

2. KERNMODUL „(...) ÜBERBLEIBSEL“ / „(...) LEAVING TRACES“

KASPAR BRANDT, KILIAN ZIEBARTH

Camillo Sitte beobachtet in „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ schon im 19. Jahrhundert eine zunehmende Ausrichtung der Stadtplanung nach technischen Anforderungen¹ und dem Verkehr². Heute sind wir so weit, dass dieser Trend sich nicht nur auf die Stadtzentren beschränkt, sondern sich in der Peripherie fortsetzt und sogar den schon zu Sittes Zeiten wenigen verbliebenen „Natur“-Raum und den ländlichen Raum betrifft.

So haben beispielsweise Suburbanisierung und Wohnungsbau auf der grünen Wiese im Fordismus das Prinzip der freistehenden Gebäude, das Sitte noch bei religiösen und repräsentativen Bauten beobachtet³, auch an den Stadtrand gebracht. Ganze Wohngebiete wurden am Reißbrett entworfen und die Städte sind nicht mehr nur im Innern durch zwischen der Bebauung übriggebliebene Freiflächen zerklüftet, sondern fransen auch an ihren Rändern immer mehr aus. Die Flächen, die zum Beispiel inmitten der Plattenbaugebiete zwischen der Bebauung übrigblieben, sind meist nichts weiter als verlorener Raum, vergleichbar mit Marc Augés Nicht-Orten.

Mehr solcher Orte entstanden in und um die Städte, als die zunehmende Auslagerung des Industriesektors ab Ende der 70er-Jahre für zahlreiche verlassene Industriebauten oder Tagebaue sorgte und es werden weitere entstehen, wenn sich die bisher autogerechten Städte zu autofreien Städten entwickeln werden. Ein Wiederaneignen dieses verlorenen Raums zu Wohn- und Aufenthaltszwecken ist nicht nur sinnvoll, weil die Stadt so eine Aufwertung der Lebensqualität

V Unregelmäßigkeit alter Plätze

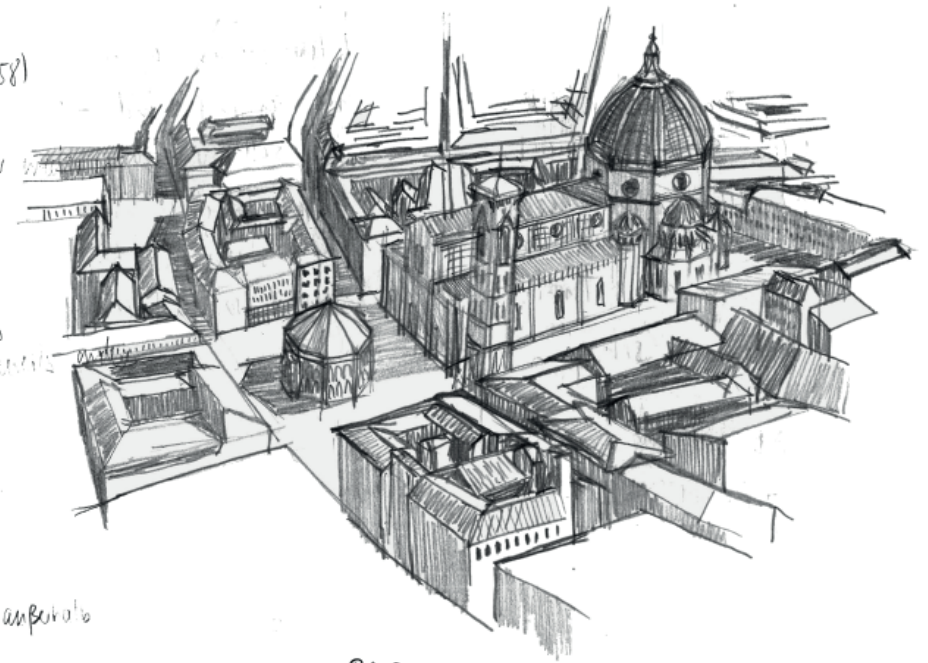
- alle Plätze weisen Unregelmäßigkeiten auf, wegen allmählicher gesch. Entwicklung (58)
- Unregelmäßigkeiten fallen selten durch Augenschein auf
- Symmetrie (in der heutigen Bedeutung als Gleichheit von links & rechts) war der Antike, noch im Mittelalter üblich, erst seit der Gotik

VI Platzgruppen

- viele Plätze sind eigentlich durch Gebäude in mehrere kleine Plätze gegliedert
- jeder Platz wirkt auf eine andere Art und lässt das Gebäude auf eine gewisse Art wirken

VII Platzanlagen im Norden Europas

- vor allem große Kirchen häufig freistehend (ursprünglich Friedhof drumherum)
- bei Renaissance- & Barockkirchen mehr häufiger eingetastet, weil Friedhöfe außerhalb



3 PARKPLÄTZE, 1. BRAUHLIEGENDE WIESE UND 1. PLATZ
⇒ KEINE JUGENDHERBERGE in PSE ZUGAUF DEM RAUWEG

BAARLE

RAUWEG

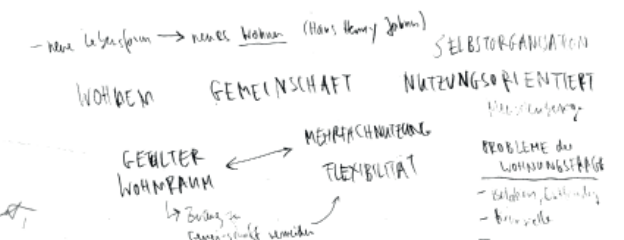
5 STANDORTE

PARKPLÄTZE

JUGENDHERBERGE

Die 5 Standorte setzen sich aus drei länglichen
Parkplätzen, einem ^{quadratischen} Platz und einer ^{dreieckigen} ~~sonstigen~~ Fläche zusammen. Im Fokus
des Entwurfs stehen die Parkplätze, welche nur zum
Teil genutzt werden.

