diskutiert. Für die Erörterung des Potentials von Landschaft als Katalysator einer Region und deren Vorstellung in den Köpfen der Menschen ist bedeutsam, dass dabei *„Kunst und Baukultur als Motor für die weitere Gestaltung der regionalen Stadtlandschaft“* eingesetzt werden.¹¹⁶

¹¹⁵ Mayer u. Siebel 1998, S.6.

¹¹⁶ Haas 2009, S.21.

Die beschriebenen Wahrnehmungsprozesse und Interventionen tragen dazu bei, dass auf einer Ebene, die kaum in der Realität ankommt und im Alltagsleben der Menschen spürbar ist, ergänzend zu Planungsinstrumenten wie dem Regionalplan, Werkzeuge eingesetzt werden, die die Region ins öffentliche Bewusstsein tragen und sich in realen Projekten niederschlagen. Diese ergänzenden Arbeitsweisen können als innovative Elemente auch mit Mitteln aus dem Regionalplanungstopf gefördert werden. Sie sollten innerhalb eines unabhängigen Forums konzipiert und organisiert werden, abseits vom Tagesgeschäft und nicht innerhalb bestehender Gremien, wie den jeweiligen regionalen Planungsverbänden, um eine anstoßende und quer denkende Plattform im Planungsprozess zu sein.

7.2.3. Regionalplanung und *gelebter Raum*

Eine andere Vorstellung einer Region – wenn man so will, das, was ihr charakteristisches Wesen ausmachen kann - muss in letzter Konsequenz in die Praxis überführt und konkret gelebt und sinnlich erfahren werden.

Eine Regionalplanung hat Auswirkungen auf den realen Alltag der Menschen. Eine Entscheidung dort wirkt sich auf den *gelebten Raum* aus. Ein auf dieser Ebene erdachtes Konzept wird gerade die *Stadt-Landschaft* in ihrer Gestalt und in ihren Phänomenen prägen. Das hat Konsequenzen im Kleinen. Am Ende tragen dort getroffene Entscheidungen dazu bei, dass Räume wie der unter der Autobahnbrücke im Leubastobel oder die Abstandsflächenwiese an der „*Malstatt*“ entstehen. Freilich wirkt sich ein regionales Planungskonzept insbesondere auf die übergeordneten Raumzusammenhänge aus, die aber genauso konkret erlebbar sind und deswegen in ihrer räumlichen Wirkung bedacht sein müssen.

Der das Forschungsgebiet betreffende „*Regionalplan der Region Allgäu*“ ist sehr konkret in seinen Formulierungen. Darin werden großräumliche Strukturen und Eingriffe beschrieben wie der Verlauf von Waldgebieten, Bereiche, wo Windkraftanlagen errichtet werden dürfen oder wie regionale Grünzüge anzulegen sind. Die Landschaft einer Region wird dadurch entworfen und räumlich gestaltet.

Zitate aus dem „*Regionalplan Allgäu*“.

In diesen wird bereits konkret die Landschaft, deren Gestalt, Bild und räumliche Wirkung besprochen. (Hervorhebungen durch den Autor. Die genannten Seitenzahlen beziehen sich auf die Begründung des Regionalplans.)

„*Tobel geben der umgebenden Landschaft ein unverwechselbares Gepräge, das es in seinen jeweiligen typischen Merkmalen zu erhalten gilt.*“ (S. 19).

„*Aussichtspunkte sind hier aufgrund der Topographie oft möglich. Ein dichter Gehölz- und Waldbewuchs verhindert jedoch häufig den freien Blick in die Umgebung, auf die Bergkulisse und die Ebenen des Vorlandes.*“ (S.20).

„Durch Bewaldung der meist **waldfreien Drumlins** würde die Erlebbarkeit dieser eigenwilligen und besonders **lebendigen Landschaftsformen** ebenfalls verloren gehen.“ (S.20).

„Nördlich Leubas befinden sich bereits große Kiesgruben als Hanganschnitt mit hohen Steilwänden. ... Aus **landschaftlichen Gründen** bedarf der südlich vorgelagerte Bergrücken der **Erhaltung als Sichtschutz** und als wertvolle Landschaftsstruktur.“ (S. 41).

„Die **Landschaftsbilder** der Allgäuer Alpen und des Alpenvorlandes sind eindrucksvoll ... Das kleinstrukturierte Mosaik ... begründet den **optischen Reiz** ... der Region.“ (S. 8).

„Da der Abbau (Anmerkung des Verfassers: von Bodenschätzen) in der Region ... möglich ist, kann dort vielfach nach erfolgter **Rekultivierung** die **ursprüngliche** land- oder forstwirtschaftliche Nutzung wieder aufgenommen werden.“ (S. 41/42).

„Schaffung und Erhaltung der **einzigartigen Kulturlandschaft** und ihrer **touristischen Bedeutung** (die **Alpweiden mit dem grasenden Vieh** sind dabei ein bestimmendes Element der alpinen Landschaft).“ (S.45).

„Sowohl die Abfahrtsstrecken, als auch die zur skisportlichen Nutzung notwendigen Erschließungsanlagen (Bergbahnen, Skilifte, Anlagen zur technischen Beschneidung, Zufahrtsstraßen, Parkplätze etc.) haben **Auswirkungen auf das Landschaftsbild** und die Ökologie.“ (S.53).

„Die weit über Baumwipfelhöhe hinausreichenden Anlagen würden den **einmaligen Blick auf die Alpenkulisse** insbesondere vom Vorland aus **stören** und durch die Rotationsbewegungen auch zu einer **Beeinträchtigung des Landschaftsbildes** führen.“ (S.62).

„Ein weiteres Zusammenwachsen der Baugebiete und die Ausbildung von geschlossenen Siedlungsbändern würde eine **Beeinträchtigung des Landschaftsbildes** und der Umwelt hervorrufen.“ (S.64).

„Sie (Anmerkung des Verfassers: die regionalen Grünzüge) dienen vor allem der Erhaltung und Verbesserung des Bioklimas und der **großflächigen, regionalen Gliederung der Siedlungsräume**. Des Weiteren sichern die regionalen Grünzüge langfristig siedlungsnahe Freiflächen für die Kurzzeit- und Naherholung.“ (S.15).

„Stark unterschiedliche Nutzungen wie z.B. der Hochstamm-Obstanbau oder die Beweidung und Waldnutzung bis in die hochalpinen Flächen ... stellen repräsentative Kulturlandschaften ... dar, deren Bewahrung der **Schönheit der Landschaft** und damit dem Erlebnis- und Erholungswert der Region dient.“ (S.8).

