Grenzübergreifende Siedlungskonzepte für Niederösterreich entlang der Grenzen zu den EU-Erweiterungsgebieten.

Ein Projekt im Rahmen der Niederösterreichischen Wohnbauforschung.
Projektnr. F - 3122

AutorInnen: Sabine Pollak, Roland Köb, Köb&Pollak Architektur

Unter Mitarbeit von Katharina Urbanek, Patrizia Zobernig, Matthias Brandstetter und Astrid Erhartt-Perez Castro.

November 2006

Auftraggebende:

Amt der NÖ LAndesregierung, Abteilung F2 - A,B
Wohnungsförderung / Wohnbauforschung
Landhausplatz 1
3109 St.Pölten

Forschungsdurchführende:

Köb&Pollak Architekten
Margaretenstraße 38/9
1040 Wien
Tel. 01 - 58177810

In Kooperation mit:

E 253/2 Abteilung für Wohnbau und Entwerfen
Technische Universität Wien
Karlsplatz 13
1040 Wien
Tel. 01 - 58801 - 25501

ORTE. Architekturnetzwerk NÖ
Steiner Landstraße 3
3504 Krems / Stein
Tel. 02732 - 7837411

Gemeinden Marchegg, Großkrut und Hardegg

Inhalt

4

Vorwort

5

Grenze
Grenze, Grenzziehungen, Grenzüberschreitungen
Das Land als Linie

11

Orte
Marchegg, Großkrut, Hardegg
Geschichten, Momente, Bilder

23

Band-Stadt
Linearität als Idealstadtmodell, die Angleichung von Stadt und Land
Bandstädte als Sozialutopie

29

Stadt-Land
Die Leere zwischen Stadt und Land, das Modell der Zwischenstadt
Peripherie versus Zentrum, die Stadt am Land

35

Literatur

37

Projekte
Szenarien, Strategien, Konzepte

39

Marchegg
Peripherie = Zentrum
Wohninsel verdichtet und *Selbstbauwohnen*

67

Großkrut
Terrain Vague – Straßendorf
Wohn-Arbeits-Schwelle und *Wohnparcours*

91

Hardegg
Entschleuniger
SelbstversorgungsHolzhütten und *Betreubares Wohnen*

Vorwort

BIS AN DIE GRENZE dokumentiert ein Forschungsprojekt über drei grenznahe Orte in Niederösterreich, die infolge politischer und ökonomischer Veränderungen dies- und jenseits der Grenze zu Tschechien und der Slowakei derzeit in einem Wandel begriffen sind. Von einem k.u.k. Tourismuszentrum zu einem vergessenen Ort am nordöstlichen Rand Österreichs, von einem idyllischen Angerdorf zu einem Terrain vague zwischen Wien und Brünn, von einem kulturellen Zentrum mit Barockschlössern zu einem neuen Bezugspunkt von Bratislava: Die Bedingungen der drei Orte waren und sind unterschiedlich, sie alle jedoch stehen in direktem Bezug zur Grenze selbst, zur Ökonomie grenzüberschreitender Beziehungen sowie zu politischen, sprachlichen und territorialen Barrieren oder deren Überschreitungen. Allen drei Orten gemeinsam sind die oft schwierigen Bedingungen von Gemeinden am äußersten Rand eines Landes.

Anhand von Texten über die Grenze, über das Leben in den Orten, über Siedlungstheorien und -utopien des 20. Jahrhunderts und heutige Formen des Wohnens werden mögliche Szenarien sowie räumlich-programmatische Strategien für eine zukünftige Entwicklung des Raums dies- und jenseits der Grenze angedacht. Für jeden der drei Orte werden schließlich zwei prototypische Wohnkonzepte, angesiedelt in einem veränderten Lebensum- und Bezugsfeld, vorgeschlagen.

Als Quellen für die Untersuchungen der Orte dienten die anlässlich von runden Jahrhundertfeiern herausgegebenen Chroniken der drei Orte, Interviews, die mit Bewohnenden, PolitkerInnen und KennerInnen der Orte geführt wurden, sowie subjektive Reiseerfahrungen, die im Zuge von Recherchen vor Ort gemacht wurden. Das Aufarbeiten jener (utopischen) Siedlungstheorien des 20. Jahrhunderts, die ein Verschmelzen von Stadt und Land zum Ziel hatten, gibt dem im Zusammenhang mit Gesamteuropa kleinmaßstäblichen und regionalen Projekt einen historisch relevanten Rahmen.

Was die Projekte selbst betrifft, so bilden sie eine Mischung aus realistischer Einschätzung kommender Entwicklungen der Regionen und dem fiktiven Ansatz eines Konzeptes. Die Methode der Recherche, gepaart mit einem theoretischen Ansatz und einer fiktiv-realistischen Projektentwicklung entlang möglicher Standorte könnte prototypisch auch für andere Regionen angewandt werden. Die Projekte bleiben im Ansatz konzeptionell, jedoch nicht abstrakt, indem sie genauen Bezug auf zukünftige NutzerInnenprofile und deren räumliche Anforderungen nehmen.

Grenze

Grenze, Grenzziehungen, Grenzüberschreitungen
Das Land als Linie

Grenze

Grenze, Grenzziehungen, Grenzüberschreitungen
Das Land als Linie

„Früher kamen die Leute noch hierher, um Grenze zu schauen."(1) Es ist die Blickrichtung, die bestimmend ist. Wo steht man, wohin wendet sich der Blick, in welchem Sehwinkel, auf diesen oder jenen Horizont. Grenzen schreiben sich als Linien in den Boden ein und teilen, ergänzt durch sichtbare oder unsichtbare, nicht minder wirksame Wände, den Raum in zwei Hälften, in hier und dort, innen und außen, diesseits und jenseits, östlich und westlich. An der Grenze ist das Land oder die Welt zu Ende, je nach Blickwinkel, Standpunkt und Perspektive. Blickwinkel, Standpunkt und Perspektive dies- und jenseits der Grenze zwischen Österreich und der ehemaligen Tschechoslowakei haben sich seit der „Rückkehr" der sozialistischen Staaten nach Europa verändert. Dennoch werden Osten und Westen nach wie vor als vereinheitlichende Kategorien verwendet, mittels denen jeweils eine Hälfte des Sehkreises bemessen wird. Auch wenn der eiserne Vorhang nur partiell in Stahl und Draht gebaut wurde, so ist er in einer mentalen Geografie bis heute präsent. Im Westen wurde über Jahrzehnte hindurch mit ihm auch die Grenze der Zivilisation verbunden. Bis heute existiert teils wenig Wissen über die benachbarten Länder, sie bleiben das, worüber man nur vermutet, weil es außerhalb des Eigenen liegt und bestimmen somit auch die Grenzen des Eigenen. 1985 definierte Christoph Ransmayr den eher mental als topografisch bestimmbaren Ort an der Grenze zwischen (vermeintlichem) Westen und (ehemaligem) Osten als den „blinden Winkel Europas" – jener Bereich des Sehens, der außerhalb des von den Augen einzusehenden Kreisausschnittes liegt. Je nach Blickrichtung befinde sich das eigene oder das andere Land im Bereich partieller Blindheit, was sich nur durch ständiges Bewegen und Herumschauen verhindern lasse.(2)

Politische Grenzen formieren ambivalente Räume zwischen Furcht und Begehren, vor allem dann, wenn diese Räume an die Unmöglichkeit, die Grenzen zu überschreiten, gebunden sind. Das Unwissen darüber, was drüben passiert, macht das andere Land zum Objekt der Begierde und das Schauen über die Grenze zum Voyeurismus des Subjekts. Das Verbotene des Blicks von Osten nach Westen, ergänzt durch das Observieren in Gegenrichtung, relativierte sich durch die Grenzöffnung im Jahr 1989 und marginalisierte zugleich die Bedeutung des Grenzraums durch Verlust seiner einzigen Funktion – die Unüberschreit- und Unberührbarkeit.

Grenze und Grenzüberschreitung, Grenzziehung und Grenzverletzung bedingen einander wie Tabu und Überschreitung des Tabus.(3) Bis Ende der 1980er Jahre, als die Grenzlinie zwischen Österreich und der Tschechoslowakei noch eine schwer bewachte und bewaffnete, also tabuisierte Schwelle war, fuhr man von beiden Seiten heran, um zu schauen. Von hier erhoffte man einen Blick auf jene, die eingesperrt waren, von dort reiste man aus dem ganzen Land an, um von Aussichtspunkten geheime Blicke dahin zu werfen, wo Österreich und der gesamte Westen inklusive Amerika begann. „Gleich hinter Hainburg, das mir wie eine bedeutende Hafenstadt vorkam, sah ich die Silhouetten von Rom, Paris, New York, Honolulu und Rio de Janeiro in den Himmel ragen."(4) Jan Tabor, der einen seiner vielen Ausflüge beschreibt, die er vor 1968 in Richtung Grenze unternahm, findet es bezeichnend, dass die slawische Bezeichnung für Grenze, *hranice* das einzige bedeutende Wort ist, das vom Slawischen in das Deutsche übernommen wurde. Im 13. Jahrhundert von dem westslawischen Begriff *grenize* überliefert, hatte es nach und nach das deutsche Wort *Mark* verdrängt.(5) *Grenze* wäre somit dem slawischen Land eingeschrieben und den Menschen einverleibt.

Grenzen müssen gezogen werden. Sie gehören per se (bis auf Niemandsländer dazwischen) zu jeweils zwei Ländern und markieren deren äußersten Rand, werden hin- und hergezerrt von unsichtbaren Kräften, gedehnt, gestreckt, geformt, weiten sich aus oder verkürzen sich. Grenzen beschreiben die Endlichkeit des Raums. Nur bildlich dehnt sich der Raum im Westen weiter aus als im Osten. Westwärts zogen amerikanische Siedelnde, im Orient öffnete sich Reisenden hingegen der Geist. Europa, vormals zwischen Ost und West, bildet nun eine Mitte aus, einen neuen Ursprung, ähnlich dem *mundus* antiker römischer Stadtgründungen: Dort, wo einst eine Stadt gebaut werden sollte, wurde ein Loch gegraben, ein Seil befestigt und mittels eines Ochsenkarrens ein Kreis gezogen, der die erste Begrenzung zugleich die Mitte der Stadt markierte.(6)

Die neue Mitte Europas bleibt abstrakt. Man muss wissen, dass dies nun die Mitte sein soll, wenn man sich entlang der Grenzregionen zwischen Österreich und den ehemaligen Sozialismusländern bewegt. Entlang der Landkarte lässt sie sich mit Zirkel und Lineal bestimmen, aber faktisch? In ihrer Abstraktion täuschen Landkarten immer und haben nur selten viel mit der Topografie gemein. Jean Baudrillard erzählt am Beginn seines Buches „Simulationen" eine Geschichte frei nach Borges, in der Kartographen vom Herrscher eines Reiches angehalten werden, die Landkarte des Reiches immer größer und detaillierter zu zeichnen, bis die Karte so groß geworden ist, dass sie das gesamte Reich bedeckt. Mit dem Verfall des Reiches beginnt auch die Karte zu verfallen und verbleibt schließlich als in die Erde eingeschriebenes Pa-

limpsest. Die Fabel verweise, so Baudrillard, auf Simulationen höherer Art – heutige Karten seien präziser als das Territorium selbst und würden im Grunde die territoriale Vorlage nicht mehr benötigen.(7)

Karten werden genauer als Territorien, Bilder mannigfacher als Reales, der digitale Blick durch die Kamera wichtiger als das Reisen durch das Land. In ihrer Abstraktion übertrifft die Karte seit jeher räumliche Grenzziehungen und Linien, die Länder begrenzen, sind selten mehr als bloß auf der Karte sichtbar. Karten haben ihre eigene Ästhetik und vermitteln ihr eigenes Bild eines Landes. In der Hochblüte holländischer Kartenmalerei des 17. Jahrhunderts vereinten sich daher auch die Disziplinen der Kartographie, der Topographie und der Landschaftsmalerei zugleich. Karten dieser Zeit vermittelten nicht nur Umrandungen und topographische Gegebenheiten fremder Länder, sie wurden durch kleine Zeichnungen ergänzt, die am Rand der Karten Flora und Fauna sowie die Bewohnenden bei alltäglichen oder kriegerischen Handlungen zeigten. Diese allegorischen Karten, so Christine Buci-Glucksmann, demonstrierten „[...] die risikolose Realität des ikarischen Phantasmas, dem kein Absturz droht. Vom Unbekannten maritimer und solarer Ferne, von der gefährlichen Reise, die die Zwänge der Naturgesetze nicht achtet, bleibt nichts als ein Bild und ein Wissen, weniger noch, nur das Bild eines Wissens, das nunmehr jeden Eingriff erlaubt."(8) Es benötigt die Karte, um das Territorium formen zu können. Dass Berlin etwa als geteilte Stadt weit entfernt von der tatsächlichen Grenze zwischen Osten und Westen lag, lag für lange Zeit außerhalb meiner Vorstellungskraft und konnte nur anhand der Karte nachvollzogen werden.

Staatsgrenzen vervielfachen sich als mentale Grenzen. Jan Tabor beschreibt diese verinnerlichten Grenzen im Leben der Bewohnenden der Tschechoslowakei der 1960er Jahre als multipel: „Zugleich mit dem Entstehen der lebensgefährlichen Staatsgrenze wuchs um und in uns ein Bündel von feinen und feinsten Alltagsgrenzen, die nicht zu beachten ebenfalls gefährlich hätte werden können. Eine der wirksamsten und merkwürdigsten Alltagsgrenzen war die Schwelle unseres Hauses. Sie war so wirksam, dass sie schlagartig aus öffentlichen Kommunisten private Antikommunisten machte, Sprachregelungen veränderte, Verhaltensgewohnheiten umdrehte, Reflexe ausschaltete und Denkweisen umpolte. Die Grenzen in unserem Bewusstsein bestimmten auch das Unterbewusstsein, spalteten uns in Mein-Ich und Ihr-Ich, Innen-Ich und Außen-Ich, ich und die anderen."(9) Territoriale Karten schreiben sich in das Land und Gedächtniskarten in den Körper ein. Grenzen sind niemals

Autobahnverbindungen in Mitteleuropa

Während des Kalten Krieges wurden Ost- und Westeuropa voneinander getrennt: alte Verkehrsverbindungen wurden gekappt, neue kaum ausgebaut. Die Darstellung der Autobahnen in Mitteleuropa zeigt, dass die Spuren dieser Zeit auch heute noch sichtbar sind – wiewohl seit einigen Jahren intensiv am Ausbau der Straßen- wie auch Bahnverbindungen gearbeitet wird.

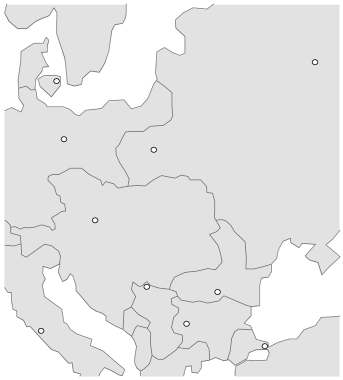
singulär und vervielfachen sich als faktische und fiktive, sprachliche und politische, physische und imaginäre Grenzziehungen.

Grenzorte sind anders. Das fremde Land bildet einen Fixpunkt in der Formierung der eigenen Orts-Identität, die Orte reflektieren dieses Andere, es ist in ihr eigenes Bild eingeschrieben. Grenzen bilden somit Teile eines Mechanismus aus Abgrenzung und Identifikation. Dass etwa Prag geografisch westlicher gelegen ist als Wien, ändert nichts an der Tatsache, dass die Grenze zwischen Österreich und den ehemaligen Sozialismusländern für viele nach wie vor das Ende westlichen Lebensstandards verkörpert. Grenzorte nehmen jedoch auch innerhalb des eigenen Landes Sonderstatus ein. Sie liegen immer am äußersten Rand einer Region oder eines Landes und fast immer kämpfen sie mit dieser Randlage. Die einzige Identifikationsmöglichkeit wiederum, die Beziehung zum anderen Land, verändert sich im Laufe der Zeit zwangsläufig. Grenzen bleiben nie dieselben, sie werden durchlässig, lösen sich auf oder verstärken sich im Extremfall. In dieser Abhängigkeit vom Anderen jenseits der Grenze durchliefen beinahe alle Grenzorte Europas innerhalb der letzten Jahrzehnte Veränderungen. Die Bedeutung von Grenzübergängen hat sich nicht erst seit der Erweiterung der Europäischen Union gewandelt, sie kommt jedoch nun, wo viele der ehemaligen Außengrenzen nicht mehr in dem Maße existieren wie früher, tatsächlich zu tragen. Es ist die Randlage einerseits, durch die Grenzorte mit Arbeitslosigkeit, Abwanderung und Armut kämpfen, und die Bedeutungslosigkeit in Bezug auf die Grenze andererseits, die vormals wichtige Institutionen wie Grenzstation, Wechselstube und Zollfreizone funktionslos macht. Die Öffnung von Grenzen bringt meistens Hoffnungen mit sich, bedeutet dennoch nicht immer positive Veränderungen für betroffene Orte. Sie kann auch bewirken, dass Arbeitsplätze an Personen jenseits der Grenze abgegeben werden oder Betriebe sich eher dort ansiedeln, wo Land und Arbeit noch günstig zu haben sind. An Grenzorten werden oft lebenswichtige Entscheidungen getroffen, Schlachten geschlagen, Fluchtwege gesucht und erste Schritte in ein hoffnungsvolles Land getan. Das Dies- und Jenseits einer Grenze hat für Asylsuchende und Emigrierende eine andere Bedeutung als für jene, die von grenzüberschreitender Wirtschaft profitieren oder daran zugrunde gehen. Grenzöffnungen sind immer politisch oder ökonomisch motiviert und bringen Gewinnende und Verlierende mit sich.

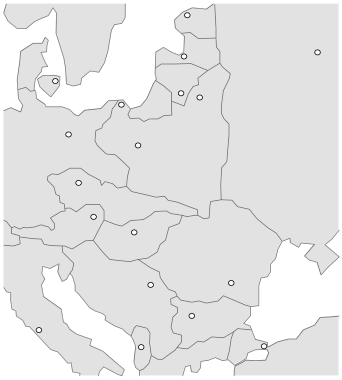
Grenzen sind mehr oder weniger sichtbar. Territorial gesehen bilden sie virtuelle Linien zwischen zwei Flächen, deren Stärke gegen Null geht und die meist durch natürliche oder künstliche Barrieren ausgedehnt werden. Neben räumlich-territorialen und politischen Bedeutungen sind es oft eher wirtschaftliche, historische oder kulturelle Dimensionen, die Grenzen bestimmen. Sprache und Kultur etwa definieren Abgrenzungen oft stärker als es räumliche Barrieren vermögen. Die Grenzen von Sprachen und Kulturen stimmen selten auch mit politischen Grenzen überein und bilden eigene, von gezeichneten Karten unabhängige Geografien. Betrachtet man die Grenzen Europas im Laufe der letzten Jahrhunderte, so erfuhren vor allem jene im östlichen Teil des Kontinents die größten Veränderungen. Ein Raum ohne politische Grenzen scheint undenkbar und dennoch reduzieren sich – zumindest rein grafisch betrachtet – die grenzziehenden Linien im Laufe der Zeit zunehmend. Die völkerrechtlichen Verträge des Schengener Abkommens, seit 1995 in Kraft, haben genau jene Auflösung der Grenzen innerhalb der Schengenländer und die Verstärkung entlang der Schengen-Außengrenzen zum Ziel. Für viele Länder bedeutet dies, dass innerhalb der nächsten Jahre einige der momentan bedeutenden Schengengrenzen als Kontrollübergänge vollkommen verschwinden könnten. Die Freiheit, ohne Passkontrollen zu reisen, wohin man will, wird damit ebenso verbunden wie ein grenzen- und schrankenloser Austausch von Arbeitskräften und Gütern zwischen den betroffenen Gebieten des neuen Binnenlandes. Freiheiten sind immer relativ. So existieren bis heute kaum gemeinsame Vorgangsweisen in Fragen des Asylrechts, der Verfolgung von Personen über Staatsgrenzen hinweg, des Drogen- und Waffenbesitzes und mehr. Ein einziger Staat Europa, in dem ohne Barrieren dieselben Bedingungen vorherrschen, bleibt Utopie. Grenzregionen wurden immer hin- und hergehandelt, verschoben, diesem und jenem Land zugeschrieben, einverleibt oder freigegeben. Zudem bleibt die Grenze zwischen dem Osten und Westen erhalten, indem etwa von „Reformstaaten“ und „Postkommunismus“ im Osten gesprochen wird. Erneut gibt sich der Westen als Kolonisierungsmaschinerie, um das Andere möglichst rasch dem Eigenen anzugleichen.