↳ hier wird, obwohl (ungenutzter Parkplatz) erkannt und ergänzt,
wiedernutzen ⇒ ZUR LÖSUNG DER PROBLEME

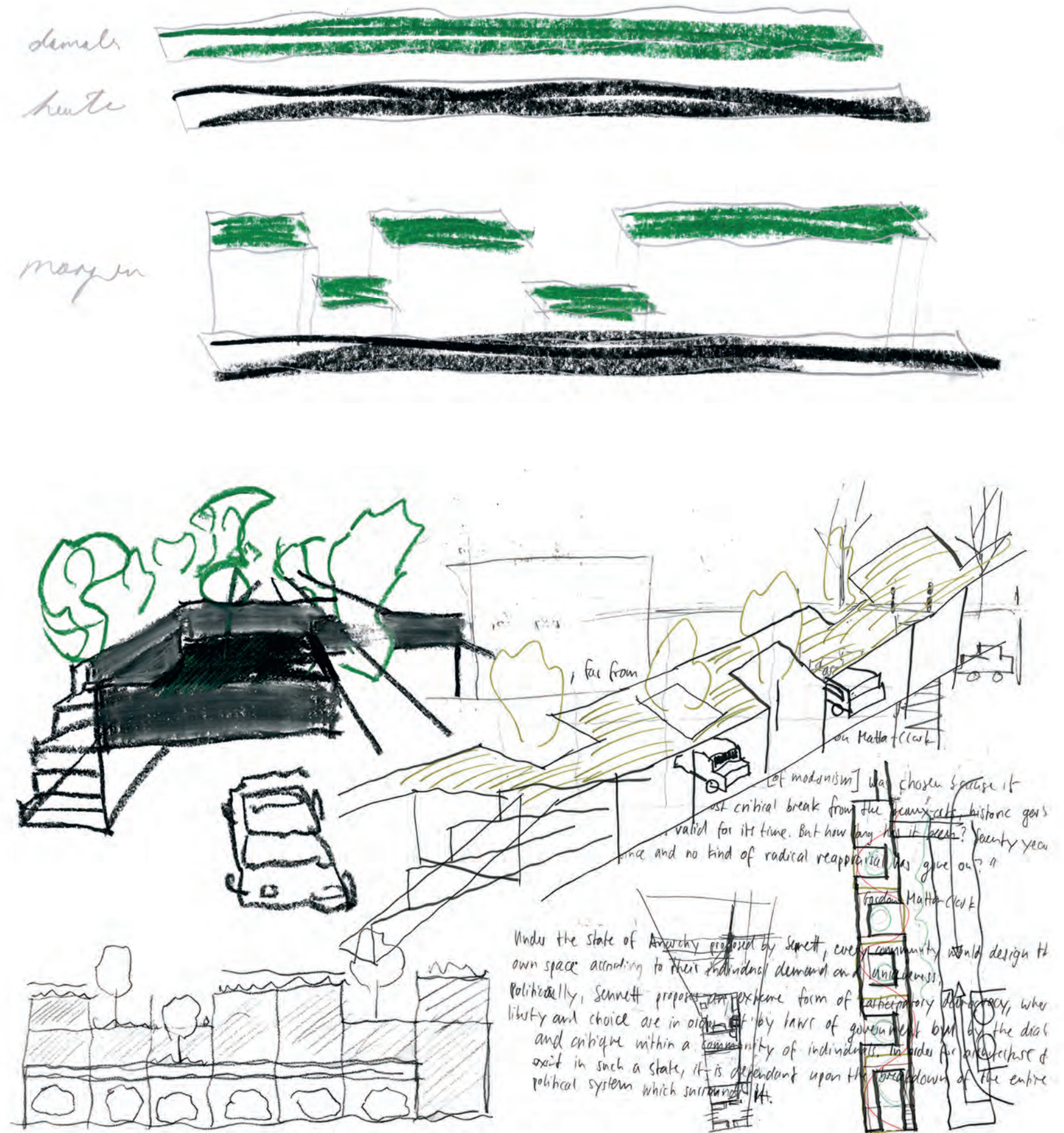


erfahren kann, sondern ist sogar zwingend, da der zuvor erwähnte Strukturwandel eine Reurbanisierung⁴ ausgelöst hat, die bis heute zu beobachten ist.

Neben den künstlerischen Ansprüchen, die wir an eine solche Wiederaneignung des städtischen Raumes haben sollten, dürfen aber auch andere Belange nicht außer Acht gelassen werden. Die siedlungsstrukturellen Entwicklungen des letzten Jahrhunderts hatten auch negative Auswirkungen auf die Art, wie wir zusammenleben. Die Größe der Städte bewirkt eine zunehmende Individualisierung, die Kommerzialisierung und Privatisierung des Wohnraums verstärken soziale und kulturelle Segregation und neben der von Sitte beschriebenen „[...] eingeschlichenen Krankheit der geometrischen Regelmäßigkeit [...]“⁵ breitet sich heute eine weitere Seuche namens Gentrifizierung in unseren Städten aus.