„Regionalplan der Region Allgäu (16), Begründung zu den Zielen und Grundsätzen“, Januar 2007

Eine Region ist heute im Gegensatz zu früheren Epochen durch die Bewegung im Auto oder anderen schnellen „Raumdurchquerungsmaschinen“ auf einmal erfahrbar. Deswegen kann eine gesam-

te Region – sicher querschnittartig – über die Wahrnehmung der Landschaft zum anschaulichen Erlebnis werden, was wiederum das Verstehen ihres Wesens beeinflussen wird. Auch in der langsamen Bewegung – beim Wandern, Radfahren oder Langlaufen – wird die landschaftliche Morphologie, Gestalt, Atmosphäre usw., sprich die ganze räumliche Erfahrungswelt, erlebbar.

Ausblicke von erhöhten Standorten erlauben ein Raumerleben eines großen Gebiets, zumal in einer Region wie dem Allgäu. Die Erinnerung und das Wissen über bestimmte Raumqualitäten einer Gegend, die möglicherweise im Augenblick des Erlebens gar nicht wahrnehmbar sind, jedoch bei der letzten Reise im Flugzeug erlebt oder beim Kartenstudium gelesen wurden, vermengen sich mit dem momentanen sinnlichen Eindruck zu einer komplexen Raumerfahrung. Die Landschaft einer Region wird so auch im großen Maßstab zum Träger oder zur Plattform für den *gelebten Raum*.

Die Region ist also eine Gestaltungsebene, auf der bereits räumlich entworfen werden muss. Im angesprochenen Regionalplan Allgäu wird sehr wohl eine ästhetisch wahrnehmbare und erfahrbare Landschaftsvorstellung formuliert und beabsichtigt. Er beschreibt die zukünftige oder zu bewahrende Gestalt der Region und ihren Einfluss auf die Erfahrung von Raum – die in diesem Fall allerdings meist auf ein visuelles Erlebnis beschränkt bleibt. Es wird darin auch nicht dargelegt, warum eine bestimmte Gestalt der Landschaft gewünscht wird. Häufig lehnt man sich dabei an die „traditionelle Kulturlandschaft“, die unhinterfragt vorausgesetzt wird und dazu häufig zum starren „Landschaftsbild“ reduziert wird. Es fällt auf, dass auch bei dieser Planung Landschaft als Bild oder bloßer optischer Reiz verstanden wird und weniger als vielfältig *gelebter Raum*. Zudem werden Strukturen oder Elemente der allseits präsenten *Stadt-Landschaft* und deren Gestaltqualität nur am Rand oder als zu kaschierende Eingriffe erwähnt, die das „Landschaftsbild“ stören. Es werden Maßnahmen zur Wiederherstellung oder zum Schutz der „traditionellen Kulturlandschaft“ genannt, die aber häufig von der Realität der *Stadt-Landschaft* überrollt werden. Im Allgäuer Regionalplan finden sich folglich schon jetzt Entscheidungen und Beschreibungen, die eine räumliche Wirkung mit sich bringen. Es bleibt jedoch ungeklärt, welches Raumkonzept dahinter steht und welche räumliche Erfahrung angestrebt wird. Man denke hier an die vielfältigen Ansätze in der Architektur, bei der im Idealfall bewusst angewendete Konzepte zu einer ganz absichtlichen sinnlichen, emotionalen und verstandesmäßig erfahrbaren Raumwirkung führen.

Es geht in einer wünschenswerten neu verstandenen Regionalplanung also auch um einen bewussten räumlichen Ansatz. Die Landschaft einer Region muss wie ein Haus mit einer komplexen, räumlich-architektonischen Konstellation betrachtet und behandelt werden. Man muss sich darüber im Klaren sein, welche Wirkungen von großmaßstäblichen Strukturen auf das räumliche Erleben ausgehen. Interessant wäre ein Ansatz in der Regionalplanung, der bereits auf dieser Maßstabsebene über das Medium der Landschaft oder *Stadt-Landschaft* die Qualitäten mitdenkt und zu übertragen versucht, die als Potentiale des *gelebten Raumes* festgestellt und als Ziel der Aktionen im kleinen Maßstab in der Realität getestet wurden: Sinnlich-leibliche Erfahrung, Handlungsraum, Differenz und Vernetzen.

Sinnlich-leibliche Erfahrung

Es geht bei diesem Ansatz um eine ästhetische Dimension der großen Strukturelemente der *Stadt-Landschaft*, die in der Bewegung oder beim Fernblick sinnlich insbesondere über deren Gestalt und Morphologie spürbar wird.

Am Beispiel von Hochwasserschutzmaßnahmen oder Windkraftanlagen kann dargestellt werden, was damit gemeint ist. Insbesondere Letztere werden im Allgäu aufgrund der dadurch entstehenden, unübersehbaren Veränderungen der „traditionellen Kulturlandschaft“ stark diskutiert und vielerorts abgelehnt. Sie werden nur als technisches Mittel einer ökologischen Notwendigkeit gesehen und nicht in ihrer ästhetisch-sinnlichen Wirkung, die sie zweifellos mit sich bringen, ungeplant oder geplant, hässlich oder schön. Werden solche Anlagen „verschämt“ als möglichst große, unmaßstäbliche Einzelobjekte nach rein aerodynamischen Kriterien in der Landschaft verteilt und der untere Teil mit grüner Farbe getarnt, damit sie nicht die Waldstreifen durchbrechen, die die Höhenzüge des Allgäus in der Regel begleiten? Oder werden im Sinne eines Industriedesigns gestaltete Objekte möglicherweise in einer bewusst gruppierten oder linear angeordneten Struktur, die auf einem regionalen Gestaltungskonzept beruht, in die Landschaft eingefügt, um die Qualität ihrer Morphologie zu stärken und um zum integralen Bestandteil einer zeitgenössischen Kulturlandschaft zu werden? Windkraftanlagen werden zudem über weite Distanzen und in einem großen Gebiet hörbar sein und ihre akustisch wahrnehmbare Präsenz müssen deswegen mehr sein als eine störende Lärmemission. Die visuelle Wahrnehmung wird auch die Rotation ihrer Windräder erfassen, die zu einem „Ballett aus dynamischen Bewegungen“ werden kann.