Österreich grenzt mit einer Länge von 462km an Tschechien und einer Länge von 106km an die Slowakei. Landschaftlich wechselt diese Grenze zwischen den natürlichen Barrieren von Flüssen, Geländekanten und freier Landschaft, in der die Grenze als solche nur erahnt werden kann. Die Städte Wien, Bratislava und Brno bilden die urbanen Zentren der Grenzregionen. Alle drei Städte liegen in Bezug auf das übrige Land in einer Randlage – Wien im Osten Österreichs, Bratislava im Westen der Slowakei und Brno im Osten von Tschechien. Während die Zentren von der relativen Nähe zur Grenze profitieren, leiden die Regionen abseits dieser Zentren unter der Randlage. In Teile dieser Regionen führen bis heute kaum übergeordnete Verkehrsverbindungen, Postämter werden geschlossen, Betriebe wandern ab und anstelle mühevollen Pendelns zieht man oft gleich lieber in die nächste größere Stadt. Sowohl die Grenze zu Tschechien als auch jene zur Slowakei verläuft größtenteils entlang von Flüssen – der March, der Donau und der Thaya. Über die gesamte Länge der Grenze trennen und verbinden die Flüsse als Barrieren und Verkehrswege gleichermaßen. Vor allem im Bereich der Flüsse, aber auch der Landverbindungen fehlt es nach wie vor an Grenzübergängen und auch die Entwicklung eines effizienten Ver-

Grenzen Europas

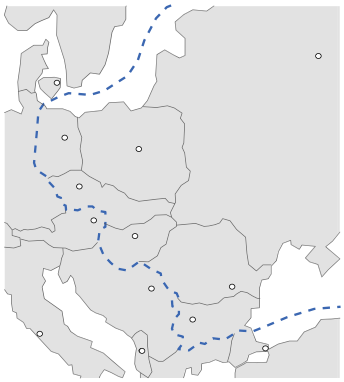


1914

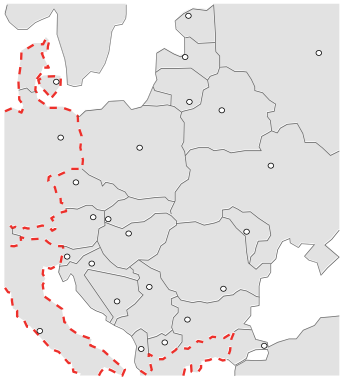


1923

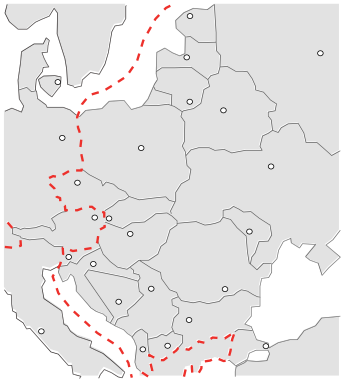
1949



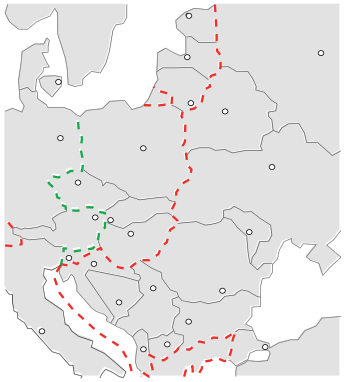
Warschauer Pakt bis 1990



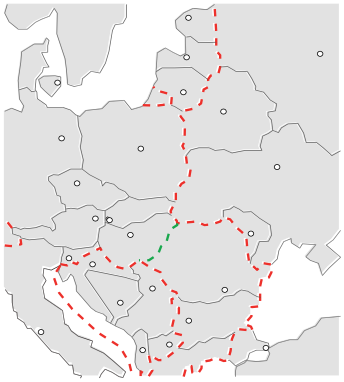
EU-Außengrenze bis 1995



EU-Außengrenze bis 2004



EU-Außengrenze und Schengengrenze seit 2004



EU-Außengrenze und Schengengrenze ab 2007 (?)

kehrsweges entlang der Donau blieb in den letzten Jahren hinter den Erwartungen zurück. Vielleicht gerade wegen der schlechten Anbindungen und der relativen Ruhe vor Störungen hat sich entlang der Grenze eine vielfältige Biodiversität entwickelt. Andererseits gelten alle Grenzflüsse durch ehemalige Industrien und landwirtschaftlich eingesetzte Düngung teilweise auch als relativ verschmutzt.

Die Erwartungen an Öffnungen sind dies- und jenseits von Grenzen immer unterschiedlich, vor allem dann, wenn sich die Bedeutung dieser Grenzen ändert. Seit einigen Jahren wird zwischen Österreich, Tschechien, der Slowakei und Ungarn grenzübergreifend entwickelt und gearbeitet. Seit 1997 existiert etwa die Drei – Länder – Euregion Weinviertel, Südmähren und Westslowakei. Traditionell bestehen gute Kontakte durch eine gemeinsame Geschichte, ähnliche Kulturen sowie durch Sprachgemeinschaften. Dennoch gibt es auch immer noch Vorbehalte. Seit 1997 werden auch grenzübergreifende EU-Projekte initiiert und gefördert. Kooperationen betreffen neue Tourismuskonzepte, Umweltbelange, kulturelle Aktivitäten sowie wirtschaftliche Projekte wie Wirtschaftsparks. Eine gemeinsame und grenzübergreifende Raum- und Siedlungsentwicklung existiert hingegen nicht, auch wenn bereits einige Ziele formuliert wurden wie die Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen in grenzübergreifenden Regionen oder die Intention, grenzübergreifende Entwicklungen in räumlicher Hinsicht mehr zu fördern. Als Maßnahmen für eine solche Raumentwicklung wurden Strategien wie grenzübergreifende Raumbeobachtungen durch sozioökonomische Analysen, die Ausarbeitung eines gemeinsamen Problemkatalogs sowie gemeinsame Stadtentwicklungskonzepte angedacht.(10) Die räumlichen Gegebenheiten dies- und jenseits der Grenze sind meist ähnlich, oft jedoch auch sehr unterschiedlich. Für die Stadterweiterung Petržalka südöstlich von Bratislava aus den 1970er Jahren mit scheibenförmigen Plattenbauten und einer (ursprünglich) flächendeckenden Infrastruktur existiert etwa kein auch nur annähernd ähnlich radikales Pendant in Österreich. Die Slowakei hat in Bezug auf Urbanisierungsutopien mit gesellschaftspolitischem Hintergrund Österreich also durchaus einiges voraus, steht heute jedoch vor den Problemen der Adaptierung jener Siedlungen. Utopien scheitern eben mitunter, was ihre Bedeutung dennoch keineswegs mindert. Orte nahe der Grenze wie Marchegg, Großkrut und Hardegg mit ihrer Randlage, dem Faktum der Grenze und ihren bereits erfolgten oder zukünftigen Veränderungen in politischer, wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht erfüllen alle Voraussetzungen für die Entwicklung einer Utopie. Zumindest ist sie einen Versuch wert.

1. Norbert Kellner, Hardegg 2005

2. Ransmayr, Christoph: Im blinden Winkel. Nachrichten aus Mitteleuropa. Brandstätter, Wien 1985

3. Bataille, Georges: Erotism. Death and Sensuality. City Lights Books, San Francisco 1986

4. Tabor, Jan: Über die Grenze. In: Ransmayr, Christoph: Im blinden Winkel. Nachrichten aus Mitteleuropa. Brandstätter, Wien 1985, S.17

5. Ebd. S. 13

6. Siehe dazu: Sennett, Richard: Fleisch und Stein. Der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation. Berlin-Verlag, Berlin 1995

7. Baudrillard, Jean: Simulations. Semiotexte, New York 1983

8. Buci-Glucksmann, Christine: Der kartographische Blick der Kunst. Merve, Berlin 1997, S. 24

9. Tabor, Jan: Über die Grenze. In: Ransmayr, Christoph: Im blinden Winkel. Nachrichten aus Mitteleuropa. Brandstätter, Wien 1985, S. 28

10.AGEG/AEBR/ARFE (Hrsg.): Aktionsprogramm zur Umsetzung der Charta der Grenz- und Grenzübergreifenden Regionen. Gronau 2004. http://www.aebr.net/publikationen/pdfs/Charta_Final_071004.de.pdf [14.06.2006]

Orte

Marchegg, Großkrut, Hardegg
Geschichten, Momente, Bilder

Drei Orte an der Grenze

Hardegg

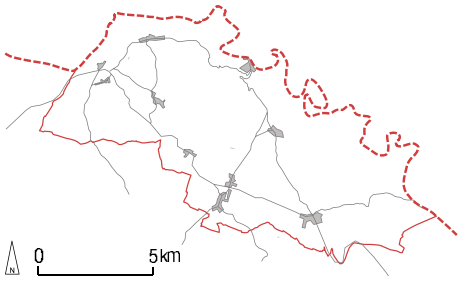
Stadtgemeinde Hardegg:	bestehend aus Kat.gem. Hardegg, Riegersburg, Felling, Mallersbach, Heufurth, Pleissing, Waschbach, Niederfladnitz, Merkersdorf und Umlauf
Postleitzahl:	2082
Politischer Bezirk:	Hollabrunn (HL)
Gemeindekennziffer:	31016
Katasterfläche:	93,28 km²
Anteil der Waldfläche:	57,81%
Seehöhe des Hauptortes:	309 m
Geographische Lage:	48° 51` n. Br. – 15° 50` ö. L.
Wohnbevölkerung:	2001 : 1.490 1991: 1.652 1981: 1.904 1971: 2.135
Offizielle Website:	www.hardegg.gv.at

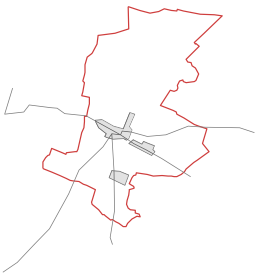
Großkrut

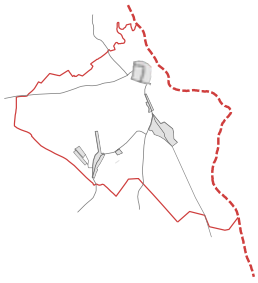
Marktgemeinde Großkrut:	bestehend aus Kat.gem. Großkrut, Harrersdorf, Althöflein und Grinzersdorf
Postleitzahl:	2143
Politischer Bezirk:	Mistelbach (MI)
Gemeindekennziffer:	31617
Katasterfläche:	38,44 km²
Anteil der Waldfläche:	1,66%
Seehöhe des Hauptortes:	181 m
Geographische Lage:	48° 38` 17`` n. Br. – 16° 43` 22`` ö. L.
Wohnbevölkerung:	2001: 1.643 1991: 1.697 1981: 1.780 1971: 1.998
Offizielle Website:	www.großkrut.at

Marchegg

Stadtgemeinde Marchegg:	bestehend aus Kat.gem. Marchegg und Breitensee
Postleitzahl:	2294
Politischer Bezirk:	Gänserndorf (GF)
Gemeindekennziffer:	30835
Katasterfläche:	45,52 km²
Anteil der Waldfläche:	15,47%
Seehöhe des Hauptortes:	143 m
Geographische Lage:	48° 16` 37`` n. Br. – 16° 54` 25`` ö. L.
Wohnbevölkerung:	2001: 2.850 1991: 2.736 1981: 2.641 1971: 2.687
Offizielle Website:	www.marchegg.at







Orte

Marchegg, Großkrut, Hardegg
Geschichten, Momente, Bilder

Marchegg

In der Marchegger Chronik findet sich ein Bild aus dem Jahr 1961, das einen historischen Moment in der Beziehung zum Land über der Grenze dokumentiert. Der sowjetische Ministerpräsident Chruschtschow ist am Marchegger Bahnhof soeben aus dem Zug gestiegen und wird vom Bürgermeister und einer Delegation von Männern aus dem Ort begrüßt. Das Bild vermittelt freundschaftliche Stimmung und man vermutet weder Missstimmung oder Vorbehalt Osten oder Westen gegenüber. „2.6.1961: Der sowjetische Ministerpräsident, Nikita Chruschtschow, ist am Freitag mit Gattin und Tochter, von Pressburg kommend, zusammen mit Außenminister Gromyko auf der Fahrt nach Wien (zum Zusammentreffen mit dem Präsidenten der USA, John F. Kennedy) am Grenzbahnhof Marchegg angekommen. Im Russenhemd ohne Krawatte empfing er die österreichischen Regierungsvertreter. Nach vorgenommenen Maschinenwechsel setzte sich der Sonderzug um 16 Uhr 10 in Richtung Wien in Bewegung."(1) Für kurze Zeit wurde Marchegg Schauplatz eines bevorstehenden Weltereignisses, dem Zusammentreffen von Ost und West, Kommunismus und Kapitalismus, Osteuropa und USA, dem Westen schlechthin. Chruschtschow und Kennedy sollten einander in Wien zu einem zweitägigen Meinungsaustausch über Abrüstungsfragen und das „Berlin-Problem" treffen. Die Presse berichtet von einer wohlwollenden Atmosphäre, das Treffen jedoch hätte zu keinem Ergebnis geführt. In Wien war Kennedy mit Begeisterung, Chruschtschow eher mit Ressentiments empfangen worden. Unterschiede zwischen Ost und West waren also doch präsent. Am zweiten Tag hatte der sowjetische Ministerpräsident dem amerikanischen Präsidenten ein Memorandum zur Deutschland-Politik überreicht, in dem er die Entmilitarisierung Berlins vorschlug. Der Vertrag hätte Berlin zur neutralen Stadt gemacht, wurde jedoch von allen Westmächten abgelehnt. Wenige Wochen später gab Kennedy, für den die Aufgabe Berlins mit einer Kriegserklärung gleichbedeutend gewesen wäre, seine Verteidigungspläne bekannt, am 13. August 1961 riegelte die Volkspolizei der DDR Ost-Berlin gegen West-Berlin ab und der Bau der Berliner Mauer begann. Die Mauer sollte wie auch viele andere physische Grenzen zwischen Ost und West beinahe 30 Jahre lang bestehen bleiben.

Im September 1973 stand Marchegg wiederum im Zentrum politischer Aufmerksamkeit. In Bratislava hatten zwei Männer arabischer Herkunft einen Zug bestiegen, der von Moskau kommend sowjet-jüdische EmigrantInnen nach Wien bringen sollte. In Marchegg bedrohten die beiden Männer die Fahrgäste mit Waffen und nahmen vier Geiseln. Als Forderung verlangten die Entführer die Schließung des Durchgangslagers für sowjet-jüdische BürgerInnen in Schönau. Die Forderungen wurden durch Intervention von Bundeskanzler Bruno Kreisky weitgehend erfüllt und die beiden Männer nach Libyen ausgeflogen. Weniger die Entführung löste weltweit Proteste aus, als vielmehr die Nachgiebigkeit des Bundeskanzlers. In der Arbeiterzeitung vom 29. September 1973 berichtet der betroffene Bahnhofsführer: „Der Beamte Veleba ist in die Fahrdienstleitung gestürzt und hat ‚Araber!' gerufen. Ich hab' sofort das Telefon zur Hand gehabt und hab' die Gendarmerie in Marchegg verständigt, als nächstes die zuständige Zugförderungsleitung in Wien. Und da hat es schon gekracht."(2) Die Entführer hatten schließlich das Flugzeug nur unter der Bedingung, dass die Geiseln freigelassen wurden, erhalten.

Fährt man heute mit der Bahn zwischen Wien und Bratislava, so werden weder Maschinen gewechselt noch ist das seit dem Überfall im Zug anwesende Gendarmeriekommando länger präsent. Dennoch hält der Zug in Marchegg. Männer in Uniformen fragen nach Pässen und verbreiten Unruhe, auch wenn es sich um Routine handelt. Der Bahnhof, weit weg vom Zentrum Marcheggs, ist wahrscheinlich weitgehend derselbe wie vor über vierzig Jahren. Ein kleines Bahnhofshaus, gesäumt von mehrgeschossigen Wohnhäusern, wie man sie von Bahnhofsgegenden kennt, auf der anderen Seite offene Landschaft. Die Bahnlinie nach Bratislava war 1845 gebaut worden, die Bahnlinie nach Wien erst zwanzig Jahre später. Die Blickrichtung ist maßgebend und man orientierte sich eher nach Osten als nach Westen. Die relative Entfernung des Bahnhofs von der eigentlichen Stadt, begründet durch die Furcht vor den Funken sprühenden Ungeheuern – den Lokomotiven –, machte auch die Planung eines neuen Siedlungsgebietes rund um diesen Bahnhof notwendig. Erste Personalwohnungen und Privathäuser entstanden Mitte des 19. Jahrhunderts und durch den Bau einer Maschinenfabrik wurde die Siedlung ausgebaut. Die Form des heutigen Ortsteils Marchegg-Stadt mit den Resten der nahezu quadratischen Stadtmauer und den darin eingeschlossenen bebauten und leeren Feldern beruht auf einer zu optimistischen Annahme. Gegründet im Jahr 1268 von König Ottokar als Bollwerk gegen die Magyaren wurde Marchegg im Mittelalter zur größten geplanten Stadt Österreichs. Die Fläche innerhalb der Stadtmauer war für 10.000 Menschen konzipiert, die aber nie in die Stadt kamen, und 1336 schließlich soll der Ort beinahe menschenleer gewesen sein.

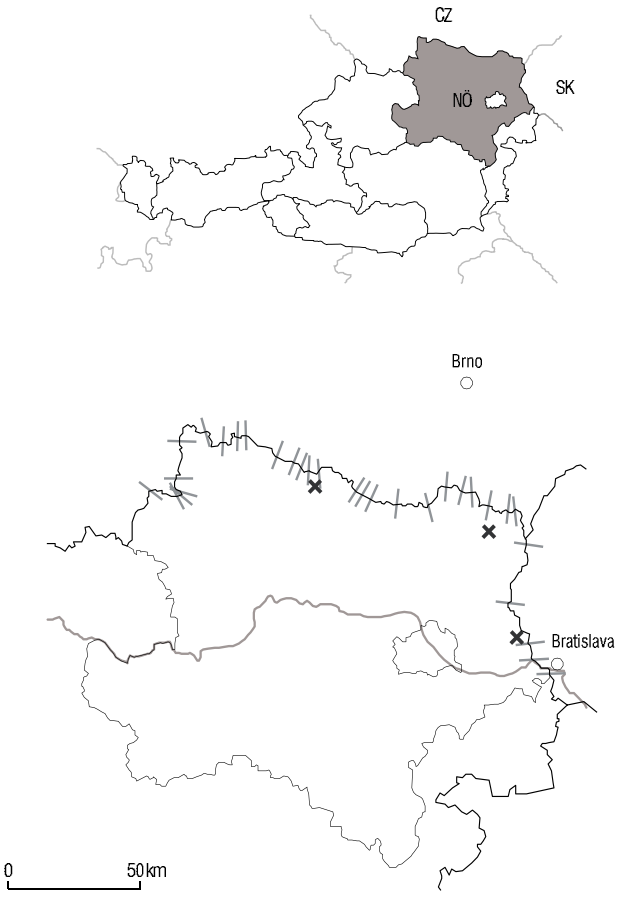
Nähert man sich heute von Wien, so scheint das Land ab der Wiener Stadtgrenze zunehmend flacher zu werden. Auch wenn man sich längst in der größten Ebene

Österreichs, dem Marchfeld bewegt, so nehmen Flachheit und Weite der Landschaft dennoch zu. Vielleicht trügt das Bild, weil die Bebauung abnimmt, Häuser etwa von der Bahn aus nur mehr vereinzelt wahrnehmbar sind und Feldstreifen endlos werden. Die Fahrt erinnert an jene durch amerikanische Landschaften: Michigan, Ohio, Texas. Inmitten dieser Weitläufigkeit wirkt die Aulandschaft, die sich rund um Marchegg verdichtet, wie ein dicht bewachsener Dschungel. Die freie Form des Auwaldes durchbricht entlang der Mäander des Flusses das geordnete Schema der Felder. Die March selbst bildet seit jeher eine schwer zu überwindende Barriere. Seit dem 17. Jahrhundert wurde ein Fährdienst eingerichtet, feste Übergänge hingegen wie etwa die erste Brücke, die Maria Theresia 1771 bei Schlosshof errichten ließ, wurden immer wieder durch Hochwasser und Eis zerstört. Auch die letzte, nun bestehende Brücke im Raum Marchegg ermöglicht nur die Überquerung mit dem Zug. Es hat beinahe den Anschein, als sollte die Grenze unüberwindbar bleiben.

Bestimmend für das Stadtbild ist einerseits die geschlossene Bebauung im alten Ortsteil, andererseits sind es die jeden Maßstab sprengenden Schlösser und deren umgebende Parks. Schloss Marchegg im alten Stadtkern scheint vor sich hin zu träumen. Teilweise bewohnt scheiterten bis heute langfristige Nutzungskonzepte, wodurch auch der Charme vergangener Zeiten erhalten blieb. Ganz im Gegensatz dazu steht Schloss Hof, etwas außerhalb gelegen. Hier übertrumpft ein Konzept das andere, das Schloss ist renoviert, der barocke Garten neu angelegt und die Veranstaltungen laufen.

Im Ort selbst, wo ehemals ein dichtes Netz aus Nebengassen entstehen hätte sollen, finden sich heute leere Flächen, die der Stadt eine angenehme Weite geben. Die drei jüngeren Ortsteile haben sich entlang der Achsen Bratislava und Wien entwickelt. Fünfhaus vermittelt einen anarchischen Charakter einer teils temporär wirkenden Bebauung entlang der Gemeindestraße. Marchegg-Bahnhof wiederum fehlt ein Zentrum gleichermaßen wie eine äußere Begrenzung. Die neuesten Ortsteile schauen hier in Richtung Grenze und somit in ein weites, undefiniertes Feld.

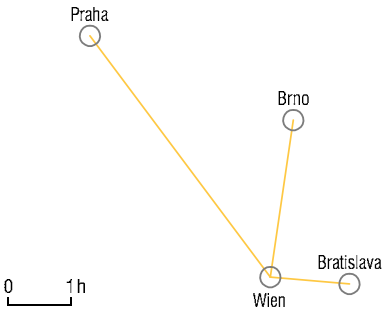
Konzeptionell bestimmend für den Ort sind neben der Nähe zu Bratislava die March-Auen als Zentrum touristischer Nutzungen. Zudem soll ein neuer Gewerbepark nahe dem Ortsteil Fünfhaus wirtschaftlichen Aufschwung bringen. Das Projekt des Marchfeld-Korridors mit einer neuen Schnellstraße schließlich rückt Marchegg auch in ein neues Zentrum zwischen Wien und Bratislava. Perspektive und Blickwinkel sind



Niederösterreich ist durch eine Reihe von Grenzübergängen mit seinen Nachbarländern Tschechien und Slowakei verbunden. Nach der Zeit des Eisernen Vorhangs wurden und werden allmählich einige der stillgelegten Verbindungen wieder aktiviert, wie etwa die im Mai 2005 erfolgte Eröffnung sechzehn touristischer Grenzübergänge zeigt.