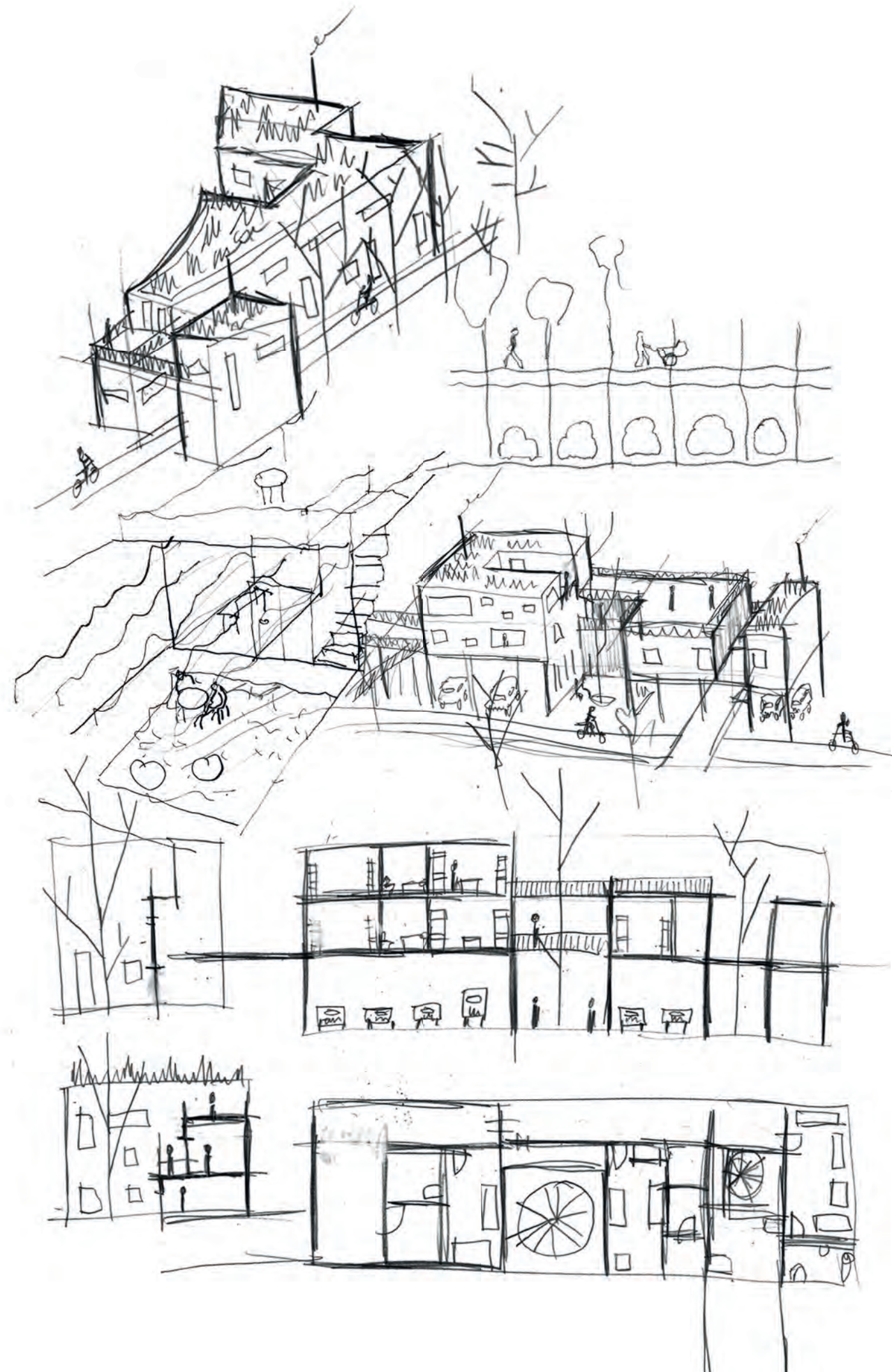
Es gilt also, sich der Planung einer solidarischen Stadt für alle, die geprägt ist von rücksichtsvollem Miteinander der Bewohnenden sowie niederschwellig nutzbarem, nachhaltigem öffentlichen Raum zu widmen, ohne dass die Aufwertung der Stadt zu Verdrängung führt. Das soll nicht alleinige Aufgabe von Politik und Stadtplanung bleiben, auch wir als (angehende) Architekt*innen wollen herausfinden, wie wir im Großen, wie im Kleinen sowohl auf die ästhetische als auch auf die soziokulturelle Entwicklung unserer Städte Einfluss nehmen können.

Ein (Wieder-)aneignen von verlorenen Räumen im städtischen Kontext kann nur eine Aufwertung der Stadt bewirken, wenn die künstlerischen und soziokulturellen Auswirkungen dessen berücksichtigt werden.



DieWiederaneignung eines verlorenen Raumes muss über das Erkennen der vorhandenen Struktur des Raumes geschehen. Durch das Erkennen der Struktur kann ein Potential in dem vorgefundenen Raum gefunden werden, welches genutzt und erweitert werden kann.

Im Zentrum unseres Entwurfes stehen drei langgezogene Parkplätze und zwei weitere Freiflächen, die über die Grenzen der niederländisch-belgischen Zwillingsstadt Baarle verlaufen. Die Standorte reihen sich entlang des 25 Kilometer langen Radwegs „Bels Lijntje“, der Tilburg mit Turnhout verbindet.