Sensuell wahrnehmbare Gestaltqualitäten können dabei helfen, die öffentliche Akzeptanz gerade für Eingriffe, die durch den ökologisch erforderlichen Umbau der *Stadt-Landschaft* erfolgen, der ebenso auf regionaler Ebene entwickelt und entworfen werden muss, zu erhöhen. Die Auswahl von Gebieten für diese Anlagen und ein kommunale Grenzen überschreitendes Struktur- und Gestaltungskonzept, das ebenso auf ästhetischen Gesichtspunkten beruht, wird daneben die mit den am eigenen Leib spürbaren „*Vitalqualitäten*“ oder Atmosphären und letztendlich den „*Wesenraum*“ einer Region insgesamt prägen.

Das Wesen einer Region wird insbesondere von Atmosphären der Landschaft geprägt, die mit allen Sinnen, aber auch emotional und rational gleichzeitig wirken. Werden solche „*Vitalqualitäten*“, für die eine Region und deren Landschaften bekannt sind, gestärkt oder versucht, neue entstehen zu lassen? Welche sind bereits vorhanden und charakteristisch für eine Region? Welche anderen „*Vitalqualitäten*“ sollen generiert werden und warum? Wo werden Orte mit deutlich eigenem Gepräge gesetzt und mit welchen Wirkungen? Wie spielen hierbei „natürliche“ und „technische“ Phänomene zusammen? Dunkle Nadelwälder über weite Strecken oder Laubwälder unterbrochen von hellen Lichtungen, das Erleben von Anhöhen von einem Weg am Talgrund oder von oben, unberührte oder mit Skiliften erschlossene Berghänge oder ein Höhenzug mit und ohne Windräder sind Konstellationen, die zweifellos unterschiedliche Atmosphären in einer Landschaft hervorrufen werden und zu einem nicht unerheblichen Teil auf planerischen Entscheidungen beruhen. Deswegen ist es von großer Bedeutung, sich bereits auf regionaler Ebene über sinnlich-ästhetische „*Vitalqualitäten*“ von dort geplanten Strukturen und deren Ausstrahlung Gedanken zu machen.

Handlungsraum

Damit *Stadt-Landschaft* in einer Region nicht in der kritisierten Bildwirkung verhaften bleibt, leistet die Qualität des Handlungsraumes einen wertvollen Beitrag, denn durch den Akt der Aneignung oder durch eine bewusst stimulierte Handlungssituation erfolgt eine Verwebung mit der dann vielschichtiger erlebten und gelebten Landschaft.

Bei der Aneignungsfähigkeit von Landschaft geht es darum, dass diese großräumlich öffentlich zugänglich bleibt und eine Plattform für alltägliche Handlungen bietet, die in ihrem Gebrauch deutungsoffen und zudem nicht für eine wirtschaftliche Verwertung mit einer einseitigen Funktion privatisiert wird.

Die aktuellen Strukturen der *Stadt-Landschaft* neigen in ihrer Fragmentierung dazu, die durchgängige öffentliche Zugänglichkeit zu erschweren, die eine wesentliche Qualität unserer Kulturlandschaft ist, die es zu bewahren und neu interpretiert weiterzuentwickeln gilt. *„Gebaute Räume werden zunehmend privatisiert. Landschaft bleibt öffentlich zugänglich, eine europäische Tradition, die noch weitgehend ungebrochen ist. Die Regionalpark Projekte versuchen, diese Tatsache in den Dienst zu nehmen. Landschaft wird vom individuellen Kontemplationsraum zum individuellen Erfahrungsraum und zum Schauplatz einer urbanen Öffentlichkeit.“*¹¹⁷

Landschaft und deren „klassische Elemente“ wie Seen, Wälder oder Wiesen sind in der Regel, teilweise abhängig von der jahreszeitlich bedingten Nutzung durch die Landwirtschaft, noch für jeden zugänglich, wobei übergeordnet in einer Region auf deren Funktion als öffentliche Plattformen und auf deren Verflechtung innerhalb eines öffentlichen Wegenetzes geachtet werden sollte. Man muss sich aber heute schon im regionalen Maßstab darum kümmern, dass die „Elemente der *Stadt-Landschaft*“ wie Abbaugelände und deren Nachnutzungen, die Infrastruktur von Verkehrs-Trassen, die vom Tourismus und der Freizeitindustrie belegten Bereiche oder die „Erschließungsräume“ von neuen Siedlungsstrukturen zukünftig einen öffentlichen Charakter erhalten. Anzustreben ist, dass insbesondere die dort angesiedelten physisch oder virtuell festgelegten Gebrauchsformen nicht in eine Richtung funktionscodiert sind, sondern eine Offenheit und freie Vielfalt an Handlungsmöglichkeiten gegeben ist. Anzustreben sind Landschaftsräume, in denen beispielsweise Versammlungen stattfinden können, eine Hindurchbewegung gleich welcher Art geschehen kann oder auch eine „funktionslose“ sinnliche Vertiefung ermöglicht wird.

Man muss sich ebenso im Klaren sein, dass die (geplante und gebaute) Morphologie, Gestalt und Atmosphäre einer Landschaft Handlungen oder ein Verhalten stimulieren oder befördern kann. Insbesondere die von Dürckheim diskutierte „*Stellungsqualität*“ eines Raumes oder die „*Gegenform ,realer Bewegung*“, die durch die Gestalt ausgelöst wird, beeinflusst dies. Eine dezidiert geformte Landschaftsstruktur bewirkt, dass man beispielsweise durch ein Tal in Verbindung mit dessen baulichen Konstellationen hindurchgeschleust oder von diesem bergend aufgenommen wird oder ob eine Verkehrs-Trasse räumlich blockiert und kanalisiert oder überbrückbar wird und verweht. Dazu gehört auch, dass das Verhalten bei der Bewegung von weitläufigen Strukturen bestimmt wird. Die beispielhaft angesprochene großräumliche Anordnung von Windkraftanlagen kann während einer Wanderung den Rhythmus von Blicken und Richtungswechseln gestalten. Sie kann Einfluss darauf nehmen, wie man die Landschaft durchwandert, wie man darin auch über weite Strecken gelenkt und begleitet wird.

Die Generierung von Handlungsräumen, die die Landschaft einer Region offeriert, darf nicht mit einer Funktionszuweisung bestimmter Gebiete verwechselt werden. Es sind vielmehr Konzepte zu bedenken, bei denen Landschaft als öffentlicher Raum vielfältige Handlungen befähigt, oder bei denen bewusst geplant wird, wo und wie Strukturen gestaltet werden, die Handlungen stimulieren und offen sind für vielgestaltige Situationen.

¹¹⁷ Wolfrum 1999, S.7.

Differenz

Ohne Differenz ist Urbanität als Qualität einer *Stadt-Landschaft* nicht erreichbar.