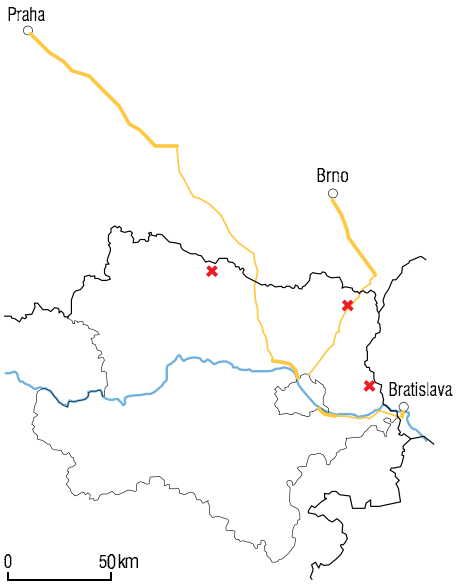
Verbindungen zu den Nachbarstädten

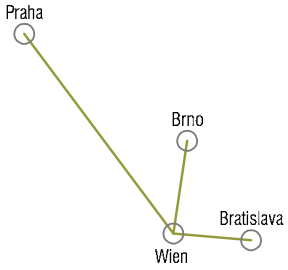
Jahrzehntelang waren die Verkehrsverbindungen zwischen Wien und seinen Nachbarstädten wenn nicht gekappt, dann unterentwickelt. Schlecht ausgebaute Landstraßen und Bahnstrecken mit unterschiedlichen Spurbreiten erschwerten Reisen in das damalige Osteuropa. Durch den derzeitigen Ausbau der Verbindungen werden die Städte in Zukunft näher zusammenrücken.



derzeitige Straßenverbindung

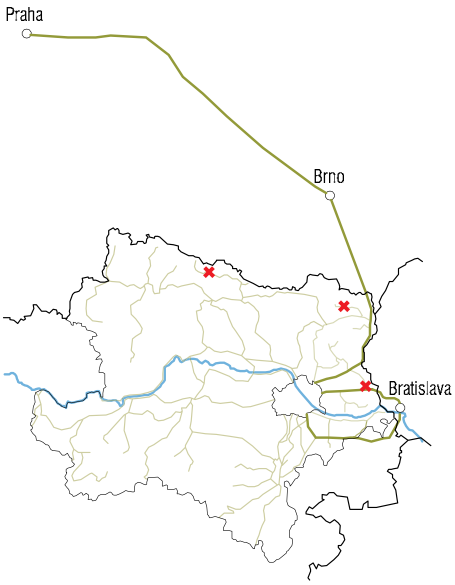
Wien–Bratislava über A4 – 66 km / 1 h 9 min
Wien–Brno über Großkrut – 132 km / 2 h 32 min
Wien–Praha über Hollabrunn – 295 km / 4 h 43 min

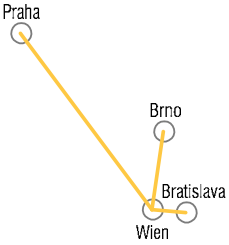




derzeitige Bahnverbindung

WienSüd–Bratislava über Marchegg – 1 h 10 min
WienSüd–Brno über Hohenau/March – 1 h 32 min
WienSüd–Praha über Brno – 4 h 02 min





Autobahnen in Planung / Bau

Wien–Bratislava über A6 (Ende 2007) – 0 h 35 min
Wien–Brno über A5 (2009) – 1 h 10 min
Wien–Praha über A5 (2009) – 3 h 30 min

auch hier bestimmend: Aus einem undefinierten Zwischenbereich zwischen zwei Städten am Rand Europas wird nun das Zentrum einer Vierländerregion, in dem die Städte Wien und Bratislava als „Twin-City"(3) fungieren. Bis in die 1990er Jahre wurde das Land zwischen Wien und Bratislava eher als Niemandsland erlebt, das man in möglichst kurzer Distanz ohne Aufenthalt durchfuhr. Der Austausch zwischen den Städten, am Ende des 19. Jahrhunderts noch von großer Bedeutung, war jahrzehntelang eingefroren und reduzierte sich nach der Grenzöffnung auf günstige Einkaufsmöglichkeiten von Wien aus und dem Besorgen alltäglicher (westlicher) Dinge von Bratislava aus. Es fragt sich, ob es nicht bei den bloßen Benennungen bleibt. Selbst heute sind Vorbehalte zwischen den beiden Städten spürbar und auch die Landschaft dazwischen vermittelt eher das Bild eines nahezu vergessenen Bereichs. Neue Verbindungen verringern die Distanz, schaffen aber keine neue Erlebbarkeit der Landschaft. Je schneller die Strecke zwischen den Städten zurückgelegt wird, desto weniger profitiert das Land. Ein Innehalten und Zögern in der Weite des Feldes ist also eher gefragt als ein Rasen durch einen Korridor. Es lohnt sich also, die Standpunkte zu wechseln, Marchegg etwa aus der Perspektive von Bratislava aus zu betrachten, die Blickrichtung zu ändern und den Kopf in Bewegung zu halten.

Großkrut

Crubeten, Crubet, Chrutte, Chrut, Chrud, Chrutt, Pehemisch Krud, Pemyschen Chrut, Pehemischen Chrut, Bohemischkrawt, Pehaimischen Chrut, Behemischen Chrudt, Behemischen Krud, Pesnutzenkrud, Mährisch Krudt, Böhmisch-Krutt, Böhmischkrut

Namen prägen ebenso wie es historische Momente tun. Die verschiedenen Namen, die dem Ort Großkrut am nördlichen Rand des Weinviertels über einen Zeitraum von mehreren Jahrhunderten hindurch gegeben wurden, erzählen von den verschiedenen Kulturen, die hier aufeinander trafen: Die Endsilbe Krut bedeutete, dass hier Kroaten ansässig waren, die weitere Bezeichnung Pehemisch erklärte die Nähe zu den Böhmen.(4) Die Vielfalt der Kulturen wird gepflegt und bis heute ist man im Ort etwa auch stolz auf die Zweisprachigkeit von Gemeindeinformationen.

Großkrut liegt etwas abseits der heutigen Grenze zur Slowakei, die Beziehung zum Land über der Grenze scheint jedoch – zumindest geografisch – ebenso stark zu sein wie jene zu Wien. Sucht man nach Dokumenten, die von dieser Beziehung erzählen, so findet man in der Großkruter Chronik eine Serie von vier Aufnahmen. Die erste stammt vom 1. Mai 1955 und zeigt den Bürgermeister, den Bezirkskommandanten und einige weitere Männer des Ortes neben einem russischen Kommissar samt Dolmetscher am Vorplatz eines Großkruter Hauses, vielleicht dem damaligen Gemeindeamt. Alle acht Männer blicken freundschaftlich und die leichte Angespanntheit, die man erahnen kann, bezieht sich wahrscheinlich auf die unnatürlich starre Haltung, die für das Foto eingenommen werden muss. Die Haltung entspricht jedoch der Bedeutsamkeit des Augenblicks. Betitelt ist die Aufnahme mit: „Freundschaftlicher Abschied der Russen". Nach jahrelangem Krieg und der schweren Zeit der Besatzung folgte schließlich ein versöhnlicher Abzug der russischen Soldaten, die sichtlich sehr präsent gewesen waren im Ort. Die drei weiteren Aufnahmen in dieser Serie verdeutlichen, dass diese Präsenz auch nach 1948 noch andauerte. Sie zeigen das Russendenkmal, errichtet im Jahr 1945 in Gedenken an russische Soldaten, die im April 1945 bei der Einnahme von Großkrut durch die Rote Armee gefallen waren. Ein schlanker, etwa vier Meter hoher, weißer Pyramidenstumpf auf einem Sockel, an der Spitze ein vierzig Zentimeter hoher Sowjetstern. Das Denkmal wirkt seltsam fremd und zeichenhaft vor der Kulisse des Ortes. Auch wenn die russischen Truppen das Land längst verlassen hatten, so waren sie noch Jahre wiederholt anwesend und im Zuge von Kontrollen war der schlechte Zustand des Denkmals bemängelt worden. 1961 schließlich stimmte die Sowjetunion einem Abriss zu, verlangte jedoch als Ersatz die Anbringung einer Gedenktafel an der Westseite des Gemeindehauses.

Fotografien zeichnen Momente auf, dokumentieren Ausschnitte einer sonst vergessenen Geschichte, ergänzen Erzählungen um Illustrationen, reichern an. Karten und Pläne vermitteln im Gegensatz dazu ein abstrahiertes und reduziertes Bild der Wirklichkeit. Betrachtet man Karten und Pläne des Ortes Großkrut, so zeigt sich vor allem in den frühesten Aufzeichnungen ein seltsam pragmatisches Muster einer durch und durch konstruierten Struktur: ein breiter Anger mit leicht seitlich geleitetem Poybach und dazu quer liegende lange, schmale und beinahe identische Grundstücke mit Hakenhöfen, seriell aneinander gereiht. Durchbrochen wird die rigide Struktur lediglich durch topografische Gegebenheiten, willkommene Abweichungen im Schema, Unebenheiten, Brüche. Diese erste Siedlung war im 11. Jahrhundert entstanden. Innerhalb einer festgelegten Gemarkung reihten sich zu jeder Seite des Angers 16 Hofstellen mit 34,5m Breite und 86,5m Tiefe. Aus einem im Osten angrenzenden Sumpfgebiet entstand im Laufe der Zeit die erste große Ortserweiterung, die noch relativ breiten Grundstücke wurden nach und nach durch die Erbfolge geteilt und der Anger wurde zunehmend verbaut. Durch beinahe zehn Jahrhunderte war die Gesamtstruktur des Ortes nahezu unverändert geblieben, sie hatte sich lediglich in ihrem Inneren verdichtet. Die größte Veränderung erfuhr der Ort schließlich in den 1950er und 1960er Jahren. Die Schmalheit der Grundstücke und Beengtheit der Häuser entsprach nicht mehr länger dem Wohn- und Lebensstil der Zeit des Aufschwungs. Man begann einerseits, die eingeschoßigen, alten Häuser durch zweigeschossige Neubauten zu ergänzen, andererseits entstanden erste neue Siedlungen südlich des alten Ortskerns auf den so genannten „Hofäckern".

Der heutige Plan von Großkrut weist drei Bebauungsformen auf: die zumindest im Grundriss weitgehend geschlossen wirkende Bebauung entlang des Angers, die vollkommen aus dieser Ordnung herausfallenden, scheinbar frei im Raum verteilten Kellergassenhäuser und die nun in einem eigenen, größeren Raster und Maßstab errichteten neuen Einfamilien- und Reihenhäuser vor allem am südlichen Rand in Richtung Wien blickend. Trotz aller Erweiterungen bleibt der Ort immer noch eingebettet in einer sanften Mulde zwischen sich auffaltenden Weinhügeln in Richtung Prinzendorf und sanfteren, langsam abflachenden Hügeln in Richtung Hohenau und Grenzstation. Kommt man von Prinzendorf, so bestimmen die immer seltsam in Bewegung und doch starr verankerten Türme der Windräder sowie die zarten Stahlgebilde der Bohrtürme für die Erdgasgewinnung das Landschaftsbild. Wie klug verteilte Landschaftseingriffe stehen sie gleichmäßig verstreut zwischen den Feldern, das bewegte Bild der Strukturen ergänzt um jenes der Schatten, die von irgendwoher kommen zu scheinen und ergänzt noch einmal um ein Rauschen, das in Wellen kommend an das Meer erinnert, Markierungspunkte in der Landschaftsfaltung. Im Hintergrund und in Richtung Norden liegen Berge, die schon über der Grenze stehen mögen, ein Raiffeisenturm, Einschnitte, plötzlich ein zu weißer Kirchturm, der sich aus der Senke erhebt. Fährt man in den Ort Großkrut hinein, so wirkt er seltsam verstreut und die Ordnung, die man noch aus der Erinnerung an die Karte im Kopf hat, lässt sich nur erahnen. Entlang der nach Norden und Osten aus dem Ort hinausführenden Straßen ist dann die Ordnung doch wieder präsent, hier zeigt sich das Straßendorf noch in entschlossener Stringenz, die ebenerdigen Häuser werden nur selten durchbrochen und nur die Unterschiedlichkeit der einzelnen Tore, die in die Wirtschaftshöfe der Häuser führen, zeugen von dem jeweiligen Zeitgeist einer Epoche, in der erneuert werden musste: dunkles Rauchglas, zarte Stahlprofile, alte Holzvertäfelungen mit Lackspuren, Plastikpaneele, Rustikalität. Tritt man dann am Ende des Ortes in die Kellergasse hinein, so wandelt sich dieses Bild noch einmal und die Geschlossenheit der Bebauung wird jäh unterbrochen. Knapp aneinander gebaut und doch getrennt oder zur Gänze verstreut liegen hier die einzelnen Wirtschaftshäuser, als hätte der Weinbau seine eigene Logik und würde eher einem unterirdischen Labyrinth folgen als dem Gefüge der restlichen Stadt. Im Süden des Ortes schließlich wurde neu aufparzelliert und auch das Bild wandelt sich erneut: Grundstücke sind nun breiter und kürzer, als es die Hakenhofgrundstücke waren, die Bebauung ist offen, Häuser stehen frei und erste Thujenhecken wachsen als Trennung. Die teils leer stehenden, verfallenden Häuser im Ortskern, das Fehlen von noch vor wenigen Jahren vorhandenem Kleinhandel und die sichtlich nicht mehr als Wirtschaft genutzten Höfe verdeutlichen die Problematik solcher Dörfer und lassen Ortserweiterungen, auch wenn sie vielleicht jeden herkömmlichen Maßstab sprengen, von einem anderen Standpunkt aus betrachten.

Auch Großkrut, das beinahe genau in der Mitte der Strecke zwischen Wien und Brno liegt, hofft auf die Errichtung eines Wirtschaftsparks. Sobald letzte Standortfragen geklärt sind, soll in nächster Nähe des Ortes in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Poysdorf ein neues wirtschaftliches Zentrum entstehen, das den bisherigen Hauptbeziehungspunkt Wien um jenen zu Brno erweitern soll. Man hofft auf Zusiedelnde ebenso wie auf die Schaffung von Arbeitsplätzen. Der Austausch mit dem Land über der Grenze wird sich in jedem Fall intensivieren, die Distanz zwischen den beiden Großstädten relativieren und die Bedeutung des Ortes selbst verändern. Die Grenze selbst ist in Großkrut physisch weniger präsent als in anderen Orten, da sie in einiger Distanz von der Gemeinde entfernt liegt. Als mentale Grenze ist sie ebenso präsent, es muss prägend sein, wenn man vom Heimatort aus nur in drei statt in vier Richtungen fahren kann. Die vierte Richtung bleibt dem Blick überlassen.

Fährt man heute von Großkrut aus in Richtung Grenze, so bewegt man sich über lange Strecken hindurch parallel zu dieser. Auch wenn die Straße nicht direkt entlang der Grenze führt, so hat man dennoch das Gefühl, dass nur ein schmaler Streifen das Land östlich der Grenze von jenem westlich der Grenze trennt. Links der Straße also die Slowakei, rechts Österreich. Oder umgekehrt. Wenn man den Blick unscharf werden lässt, so verschwimmt der Gebäudekomplex jener Industrie, die man östlich am Horizont erkennt, mit jenem des Getreidesilos, der sich westlich erhebt, zu einem Bild. Die Grenze bleibt abstrakt, selbst wenn man sich ihr nähert. Konkreter wird sie dort, wo tatsächliche Grenzstationen daran erinnern, dass die „neuen" Länder der Europäischen Union noch immer einen anderen Status einnehmen, als es die „alten" tun. Die Grenzstadt Hohenau etwa vermittelt noch das Image eines prosperierenden Handels durch beiderseitigen Austausch dies- und jenseits der Grenze. Auch wenn Zölle nicht mehr eingehoben, Geld nicht mehr gewechselt und Güter nicht mehr geschmuggelt werden müssen, hat sich der Begriff „zollfrei" gleichermaßen in Land und Landschaft, Ort und Struktur eingeschrieben und die mentale Grenze wird die territoriale überdauern.

Hardegg

Hardegg, am nördlichen Rand Österreichs und zugleich am Rand des Weinviertels, also eigentlich schon beinahe im Waldviertel gelegen, ist jener Ort, in den die Leute früher gefahren sind, um, wie am Beginn bemerkt, „Grenze zu schauen". Aufnahmen von Familienausflügen vor dem geschlossenen Grenzbalken zeugen von diesem „Grenze schauen". In Hardegg ist Österreich zu Ende und der Blick in das andere Land endete für lange Zeit genau an jenem Punkt, an dem auch die Landschaft zu Ende ist, an der Brücke – Verbindung und Hindernis zugleich, grenzüberschreitend und selbst Grenze, winziger Markierungspunkt innerhalb einer langen Trennungslinie zwischen Ost und West.

Nach Hardegg fuhr man früher nicht nur im Zuge von Tagesausflügen, sondern vor allem auf Sommerfrische, alljährlicher Bestandteil gutbürgerlichen Alltagslebens. In der Hochblüte der Sommerfrische, an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert wurde der Aufenthalt am Land als notwendige Unterbrechung städtischen Lebens gesehen. Sommerfrische bedeutete das periodisch wiederkehrende und lieb gewonnene Reisen an einen bekannten Ort – nah genug, um bequem von der Stadt aus anreisen zu können, fremd genug, um sich vom ständigen Wohnort abzugrenzen und bekannt genug, um Erholung wahren zu können. Sommerfrischeorte boten eine Mischung aus der Fremdheit ländlichen Lebens, das es sich anzueignen galt und der Bekanntheit des durch die Touristik vorbereiteten Terrains, eine Ambivalenz zwischen natürlich und künstlich. Diese Terrainkurorte, so schreibt Wolfgang Kos, lagen zwar wie schon die klassischen alten Heilkurorte inmitten unberührter Natur, ihre arabesk geschwungenen Wanderwege seien jedoch bereits so angelegt gewesen, dass jeder Spaziergang wie von selbst zum Ausgangspunkt zurückzuführen schien. Es war eine für Stadtbewohnende mehrfach aufbereitete Natur, die solche Orte auch heute noch auszeichnet. „Der Fremde bewegte sich gewissermaßen auf einer Insel der Sicherheit, auf gesichertem, normiertem Terrain. Auch die Ausflüge, die über dieses enge Wegenetz hinausführen, die großen ‚Unternehmungen', deren Planung tagelang für Gesprächsstoff sorgt, waren bereits in der Anfangszeit durch penible Angaben in den Reiseführern normiert und reguliert."(5) Sommerfrische verlagerte das Leben von Familien und insbesondere von jenem der Frauen und Kinder für kurze Zeit in eine andere Umgebung und an die frische Luft. Die Tagesabläufe waren geprägt durch den Aufenthalt im Freien, die körperliche Bewegung und durch das Wohnen in vergleichsweise einfachen Unterkünften mit dem besonderen Komfort der „anderen" Behaglichkeit, angepasst an die Gegebenheiten der Landschaft. Auch wenn Hardegg das hochalpine und mondäne Flair eines Semmerings fehlte, so galt der Ort dennoch als ein wichtiger Erholungsort, bequem erreichbar von Wien und vor allem von Znojmo und Brno aus kommend. Um sich zu einem tatsächlichen Sommerfrischeort entwickeln zu können, fehlte wahrscheinlich die direkte Anbindung an die Eisenbahn.

Die langsame Erholung fern der Großstadt, aber doch nahe genug, um jederzeit dorthin zurückzukehren, hat längst jede Existenzgrundlage verloren. Zu gering sind die gewonnenen Eindrücke, zu wenig fremd das Land, zu ungewiss das Klima, zu unspektakulär die Aussicht. Und dennoch ist die Bezeichnung „Sommerfrischeort" das, was den Grenzort Hardegg innerhalb der letzten 150 Jahre am stärksten prägte und veränderte. Wie auch in anderen, ähnlichen Orten begann die Entwicklung der Touristik in Hardegg in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts. Die Lage in einem weitläufigen Naturraum mit dichtem Wald, das bewegte Terrain, ideal für Wanderungen, visuelle und historische Sehenswürdigkeiten wie Burgen und Ruinen und eine idyllische Flusslandschaft boten beste Voraussetzungen für die Funktion der Sommerfrische. 1879 nahm der zehn Jahre zuvor in Wien gegründete Österreichische Touristenklub seine Tätigkeit in Hardegg auf und 1885 kamen bereits 233 Mitglieder des Klubs zur Eröffnung einer Aussichtswarte nach Hardegg. 1905 konstituierte sich im Ort der Verschönerungsverein, der Promenaden und Aussichtswege anlegte und mit Bänken und Tischen ausstattete. 1906 schließlich wurde der erste Tennisplatz errichtet, die Errichtung der Maxhütte am Naßberg, benannt nach einem beliebten Sommergast, wurde initiiert und ein Kriegerdenkmal sowie das so genannte „Ambrosbründl" entstanden. Touristische Ambitionen kannten bis vor dem Ersten Weltkrieg keine Grenzen und in das Konzept wurde die gesamte Region von Znojmo bis Retz mit einbezogen. In den Gasthäusern wurden Fremdenbücher aufgelegt, die von den Besonderheiten der Gegend berichteten, Wanderwege wurden markiert und noch vor der Jahrhundertwende verbrachten bereits 100 Personen jährlich einen bis zu vier Wochen dauernden Urlaub in Hardegg.

Die ursprünglichen Wanderwege mit einer roten Markierung wie auch die 1882 beschlossene neue Straße führten vor allem nach Mähren, die meisten Urlaubenden kamen aus Znojmo und Retz, erst nach und nach auch aus Wien. Viele Besuchende kamen mit ihren Familien über Jahre hindurch immer wieder. Die abgeschiedene und nahezu autarke Atmosphäre fern des alltäglichen Lebens wurde sichtlich zelebriert und diejenigen, die sich seit Jahren hier trafen, gründeten schließlich einen eigenen Verein, die so genannte „Hardegger-Schleimbacher-Gemeinde". Der Verein unternahm gemeinsame Ausflüge, die Mitglieder gaben sich eigene Namen und wählten ihren eigenen Bürgermeister. Es scheint, als konnte der Sonderstatus der Sommerfrische die Merkmale eines Raums der Heterotopie annehmen. Für Regionen wie etwa jene rund um Hardegg waren Praktiken der Sommerfrische bedeutsam, als sie städtischen Bewohnenden den ländlichen Raum erschlossen, ihnen einen Freiraum gaben, den sie in der Stadt nicht ausleben konnten, für einige Wochen lang die Schranken zwischen Stadt und Land verschwinden ließen und manches Mal sogar ein gegenseitiges Aneignen von Raum und Kultur zwischen Land und Stadt ermöglichten.

Das größte Touristikgebiet rund um Hardegg lag auf mährischer Seite und nach 1918 verlor Hardegg somit auch wichtige Bezugspunkte für Besuchende. Die durch den Friedensvertrag beschlossene Grenze zur Tschechoslowakei machte die Thaya zur Staatsgrenze, wodurch nachbarschaftliche und verwandtschaftliche Beziehungen ebenso getrennt wurden wie ökonomische Grundlagen. Auch kulturelle Beziehungen wurden unterbrochen und so wird in der Chronik das Bemühen des Männergesangsvereins besonders hervorgehoben, der in den Zwischenkriegsjahren wiederholt Gesangswanderungen über die Grenze unternahm, wofür es eine

besondere Genehmigung der Grenzposten bedurfte. Nach dem Zweiten Weltkrieg schließlich wurden Ausflüge von mährischer Seite nach Hardegg unmöglich, der Grenzübergang wurde geschlossen und der Ort verlor schlagartig seine größte Bedeutung, auch wenn man Hardegg nach dem Unterzeichnen des Staatsvertrages 1955 amtlich als „Erholungsort" bezeichnete. Unter den historischen Aufnahmen der Hardegger Chronik findet sich eine Aufnahme aus dem Jahr 1938, in der die neu geschaffene und augenblicklich unüberschreitbare Grenze mehr als deutlich wird: Vor dem tschechischen Zollhaus bilden kreuzförmige, mit Stacheldraht verspannte Eisenträger, so genannte „spanische Reiter", eine unüberbrückbare Barriere im Acker, im Hintergrund sieht man verschwommen den Ort Hardegg, der sich kaum von heutigen Aufnahmen zu unterscheiden scheint, aufgenommen jedoch von der „anderen" Seite. Es ist die Perspektive, die bestimmend ist.