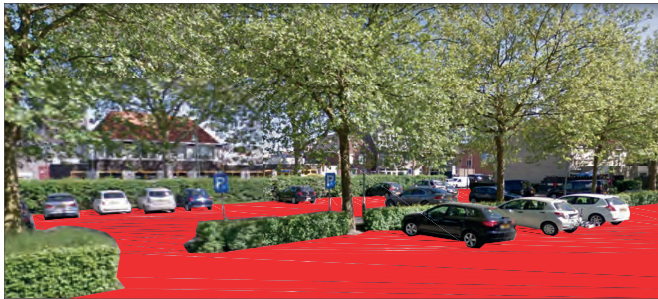
STANDORT 1



STANDORT 2



STANDORT 3

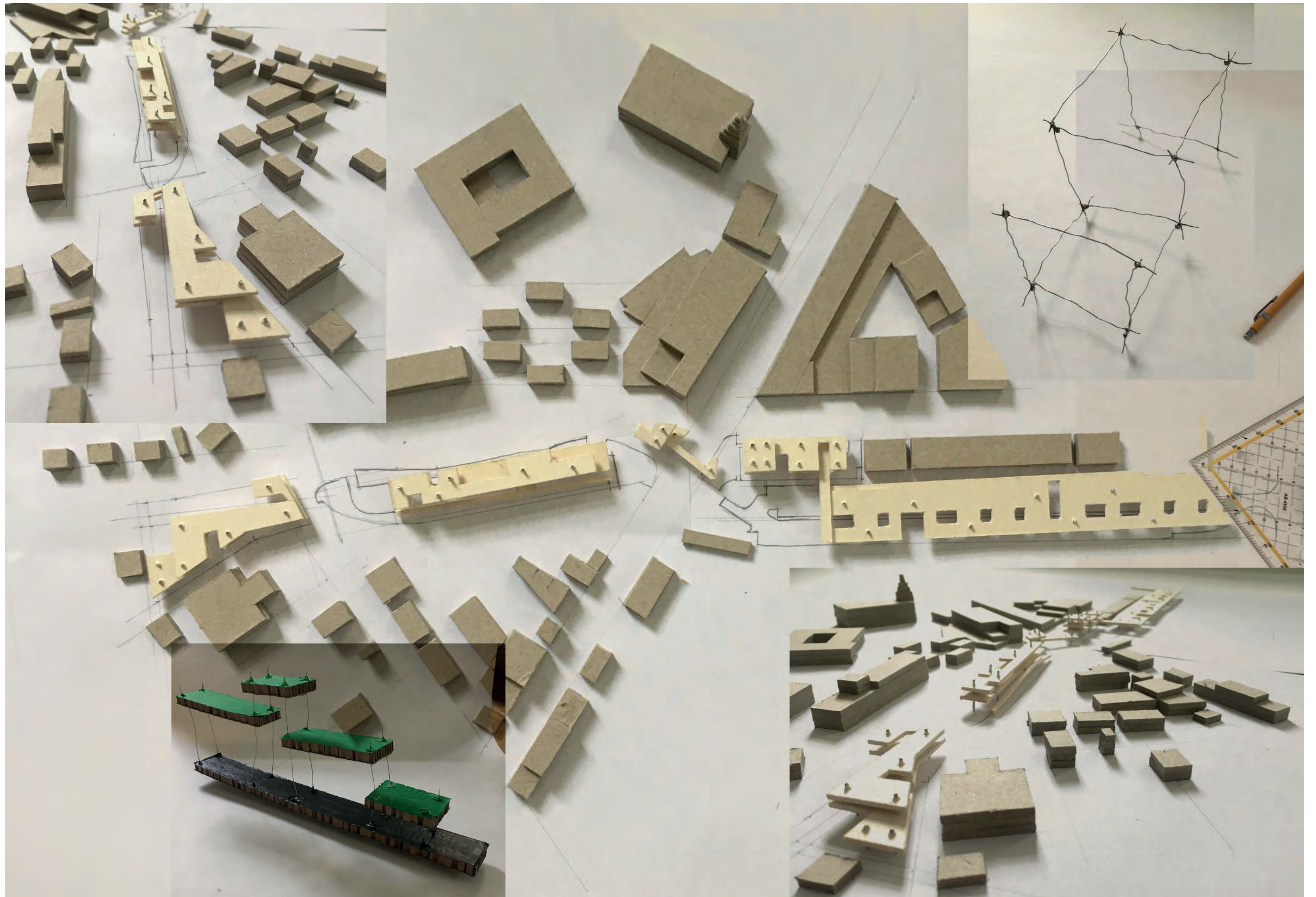


STANDORT 4

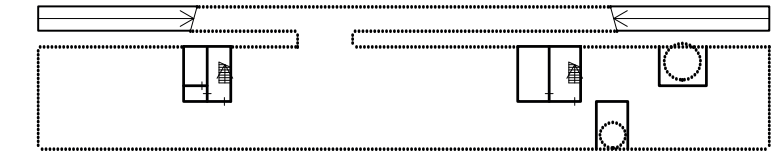


STANDORT 5

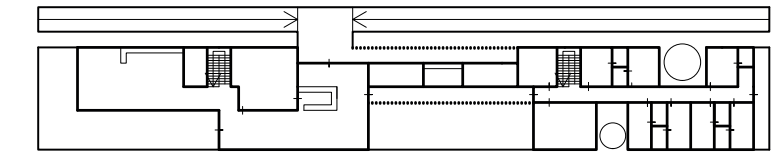




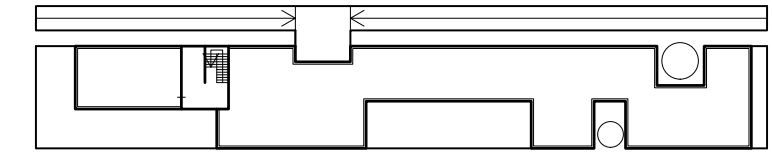
Die Überbauung der Parkplätze mit einem Hostel beziehungsweise einer Jugendherberge, bietet Potenzial, Fahrradtourist*innen innenstadtnah und unweit ihrer Reise-route unterzubringen, ohne zusätzliche Flächen versiegeln zu müssen, oder Bestand abzubauen. Die Satelliten- und Street-View-Aufnahmen lassen außerdem darauf schließen, dass die Parkplätze längst nicht voll ausgelastet sind, eine Überbauung würde also auch eine effizientere Nutzung des städtischen Raumes bedeuten.