Es gilt „*Differenzen*“ und „*Raumresiduen*“ zu stärken oder zu generieren, um funktionale, aber auch ästhetisch-sinnliche Glättungen und Homogenisierungen zu vermeiden. Die Schaffung „*differentieller Räume*“ ist in die Regionalplanung als Katalysator für den Transformationsprozess vom „*industriellen zum urbanen Raum*“ und als Chance für die Anreicherung des *gelebten Raumes* zu integrieren.

Es ist nicht sinnvoll, in einer Region gegebene Überlagerungen, Heterogenität, Komplexität oder Brüche in einer Planung auszublenden, sondern als Potential für den Entwurf einer Region und Umsetzung in der Landschaft zu nutzen. Christian Schmid sieht in der Differenz eine Qualität, mit der immanente Konflikte gesucht, erkannt und dabei immer verhandelt werden müssen, was schließlich zu einem produktiven Prozess führt.¹¹⁸ Konkret heißt das, dass die Elemente und Strukturen der *Stadt-Landschaft* und ihre räumlichen Qualitäten nicht unter „den Teppich gekehrt“ oder buchstäblich hinter Buschwerk versteckt werden sollten, weil sie die „traditionelle Kulturlandschaft“ stören und vermeintlich nicht mit dieser vereinbar sind. Um beim Beispiel der Windkraftanlagen zu bleiben, ist es zielführender, diese als ästhetische und kulturelle Qualität der Landschaft zu etablieren, sei es als integriertes, sich harmonisch einfügendes Element oder als absichtlich gestalteter Bruch. Alles als Gestaltungselement außen vor zu halten, was eine zeitgenössische Gesellschaft als Eingriff in die Landschaft mit sich bringt, führt zwangsläufig zu homogener Langeweile und einer Verarmung der räumlichen Erlebnisfähigkeit von Landschaft.

Unabhängig von einer kulturellen und ästhetischen Betrachtung sollte bei der Bewertung von Differenz als Qualität einer regionalen Planung auch bedacht werden, dass zukunftsfähige Siedlungsstrukturen im Rahmen einer ökologischen und ökonomischen Problembetrachtung nur entwickelt oder dahingehend umgebaut werden können, wenn Überlagerungen und Durchmischung in soziologischer und funktionaler Hinsicht gegeben sind.

Vernetzen

Differenz ist auch eine der Qualitäten, die durch Vernetzung entstehen. Gerade auf regionaler Ebene kann hier angesetzt werden. Es gilt verbindende Strukturen aufzubauen und Netzstränge zu schaffen, wobei nicht nur an neue Verkehrsinfrastruktur oder Verbindung in funktionaler Hinsicht zu denken ist, sondern vor allem soziale und inhaltliche Bezüge und vor allem eine räumliche Einbindung innerhalb bestehender Strukturen herzustellen sind. Die von Dürckheim beschriebene Qualität des „*Raumgefüges des weiteren Herum*“ ist in diesem Zusammenhang so zu interpretieren, dass Räume – ob in einem Haus oder in der *Stadt-Landschaft* – in einer Beziehung zueinander stehen, in einer bewussten Abfolge oder einem bestimmten Rhythmus in der Bewegung erlebbar sind. Dazu gehört beispielsweise, dass die häufig „autistischen“ kommunalen Planungen, die an der Gemeinde- oder Landkreisgrenze aufhören, miteinander vernetzt werden. Insgesamt ergibt es Sinn, rein auf sich bezogene Strukturen aufzubrechen und vielfältig räumlich mit dem Kontext, zum Beispiel in die örtliche topographische Situation oder in das Alltagsleben, einzuflechten. In sich funktionierende, nur an die Verkehrsinfrastruktur angedockte Gewerbegebiete oder andere funktionshomogene Systeme müssen anschlussfähig gemacht werden. Es muss hier auch gelingen,

¹¹⁸ Christian Schmid in einer Podiumsdiskussion mit Klaus Ronneberger, Bauhaus Lectures 2007, „Die Produktion des Raumes – nach dem Spatial Turn“, 15./16. Mai 2007, Dessau.

Raumwechsel und den Übergang von einem Raum der *Stadt-Landschaft* in einen anderen erleben zu können, die durch Gliederungen, Weitungen oder Verengungen, Schwellen und andere leiblich erfahrbaren Konstellationen spürbar werden. Es ist eine Qualität in der Bewegung – sei es zu Fuß oder in einem Fahrzeug, die unterschiedlichen Landschaftsräume in ihrem Gesamtzusammenhang zu erkennen und die *Stadt-Landschaft* als komplex verwobenes Raumgefüge aufzunehmen anstelle einer monotonen Aneinanderreihung von Funktionszonen, die nichts miteinander zu tun haben. Der dahingehend bewusst gestaltete öffentliche Raum oder die landwirtschaftlich genutzten Bereiche in der *Stadt-Landschaft* können als Netz und Rhythmus gebende Raumarchitektur wirken. Punktuelle Interventionen können in der Raumabfolge für atmosphärische Verdichtungen sorgen, Raumschwellen betonen, Bewegungsrichtungen lenken oder verbindende Wegzeichen sein.

Kein Ende

Ein räumlich-architektonischer Ansatz bei der Arbeit in der *Stadt-Landschaft* ist keine Frage der Planungsebene oder des Maßstabs. Grundsätzliche und konkret im Alltag erfahrbare Raumqualitäten werden sowohl bei einem Eingriff wie einer Autobahnbrücke als auch bei regionalen Siedlungsstrukturen insgesamt entworfen und bestimmt. Die Wahrnehmung und Gestaltung der Räume der *Stadt-Landschaft* ist demnach im Kleinen und im Großen von Bedeutung für die Baukultur im Alltag. Handeln in der *Stadt-Landschaft* verlangt von Urbanistinnen und Urbanisten vertiefte Wahrnehmung und tatsächliches Agieren. Die Aufmerksamkeit für die Qualitäten des *gelebten Raumes* ist hierbei Methode und Haltung.