Der Ortsteil Stadt Hardegg hat sich bis heute kaum verändert, die einzelnen alten Häuser stehen nach wie vor, dem Gelände angepasst, mehr oder weniger dicht aneinander gereiht, die Straße endet dort, wo auch der Ort endet, an der Brücke über die Thaya. Die Grenze selbst befindet sich in der Mitte der Brücke, sichtbar lediglich durch eine leichte Veränderung im Farbton der Lackierung, eine leicht, kaum spürbare Trennungslinie im Boden, ein Wechsel der Textur. Fährt man zurück in Richtung Wien, so spannen die einzelnen Katastralgemeinden, die Hardegg mit einschließt, einen Kreisbogen aus kleinen Siedlungen, die sich entlang der Straße entwickeln und durchaus noch ausbaubares Potential bieten. Betrachtet man die Gemeinde mit einem distanzierten Blick, so bildet Stadt Hardegg ein historisches und zu bewahrendes Stadtzentrum, die Katastralgemeinden die Vorstädte und Bauten wie etwa das Nationalparkzentrum, einen neuen Schwerpunkt in diesen Vororten, wie es andernorts etwa Einkaufszentren bieten. Der neue Blickwinkel erlaubt auch neue Interpretationen, in denen die heutige, noch bewachte Grenze zukünftig vielleicht kaum mehr ist als eine Markierungslinie und Erinnerungshilfe im Bewahren eines historischen Moments, bevor er von der Natur überwuchert wird.

1. Fasslabend, Maria / Fasslabend, Wilhelm: Marchegg. Geschichte und Geschichten. Chronik der Stadt

2. Ebd. S. 2

3. Dvorak, Wolfgang: Faltplan Wien–Bratislava Twin City Region. Stadtentwicklung Wien, MA 18, 2005

4. Winter, Erich: 950 Jahre Groß-Kruter G'schichten. Gemeinde Großkrut, 2005, S. 17

5. Kos, Wolfgang: Riten der Geborgenheit. Wenn Landschaft zum „schönen Zimmer" wird. In: Pusch, Eva / Schwarz, Mario: Architektur der Sommerfrische. Verlag Niederösterreichisches Pressehaus, St. Pölten 1995, S. 9

Band-Stadt

Linearität als Idealstadtmodell, die Angleichung von Stadt und Land
Bandstädte als Sozialutopie

Band-Stadt

Linearität als Idealstadtmodell, die Angleichung von Stadt und Land
Bandstädte als Sozialutopie

„Der Widerspruch zwischen Stadt und Land stellt einen groben Ausdruck des Fakts der Unterwerfung der Persönlichkeit gegenüber der Arbeitsteilung dar, durch den der Mensch in ein beschränktes städtisches Lebewesen und ein anderer Mensch in ein beschränktes ländliches Lebewesen umgewandelt wird."(1)
Karl Marx.

„Die Bandstadt folgt also einer in die Geographie eingeschriebenen Spur."(2)
Le Corbusier

„…die industrielle Bandstadt im Zusammenhang einer nach den drei wesentlichen Faktoren konzipierten Ordnung: Wohnen, Arbeiten, Wohnen, Arbeiten, Sich Bilden; samt ihren beiden Rhythmen: dem Alltäglichen und dem Gelegentlichen; wobei der alltägliche in der Querachse, der gelegentliche in der Längsachse der Bandstadt verläuft."(3)
Le Corbusier

Die Aufhebung der Gegensätze zwischen Stadt und Land, eine der Topografie folgende Spur, die optimierte Trennung der Funktionen im Sinne von Tagesrhythmen und die Organisation des alltäglichen Lebens im Sinne einer Produktionslinie – die drei Zitate beschreiben die ambitionierten Zielsetzungen eines städtebaulichen Systems, basierend auf der (marxistischen) Forderung nach Aufhebung der Entfremdung von Mensch und Arbeit, Wohnort und Arbeitsort sowie von ländlicher und städtischer Umgebung. Bandstadtentwürfe verkörpern die Sehnsucht nach einer linear bis in die Endlosigkeit erweiterbaren, Stadt und Land in sich vereinigenden Siedlungsform, die alle herkömmlichen Siedlungsmuster überwinden soll. Im Gegensatz zu den in sich geschlossenen, zentrierten und auf sich selbst bezogenen Inseln der Glückseligkeit früher Utopien sollten Bandstädte die maximale Vernetzung mit dem bestehenden Umland entlang einer möglichst in die Länge gezogenen Achse bewirken – Versuche einer Urbanisierung und Ruralisierung zugleich. Erste europäische Bandstadtentwürfe wurden bereits Ende des 19. Jahrhunderts ge-plant, die wichtigsten Projekte und Manifestationen entstanden jedoch in den späten 1920er und frühen 1930er Jahren. Es sollen hier weder marxistische Thesen wiederbelebt, noch historische Bandstadtentwürfe konterkariert werden. Die Untersuchung von linearen Siedlungsstrukturen soll mit dem distanzierten Blick einer überwundenen Moderne erfolgen und heutige Interpretationen sowohl in Bezug auf die Motivation (Aufwertung des Landes, Entlastung der Städte) als auch auf die bildlich-strukturelle Konzeption (Parallelität, Endlosbänder, Infrastrukturen) erlauben. Der Exkurs über die Bandstadt dient hier als theoretischer Hintergrund zu einer möglichen Neubewertung lang gezogener, in weiten Teilen unbesiedelter Strecken entlang von Verkehrsbändern wie etwa zwischen Wien und Bratislava sowie einer Reinterpretation von Straßendörfern.

Kontinuum Band

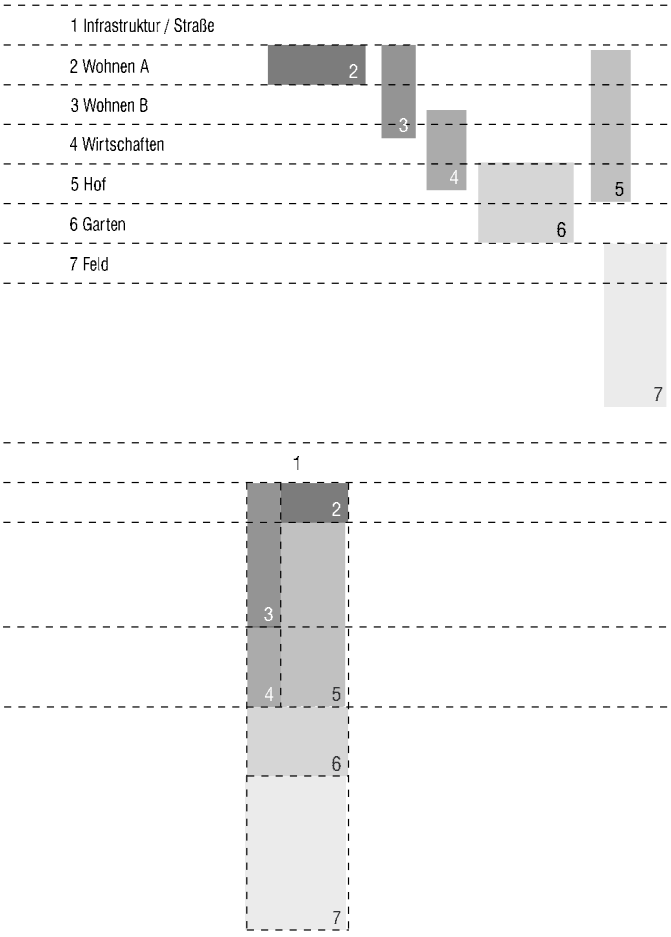
Lineare Siedlungsmuster faszinieren. Sie vermitteln das Gefühl eines unendlich lange fortsetzbaren utopischen Wohn- und Lebenskonzepts. Die bedeutendsten Bandstadtentwürfe entstanden in den 1920er und 1930er Jahren in Russland. Der Zusammenhang mit sozialistischen und kommunistischen Ideen und die oft allzu radikale Vorstellung eines neuen, kommunal definierten Lebens hatte zur Folge, dass in den Jahrzehnten nach diesen Entwürfen wiederum die kompakte und möglichst in sich geschlossene Stadt propagiert wurde. Mit der nötigen Distanz von nun beinahe einem Jahrhundert können die Versuche der Überwindung der traditionellen Stadt, die nur in abgeschwächter Form realisiert wurden, aus einem neuen Blickwinkel heraus betrachtet und durchaus auch neu interpretiert werden. Die Entwürfe stehen heute weniger als Vorlage für eine gebaute Struktur, sondern eher als bildliche Übersetzung eines – damals – zukünftigen Gesellschaftsmodells mit neuer Architektur als Beitrag zur Formierung einer „besseren" Gesellschaft.

Am Beginn des 20. Jahrhunderts bildete die Bandstadt eine revolutionäre Antithese zur traditionellen, flächig organisierten und zentrierten Gartenstadt. Der in sich geschlossenen und nur konzentrisch erweiterbaren Stadt mit Häusern und Gärten stand nun die parallel organisierte, lineare Endlosstadt ohne ausgewiesenes Zentrum mit kollektiven Grünräumen gegenüber. Einfamilienhaus versus Wohnung, Garten versus Erholungsband. In ihrer Zusammenfassung über die Geschichte der Bandstadt identifizieren Gerhard Fehl und Juan Rodríguez-Lores die Bandstadt dennoch nicht als eine einmalige historische Reaktion auf überholte Stadtmodelle, sondern vielmehr als eine ein Jahrhundert lang andauernde Entwicklung eines Themas, bestimmt durch einen Prozess fortschreitender Individualisierung, Differenzierung und Rationalisierung in Zusammenhang mit der technologischen Entwicklung von Verkehr und Infrastruktur.(4) Unabhängig von Zeitraum, Entstehungsort und poli-

tisch-kulturellem Hindergrund der Planenden seien in allen Bandstadtentwürfen Gemeinsamkeiten in den Zielsetzungen zu finden wie etwa die Überwindung der überlieferten Stadt und ihrer zentralistischen Struktur, die Brechung der Herrschaft der Zentralstadt über die Vororte, die Überwindung des überlieferten Städte-Systems auf regionalem Maßstab, die Verschmelzung von Stadt und Land zu einem *Stadt-Land-Kontinuum*, die Angleichung der Lebensbedingungen, die gleichförmige Verbesserung der hygienischen und kulturellen Bedingungen, die Aufhebung der Herrschaft der städtischen Grundrente sowie die Steigerung der Effizienz des Verkehrs und der Produktivität.(5) Allen gemeinsam ist der jeweilige Bezug zur technologischen Entwicklung der Zeit. Technologien und Gesellschaftsform, Mechanisierung und Utopie bedingen einander und bereits erste Bandstadtentwürfe des 19. Jahrhunderts glichen jenen Endlosfließbändern, wie sie im Zuge der Rationalisierung der Arbeit am Beginn des 20. Jahrhunderts entwickelt wurden. Es mag sein, dass sich Verkehrs- und Kommunikationssysteme verändern, entlegene Orte zukünftig erreichbar und Standorte von Wohnungen irrelevant sein werden – der Unterschied zwischen Stadt und Land, urban und suburban oder Zentrum und Peripherie besteht nach wie vor und die Aufhebung dieses Unterschieds als städtebauliches Prinzip ist auch heute noch aktuell.

Die größte Veränderung der tradierten Stadt infolge von Bandstadtplanungen war der Verlust eines Zentrums. Auch in anderen Stadtplanungen der 1920er Jahre wie etwa den großen Neustadtentwürfen von Le Corbusier oder Ludwig Hilberseimer wurde jedes gebaute Zentrum verweigert. Die Struktur des Plans überzog mehr oder wenig gleichmäßig das Terrain und anstelle einer zentralen Verdichtung formierte sich Leere, gesäumt von punktuell verteilten Hochhäusern.(6) In Bandstadtplanungen hingegen wurde unabhängig von Topografie und Ausdehnung jedes ausgewiesene Zentrum durch eine parallele und serielle Anordnung unmöglich. In dieser hierarchielosen Struktur schienen demokratische Verhältnisse mit gleichen Wohn- und Lebensbedingungen realisierbar. Bandstadtbewohnende erhielten denselben Zugang zu Land und Natur, zu kulturellen und sozialen Einrichtungen und zu Verkehrswegen, ihre Wohnungen nahmen in Bezug auf Lage und Orientierung den selben Stellenwert ein und Fußwege waren für alle gleich kurz, eine perfekt organisierte und rationalisierte Stadt.

Neben sozialen und wirtschaftlichen Faktoren spielten in Bandstadtplanungen auch Bild, Symbolik und Metaphorik der Struktur eine Rolle. Das alles verbindende Band



Ähnlich wie die Bandstadt sind die für Niederösterreich typischen Straßendörfer linear an einer Verkehrsachse ausgerichtet. Die funktionalen Bereiche des Wohnens und Wirtschaftens verlaufen in parallelen Bändern, die durch die Aneinanderreihung und Wiederholung der Hofstruktur entstehen.

schuf ein kollektives Gemeinsames als Bezugspunkt für alle Bewohnenden, das unendliche Fließen entlang einer Infrastruktur verwandelte den Autismus der geschlossenen Stadt in den weiten und weltoffenen Blick einer modernen Gesellschaft. Das Band sollte so „wirksam" sein wie ein Fließband, es sollte vor allem jedoch auch so aussehen, Symbol der Bewegung und des Fortschritts, in technischem wie auch gesellschaftlichem Sinn. An der einen Seite endlos lang verlängerbar, entlang der anderen Seite offen zu Land und Landschaft symbolisierte es die Idealvorstellung eines neuen Lebensmusters für neue Menschentypen, die diese Stadt bewohnen sollten. Die Vorstellung von zwei bis ins Unendliche verlängerbaren Grenzlinien, an denen die gewünschte Verbindung zwischen Stadt und Land an einer maximalen Länge hergestellt werden kann, scheint bis heute einleuchtend.

Spanische Dreiecke – Erste Bandstadtplanungen für Madrid

Die erste und zugleich einzige, zumindest in Teilen realisierte lineare Stadtplanung, die nicht auf Grund einer beengten Topografie erfolgte, wurde bereits im Jahr 1882 vom Leiter der Madrider Straßenbahn und Entwickler von neuen Verkehrs- und Kommunikationstechnologien, Arturo Soria y Mata entwickelt, die *Ciudad lineal*. Sie bot eine städtebauliche Lösung für das seit den 1870er Jahren rasch und ausufernd wachsende Madrid. Soria y Matas Lösung war vor allem eine technisch bedingte. Als Mitbegründer der Straßenbahn in Madrid legte er sein Hauptaugenmerk auf dieses Fortbewegungsmittel. Zwischen zwei Vororten diente ein 10km langes Stück der Straßenbahnlinie als Anlass für eine lineare Stadterweiterung. Straßenbahn und zwei dazu parallele Nebenstraßen bildeten das 40m breite Rückgrat einer beidseitigen Kammstruktur. Normal zur Hauptachse erschlossen 200m lange Seitenstraßen eine Serie von identischen, rechtwinkligen Baublöcken mit Baugrundstücken für eine offene, maximal zweigeschossige Bebauung. Die Architektur der frei gestellten Stadtvillen war noch durchwegs einem historisierenden Stil verpflichtet. Die serielle Anordnung gleichmäßiger Blöcke entlang der leicht gebogenen Linie hingegen verweist – zumindest im städtebaulichen Maßstab – bereits auf eine maschinellrationale Denkweise einer produktiven Bandstruktur. In Bezug auf soziale und gesellschaftliche Veränderungen sowie neue Wohn- und Lebensformen finden sich bei Soria y Mata bis auf eine Reform der Landverteilung wenige Hinweise. Seine Vorliebe für die gerade Linie stammt aus der infrastrukturellen Überlegung und reagiert auf die tradierte Stadt mit ihren verwinkelten und krummen Wegen und Straßen. In ihr sieht Soria y Mata ganz im Sinne der modernen Stadtplanung die Ursache für erhöhte Sterblichkeit, Krankheit sowie sittliche und materielle Schäden. Im Gegensatz zur tradierten, in ihrem Zentrum verdichteten Stadt sollte die in die Länge gezogene Bandstadt, die sich an zwei Längsseiten zur Natur hin öffnete, Licht, Durchlüftung und somit Gesundheit bringen und ein demokratisches Nebeneinander der unterschiedlichen Klassen ermöglichen. „Es ist notwendig, dass jede Familie ihr vollständig frei stehendes Heim, ein Stück Erde, das, wie klein es auch sei, ausschließlich ihr gehört, ihren Anteil an Luft und Sonne besitzt. Der mit prächtigen Gärten geschmückte Palast des Mächtigen und die Hütte des Armen mit einem schlichten Gärtchen, nützlichen Pflanzen und duftenden Blumen sollen beieinander bestehen – aber nicht übereinander."(7) Seine radikalsten Vorstellungen und Projekte betrafen eine optimierte Infrastruktur wie etwa die Planung einer 48 km langen Ringeisenbahn rund um Madrid. Die Eisenbahn wurde in Teilstrecken gebaut, die von Soria y Mata geplante lineare Stadterweiterung entlang der gesamten Trasse der Eisenbahn hingegen wurde nie realisiert. Der Verkauf der Grundstücke erwies sich als schwierig und die Bebauung wurde weniger verdichtet als zuvor angenommen. Die ursprüngliche Idee, das gesamte Land mit einem Netz aus zu riesigen Dreiecken aus geschlossenen Bändern zu überziehen, war durch zu hohe öffentliche Investitionen undurchführbar.

Revolution! Wohnen, Leben und Lieben in der russischen Bandstadt

Wie in allen Bereichen des Lebens standen in russischen Bandstadtentwürfen der 1920er und 1930er Jahre gesellschaftliche Veränderungen im Vordergrund. Die Ende des 19. Jahrhunderts einsetzende Landflucht hatte dort innerhalb weniger Jahre einen kaum zu bewältigenden Anstieg der Bevölkerung in den Städten bewirkt. Die Folgen davon waren Wohnungsnot und schlechte Lebensbedingungen in den Städten sowie fehlende Infrastruktur am Land. Einer der Grundgedanken sozialistischer Planung waren daher die Aufhebung der wachsenden Ungleichheiten zwischen Stadt und Land sowie die Entwicklung einer neuen Wohn-, Siedlungs- und Lebensweise mit optimierten, der sozialistischen Vorstellung entsprechenden Lebensbedingungen. Unter dem allgemeinen Prinzip der gleichmäßigen Verteilung aller Güter an alle Menschen sollten auch Industrie, Kultur, Wissenschaft und Kunst im gesamten Land verteilt werden. Dadurch würde die Kulturlosigkeit des Landes ebenso aufgehoben wie die unnatürlich große Ansammlung von Menschen und Gütern in den Städten. Die Vorstellung eines neuen, kulturell gebildeten Menschen wurde ab 1917 von W.I. Lenin im Sinne einer maximalen Produktivität noch gesteigert. Nationale Transportnetze und die Formierung von Industriezonen bzw. Kombinaten sollten Russland innerhalb des Fünfjahresplans zu ökonomischem Wachstum und größtmöglicher Produktivität führen. In diesem Zusammenhang sind auch russische Bandstadtentwürfe am Beginn des 20. Jahrhunderts zu sehen: Eigentum, Arbeit, Freizeit, Beziehungs- und Familienleben mussten ideell neu formiert und auch in eine neue architektonische Struktur gebracht werden. Fehl und Rodríguez-Lores sehen in der Diskrepanz zwischen dem frühen klassischen und humanistischen Sozialismus und dem ökonomisch orientierten Kommunismus nach Lenin den Grund für das Scheitern der großen Bandstadtideen.

Auch wenn keine der großen Bandstadtentwürfe dieser Zeit realisiert wurden, so stehen die darin antizipierten gesellschaftlichen Veränderungen in Zusammenhang mit neuartigen Strukturen bis heute für eines der radikalsten Wohn- und Lebensmodelle schlechthin. Die Veränderungen betrafen Ehe- und Familienleben, die Beziehung zwischen Eltern und Kindern, die gesellschaftlichen Rollen von Mann und Frau, die Einteilung in soziale Klassen, die neue Versorgung durch die Öffentlichkeit sowie die Verteilung von Gütern und Arbeit. Die Trennung der einzelnen Funktionen des privaten Wohnens, das Aufteilen in parallele Funktionsbänder, das serielle Anordnen entlang einer Linie sowie das gleichmäßige Verteilen von öffentlichen Einrichtungen als Kernfunktionen entlang der Bänder boten die ideale Umsetzung der neuen Bedingungen. Die unter „Desurbanismus" zusammengefassten Strategien wurden in den Jahren zwischen 1928 und 1930 insbesondere von einem Forschungs- und Planungskollektiv unter der Führung von Moissej J. Ginsburg, der Gruppe STROIKOM, vorangetrieben. Ziel war die Entwicklung eines neuen kollektiven Verteilersystems, das beide – Stadt und Land – in sich vereinigte, um die Stadt entlasten und das Land aufwerten zu können. Die von den DesurbanistInnen wiederholt betonte Stärkung des Individuums in Folge der neuen Siedlungsstrukturen wurde nur wenig später als konterrevolutionär aufgefasst und die Bewegung wurde verboten.

Moskau als Park

Die Planungen der Gruppe rund um Ginsburg waren nicht nur in Bezug auf die Umgestaltung des alltäglichen Lebens radikal. In ihrem Entwurf für den Umbau von Moskau als „Grüne Stadt" etwa sollte die gesamte bestehende Stadt in einen riesigen Park mit öffentlichen Sonderfunktionen umfunktioniert werden und die neue Besiedelung linear entlang von Verkehrsachsen erfolgen. Die Zeichnungen zu dem Projekt vermitteln lang gestreckte, leicht aus der Achse geknickte Besiedelungsfinger, die sich aus einer riesigen grünen Lunge als neues Zentrum herausstrecken. Die Texte, die Ginsburg gemeinsam mit Michail O. Bartsch den Zeichnungen hinzufügte, unterstreichen die Radikalität des Plans einer notwendigen Vernichtung der urbanen Stadt zugunsten einer Siedlungsweise, die Wohnen, Arbeiten, Kultur und Erholung zugleich ermöglicht. „Und hier ist das einzige Lösungsmittel: Dynamit, das die ganzen Stadtviertel sprengt, das die Straßen breiter macht."(8) Geplant wurden der weitgehende Abzug der Bevölkerung Moskaus, die Umverteilung dieser Bevölkerung im ganzen Land sowie die Besiedelung der verbleibenden Bevölkerung entlang jener Straßenverbindungen, die Moskau mit anderen Zentren verband. „Dieses gleichmäßige und freie Ansiedeln des Moskauer Proletariats und der landwirtschaftlichen Proletarier, die rings um Moskau herum wohnen, soll auf Grundsätzen der maximalen Annäherung des Menschen an die Natur, der maximal hohen hygienischen Existenzbedingungen und der vollkommenen wirtschaftlichen und kulturellen Versorgung des Menschen auf Grundlage der Kollektivierung, der hoch entwickelten Technik und der Industrialisierung beruhen."(9) Bartsch und Ginsburg verfolgten in ihrem Projekt ein Konzept der absoluten Umkehrung bestehender Verhältnisse: Dem Prinzip der urbanen Verdichtung mit grünem Umland wird ein zentraler Park, in dem bis auf das Anlegen von Grünflächen absolutes Bauverbot herrscht, mit durchkreuzenden Bändern neuer Verdichtung gegenübergestellt. Das Abtragen der Häuser wird als bereinigender und schmerzloser, gleichsam kathartischer Prozess beschrieben. Verbleiben sollten lediglich der Kreml sowie einige Paläste, Wasser- und Sportanlagen, Stadien, Hörsäle, Blumenzüchtereien, Zoos, Baumschulen und Hotels.