EG



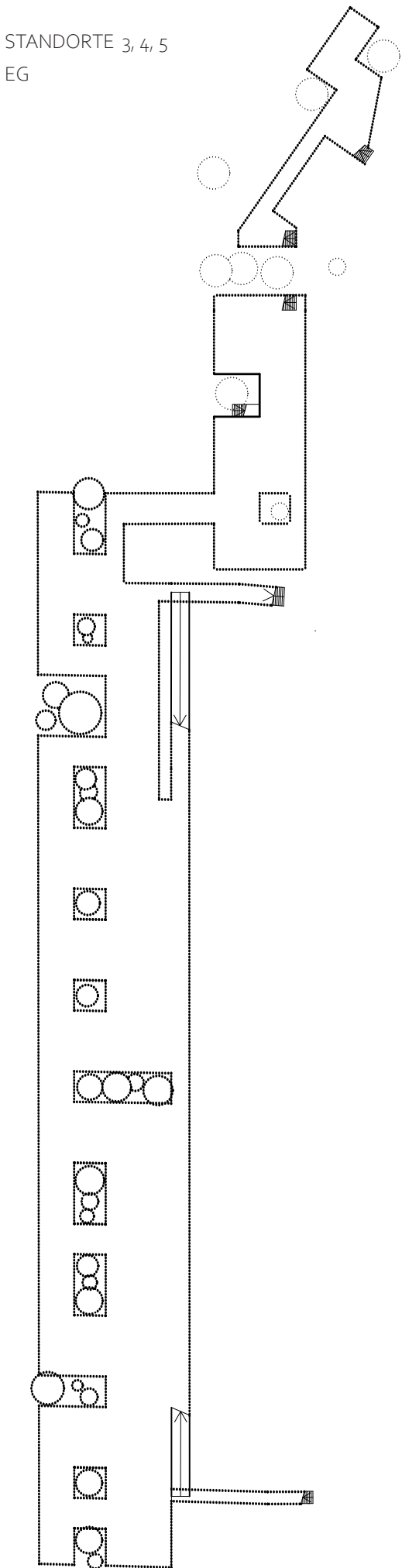
1.OG



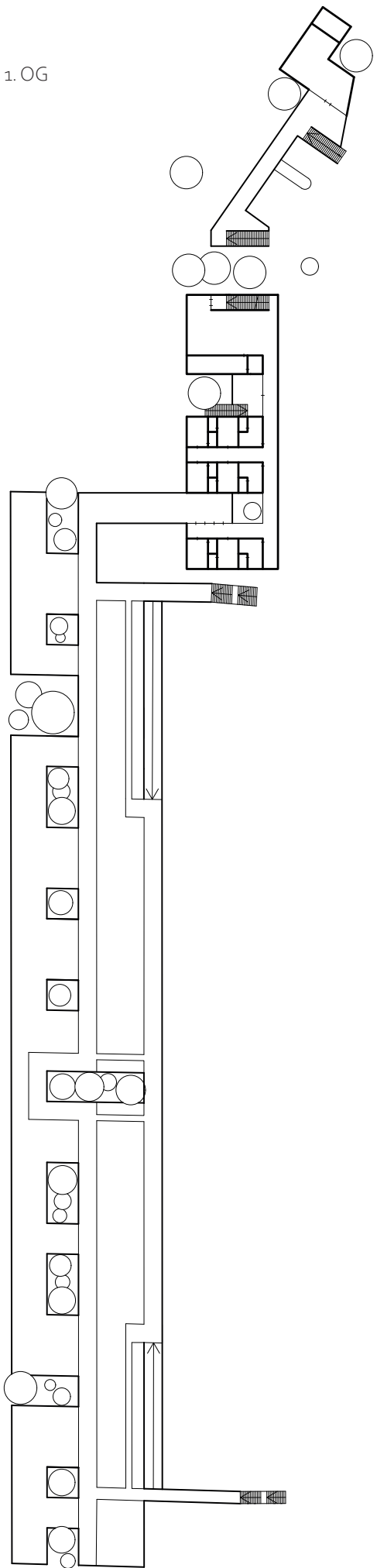
2.OG

STANDORT 2

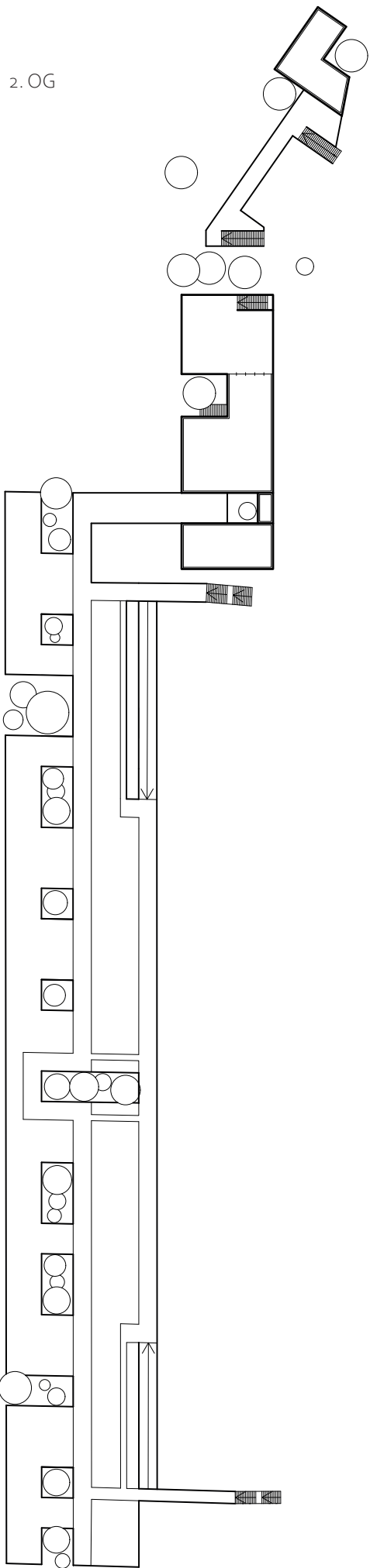
GRUNDRISSSE 1:1000



STANDORTE 3, 4, 5
EG

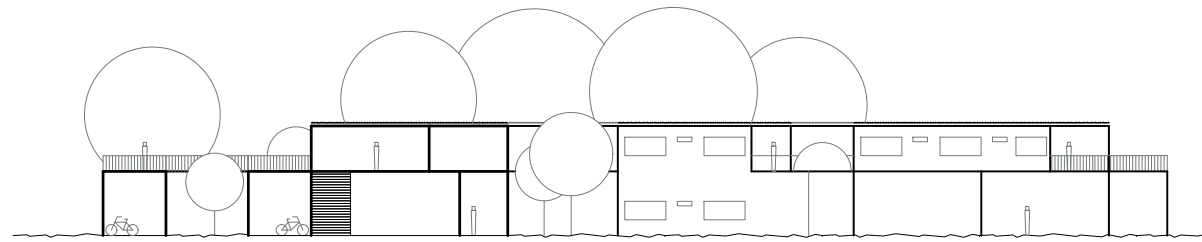


1.OG

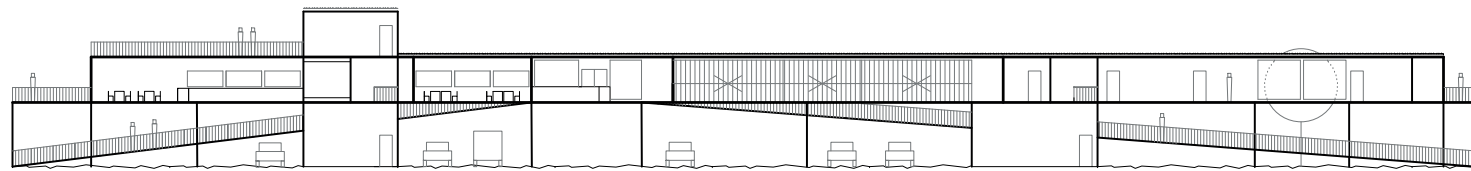