Literatur

Achleitner, Friedrich (1994): Region, ein Konstrukt? Regionalismus, eine Erfindung? In: de Bruyn, Gerd u. Trüby, Stephan (2003): *architektur_theorie.doc. texte seit 1960*. Basel: Birkhäuser

Aicher, Otl (1987): *das allgäu*. In: Wetcke, Hans Hermann (Hg.): *in rotis*. Limitierte Auflage von 4.000 Exemplaren. Kein Verlag

Aicher, Otl (1991): *analog und digital*. Berlin: Ernst & Sohn

Augé, Marc (1995): *Non-Places. Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. London: Verso

Baier, Franz Xaver (2000): *Der Raum. Prolegomena zu einer Architektur des gelebten Raumes*. Köln: Walther König

Benjamin, Walter (1963): *Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit*. Frankfurt a. Main: Suhrkamp

Bergmann, Sven (2004): *Training des bürgerlichen Normalzustandes*. Magisterarbeit, Institut für Kulturanthropologie & europäische Ethnologie, Universität Frankfurt am Main, www.copyriot.com/electronic-monitoring, abgerufen 03/2009

Böhme, Gernot (1995): *Atmosphäre: Essays zur neuen Ästhetik*. Frankfurt/ Main: Suhrkamp

Böhme, Gernot (1998): *Anmutungen. Über das Atmosphärische*. Ostfildern: Edition Tertium

Böhme, Gernot (1999): *Für eine ökologische Naturästhetik*. Frankfurt/ Main: Suhrkamp

Böhme, Gernot (2002): Atmosphären als Gegenstand der Architektur. In: Ursprung, Philip (Hg.) (2002): *Herzog & De Meuron – Naturgeschichte*. Baden: Lars Müller

Böhme, Gernot mit Böhme, Hartmut (2003): *Das Andere der Vernunft*. Frankfurt/ Main: Suhrkamp

Bollnow, Otto Friedrich (1963): *Mensch und Raum*. Stuttgart: Kohlhammer

Borden, Iain u. McCreery, Sandy (Hg.) (2001): *New Babylonians*, AD Architectural Design, Vol. 71 No. 3, London: Wiley-Academy

Borden, Iain u. Kerr, Joe u. Rendell, Jane mit Pivaro, Alicia (Hg.) (2001): *The Unknown City. Contesting Architecture and Social Space*. Cambridge Massachusetts, London: MIT Press

Bott, Helmut u. Hubig, Christoph u. Pesch, Franz u. Schröder, Gerhart (Hg.) (2000): *Stadt und Kommunikation im digitalen Zeitalter*. Frankfurt/ Main, New York: Campus

Brandon, Clive A. (2008): *Operations within the City: Intervention and Walking as Critical Spatial Practices*. Research Paper, Wimbledon College of Art, London

Burckhardt, Lucius (2004): *Wer plant die Planung? Architektur, Politik und Mensch*. Berlin: Martin Schmitz

Burckhardt, Lucius (2006): *Warum ist Landschaft schön? Die Spaziergangswissenschaft*. Berlin: Martin Schmitz

Careri, Francesco (2002): *Walkscapes. Walking as an aesthetic practice*. Barcelona: GG Land&ScapeSeries

de Certeau, Michel (1988): *Kunst des Handelns*. Berlin: Merve. Orig. (1980): *L'Invention du Quotidien*. Arts des Faire, Vol. 1

- CHORA. Bunschoten, Raoul u. Hoshino, Takuro u. Binet, Hélène (2001): *Urban Flotsam - Stirring the City*. Rotterdam: 010
- von Clausewitz, Carl (1963): *Vom Kriege*. Berlin: rororo
- Corboz, André (2001): *Die Kunst, Stadt und Land zum Sprechen zu bringen*. Basel/ Boston/ Berlin: Birkhäuser
- Corner, James (1999): *Eidetic Operations and New Landscapes*. In: Ders. (Hg.): *Recovering Landscape*. New York: Princeton Architectural Press
- Daidalos (Heft 72/ 1999): *Urbane Strategien*. Berlin: Gordon and Breach
- Debord, Guy (1996): *Die Gesellschaft des Spektakels: Kommentare zur Gesellschaft des Spektakels*. Berlin: Bittermann
- Denk, Andreas u. Schröder, Uwe u. Schützeichel, Rainer (2008): *Raumwende*. In: Der Architekt (Heft 3/ 2008): *Raumwende*. Berlin: Nicolaische Verlagsbuchhandlung
- Der Architekt (Heft 1/ 2000): *Verlust des Raumes*. Köln: Rudolf Müller
- Der Architekt (Heft 7-8/ 2003): *Raum und Leib*. Köln: Rudolf Müller
- Dünne, Jörg u. Günzel, Stephan u.a. (Hg.) (2006): *Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften*. Berlin: Suhrkamp Wissenschaft
- von Dürckheim, Karlfried (1932): *Untersuchungen zum gelebten Raum*. In: Krüger, Felix (Hg.): *Neue psychologische Studien*. München: C.H. Beck, S. 383-480. Neu aufgelegt in: Hasse u.a. 2005b
- Edition Nautilus (1995): *Der Beginn einer Epoche. Texte der Situationisten*. Hamburg: Lutz Schulenburg
- Elden, Stuart (2004a): *Understanding Henri Lefebvre: Theory and the Possible*. London: Continuum
- Elden, Stuart (2004b): *Between Marx and Heidegger: Politics, Philosophy and Lefebvre's 'The Production of Space'*. In: Antipode 36
- Engels, Friedrich (1960): *Der Deutsche Bauernkrieg*. In: Engels, Friedrich u. Marx, Karl (1960): *Werke, Bd. 7*. Berlin/ DDR: Dietz. Erstmalig veröffentlicht (1850). In: Neue Rheinische Zeitung. Politisch-ökonomische Revue, Hefte 5 u. 6 (abrufbar unter www.mlwerke.de/me/me07/me07_327.htm)
- Erhard, Otto (1908): *Der Bauernkrieg in der gefürsteten Grafschaft Kempten*. Kempten und München: Joseph Kösel'sche Buchhandlung
- Fezer, Jesko u.a. (Hg.) (2002): *Material zu: Henri Lefebvre, Die Produktion des Raumes*. AnArchitektur, Nr. 1
- Foucault, Michel (2005): *Die Heterotopien. Der utopische Körper*. Berlin: Suhrkamp
- Ganser, Karl u. Siebel, Walter u. Sieverts, Thomas (1993): *Die Planungsstrategie der IBA Emscher Park*. In: Raumplanung, Nr. 61
- Gosztonyi, Alexander (1976): *Der Raum. Geschichte seiner Probleme in Philosophie und Wissenschaften*. Freiburg München: Karl Alber
- Haas, Dirk E. (2009): *Epizentren des Neuen?* In: db deutsche bauzeitung, Heft 7/ 2009