Das Wohnkonzept der Grünen Stadt folgte der allgemeinen sozialistischen Forderung nach einer vollkommenen Kollektivierung aller Wirtschafts-, Produktions- und Dienstleistungsprozesse einschließlich jener Prozesse, die bislang Teil des privaten Wohnens gewesen waren wie Kindererziehung, Kochen, Reinigung und Altenbetreuung. Diese wahrscheinlich im Laufe der Geschichte des privaten Wohnens radikalsten Forderungen sollten die Individuen von den Bürden tradierter Haushaltsformen befreien und deren maximale kreativen Fähigkeiten entfalten lassen. Das Schema der Besiedelung entwickelte sich an bestehenden und neuen Verkehrsachsen: Entlang der Straßen sollten in einem Abstand von je 200–250m lineare, schmale Endlosstrukturen in Skelettbauweise errichtet werden, die – um sie untereinander verbinden zu können – durchgehend auf Stützen gestellt wurden. Dieser verbindende offene Raum (eine „richtige" körperliche Erziehung würde die Bewohnenden abhärten!) diente dem Zugang zu den öffentlichen Einrichtungen. Die leicht gebogenen Bänder sollten in vorgefertigter Weise gleichmäßig gebaut werden, jedoch den natürlichen Hindernissen des Terrains folgen. Die Wohnungen selbst wurden mit 12m^2 auf ein Minimum reduziert und werden in den Texten von Ginsburg und Bartsch treffend als „Wohnzellen" bezeichnet. Sie enthielten jeweils einen eigenen Eingang, eine Stiege, ein Bett, einen kleinen Tisch mit Sessel, ein WC und eine Dusche und wurden über raumhohe Faltfenster von zwei Seiten belichtet. In geöffnetem Zustand sollte sich das Zimmer zur Terrasse wandeln und sich vollkommen dem Grün öffnen. Der Bezug zur Organisation von Sanatorien wird angeführt und im Sinne der Heilung sollte die maximale Raumöffnung auch im Winter stattfinden. Die Funktion der Wohnung wurde auf jene der Erholung, Ruhe und Sexualität reduziert, wodurch eine Enthierarchisierung und Auflösung aller tradierten Wohn-, Lebens- und Liebesbeziehungen bewirkt werden sollte. Mann und Frau erhielten jeweils eine eigene Wohnzelle, die sie je nach Bedarf miteinander verbinden konnten oder nicht. Die Struktur selbst sollte so konventionelle Lebensformen verhindern und zudem die politische Forderung nach der absoluten Befreiung der Frau von allen ehelichen und häuslichen Pflichten unterstützen. „Der Bund von zwei Menschen, insbesondere von Ehemann und Ehefrau, ist ein freiwilliger. Wenn er in jedem Detail des Alltags zum Zwang wird, dann wird er zum Fakt der Ausbeutung eines Menschen durch einen anderen. In der

Planung der Wohnanlagen bemühten wir uns in diesem Entwurf, durch eine Architekturlösung zur Freiheit jedes Mitgliedes der sozialistischen Gesellschaft beizutragen, in erster Linie zur völligen Befreiung der Frau."(9) Das Endlos-Straßenband mit „Autostationen", ein breites Erholungsband mit Einrichtungen für Sport, Verpflegung und Ruhe sowie das Wohnband formierten eine Maschinerie zur automatisierten Steuerung sämtlicher Tagesabläufe. Bei der Ankunft über das Verkehrsband sollten Bewohnende quer zur Bandstruktur einen geregelten Ablauf bestehend aus Körperreinigung, Essen, Sport und kulturellem Konsum hinter sich bringen, um schließlich Erholung suchend im Wohnband anzukommen. Aufgeständerte, eingeschossige Wohnzellen, endlos aneinander gereiht und durch einen minimierten Laubengang verbunden – so präsentiert sich die lineare Stadt in ihrer reduzierten Vollkommenheit. Die Bänder könnten nicht länger, die Struktur nicht schmäler, die Privatheit nicht reduzierter sein. Sie folgen der absoluten Forderung nach Loslösung überkommener Wohn- und Lebensformen in nie zuvor formulierter Radikalität und wurden dennoch nicht im Sinne der Revolution verstanden – zu individuell waren die Einzelhäuschen, zu unüberprüfbar die Gesamtstruktur – und so konzentrierten sich russische Stadtplanungen ab den 1930er Jahren erneut auf den Ausbau der Städte.

Fläche, Scheibe, Ypsilon

Eine „strahlende Farm", die „Stadt des Austauschs", eine industriell motivierte Struktur: Auch im Zuge des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg wurden in verschiedenen europäischen Ländern Bandstadtentwürfe Teil neuer Planungen. Bereits zwischen 1942 und 1944 arbeitete Le Corbusier an einem solchen Konzept, das er als die „Industrielle Bandstadt" bezeichnete. In für Le Corbusier typischen polemischen Texten beschreibt er minutiös den Ablauf eines solchen Bandschemas. Im Gegensatz zu früheren Bandstadtentwürfen wurde nun keine durchgehende Siedlungsstruktur in einem Wohnband, sondern eine lockere Aneinanderreihung von unterschiedlichen Bebauungsstrukturen, die Le Corbusier in den Jahren zuvor entwickelt hatte, propagiert. Die *Industrielle Bandstadt* sollte durch eine lineare Aneinanderreihung unterschiedlicher Funktionen zwei bestehende, radio-zentrische Städte verbinden. Verschiedene Transportwege wie Auto, Schiff, Bahn und Flugzeug bildeten in Längsrichtung die Verbindung zu den Städten, quer dazu spannten sich kurze, fußläufige Erschließungsachsen mit einer „grünen Fabrik" (optimierte, flach organisierte, offene Werkstatthallen umgeben von Natur) an dem einen und die Aneinanderreihung von Hochhäusern, eine horizontale Gartenstadt und locker verteilte Sport- und Erholungseinrichtungen am anderen Ende. Für Le Corbusier war nicht die Reduktion und Gleichstellung des privaten Wohnraums das Ziel, er verfolgte – wie in beinahe allen seinen Stadtplanungen – das Ziel der Trennung der Individuen und Klassen in Häusern und Wohnungen unterschiedlicher Typologien. Die wie in einer Collage locker aneinander gefügten Scheiben- und Y-Hochhäuser, die horizontalen Gartenstädte und vertikal gestapelten Hofhäuser waren auch für unterschiedliche Individuen gedacht. Die Wohnungen selbst folgten funktional einem tradierten Schema des Familienwohnens, die kollektiv erlebten Funktionen und Räume waren nun ausschließlich für Sport und Erholung gedacht. Die Zeichnungen der *Industriellen Bandstadt* vermitteln das für Le Corbusier typische Motiv der lockeren, weit auseinander gezogenen Bebauungs- und Infrastrukturen. Alle Bauten sind aufgeständert und belassen einen durchgehenden, jedoch kultivierten Naturraum, in dem sich in verschiedenen Ebenen unterschiedliche Verkehrsformen verteilen. Anstelle der tradierten Straße öffnet sich nun ein riesiger Freiraum, eine bepflanzte Ebene, mit wenigen, locker verteilten, jedoch stark verdichteten Häusern. Die Straße selbst bildet nicht mehr länger einen geschlossenen Korridor, sondern formiert, so Le Corbusier, einen neuen, offenen und revolutionierenden Informationsweg für das Land. Auch wenn Le Corbusier betont, dass hier Stadtmensch und Landmensch auf einer Ebene miteinander wohnen könnten, so sollte die *Industrielle Bandstadt* vor allem doch das Land revolutionieren. Im Endausbau sollte nach Le Corbusiers Vision ähnlich den Vorstellungen Soria y Matas ganz Frankreich entlang der Hauptverkehrsachsen von einem Netz aus Bandstadtverbindungen überzogen sein.

1. Fehl, Gerhard / Rodriguez-Lores, Juan (Hrsg.): Die Stadt wird in der Landschaft sein und die Landschaft in der Stadt. Birkhäuser, Basel / Berlin / Boston 1997, S. 146

2. Ebd. S. 162

3. Ebd. S. 158

4. Ebd. S. 11

5. Siehe dazu: Pollak, Sabine: Leere Räume. Weiblichkeit und Wohnen in der Moderne. Sonderzahl, Wien 2004

6. Fehl, Gerhard / Rodriguez-Lores, Juan (Hrsg.): Die Stadt wird in der Landschaft sein und die Landschaft in der Stadt. Birkhäuser, Basel / Berlin / Boston 1997, S. 67

7. Ebd. S. 119

8. Ebd. S. 120

9. Ebd. S. 128

Stadt-Land

Die Leere zwischen Stadt und Land, das Modell der Zwischenstadt
Peripherie versus Zentrum, die Stadt am Land

Stadt-Land

Die Leere zwischen Stadt und Land, das Modell der Zwischenstadt
Peripherie versus Zentrum, die Stadt am Land

„Urbanism doesn't exist."(1)
Rem Koolhaas

„Die ausgedünnten Flickenteppiche der Ein-, Zweifamilien- und Reihenhäuser fransen an den Ortsrändern nicht mehr aus, sondern gehen nahtlos ineinander über. Überall weisen sie dasselbe Lochmuster von defensivem Abstandsgrün und Kleinhaus-Zitadellen, von Gewerbe-Centers und Tankstellen auf."(2)
Michael Mönninger

„Ich bin überzeugt, dass der sprawl nicht nur ein urbanes Phänomen ist. Ich behaupte, dass wir nicht nur einer Veränderung in der urbanen Struktur gegenüberstehen, sondern dem Zusammenbruch aller gefestigten und autonomen Strukturen, seien es Städte, zusammengewachsene Städte oder Staaten, oder auch unserer heiligen und autonomen Körper. Wir sehen dort eine Auflösung all dieser autonomen Objekte in Vektoren, Kraftfelder und Anziehungspunkte. In dieser Welt müssen sich ArchitektInnen und StadtplanerInnen des Endes eines Anspruchs auf ein ganzheitliches Projekt von Architektur und Stadtplanung bewusst sein."(3)
Aaron Betsky

Ausgefranste Städte, ineinander verwachsene Vororte, gesichts- und identitätslose Straßenzüge, horizontales Ausbreiten von austauschbaren Gewerbezentren und multiple Haus- und Gartenidyllen: Es hat den Anschein, als hätte heutige Stadtplanung weder das Planen von Städten noch den Umgang mit dem Land zwischen diesen Städten im Griff. Vielleicht muss man jenes von Aaron Betsky am Beginn angesprochene, notwendige Aufgeben jedes Anspruchs einer Ganzheitlichkeit von Stadtplanung ernst nehmen. Während allerorts das Sterben der kompakten Stadt prophezeit wird, lässt sich das Ausufern, das scheinbar Identitätslose und endlos Horizontale, die Siedlungsteppiche und deren wild wuchernde Kombinationen aus Arbeiten und Wohnen auch von einem anderen Blickpunkt aus beurteilen. Versuche, das (beinahe) leere Land zwischen Zentren zu urbanisieren, scheiterten im Laufe der Geschichte wiederholt. Im Sinne eines anarchischen Siedelns mit dem Potential der Selbstentfaltung lassen sich suburbane Raumentwicklungen zwar nur schwer steuern, bilden jedoch einen Gegenpol zur Verdichtung der Stadt. Die Stadt am Land, städtische Eigenschaften inmitten einer wenn nicht unberührten, so dennoch weiten Landschaft, zu Netzen verknüpfte Bandstrukturen und das Weiterdenken des Dorfes im Sinne von neuen Wohn-, Lebens- und Arbeitsgemeinschaften bilden hier den theoretischen Hintergrund für mögliche Siedlungsstrategien.

Cluster, Struktur, Netz

Das Prinzip der offenen Ausbreitung eines Systems aus Siedlung und Landschaft wurde bereits in den 1960er Jahren verfolgt. Den theoretischen Hintergrund bildeten die Theorien des Ethnologen Claude Lévi-Strauss, der über strukturale Gesetzmäßigkeiten in verschiedenen Kulturen ein soziales Leben in den Mittelpunkt stellte, das alle Aspekte miteinander verbinden sollte. In Analogie dazu bildeten sich in europäischen Kreisen neue Planungstheorien heraus, die ein assoziatives Verflechten von Funktionen in einem System aus Beziehungen einzelner Elemente anstrebten. Mittels der Struktur als Prinzip konnten Wohneinheiten, Gebäude, Straßenzüge und ganze Städte entwickelt werden. Die meisten Schriften und Projekte entstanden rund um die Gruppe *Forum* in den Niederlanden. Aldo van Eyck, Herman Hertzberger und Piet Blom, aber auch ArchitektInnen in Großbritannien wie etwa Alison und Peter Smithson oder die Gruppe *Team Ten* forderten die Überwindung des Funktionalismus der klassischen Moderne und propagierten die Funktionsmischung als Grundlage jeder Planung. Anstelle eines geschlossenes Bandes oder auf singuläre Funktionen beschränkte, geschlossene Typologien forderten die AutorInnen eine offene Organisationsform für kommunikative Wohn- und Lebensformen, in denen sich sowohl im Grundriss wie auch im Schnitt Funktionen durchmischten. Haus, Straße und Platz existierten nicht mehr länger als getrennte Raumformen, sondern als verschmolzene Einheit. In ihrer offensten Form sollte die Struktur als ein tatsächlich offenes Tragsystem gebaut werden, in das Wohneinheiten und Infrastruktur frei hinein gehängt werden konnten.

In seiner Offenheit und Durchmischung reagierte der Strukturalismus auf die Nachkriegsmoderne Europas. Anstelle von frei stehenden, scheibenförmigen Stadterweiterungen, wie sie etwa von Le Corbusier vorgegeben und in zahllosen Varianten als Stadtrandsiedlungen realisiert worden waren, wurde die Struktur als prinzipiell endlos in alle Richtungen, eher horizontal erweiterbares System verstanden. Mit dem Begriff des „Clusters" wurde eine Einheit gefunden, die einer Stadt ähnlich war, jedoch im Maßstab einer Siedlung blieb. Mit Struktur und Cluster konnte sowohl das starre städtebauliche Raster der Bandstadt als auch die Geschlossenheit der

Wohntypologien aufgebrochen werden. Siedlung und Umland, Wohneinheiten und Infrastruktur, Innen und Außen verflochten zu einem strukturellen Netzwerk. Alison und Peter Smithson präsentierten 1953 am internationalen Kongress zu moderner Architektur CIAM in Aix-en-Provence eine so genannte „Assoziationstheorie", nach der sich aus der Beziehung von Haus und Straße heraus clusterartig eine Wohneinheit, ein Haus, eine Anordnung mehrerer Häuser und schließlich ein ganzes, verflochtenes Netzwerk aus Bebauung, Straßen und Zwischenräumen ergab. „Wir sind der Auffassung, dass wir eine Assoziationshierarchie (Haus, Straße, District, Stadt) einführen sollten, die die funktionalistische Hierarchie (Vier-Funktionenteilung) der Charta von Athen ersetzen sollte. [...] Die Studien über Assoziation und Identität führen zur Entwicklung von Systemen mit verbundenen Gebäudekomplexen. Diese sollten mehr übereinstimmen mit dem Netzwerk sozialer Beziehungen als mit der heutigen Anordnung von begrenzten Außenräumen und in sich geschlossenen Gebäuden."(4) Der Entwurf der Smithsons für London, das *Golden Lane-Projekt* von 1951–1953 zeigt die Weiterführung der Gedanken Le Corbusiers und zugleich die Kritik daran. Nicht mehr einzelne, frei stehende Wohnscheiben wie die Unités d'habitation bilden die neue Stadt. Lineare, rechtwinkelig zueinander stehende Teile werden im Grundriss in Form einer Verästelung aneinander gefügt und überziehen rund um einen Verkehrsknotenpunkt einen gesamten Stadtteil. Brechung, Verästelung, Zusammenwachsen und Abzweigen verleihen der Struktur einen organischen Charakter und bilden trotz des Endlosbandes kleine, in sich halb geschlossene Einheiten und Höfe. Die unbelebte, dunkle Innengasse Le Corbusiers ist nun einem offenen und freien Erschließungsdeck in erhöhter Lage gewichen, von dem aus Maisonetten erschlossen werden. In Frankreich wurden ganze, neue Städte etwa von Candilis und Woods in ähnlichen Strukturen entworfen wie in Toulouse, wo Verästelung und zusammenhängende, fußläufig erschlossene Ebenen Einheiten verschiedener Höhenentwicklungen erschließen und auf verschiedene BenutzerInnen genau zugeschnittene Freiräume einfassen.

In gewissem Sinne bilden die rational aneinander gefügten, rechtwinkeligen Hofhäuser von Angerdörfern eine nicht unähnliche Struktur heraus, in der sich verästelnd Straße, Höfe, Wohnhäuser und Wirtschaftsgebäude zu einem komplexen Ganzen fügen, die optimierte Einheit als solches dennoch auch isoliert funktioniert. Das netzartig verästelt Strukturelle kann als Grundanleitung für clusterartige Siedlungserweiterungen dienen, in der die Grundform, der Hofhaustyp, an heutige Verhältnisse angepasst wird.

Stadt versus Land

Ist „Stadt" tatsächlich ein überholter Begriff, ein Mythos, der nicht länger aufrecht zu erhalten ist? Zumindest ist die klare Unterscheidung in Zentrum und Peripherie, Stadt und Land nicht mehr länger haltbar. Satellitenbilder von Städten zeigen keine deutliche Abgrenzung vom Umland, sondern vielmehr nebulose Mischungen vielfacher Einheiten, die mehr oder weniger lose an dichter bebaute Gebiete angehängt sind. Der britische Architekt Cedric Price formulierte einmal den einleuchtenden Vergleich zwischen der Stadt und einem Ei. Die mittelalterliche Stadt glich noch dem gekochten Ei, in dem der Dotter (das Zentrum) fest von Eiweiß umschlossen liegt. Stadterweiterungen zwischen der Industrialisierung und der Nachkriegszeit glichen einem Spiegelei, in dem der Dotter bereits deutlich zerflossen sei, sich relativ ungehindert horizontal ausbreite, aber dennoch von einem fest umgrenzten Eiklar zusammengehalten würde. Die heutige Stadt hingegen gleiche in ihrer Konsistenz einem Rührei, in dem sich unzählige Subzentren gebildet und sich Peripherie und Zentrum vollkommen vermischt hätten. Das Wuchern europäischer Städte an den Rändern vollzog sich seit den 1970er Jahren langsam, aber kontinuierlich. Die Ausmaße dieses Wucherns wurden, so bemerkt etwa Michael Mönninger über deutsche Stadterweiterungen, jahrelang nicht bemerkt und mittlerweile handle es sich dabei um „restlos zersiedelte Landstriche, die in so vielen kleinen Erweiterungsschritten rund um alte Ortskerne wucherten, dass man die Monströsität der Gesamtgebilde lange Jahre gar nicht bemerkte."(5)

Zwischenstadt

Mitte der 1990er Jahre wurde in der europäischen Stadtforschung ein neuer Begriff geprägt, der es erlaubte, Regionen und Orte abseits großer Agglomerationen neu zu bewerten. Als Zwischenstadt bezeichnete der deutsche Städteplaner und -theoretiker Thomas Sieverts jenen Verdichtungsraum, der sowohl städtische wie auch ländliche Eigenschaften besitzt, sich weder linear, noch konzentrisch, sondern eher als Feld ausbreitet und sowohl das Besondere eines Ortes wie auch das Ortlose inkludiert. Nachdem alle Zwänge der Befestigung der kompakten Stadt nicht mehr notwendig seien, sei es nur natürlich, dass sich diese Stadt nun ungehindert in alle Richtungen ausbreite.

Die Zwischenstadt soll nicht die alte Stadt ersetzen, sie erlaubt als Begrifflichkeit jedoch, die Potentiale des vormals abwertend als Peripherie bezeichneten, ort- und identitätslosen Raums neu zu definieren. Die neue Betrachtungsweise zwischen

Stadt und Land erlaubt nun auch ein Denken in Siedlungsmustern und -strukturen, die sich weder als Bandstadt noch als Cluster, sondern eher wie ein offenes Feld ausbreiten. In einem Feld wirken Kräfte wie Vektoren und Funktionen bilden sich nicht nur seriell aus, sondern formieren sich als Inseln oder Knoten. Feldstrukturen verbinden Band und Cluster zu einer zugleich einfachen wie auch komplexen Entwicklungsform, die offen ist für Bewegungen und Verdichtungen unterschiedlichster Art. Das diffuse Stadt-Land-Bild zerfließender Stadtränder oder ausufernder Siedlungen kann also positiv als fließender (Landschafts)-Raum mit Netzwerken, Knotenpunkten und vielseitigen Verbindungsmöglichkeiten interpretiert werden. Die Beziehung von Stadt und Land, Bebauung und Landschaft, Solids und Voids, Innen und Außen, Verdichtung und Leere in diesem Raum wird ohne Wertigkeit interpretiert und wechselt je nach Standpunkt: Nicht immer bildet die Bebauung Inseln innerhalb einer freien Landschaft, sondern auch Freiraum kann als Grüninsel von bebautem Land umschlossen und auch bewahrt werden.