2.OG

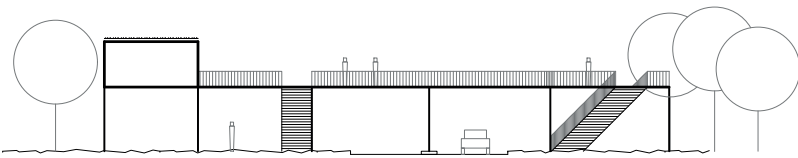
GRUNDRISSSE 1:1000



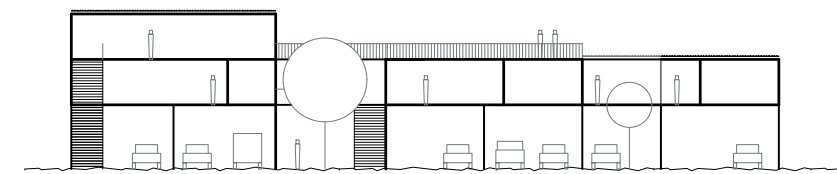
STANDORT 1 SCHNITT 1:500



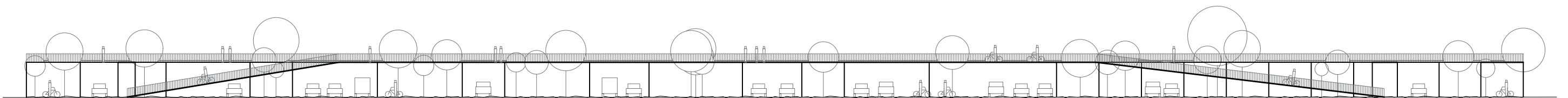
STANDORT 2 SCHNITT 1:500



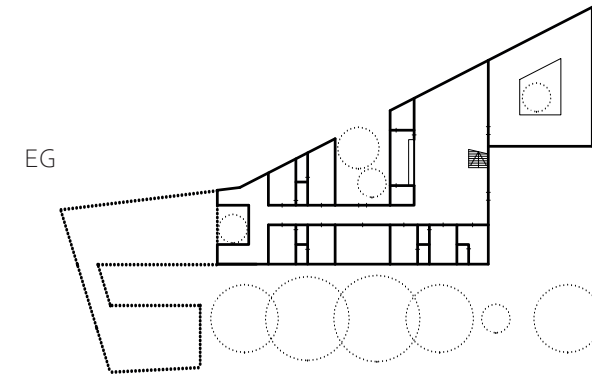
STANDORT 3 SCHNITT 1:500