- Halbwachs, Maurice (1991): *Das kollektive Gedächtnis*. Frankfurt/ Main: Fischer
- Harvey, David (1989): *The Condition of Postmodernity*. Oxford UK/ Cambridge MA: Blackwell
- Harvey, David (1991): *Afterword*. In Lefebvre 1991
- Harvey, David (2006): In: *AnArchitektur*, Heft 16
- Hasse, Jürgen (1993): *Heimat und Landschaft – Über Gartenzwerge, Center Parcs und andere Ästhetisierungen*. Wien: Passagen
- Hasse, Jürgen (1994): *Erlebnissräume. Vom Spaß zur Erfahrung*: Wien: Passagen
- Hasse, Jürgen (2002): *Changierende Stadtleiber*. In: *Wolkenkuckucksheim* (Heft 1/ 2002): *Urban Bodies*. TU Cottbus
- Hasse, Jürgen (2005a): *Fundsachen der Sinne. Eine phänomenologische Revision alltäglichen Erlebens*. Freiburg/ München: Karl Alber
- Hasse, Jürgen u. Albrecht, Volker u. Sulger, Ellen (Hg.) (2005b): *Graf Karlfried von Dürckheim. Untersuchungen zum gelebten Raum. Natur – Raum – Gesellschaft 4*. Frankfurt/ Main: Institut für Didaktik der Geographie
- Hasse, Jürgen (2005c): *Einführung in den Beitrag von Graf Karlfried von Dürckheim aus geographischer Perspektive*. In: Hasse u.a. 2005b
- Hauskeller, Michael (1995): *Atmosphären erleben. Philosophische Untersuchungen zur Sinneswahrnehmung*. Berlin: Akademie
- Heidegger, Martin (1951a): *Bauen Wohnen Denken*. In: Ders. (2004): *Vorträge und Aufsätze*. Stuttgart: Klett-Cotta
- Heidegger, Martin (1951b): *... dichterisch wohnet der Mensch* In: Ders. (2004): *Vorträge und Aufsätze*. Stuttgart: Klett-Cotta
- Heintz, Bettina u. Merz, Martina u. Schuhmacher, Christina (2004): *Wissenschaft, die Grenzen schafft. Geschlechterkonstellationen im disziplinären Vergleich*. Bielefeld: transcript
- Highmore, Ben (2002): *Everyday Life and Cultural Theory. An Introduction*. London, New York: Routledge
- Highmore, Ben (Hg.) (2002): *The Everyday Life Reader*. London, New York: Routledge
- Hill, Jonathan (Hg.) (1998): *Occupying Architecture. Between the Architect and the User*. London, New York: Routledge
- Hill, Jonathan (Hg.) (2001): *architecture – the subject is matter*. London, New York: Routledge
- Hoffmann-Axthelm, Dieter (1987): *Sinnesarbeit, Nachdenken über Wahrnehmung*. Frankfurt/Main, New York: Campus
- Hoffmann-Axthelm, Dieter (1996): *Anleitung zum Stadtbau*. Frankfurt/Main, New York: Campus
- Hubeli, Ernst (2000): *Neue Formen der Öffentlichkeit*. In Bott, Helmut Hubi, Christoph u. Pesch, Franz u. Schröder, Gerhart (Hg.): *Stadt und Kommunikation im digitalen Zeitalter*. Frankfurt/ Main, New York: Campus
- Hubeli, Ernst (2007): *Unvorhersehbare Freiheiten*. In: *Situativer Urbanismus*. Arch+ 183/ Mai 2007

- IFG, Internationales Forum für Gestaltung Ulm (Hg.) (2000): *Strategischer Raum, Urbanität im 21. Jahrhundert*. Frankfurt/ Main: Anabas
- Jackson, John Brinckerhoff (1986): *Discovering the Vernacular Landscape*. New Haven CT: Yale University Press
- Jameson, Fredric (1984): *Postmoderne. Zur Logik der Kultur im Spätkapitalismus*. In: Huyssen, Andreas u. Scherpe, Klaus R. (Hg.) (1986): *Postmoderne. Zeichen eines kulturellen Wandels*. Hamburg: Rowohlt Taschenbuch
- Janson, Alban (2005): *Einführung in den Beitrag von Graf Karlfried von Dürckheim aus der Perspektive der Architektur. Ein Scherzo in Zitronenholz*. In: Hasse u.a. 2005b
- Janson, Alban u. Bürklin, Thorsten (2002): *Auftritte Scenes – Interaktion mit dem architektonischen Raum: die Campi Venedigs*. Basel/ Boston/ Berlin: Birkhäuser
- Kloock, Daniela u. Spahr, Angela (Hg.) (2002): *Medientheorie. Eine Einführung*. München: UTB Fink
- Kofman, Eleonore u. Lebas, Elizabeth (Hg.) (1996): *Writings on Cities. Henri Lefebvre*. Oxford UK, Cambridge MA: Blackwell
- Krebs, Stephanie u. Franzen, Brigitte (Hg.) (2005): *Texte zur Landschaftstheorie. Cultural Landscape Studies*. Köln: Walther König
- Kuma, Kengo (2008): *Anti-Object. AA Words No2*. London: AA Publications
- Latour, Bruno (1998): *From the world of science to that of research?* In: Science Vol 280, Issue 5361
- Lefebvre, Henri (1966): *Preface to the Study of the Habitat of the 'Pavillon'*. In: Elden, Stuart u. Lebas, Elizabeth u. Kofman, Eleonore (2003): *Henri Lefebvre. Key Writings*. New York, London: Continuum
- Lefebvre, Henri (1974): *La production de l'espace*. Paris: Anthropos. Englische Übersetzung (1991): *The Production of Space*. Oxford: Blackwell
- Lefebvre, Henri (1978): *Notizen zur Neuen Stadt*. In: *Einführung in die Modernität. Zwölf Präludien*. Frankfurt/ Main: Suhrkamp. Orig. (1962): *Introduction à la modernité*. Paris: Editions de Minuit
- Lichtenstein, Claude u. Schregenberger, Thomas (Hg.) (2001): *As Found: Die Entdeckung des Gewöhnlichen, Britische Architektur und Kunst der 50er Jahre*. Zürich: Lars Müller und Museum für Gestaltung Zürich
- Lienert, Ralf (2002): *Sankt Mang – Blicke. Geschichte der Gemeinde 1818-1972 – Eine Bestandsaufnahme 30 Jahre nach der Gemeindegebietsreform*. Kempten – Sankt Mang: Bau- und Siedlungsgenossenschaft Allgäu
- Löw, Martina (2001): *Raumsoziologie*. Frankfurt/ Main: Suhrkamp Wissenschaft
- Marot, Sébastien (2003): *Sub-Urbanism and the Art of Memory*. Architecture Landscape Urbanism 8, London: AA Publications
- Mayer, Hans-Norbert u. Siebel, Walter (1998) DISP-Online, NSL – Netzwerk Stadt und Landschaft, ETH Zürich, www.nsl.ethz.ch, Ausgabe 134
- McDonough, Tom (2007): *Situationistischer Raum*. In: *Situativer Urbanismus*. Arch+ 183/ Mai 2007
- McLuhan, Marshall (1992): *Die magischen Kanäle, 'Understanding Media'*. Düsseldorf u.a.: Econ