Das Fehlen jedes ausgewiesenen Zentrums wiederum muss nicht länger den Verlust einer Mitte bedeuten, sondern kann vielmehr im Sinne einer freien Ebene mit vielen Subzentren interpretiert werden. Es liegt also weitgehend an der Betrachtungsweise, wie zerfranste Stadtränder, scheinbar gesichtslose Vororte oder wild ausufernde Siedlungsstrukturen bewertet werden. Eine Neuinterpretation dieser Phänomene kann helfen, Strategien für jene Regionen zu entwickeln, die sich zwischen zwei bestehenden Großstädten befinden (z.B. die gesamte Region zwischen Wien und Bratislava) bzw. für Regionen, die durch neue Erschließungsbänder zu Durchzugsregionen werden, in denen unterschiedlichste Betriebs- und Wohnansiedlungen zu erwarten sind (z.B. die Region rund um die A5 im Raum Großkrut, Poysdorf, Mistelbach und Mikulov). Beide Regionen verlangen nach Modellen, die sich sowohl von der Idee der kompakten als auch von jener der funktionalistischen Stadt klar unterscheiden. Gefragt sind vielmehr Strategien einer urbanen oder suburbanen Unschärfe für eine Neuinterpretation des Wohnens und Lebens in einem (vormals) ländlichen Raum.

Stadt-Land

Zwischenstädte entstehen, weil in der alten Stadt der Raum für Erweiterungen fehlt und Grundstücke im Umland günstiger zu haben sind. Einerseits besteht ein ökonomischer Zwang, andererseits bestimmt die Sehnsucht nach Wohn- und Siedlungsformen inmitten unberührter Natur das Durchbrechen der Grenzen der Stadt. Dass diese Natur in kürzester Zeit nicht mehr unberührt ist oder es niemals war, mindert diese Sehnsucht nicht. Die Vereinbarkeit von Stadt und Land – wie künstlich diese auch immer sein mag – scheint also im Bereich Zwischenstadt mit allen nur denkbaren Ausformulierungen zu funktionieren: private Gärten und Häuser, eingeschlossene Höfe, landwirtschaftlich genutzte Restflächen, Betriebe, Brachlandschaften, Grünflächen zwischen Gewerbehöfen und Einkaufszentren samt Parkplätzen existieren nebeneinander in relativer Ungestörtheit. Zudem ermöglichen europäische Vor- oder Zwischenstädte im Gegensatz zu solchen in den USA noch die Parallelität unterschiedlicher Mobilitätsformen und erlauben auch fußläufige Wegverbindungen. In dem Streben nach einer optimierten, Stadt und Land in sich vereinigenden Siedlungsform setzt das Konzept Zwischenstadt das Projekt der Stadt-Land-Utopien von Gartenstadt bis Strukturalismus fort.

Bewegung und Gegenbewegung lösen einander immer ab – der modernen Stadterweiterung in Form von getrennten Funktionen und stark verdichteten, in der Landschaft verstreuten Einzelgebäuden und dem darauf reagierenden Strukturalismus folgte in den 1980er Jahren europaweit eine Rückkehr zur kompakten, historischen Stadt. Sowohl die radikale Stadtplanung der Moderne wie auch die mystifizierte Wiederholung historischer Stadtmuster sind heute gleichermaßen überwunden und Stadtplanung kann nun vorurteilsfrei Stadt und Land, Peripherie und Zentrum neu beurteilen. Das Bild der kompakten Stadt bleibt dennoch übermächtig. Dies ist auch einer der Gründe dafür, so Sieverts, warum nach wie vor Vorurteile gegenüber peripheren Agglomerationen bestehen. Andererseits ist gerade jene Urbanität, die mit der alten, kompakten Stadt in Verbindung gebracht wird, zunehmend im Verschwinden begriffen. Urbanität im ursprünglichen Sinne – also das tolerante Nebeneinander von sozialen Klassen und Ethnien scheint heute kaum noch realisierbar und ist zudem von den wenigsten Stadtbewohnenden wirklich erwünscht. Anhand amerikanischer Großstädte ist gut nachvollziehbar, wohin sich Urbanität zukünftig entwickeln wird. Stadtzentren wandeln sich zu überwachten und in ihrem Großstädtischen durchaus einschätzbaren Schaubühnen, die maximal einem touristischen Erleben der Stadt dienen. Periphere Einkaufszentren hingegen weisen mehr Urbanität auf, als es die Stadtzentren je wieder haben werden. Genau diese Urbanität ist jedoch einschätzbar, frei von Überraschungen und präsentiert sich so, wie sie die Stadtbenutzenden kennen, sodass sie eher angenommen wird als jene der Stadtzentren. Die tatsächlich erwünschte Urbanität amerikanischer Städte gleicht dem immer gleich bleibenden Bühnenbild einer Fernsehserie, in dem sich bekannte Charaktere nach vorgegebenen Verhaltensmustern bewegen. Der laut Richard Sennett seit der Antike andauernde und fortschreitende Prozess eines zunehmenden Verschwindens des öffentlichen Raums verdeutlicht, dass jede Rückkehr zur kompakten und geschlossenen Stadt scheitern muss, er lässt andererseits jedoch auch die Peripherie wiederum in einem neuen Blickwinkel erscheinen.

"Urbanism can lighten up, become a Gay Science – Lite Urbanism."(6) Eine neue Definition von Urbanität, das Aufgeben jeder Form von Zentralität, Dichte in einem

erweiterten, z.B. sozialen Begriff, Mischung als Grundprinzip und Ökologie als Verständnis eines neuen Stadt-Land-Bezugssystems erlauben es, Siedlungsmuster in Form von Collagen, Netzen, Feldern und Kräfteströmen neu zu interpretieren. Die Stadt schlechthin existiere schon lange nicht mehr, schreibt Rem Koolhaas 1994 in dem Artikel „What ever happened to Urbanism?"(7) Das Konzept von Stadt habe sich längst von jedem Vorbild von Stadt entfernt. Daher würde auch jedes Festhalten an frühere Bedingungen von Stadt in Bezug auf Bilder, Abläufe und Morphologie von Stadt unwiderruflich zu Nostalgie und Irrelevanz führen. Koolhaas fordert daher auch nicht ein neues Konzept für die Stadt, sondern im Sinne großer Märchenerzählungen 1001 Konzepte von Städten, entworfen in einer radikalen Öffnung der Grenzen der Disziplin, Groß- und Kleinstadt, Band- und Clusterstadt gleichermaßen betreffend.(8) Die Profession müsse sich aus allen bestehenden Grenzen lösen, sich aufweichen und einen neuer Denkweise folgen, die Koolhaas in ihrer Unterschiedlichkeit mit jener von homosexuellen Lebensformen vergleicht. Vielleicht ist zukünftiger Urbanismus tatsächlich eine „Gay science", wie Koolhaas träumt, vielleicht lösen sich in zukünftigen Städteplanungen aber auch alle Kategorien, Dualismen und Unterschiedlichkeiten wie jene zwischen Natur und Kultur, Innen und Außen, Osten und Westen, Zentrum und Peripherie in einen freien Queer Space jenseits von Stadt, Land, Zwischen- und Clusterstadt auf. Alles wird möglich.

1. Koolhaas, Rem / Mau, Bruce: S, M, L, XL. Monicelli, NY 1995

2. Mönninger, Michael: Auf der Suche nach der verlorenen Urbanität. In: Hintergrund 01, Architektur Zentrum Wien, Wien 2000, S. 41

3. Betsky, Aaron: Icons of the sprawl. In: Hintergrund 01, Architektur Zentrum Wien, Wien 2000, S. 38

4. Lüchinger, Arnulf: Strukturalismus in Architektur und Städtebau. Krämer, Stuttgart 1981, S. 30

5. Mönninger, Michael: Auf der Suche nach der verlorenen Urbanität. In: Hintergrund 01, Architektur Zentrum Wien, Wien 2000, S. 41

6. Koolhaas, Rem / Mau, Bruce: S, M, L, XL. Monicelli, NY 1995, S. 971

7. Ebd. S. 959–971

8. Ebd. S. 971

Literatur

AGEG/AEBR/ARFE (Hrsg.): Aktionsprogramm zur Umsetzung der Charta der Grenz- und grenzübergreifenden Regionen. Gronau 2004. http://www.aebr.net/publikationen/pdfs/Charta_Final_071004.de.pdf [14.06.2006]

Bataille, Georges: Erotism. Death and Sensuality. City Lights Books, San Francisco 1986

Baudrillard, Jean: Simulations. Semiotexte, New York 1983

Betsky, Aaron: Icons of the sprawl. In: Hintergrund 03, Architektur Zentrum Wien. Wien 2000, S. 37–48

Boesiger, Willy (Hrsg.): Le Corbusier. Œuvre Complète 1938–1946. Artemis, Zürich 1977

Buci-Glucksmann, Christine: Der kartographische Blick der Kunst. Merve, Berlin 1997

Chan-Magomedow, Selim. O.: Pioniere der sowjetischen Architektur. Der Weg zur neuen sowjetischen Architektur in den zwanziger und zu Beginn der dreißiger Jahre. Löcker Verlag, Wien / Berlin 1983

Dvorak, Wolfgang: Faltplan Wien-Bratislava Twin City Region. Stadtentwicklung Wien, MA 18, 2005

Fasslabend, Maria / Fasslabend, Wilhelm: Marchegg. Geschichte und Geschichten. Chronik der Stadt Marchegg

Fehl, Gerhard / Rodríguez-Lores, Juan (Hrsg.): Die Stadt wird in der Landschaft sein und die Landschaft in der Stadt. Birkhäuser, Basel / Berlin / Boston 1997

Guallart, Vicente: Sociopolis. Projekt für eine Stadt der Zukunft. Actar, Barcelona 2004

Institut für Architekturtheorie TU Wien / Österreichische Gesellschaft für Architektur (Hrsg.): Umbau 18. edition selene, Wien 2001

Kainrath, Wilhelm: Die Bandstadt: städtebauliche Vision oder reales Modell der Stadtentwicklung? Picus, Wien 1997

Koolhaas, Rem / Mau, Bruce: S, M, L, XL. Monicelli, NY 1995

Kos, Wolfgang: Riten der Geborgenheit. Wenn Landschaft zum „schönen Zimmer" wird. In: Pusch, Eva / Schwarz, Mario: Architektur der Sommerfrische. Verlag Niederösterreichisches Pressehaus, St. Pölten 1995

Kühn, Wilfried: Tabula Rasa und dergleichen. In: Umbau 18, Institut für Architekturtheorie TU Wien / Österreichische Gesellschaft für Architektur. edition selene, Wien 2001, S. 51–64

Landluft (Hrsg.): Wohnen und Arbeiten außerhalb von Ballungszentren. Dokumentation Ausstellung und Symposion Kulturhof Neupölla 28./29. April 2006. Wien 2006. http://www.landluft.at/04/media/pdf/Doku_Wohnen_und_Arbeiten_in_Neupoella_Email.pdf [04.07.2006]

Lüchinger, Arnulf: Strukturalismus in Architektur und Städtebau. Krämer, Stuttgart 1981

Maas, Winy / van Rijs, Jacob (Hrsg.): FARMAX. Excursions on density. 010 Publishers, Rotterdam 1998

Mönninger, Michael: Auf der Suche nach der verlorenen Urbanität. In: Hintergrund 01, Architektur Zentrum Wien, Wien 2000, S. 37–50

Pollak, Sabine: Leere Räume. Weiblichkeit und Wohnen in der Moderne. Sonderzahl, Wien 2004

Ransmayr, Christoph: Im blinden Winkel. Nachrichten aus Mitteleuropa. Brandstätter, Wien 1985

Sieverts, Thomas: Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Vieweg, Bauwelt fundamente 118, Wiesbaden 1997

Sennett, Richard: Fleisch und Stein. Der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation. Berlin-Verlag, Berlin 1995

Stadtgemeinde Hardegg (Hrsg.): Hardegg. 700 Jahre Stadt. Hardegg 1990.

Tabor, Jan: Über die Grenze. In: Ransmayr, Christoph: Im blinden Winkel. Nachrichten aus Mitteleuropa. Brandstätter, Wien 1985, S. 13–43

Van Berkel, Ben: Mobile Forces. Mobile Kräfte. Ernst und Sohn, Berlin 1994

Winter, Erich: 950 Jahre Groß-Kruter G'schichten. Gemeinde Großkrut, 2005

http://www.artec-architekten.at/project.html?id=14 [04.07.2006]

http://www.cittaslow.info/ [04.07.2006]

http://www.unternehmerzentrum.at/ [04.07.2006]

Marchegg, Großkrut und Hardegg haben Gemeinsamkeiten, unterscheiden sich dennoch in struktureller, programmatischer wie auch regionaler und landschaftlicher Hinsicht: Marchegg punktet durch noch ausbaubare Schlösser, eine einzigartige Aulandschaft und zwei Hauptstädte in nächster Nähe, Großkrut durch die landschaftliche Lage zwischen Weinanbauhügeln sowie mehreren Wirtschaftsparks, die in nächster Nähe dies- und jenseits der Grenze entstehen werden und Hardegg durch die Dualität zwischen einem zu bewahrenden Sommerfrischejuwel, durchaus erweiterbaren Katastralgemeinden und einem Nationalparkzentrum mit Vorzeigewirkung. Auch die Beziehung der einzelnen Gemeinden zur Grenze sowie die zu erwartenden Veränderungen im Zuge der Öffnung sind unterschiedlich. Marchegg liegt an einer Hauptverkehrsverbindung zwischen zwei Hauptstädten in zwei Ländern und wird von dieser Lage zukünftig mit ziemlicher Sicherheit profitieren, Großkrut vermittelt die Möglichkeit einer Entwicklung in alle nur denkbaren Richtungen und unter verschiedensten Bezugspunkten, Hardegg wiederum scheint durch den Nationalpark, der beide Länder mit einschließt, am stärksten mit der Region über der Grenze verstrickt.

Es lassen sich also durchaus unterschiedliche Szenarien einer möglichen zukünftigen programmatischen und räumlichen Entwicklung andenken. Allen Orten gemeinsam wiederum sind der problematische Umgang mit der bestehenden Bausubstanz, das Fehlen von urbanen Wohnformen sowie infrastrukturelle Leerstellen, die etwa im Falle von Hardegg durch fahrende GreißlerInnen ausgeglichen werden.

Das Problem der bestehenden, alten Bausubstanz steht prototypisch für viele niederösterreichische Gemeinden. Alte Hofstrukturen entlang von Dorfstraßen, die teils in den letzten Jahrzehnten erneuert oder restauriert wurden oder einfach verfallen, entsprechen nur im seltensten Falle noch heutigen Anforderungen an modernes und komfortables Wohnen. Zu schmal sind die Grundstücke, zu beengt die Räume, zu klein die Öffnungen, oft fehlt ein zweites Geschoß als Rückzugsmöglichkeit, Durchgangszimmer reihen sich aneinander und Wirtschaftsgebäude stehen leer. Dennoch bleiben die Qualitäten der (in einer Richtung) auf beengtem Raum aneinander gebauten Straßendorfhäuser unbestritten. Auch wenn Baugründe in Gemeinden oft allzu günstig zu kaufen sind, so belasten Aufschließungskosten Gemeinden in jedem Fall und eine Komprimierung und Verdichtung der Bebauung bedeutet, dass weniger Infrastruktur errichtet werden muss. Bauliche Dichte ist zudem auch mit sozialer Dichte verbunden, sie bewirkt den Austausch zwischen Dorfbewohnenden, die Kommunikation auch für jene, die alleine leben und machen nachbarschaftliche Hilfe leichter möglich als zwischen weit auseinander gezogenen und untereinander abgeschotteten Einfamilienhausparzellen.

Die Grundannahme für die drei Orte Marchegg, Großkrut und Hardegg war die notwendige bauliche, soziale und kommunikative Verdichtung als mögliche Erweiterung bzw. Veränderung der Orte. Als Ausgangspunkt dient das Straßendorf mit dicht aneinander gereihten Häusern, die an ihren gemeinsamen Grundstücksgrenzen einerseits Kommunikation mit den NachbarInnen ermöglichen, andererseits durch die Konfiguration der Baukörper maximale Privatheit anbieten – und dies ohne dichte Hecken als Abgrenzung. Entlang der Infrastruktur ermöglichen Straßendörfer eine urbane Wohn- und Lebenssituation, in der Querrichtung werden suburbane bis ländliche Qualitäten hergestellt.

Dennoch würde es keinen Sinn machen, die alten Dorfstrukturen einfach zu wiederholen. Gefragt sind also Neuinterpretationen dieser Strukturen sowohl in programmatischer als auch baulicher Hinsicht. Als mögliches neues Programm bieten sich alle nur denkbaren neuen Beziehungs- und Lebensmuster an, also Wohnen für Singles in allen Altersstufen, für AlleinerzieherInnen, Patchworkfamilien und SeniorInnen, für Familien oder Großfamilien, junge und ältere Paare aller Geschlecht-

lichkeiten, für TouristInnen etc. sowie die unterschiedlichsten Kombinationen aus Wohnen und Arbeiten. In baulicher Hinsicht gilt es, jene Qualitäten aufzugreifen, die in den Hofhäusern gegeben sind, ergänzt durch neue Erlebbarkeiten wie etwa die Nutzung flacher Dächer für Begrünungen, Sonnenterrassen oder Sonnenkollektoren, die Verwendung neuer Materialien wie Holzwerkstoffe sowie das modulare Ausbauen für verschiedene Lebenszyklen.

Die Szenarien und Projekte für die drei Orte gehen vorerst von einem übergeordneten Blickwinkel aus. Sie definieren die regionale Rolle der Orte, die Beziehung zum Land jenseits der Grenze und ein mögliches Programm, um in einem nächsten Schritt mehrere Nutzungsprofile anzudenken, die sich auf momentane und zukünftige Potentiale der Orte sowie auf mögliche BewohnerInnen beziehen. Schließlich werden für jeden der Orte mindestens zwei dieser Nutzungsprofile in Projekte weiterentwickelt, vorerst ohne Eingriffsort und in Form von abstrakten Schemata und letztlich anhand konkreter Orte mit den konkreten Bedingungen von Grundstücksgrößen, -richtungen und -teilungen. In keinem Fall der drei Orte stellen diese Projekte reale Baugrundstücke dar und die Schwierigkeiten von verschiedenen EigentümerInnen und Widmungen sind bekannt. Dennoch sollen die Projekte zeigen, dass etwa auf Grundstücksgrößen, die durchaus einer gängigen Aufschließungspraxis gleichen (also etwa ein Maß von 10 bis 20 Einfamilienhausparzellen) auch Bebauungsformen abseits dieser Einfamilienhäuser möglich sind – mit dem Bonus der erhöhten Dichte, der geringeren Aufschließungskosten, der größeren Privatheit und der Urbanität der Wohnform. Die Projekte sind nicht 1:1 dort umsetzbar, wo sie geplant wurden, dafür jedoch mehrfach und vielleicht auch für andere Gemeinden anwendbar. Sie bleiben fiktiv, aber nicht abstrakt, ohne wirklichen Ort und sind dennoch nicht Utopie, sie interpretieren, ohne zu kopieren und verstehen sich als Initial einer möglichen Transformation der Orte.

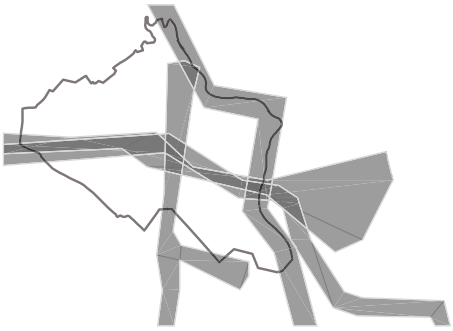
Projekte

Szenarien, Strategien, Konzepte

Marchegg

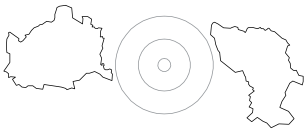
Peripherie = Zentrum

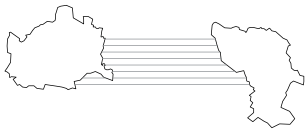
Peripherie = Zentrum



Das Gebiet zwischen Wien und Bratislava weist Elemente auf, die sich verschiedenen Stadttypen zuordnen lassen. Es sind dies vor allem längs der Achse zwischen den Städten verlaufende Elemente, die dem Typus der Bandstadt entsprechen (wie etwa die Donau), sowie konzentrisch um eine Mitte angeordnete Versatzstücke der gewachsenen Stadt (wie etwa der geplante Autobahnring).
Die Überlagerung dieser Typen führt zur Deformation der Band- und Ringfiguren. Ein für die heutige europäische Stadt nicht unübliches Bild wird sichtbar: Während im entleerten Zentrum der Twin-City-Liner („Fiaker“) durch den Nationalpark Donauauen („Stadtpark“) gondelt, passieren die großen Bewegungen an der Peripherie – Flughäfen, Schnellverbindungen, Shopping, Industrie etc.
Marchegg liegt an dieser zum Zentrum gewordenen Peripherie und übernimmt die Rolle eines Vorortes der Twin City. Die durch Deformation und Überlagerung definierten Bänder durchziehen das Gemeindegebiet – regionale Themen werden in den lokalen Maßstab übersetzt.

Stadttypologien





Twin City

Die Twin City setzt sich aus den beiden nur 60 km voneinander entfernten Hauptstädten Wien und Bratislava sowie dem dazwischen liegenden Gebiet zusammen. Sie liegt im Zentrum von CENTROPE, der Europa Region Mitte im Vierländereck Ostösterreich, Südtschechien, Westslowakei und Westungarn. Die Twin City forciert eine Zusammenarbeit in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur, Arbeitsmarkt, Siedlungsentwicklung, Standortmarketing, Kulturaustausch, Umwelt u.a.

Zwischenstadt

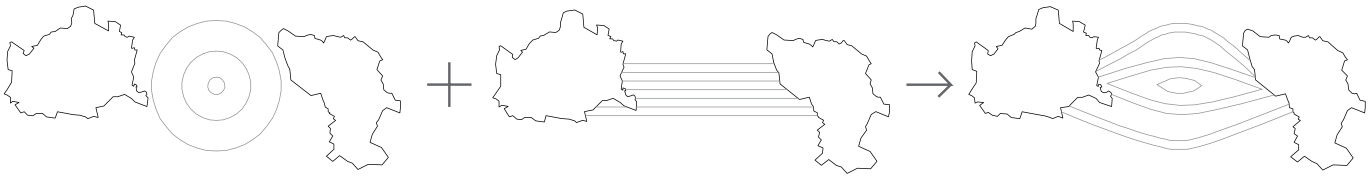
Die Zwischenstadt ist ein Typus von Stadtstruktur, der in den letzten Jahrzehnten durch die Auflösung der Grenzen zwischen „Stadt" und „Land" entstanden ist. Er beschreibt den suburbanen Raum, der durch eine ungeplante Durchmischung von Subzentren, Wohn- und Freizeitbereichen sowie Freiräumen geprägt ist. Das Verhältnis von der alten Kernstadt zur Zwischenstadt ist nicht mehr gerichtet – wie etwa der geläufige Begriff des Vororts suggeriert –, sondern durch eine Vielzahl an Wechselwirkungen bestimmt.

gewachsene Stadt

Die konzentrisch gewachsene Stadt entwickelt sich um eine Mitte und dehnt sich im Laufe der Zeit in Ringen darum aus. Im Zentrum steht die Burg oder Kathedrale, umfasst von mittelalterlichen Quartieren, die durch eine Stadtmauer von den später entstandenen Vorstädten getrennt sind. Mit zunehmender Ausdehnung der Stadt wird die Mauer oft geschliffen und durch einen ringförmigen Boulevard ersetzt. Außerhalb der Vorstädte – an der Peripherie – findet sich oft eine zweite Ringstraße bzw. -autobahn. In einiger Entfernung liegen die durch Radialstraßen mit der Stadt verbundenen Vororte.