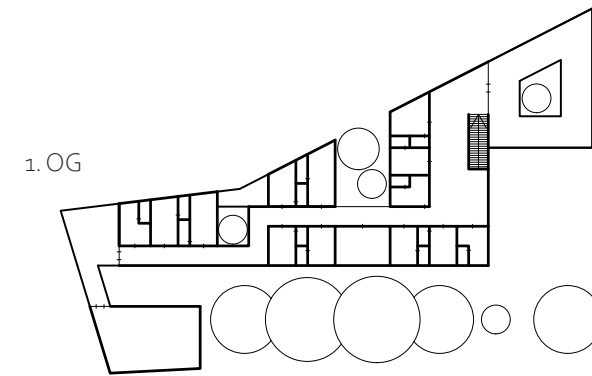
STANDORT 4 SCHNITT 1:500



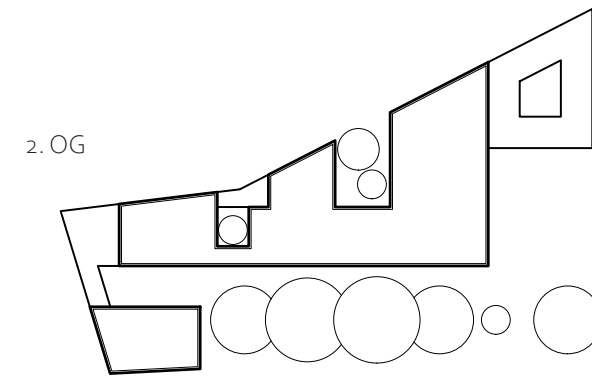
STANDORT 5 SCHNITT 1:500



EG



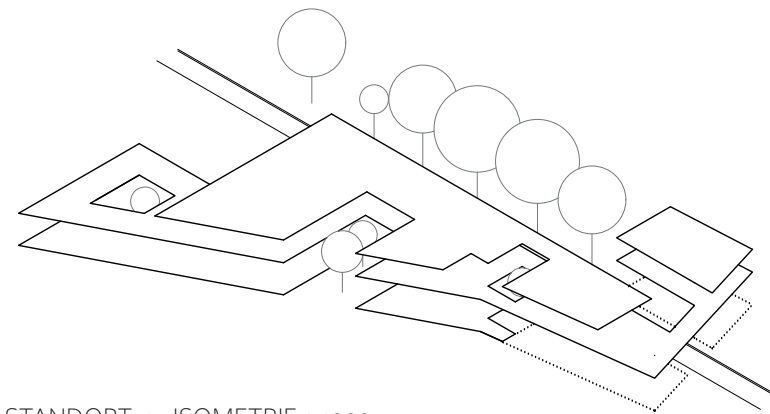
1. OG



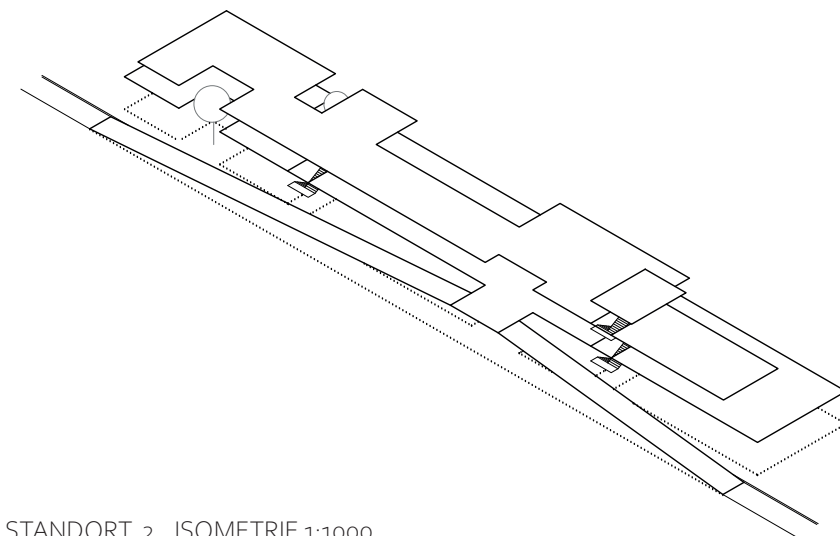
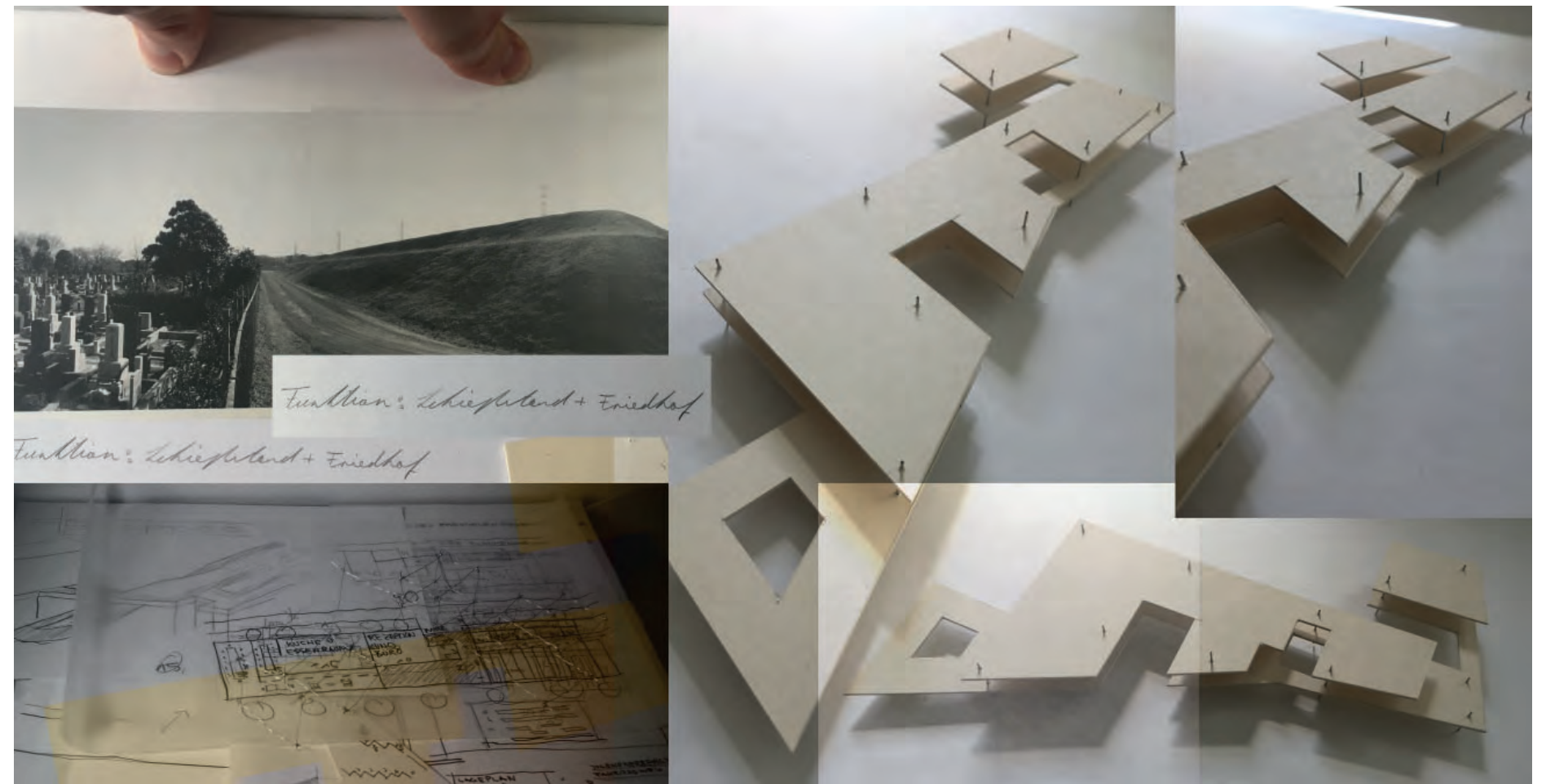
2. OG