- Merleau-Ponty, Maurice (1966): *Phänomenologie der Wahrnehmung*. Berlin: Walter de Gruyter & Co
- Münch, Dieter (1999): *Zur Semiotik des gelebten Raums*. In: Ders. (Hg.): *Erleben und Repräsentation von Raum*. Kodikas - Code. Special Issue, Bd. 22 3/4
- Meisenheimer, Wolfgang (2004): *Das Denken des Leibes und der architektonische Raum*. Köln: Walther König
- Mitchell, W.J.Thomas (2002): *Landscape and Power*. Chicago: University of Chicago Press
- Norberg-Schulz, Christian (1988): *Meaning and place*. New York: Rizzoli
- Nowotny, Helga u. Scott, Peter u. Gibbons, Michael (2004): *Wissenschaft neu denken*. Weilerswist: Velbrück Wissenschaft
- Ohrt, Roberto (1990): *Phantom Avantgarde. Eine Geschichte der Situationistischen Internationale und der modernen Kunst*. Hamburg: Lutz Schulenburg
- Petz, Wolfgang (1998): *Zweimal Kempten – Geschichte einer Doppelstadt (1694-1836)*. München: Ernst Vögel
- Prominski, Martin (2004): *Landschaft entwerfen. Zur Theorie aktueller Landschaftsarchitektur*. Berlin: Reimer
- Ritter, Joachim (1963): *Landschaft. Zur Funktion des Ästhetischen in der modernen Gesellschaft*. Münster: Schriften der Gesellschaft zur Förderung der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster, Heft 54
- Schlögel, Karl (2006): *Im Raume lesen wir die Zeit*. Frankfurt/ Main: Fischer
- Schmid, Christian (2005): *Stadt, Raum und Gesellschaft. Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes*. Stuttgart: Franz Steiner
- Schmitz, Hermann (1967): *System der Philosophie. Dritter Band: Der Raum. Erster Teil: Der Leibliche Raum*. Bonn: Bouvier
- Schmitz, Hermann (2005): *Einführung in den Beitrag von Graf Karlfried von Dürckheim aus philosophischer Perspektive*. In: Hasse u.a. 2005b
- Schneider, Jochem (Hrsg.) (2000): *Offene Räume – Open Spaces. KulturRegion Stuttgart*. Stuttgart: Edition Axel Menges
- Schumacher, Christina (2001): *Dogged by the model of science – Ist Architektur Wissenschaft? Ein wissenschaftssoziologischer Beitrag zu einer hundertjährigen Debatte*. In: tec21, Heft 13
- Sebald, W.G. (1994): *Schwindel. Gefühle*. Frankfurt/ Main: Fischer
- Seel, Martin (2000): *Ästhetik des Erscheinens*. München Wien: Hanser
- von Seggern, Hille u. Werner, Julia u. Grosse-Bächle, Lucia (Hg.) (2008): *Creating Knowledge*. Berlin: Jovis
- Seidel, Adeline (2009): *Das Verständnis von Landschaft*. In: db deutsche bauzeitung, Heft 7/ 2009
- Shonfield, Katherine u. Ainley, Rosa u. Dannatt, Adrian (2002): *This Is What We Do: A Muf Manual*. London: Batsford
- Sieverts, Thomas (2007a): *um uns die stadt*. In: Der Architekt (Heft 6/ 2007): *Die Macht der Dinge. Beobachtungen im öffentlichen Raum*. Berlin: Nicolaische Verlagsbuchhandlung

- Sieverts, Thomas (2007b): *Raumplanung – eine wissenschaftliche Disziplin? Oder Entwerfen als Methode der Wissenserzeugung – eine Gedankenskizze*. In: Institut für Architektur und Raumplanung der Hochschule Liechtenstein (Hg) (2007): Nachhaltige Raumentwicklung. Fokus dispers besiedelte Regionen am Beispiel Alpenrheintal. Petersberg: Michael Imhof
- Smithson, Alison u. Peter (1993): *Italian Thoughts*. Stockholm: kein Verlag
- Smithson, Alison u. Peter (2001): *Italienische Gedanken, weitergedacht*. Bauwelt Fundamente 122, Berlin: Birkhäuser
- Smithson, Robert (1967): *Fahrt zu den Monumenten von Passaic, New Jersey*. In: Schmidt, Eva u. Vöckler, Kai (Hg.) (2000): *Robert Smithson: Gesammelte Schriften*. Köln: Walther König
- Smithson, Robert (1968): *Eine Sedimentierung des Bewusstseins: Erdprojekte*. In: Schmidt, Eva u. Vöckler, Kai (Hg.) (2000)
- Smithson, Robert (1973): *Frederick Law Olmsted und die dialektische Landschaft*. In: Schmidt, Eva u. Vöckler, Kai (Hg.) (2000)
- Soentgen, Jens (1998): *Die verdeckte Wirklichkeit. Einführung in die Neue Phänomenologie von Hermann Schmitz*. Bonn: Bouvier
- Soja, Edward W. (1996): *Thirdspace*. London: Blackwell
- Stein, Ursula (2007): *Die ‚Raumvision‘ in der interkommunalen Planungsarbeit*. In: RaumPlanung 134, 10/ 2007, www.ifr-ev.de, abgerufen 01/ 2010
- Strohark, Ingrid (2001): *Die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ und der Bau von Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933*. Berlin: Dissertation an der Hochschule der Künste
- Süsske, Rudolf (1984): *Wandelgänge. Überlegungen zur Phänomenologie leiblicher Bewegung und Handlung*. Dissertationsexposé. Berlin
- Uhlig, Heinrich (1955): *Sankt Mang, Geschichte einer Allgäuer Gemeinde*. Kempten: Verlag des Heimatpflegers
- Vester, Frederic (2002): *Neuland des Denkens. Vom technokratischen zum kybernetischen Zeitalter*. München: Deutscher Taschenbuch Verlag
- Villanueva-Brandt, Carlos (1998): *Space Within*. In: Hill, Jonathan (Hg.) (1998): *Occupying Architecture. Between the Architect and the User*. London, New York: Routledge
- Vossenkuhl, Wilhelm (1991) *Authentizität und eine falsche Analogie*. In: Aicher, Otl (1991): *analog und digital*. Berlin: Ernst & Sohn
- Waldenfels, Bernhard (1992): *Einführung in die Phänomenologie*. München: UTB für Wissenschaft
- Wark, McKenzie (2008): *50 Years of Recuperation of the Situationist International*. New York: Princeton Architectural Press
- Wehr, Gerhard (1988): *Karlfried Graf Dürckheim. Ein Leben im Zeichen der Wandlung*. München: Kösel
- Welsch, Wolfgang (1996): *Grenzgänge der Ästhetik*. Stuttgart: Reclam
- Winkler, Willi (2007): *Auf der Standspur*. Süddeutsche Zeitung, 31.3./1.4.2007