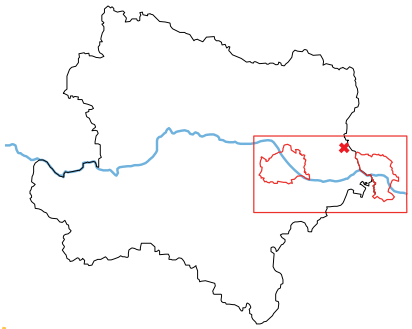
Bandstadt

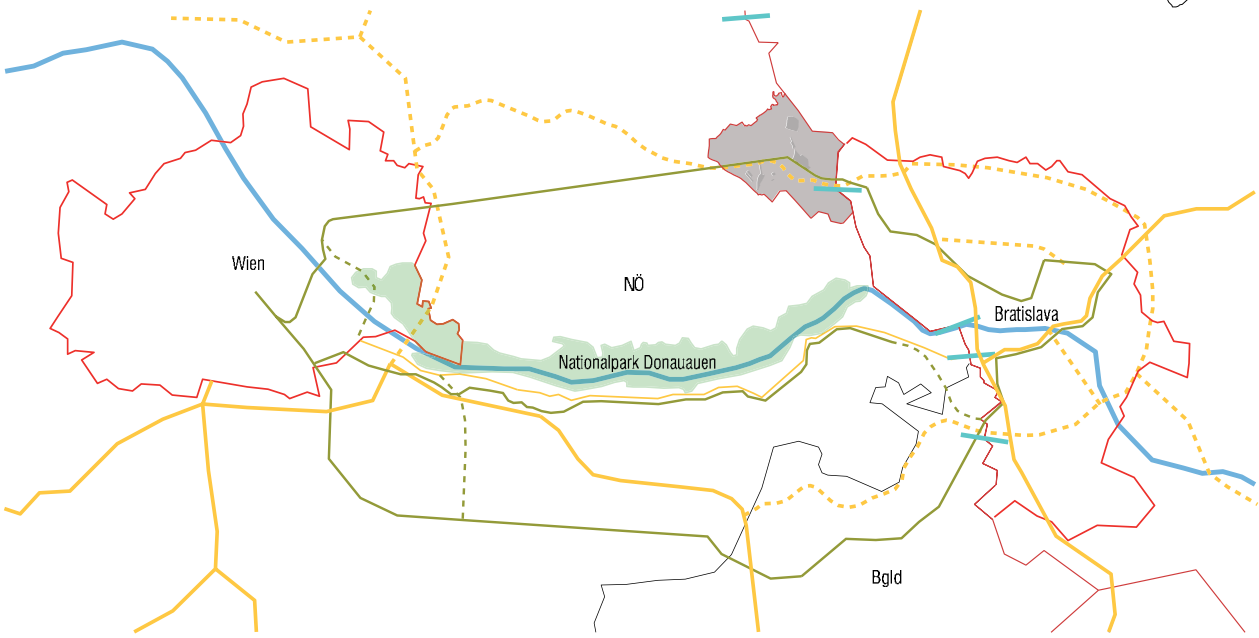
Die Bandstadt ist eine idealtypische Stadtanlage längs eines Transportweges (Schiene, Straße oder Wasserweg) mit großer Länge, aber geringer Breite. Die parallel zu dem Verkehrsweg verlaufenden Wohn-, Arbeits- und Erholungsbänder sind so angeordnet, dass die zurückzulegenden Wege möglichst kurz bleiben. Die Ausrichtung auf ein Zentrum und die so entstehende Hierarchie in der Gestalt gewachsener Städte fehlen.



Peripherie = Zentrum

Zoom Marchegg

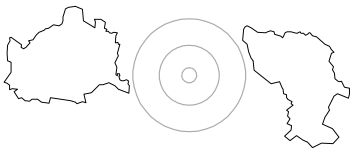


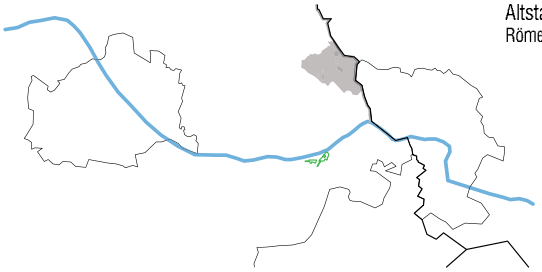


Staatsgrenze
Grenzübergang
Gemeindegrenze
Autobahn
Autobahn in Planung / Bau
Landstraße
Bahnlinie
Bahnlinie in Planung / Bau

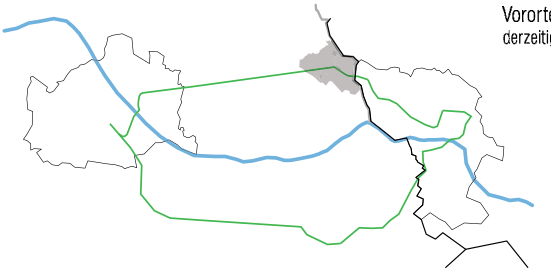
0 10 km

Versatzstücke der gewachsenen Stadt

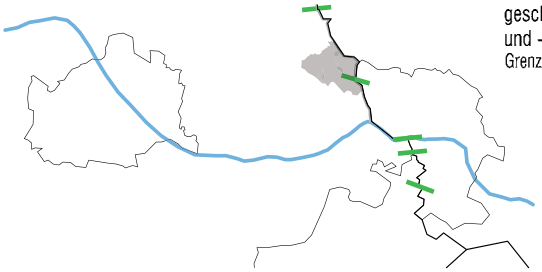




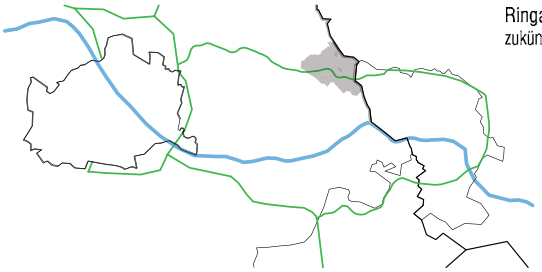
Altstadt
Römerstadt Carnuntum



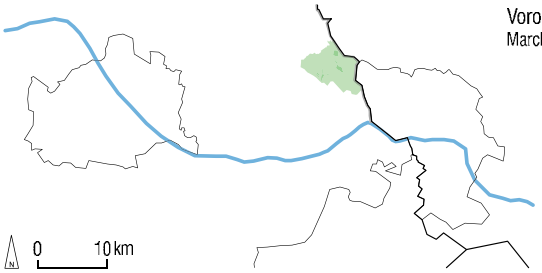
Vorortelinie
derzeitige Bahnverbindung



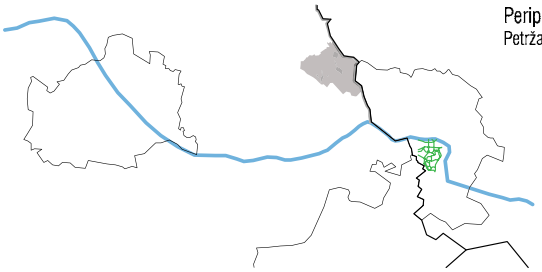
geschliffene Stadttore
und -mauern
Grenzübergänge



Ringautobahn
zukünftige Straßenverbindung



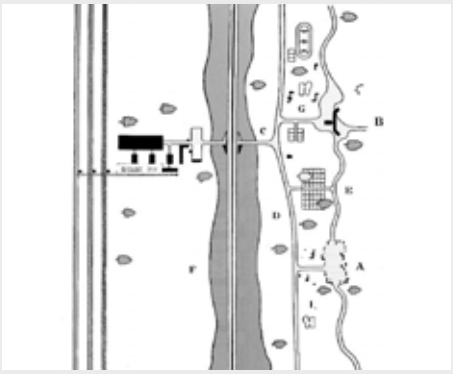
Vorort
Marchegg



Peripherie
Petržalka

Industrielle Bandstadt – Le Corbusier 1942/43

Von den sowjetischen Bandstadtmodellen beeinflusst, entwickelt Le Corbusier seine noch an der Eisenbahn orientierte *Strahlende Stadt* von 1935 zur *Industriellen Bandstadt* weiter. Versorgungseinrichtungen, Industrie und ArbeiterInnenwohnungen werden aus den radialkonzentrischen Verwaltungsstädten ausgelagert und zu deren linearer Verbindung. An einer zentralen, dem PKW-Verkehr vorbehaltenen Autobahn, die in einem breiten Grünstreifen verläuft, reihen sich in regelmäßigen Abständen auf der einen Seite die Punkthochhäuser der Wohnungen sowie Freizeit- und Kultureinrichtungen. Auf der anderen Seite verteilen sich die Industriezentren entlang der parallel zur Autobahn geführten Lastverkehrsbahnen (Kanal, Eisenbahn, Fernstraße). Le Corbusier bezieht sich auch auf die internationale Vision von Arturo Soria y Matas und lässt seine Bandstädte den europäischen Kontinent überspannen, wobei bestehende Zentren deren Anknüpfungspunkte bilden.

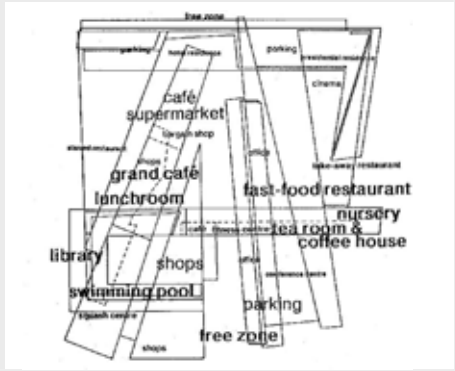


Ville Nouvelle Melun Sénart – OMA 1987

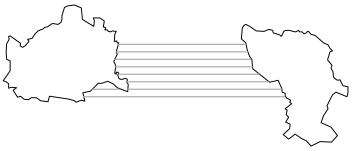
Ende der 1980er Jahre beteiligt sich Rem Koolhaas an einem Wettbewerb zum Bau der letzten Ville Nouvelle im Süden von Paris – keine Idealstadt soll das Ziel des Wettbewerbs sein, sondern die Lösung einer realen Planungsaufgabe. Melun-Sénart soll auf einem Gebiet entstehen, das von einer weitläufigen Agrarlandschaft und kleinen Wäldern geprägt ist. Anstatt hier das Gebaute zu planen, wird der umgekehrte Weg gegangen, der Negativraum wird definiert. Anhand von Analysen des Terrains werden Bänder der Leere festgelegt, die sich durch das Gebiet der zukünftigen Stadt ziehen und nach und nach mit Programmen belegt werden – einem Campus, Erholungs- und Freizeiträumen, einem der TGV-Linie folgenden Band als Lärmbarriere etc. Die zwischen den Bändern entstehenden Inseln werden „aufgegeben" und den Einzelinteressen von DeveloperInnen, Individuen oder der Stadt überlassen; ihre chaotische und hässliche Gestalt steht im Kontrast zur Leere der Bänder. Die Inseln entwickeln sich unabhängig voneinander, ihre Autonomie aber stärkt die Kohärenz der Gesamtstadt.

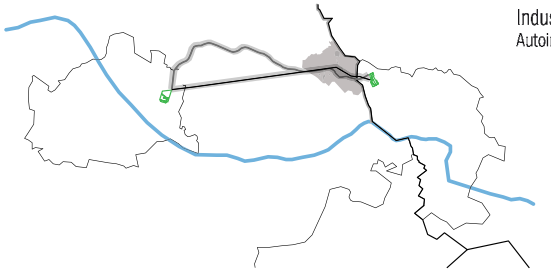
Das Schloss – UN Studio 1993

Die Idee der Funktionsbänder lässt sich vom regionalen auf den lokalen, aber auch auf den Maßstab des Gebäudes übertragen. In ihrem Entwurf für das Berliner Stadtschloss nehmen die niederländischen ArchitektInnen UN Studio unterschiedliche Schichten städtischer Erfahrung auf. Der Entwurf besteht aus drei großen, Raum gewordenen Bändern, die sich in ihrer Lage, Gestalt und Funktion auf drei typische Entwicklungen in der Stadt beziehen: die mittelalterlichen Strukturen auf der Insel, die barocke Stadt Unter den Linden und das moderne Berlin des Alexanderplatzes. Unter den Bändern wird der unmittelbare Kontext des Schlosses als Oberflächengestaltung der Erdgeschosszone fortgeführt. Mit diesem Projekt interpretieren UN Studio ihr Konzept der mobilen Kräfte, jener „im Widerstreit liegenden Programme, Vorstellungen und Tagesordnungen", die sich als mehrformige, doppeldeutige Präsenz in ihren Kreuzungspunkten manifestiert.

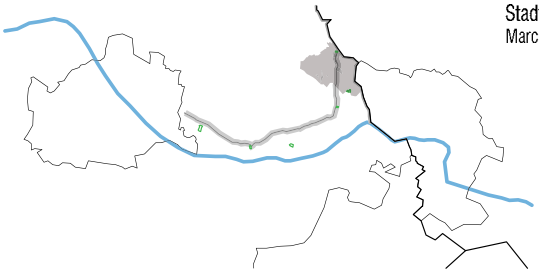


Versatzstücke der Bandstadt

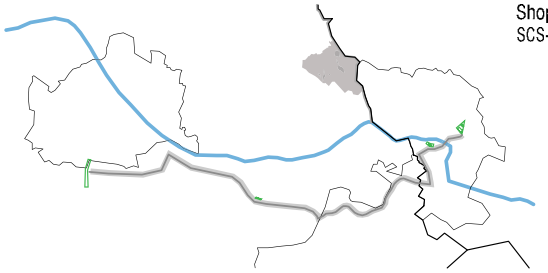




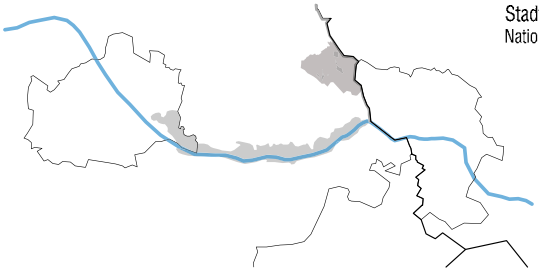
Industriegebiet
Autoindustrie



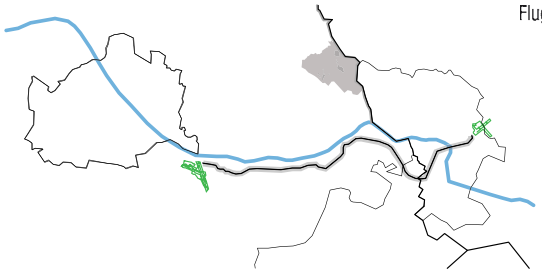
Stadtschloss
Marchfelder Schlösserstraße



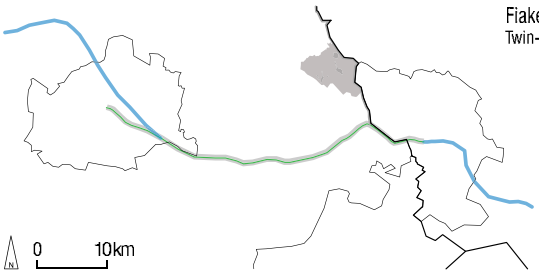
Shoppingcenter
SCS-Parndorf-„Gratislava"



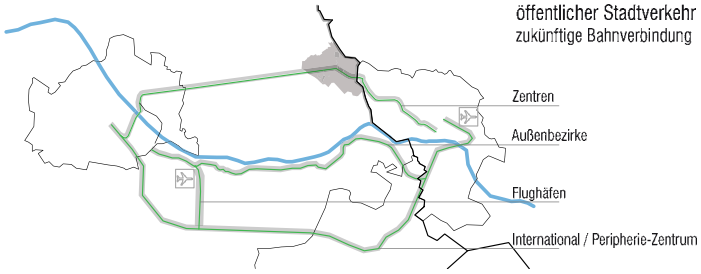
Stadtpark
Nationalpark Donauauen



Flughafen VIEBTV

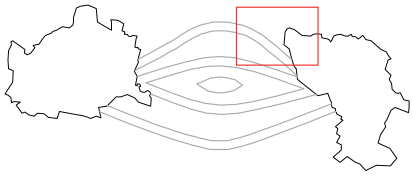


Fiaker
Twin-City-Liner

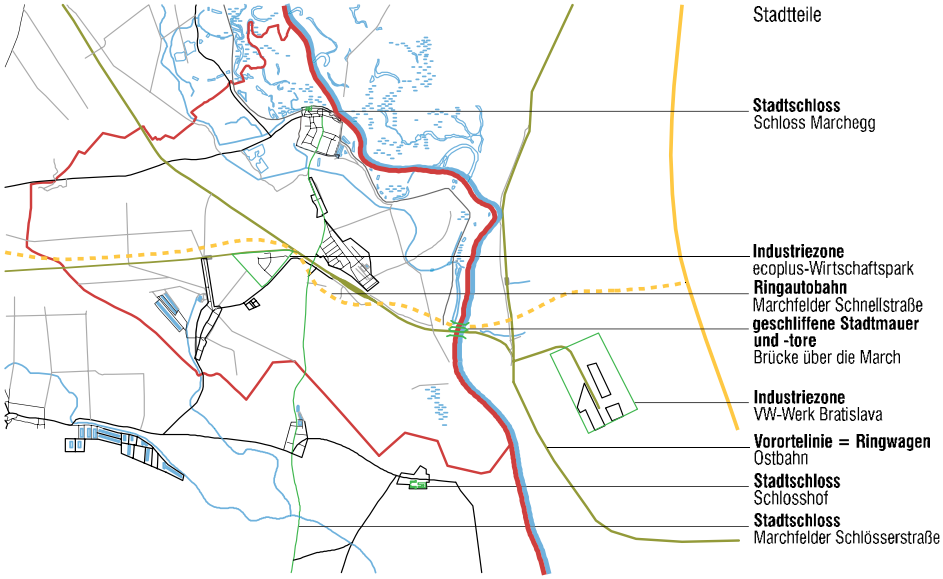


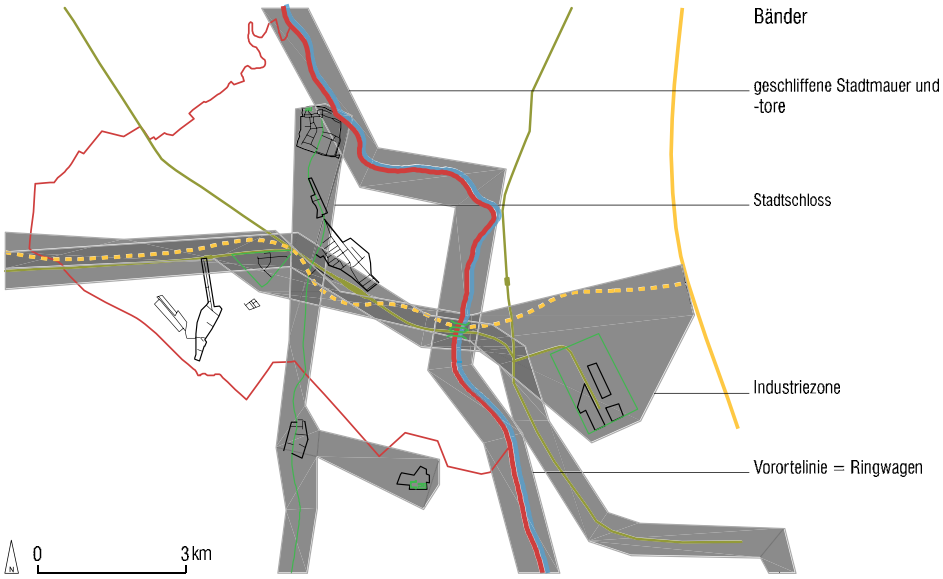
öffentlicher Stadtverkehr
zukünftige Bahnverbindung

Peripherie = Zentrum



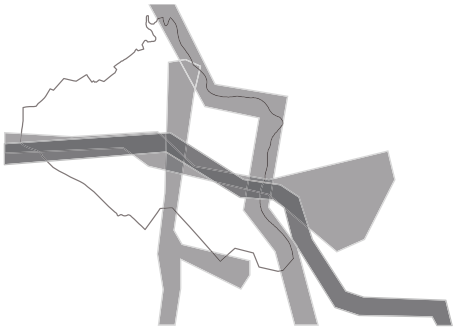
Die in der Region Wien–Bratislava identifizierten Elemente der gewachsenen sowie der Bandstadt lassen sich auch in den lokalen Maßstab übersetzen. Als deformierte und sich überlagernde Bänder durchziehen sie das Gemeindegebiet von Marchegg und können so als thematische Entwicklungsachsen interpretiert werden.