STANDORT 1

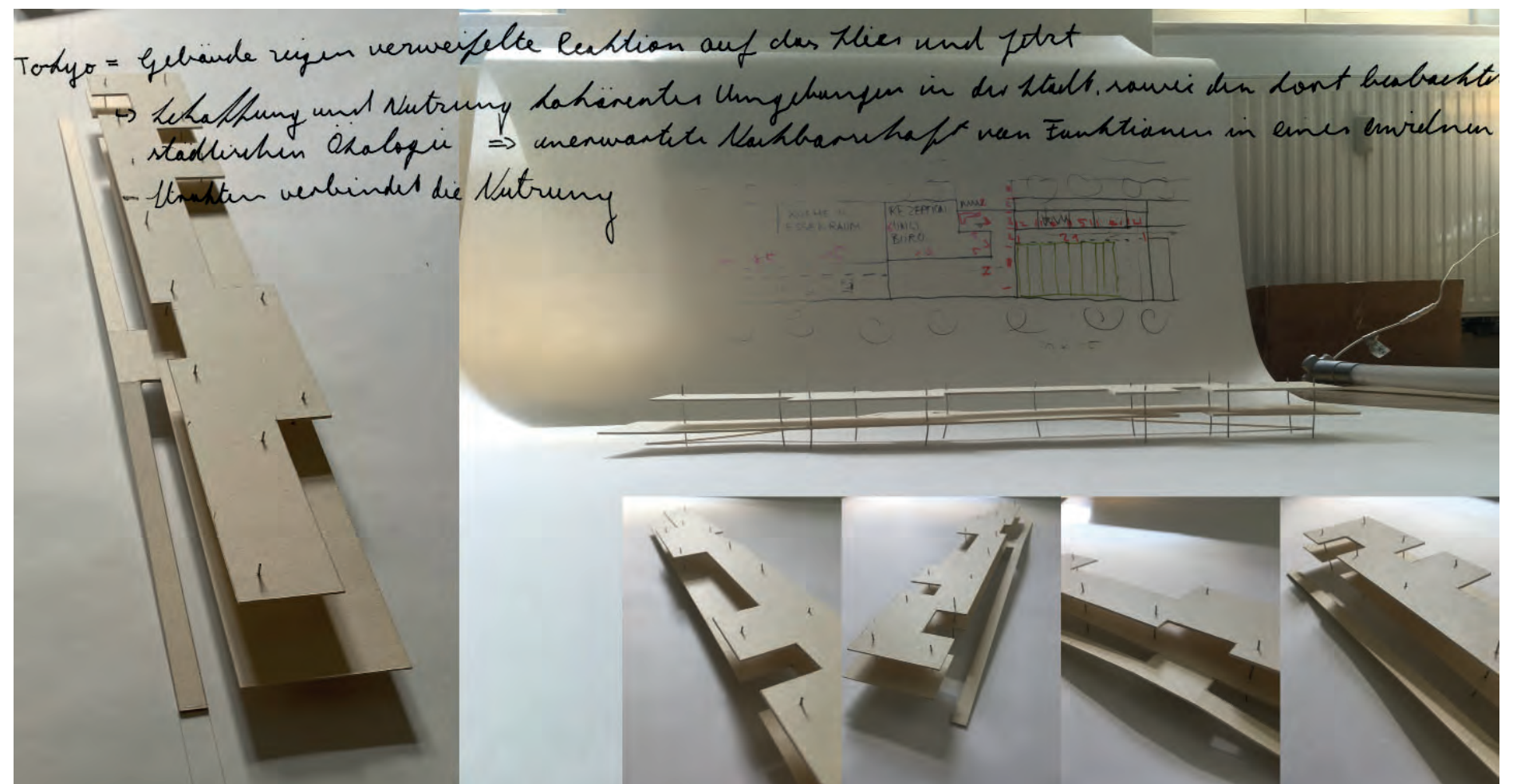
GRUNDRISSE 1:1000



STANDORT 1 ISOMETRIE 1:1000



STANDORT 2 ISOMETRIE 1:1000





QUELLENANGABEN

¹ Vgl. Sitte; Der Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen, S. 2

² Vgl. ebd., S. 18

³ Vgl. Sitte; Der Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen, S. 28 ff

⁴ Vgl. Häußermann; Die fordistische Stadt; in: Deutsche Verhältnisse. Eine Sozialkunde

⁵ Sitte, Der Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen, S. 25

⁶ Ebd., S.97

⁷ https://www.bund-hamburg.de/fileadmin/hamburg/Themen/Flaechenschutz/Fachtagung_Flaechenschutz_2018/Praesentationen_FT_2018/2018-06_Gaffron_Verkehr_Flaeche_freigegeben.pdf

⁸ earth.google.com