Wolfrum, Sophie (1999): *Landschaft als Element des Urbanen*. In: Wolkenkuckucksheim Positionen, Heft 2/ 2000, TU Cottbus, www.tu-cottbus.de/theoriederarchitektur/Wolke/Positionen/Wolfrum/wolfrum.htm, abgerufen 10/2004

Wolfrum, Sophie (2003): *Haben Städte eine Seele?* www.janson-wolfrum.de/seele.htm, abgerufen 09/2004

Abbildungsverzeichnis

Abbildungen 1 (S.5), 8 (S.82), 9 (S.83), 10 (S.86), 11 (S.88), 12 (S.89), 13 (S.91), 14 (S.93), 15 (S.93), 16 (S.94), 17 (S.94), 18 (S.95), 19 (S.97), 20 (S.100), 21 (S.100), 22 (S.101), 23 (S.104), 24 (S.105), 25 (S.105), 26 (S.107), 27 (S.109), 28 (S.109), 29 (S.109), 30 (S.109), 31 (S.109), 32 (S.109), 33 (S.109), 34 (S.111), 35 (S.114), 36 (S.114), 38 (S.117), 40 (S.119), 42 (S.120), 43 (S.120), 44 (S.124), 45 (S.126), 46 (S.126), 47 (S.127), 48 (S.129), 49 (S.129), 51 (S.132), 53 (S.135), 54 (S.136), 55 (S.136), 56 (S.136), 57 (S.136), 58 (S.137), 59 (S.139), 61 (S.142), 62 (S.142), 63 (S.142), 64 (S.143), 65 (S.144), 66 (S.147), 67 (S.149), 68 (S.152), 69 (S.153), 70 (S.155), 71 (S.156), 73 (S.159), 74 (S.162), 75 (S.164), 76 (S.166), 77 (S.168), 78 (S.169), 82 (S.171), 83 (S.175), 86 (S.180), 92 (S.185), 100 (S.190), 102 (S.192), 108 (S.195), 109 (S.195), 111 (S.195), 112 (S.196), 113 (S.196), 114 (S.197), 115 (S.197), 116 (S.197), 117 (S.197), 119 (S.200), 120 (S.200), 121 (S.200), 123 (S.203), 124 (S.203), 125 (S.204), 126 (S.204), 127 (S.204), 128 (S.205), 129 (S.205), 132 (S.208), 133 (S.209), 134 (S.209), 136 (S.211): Fotograf Autor

Abbildung 2 (S. 44): Diagramm des Autors

Abbildung 3 (S.72): Robert Smithson *"A Tour of the Monuments of Passaic"*, (c) VG Bild-Kunst, Bonn 2005, Fotograf unbekannt

Abbildung 4 (S.76): Topographische Karte 1: 25.000, Blatt 8227 Kempten (Allgäu)/ 8228 Wildpoldsried/ 8327 Buchenberg/ 8328 Nesselwang West des Bayerischen Landesvermessungsamtes München. Topographische Karten: © Landesamt für Vermessung und Geoinformation, Bayern 2010

Abbildung 5 (S.79): Topographische Karte 1: 25.000, Blatt 8227 Kempten (Allgäu)/ 8228 Wildpoldsried des Bayerischen Landesvermessungsamtes München. Topographische Karten: © Landesamt für Vermessung und Geoinformation, Bayern 2010

Abbildung 6 (S.82): Quelle Familie Ulrich, Kempten-Hub, Fotograf unbekannt

Abbildung 7 (S.82): Anzeigenbeilage Allgäuer Zeitung, 16.11.2004, Fotograf Ralf Lienert, Kempten

Abbildung 37 (S.116): Bildmontage des Autors aus dem Video „Car-Movie“, Aufnahme Susanne Fügenschuh u. Veronika Dünßer-Yagci, Bad Hindelang u. Oberstdorf

Abbildung 39 (S.118): Quelle Strassen-Neubauamt, Kempten, Fotograf unbekannt

Abbildung 41 (S.119): Quelle Ing.büro Dr. Schütz, Kempten

Abbildung 50 (S.130): Allgäuer Zeitung, 30. April 1974, Quelle Autobahndirektion Kempten

Abbildung 52 (S.132): Quelle Firma Brutscher, Heising, Fotograf unbekannt

Abbildung 60 (S.141): Quelle Stadtarchiv Kempten

Abbildung 72 (S.158): Quelle Familie Hemmerle, Kempten-Leubas, Fotograf unbekannt

Abbildungen 79 (S.170), 80 (S.171), 81 (S.174), 85 (S.179), 88 (S.181), 91 (S.185), 98 (S.189), 107 (S.194), 118 (S.199), 122 (S.202), 131 (S.207): architekturforum kempten e.V., Grafik Atelier Weidner Händle

Abbildungen 84 (S.175), 89 (S.182), 95 (S.187), 96 (S.188), 97 (S.189), 99 (S.190), 110 (S.195), 135 (S.210): Fotograf Berthold Weidner, Stuttgart, Atelier Weidner Händle

Abbildungen 87 (S.180), 90 (S.183), 93 (S.185), 94 (S.186), 101 (S.190): Fotograf Franz Schröck, architekturforum kempten e.V.

Abbildungen 103 (S.191), 104 (S.191), 105 (S.191), 106 (S.191): Quelle architekturforum kempten e.V. u. Autor, Zeichnungen unbekannter KEMPTEN TRACKS Besucher

Abbildung 130 (S.206): Quelle Autor

Abbildung 137 (S.238): Quelle Georges Descombes, Genf, Fotograf Jacques Berthet, Genf