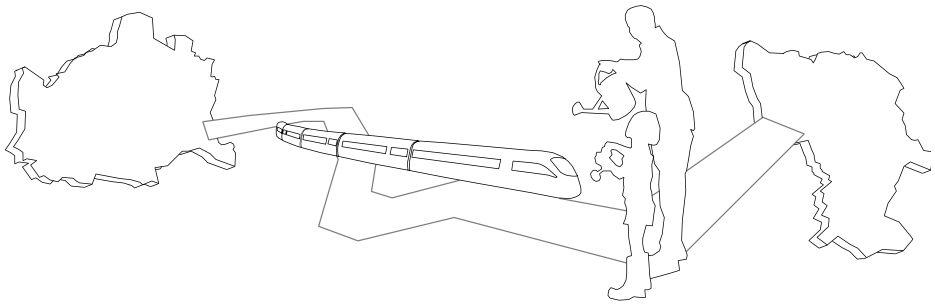




- Staatsgrenze
- Grenzübergang
- Gemeindegrenze
- Autobahn
- Autobahn in Planung / Bau
- Landstraße
- Bahnlinie
- Bahnlinie in Planung / Bau

Wohninsel verdichtet





Wohnen am Land, Arbeiten in der Stadt

Personen, die in einer oder beiden Hauptstädten beruflich beschäftigt sind
Personen, die am Land wohnen wollen, jedoch eine gute Anbindung an eine oder beide Hauptstädte wünschen

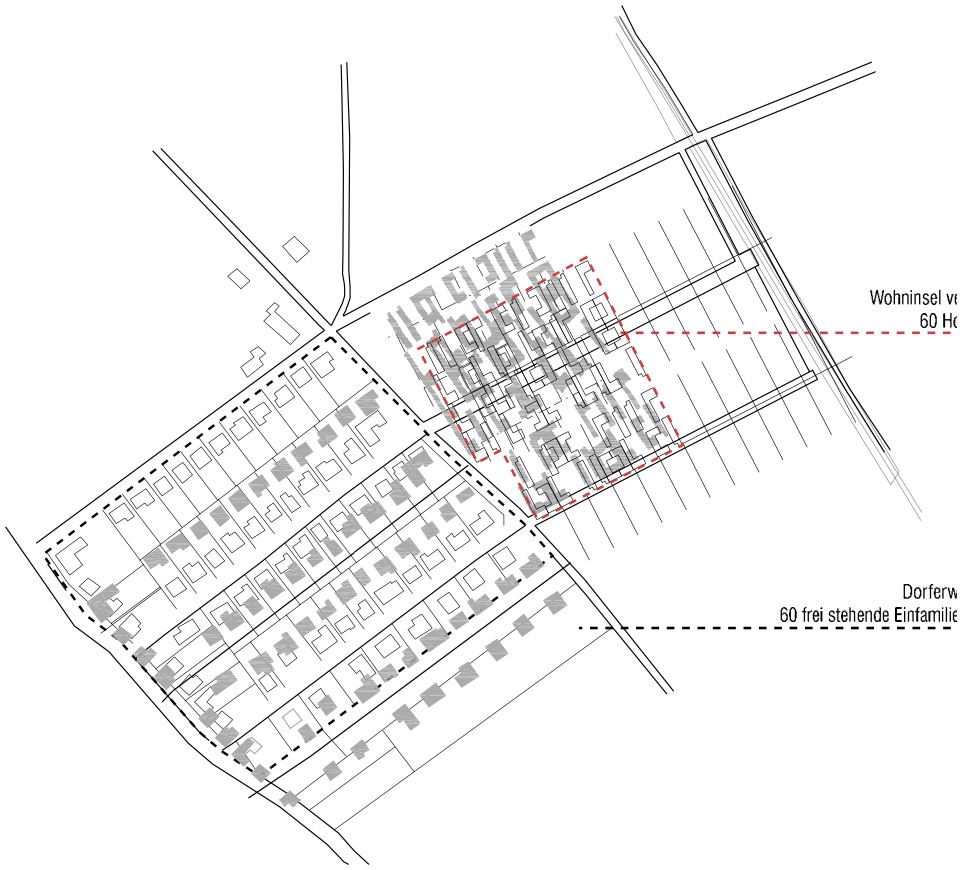
Die für Marchegg Bahnhof typische Ortserweiterung in Form von mehreren parallelen Straßen und aufparzellierten Grundstücken wird interpretiert. Am nordöstlichen Rand wird ein fiktives Grundstück von der Breite z. B. dreier solcher Erweiterungsstraßen an die momentane Einfamilienhaussiedlung angefügt. Hier wohnen jene Leute, die jenseits der Grenze arbeiten und in Österreich wohnen wollen, bzw. Familien und Lebensgemeinschaften, die in einer der beiden Städte arbeiten, jedoch am Land leben wollen. Alternativ zum frei stehenden Einfamilienhaus wird eine modernisierte Form des verdichteten Flachbaus (ein- bis zweigeschossig) angeboten. Die Vorzüge des Einfamilienhau-ses sollen in verdichteter Form als Geflecht interpretiert werden.

Die *Wohninsel verdichtet* bietet eine prototypische Alternative zur Aufparzellierung am Rand von Ortschaften. Das Land wird ähnlich wie bei Einfamilienhaussiedlungen geteilt, anstelle von frei stehenden Häusern mit Garten wird jedoch ein System aus Hofhäusern, eingeschlossenen und uneinsichtigen Privatgärten, kollektiven Gärten, Wegen und Gemeinschaftsräumen angeboten. Das Wohnen einer bestimmten Anzahl von gleichgesinnten Personen orientiert sich nach innen, vernetzt sich jedoch über Grünraum und Wege mit dem Außen.

Merkmale der Bebauung
Wohnen in einer Gemeinschaft aus unterschiedlichen, verdichteten Typen ca. 75–130 m², Wohnen wie innerhalb einer „Stadtmauer", nach innen orientierte, eingeschossige Hofhäuser, die in einem zweiten Geschoß einen Aus- und Überblick bieten, optimierte private Freiräume (uneinsehbar, teilweise beschattet), ein gemeinschaftlich nutzbarer Spielplatz, ein Grillplatz, ein Schwimmteich, ein kleiner Wald etc.

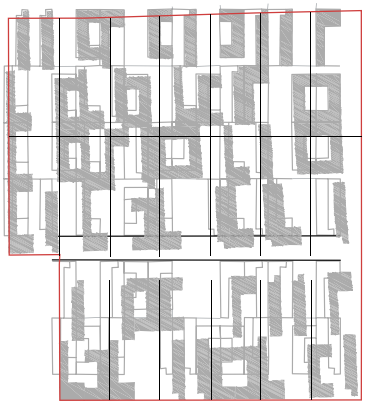
Situation

Die *Wohninsel verdichtet* schließt an ein Dorferweiter
gebiet im Südosten des Ortsteils Marchegg Bahnhof a
parallelen Straßen werden verlängert, die Parzellierung
übernommen. Die Teilung einer Parzelle in vier weitere
Teile bebaut, ein Teil gemeinschaftlicher Freiraum) ern
licht die Verdichtung der Siedlung.

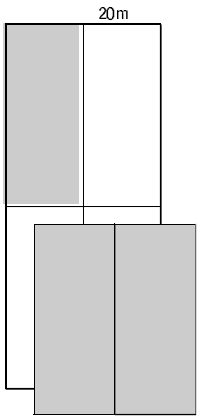


0 300m

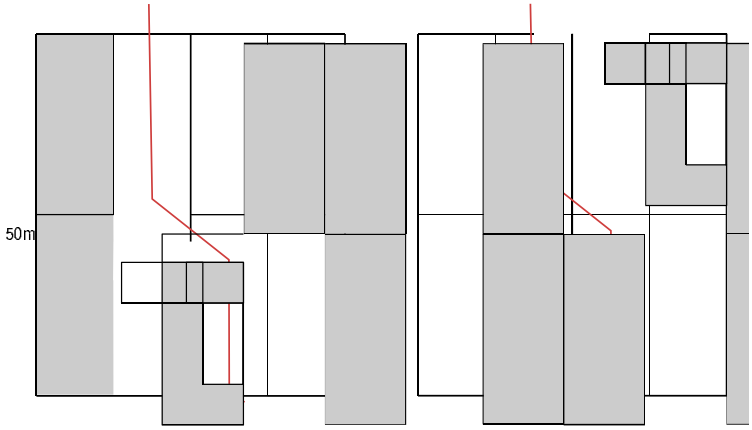
Konzept



Einfamilienhausparzelle
75 % bebaut (3 Hofhäuser)
25 % gemeinschaftlicher Freiraum

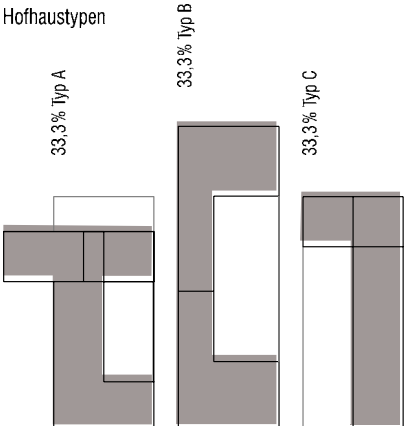


Erschließung über Freiräume
in Kombination mit Typ A

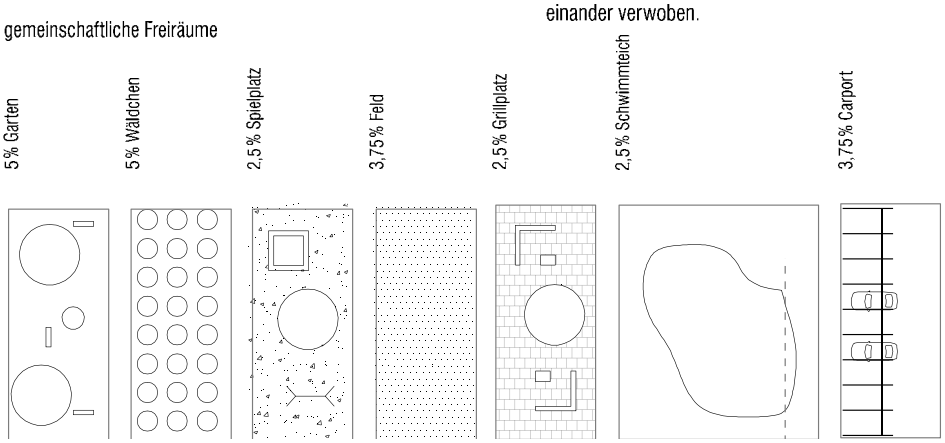


Die *Wohninsel verdichtet* bildet ein Gewebe unterschi
sich wiederholender Elemente. Vorgaben zu Prozentar
der Elemente an der Gesamtfläche machen die Wohn
einem erweiterbaren und weitgehend standortflexibler
tem. Gemeinschaftliche Freiräume strukturieren die S
und dienen der Erschließung. Drei Hofhaustypen werd
einander verwoben.

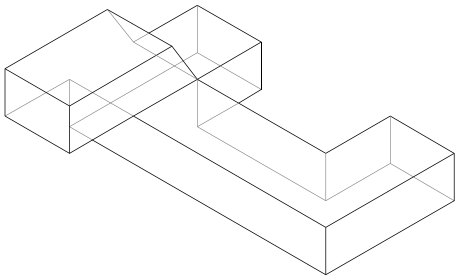
Hofhaustypen

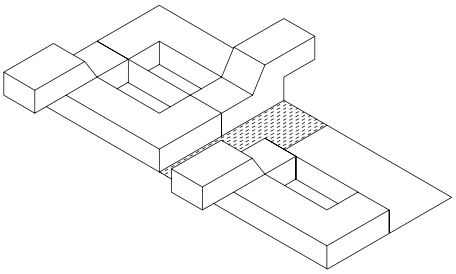


gemeinschaftliche Freiräume



Hofhaus Typ A

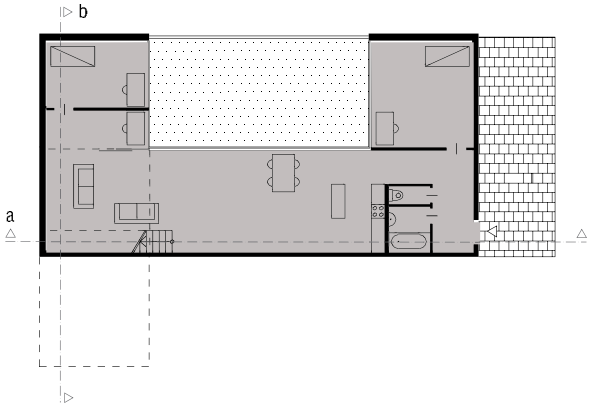




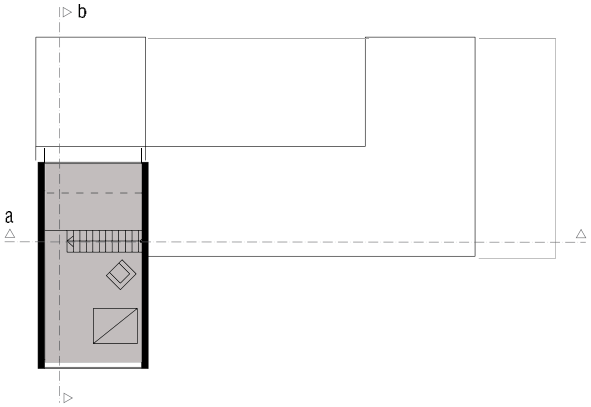
Die Hofhäuser sind in ihrer Konzeption introvertiert; kleine Obergeschosse ermöglichen Ausblicke über die Dächer und in die Weite des Marchfelds. Je nach Lage der Hofhäuser auf der viergeteilten Parzelle werden die Grundrisse entsprechend der geänderten Eingangssituation variiert. Jeweils eine Variante pro Hofhaustyp wird hier dargestellt.

Der Hofhaustyp A bietet eine Wohnfläche von 143 m² und einen privaten Hof von 49,5 m². Der Hof ist an drei Seiten vom Wohngebäude umschlossen, an der vierten Seite wird er durch eine leichte, transluzente Wand begrenzt. Das Obergeschoss ist Ost-West-orientiert. Durch die reduzierte Grundfläche auf der Parzelle kommt diesem Typ im Gefüge der Wohninsel die wesentliche Funktion der Erschließung zu.

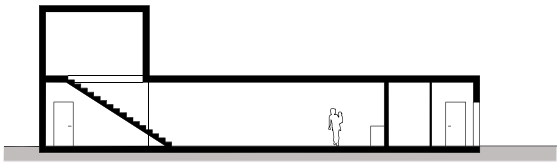
Erdgeschoss



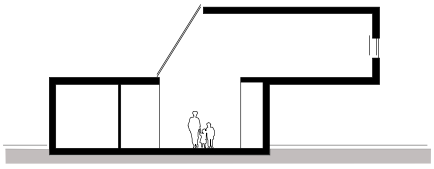
Obergeschoss



Schnitt a-a

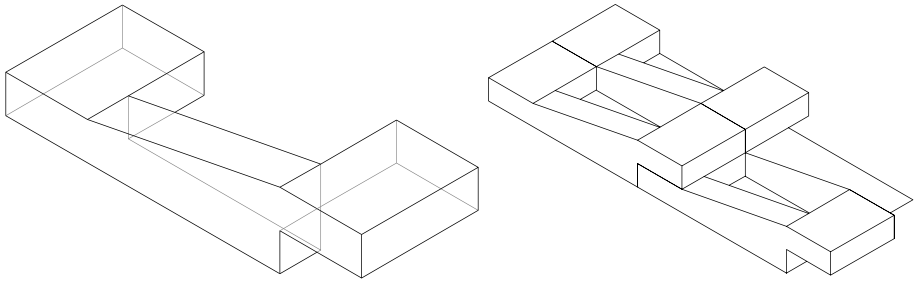


Schnitt b-b

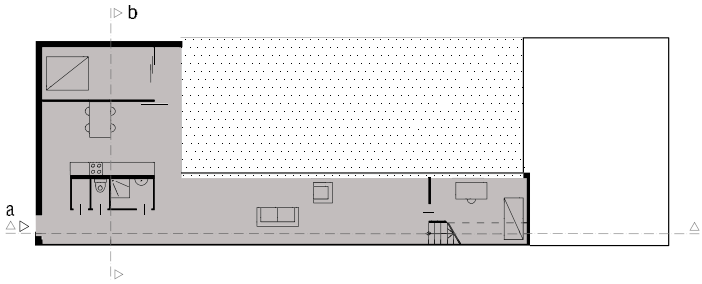


Hofhaus Typ B

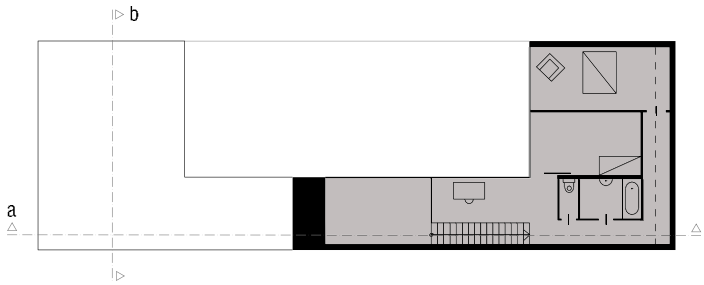
Der Hofhaustyp B bietet eine Wohnfläche von 187 m² und einen privaten Hof von 107m². Der Hof ist an zwei Seiten vom Wohngebäude umschlossen, an den anderen beiden Seiten wird er durch die Nachbargebäude begrenzt. Oberlichten wahren die Privatheit des Hofes. Das Obergeschoss ist Nord-Süd-orientiert und liegt auf dem Erdgeschoss des Nachbargebäudes auf oder ist als Auskragung ausgebildet.



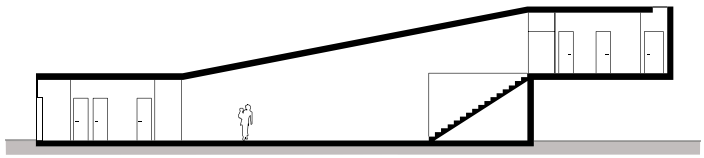
Erdgeschoss



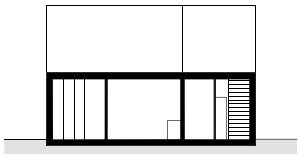
Obergeschoss

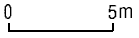


Schnitt a-a



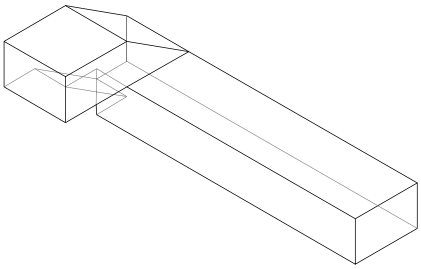
Schnitt b-b

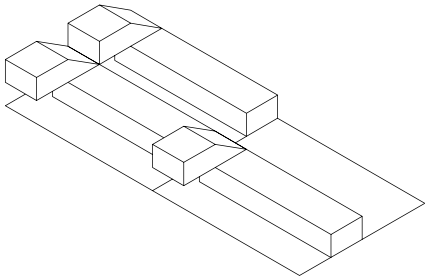




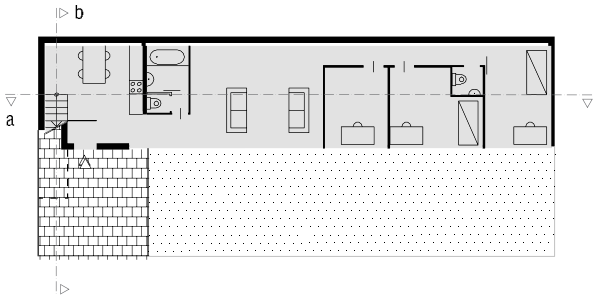
Hofhaus Typ C

Der Hofhaustyp C bietet eine Wohnfläche von 125m² und einen privaten Hof von 92,5m² sowie einen befestigten Durchgang von 25m². Der Hof ist einseitig vom Wohngebäude begrenzt, an den anderen Seiten grenzen Nachbargebäude bzw. Freiflächen an. Das Obergeschoss ist Ost-West-orientiert und überdeckt den privaten Durchgang in den Hof.

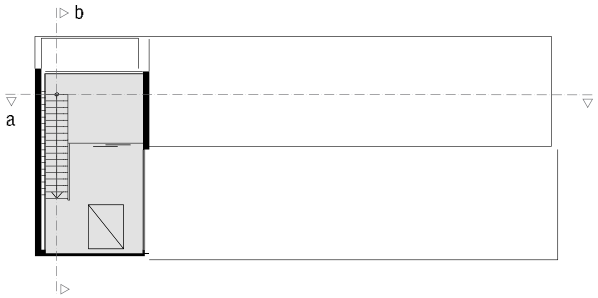




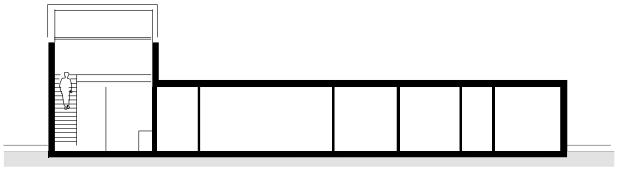
Erdgeschoss



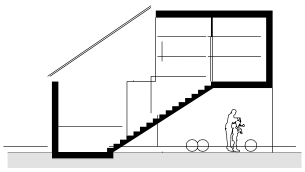
Obergeschoss

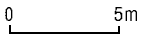


Schnitt a-a



Schnitt b-b

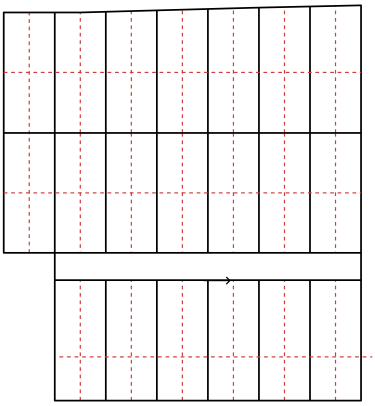




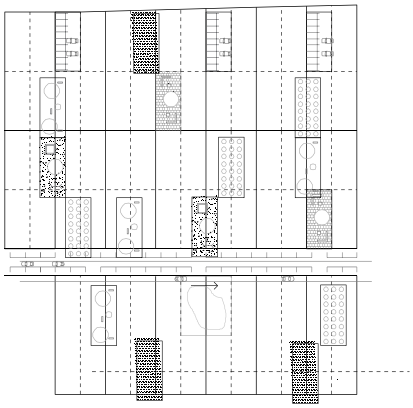
Entwicklung

Die *Wohninsel verdichtet* wird in sechs Schritten e
Die herkömmliche Einfamilienhausparzellierung wi
nommen und geviertelt. Ein der fußläufigen Erschli
dienendes Netz aus gemeinschaftlichen Freiräume
angelegt. Die zur weiteren Erschließung notwendig
häuser des Typs A werden an die Freiräume gelegt
restlichen Parzellen werden mit Hofhäusern der Ty
und C gefüllt.

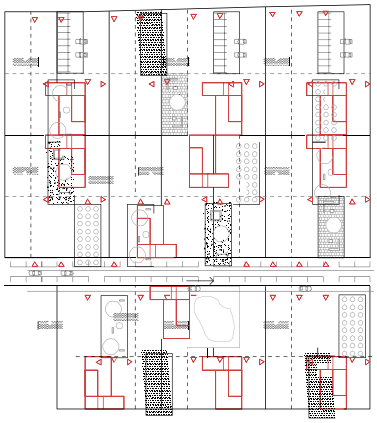
1. Parzellierung – Einfamilienhaus / 4



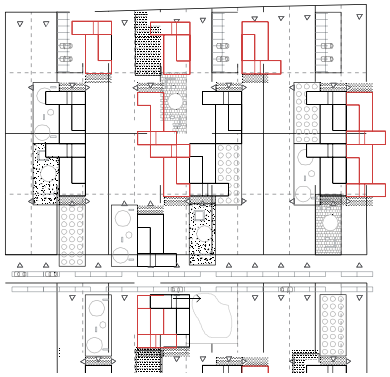
2. Freiraumnetz – 25% Gemeinschaftsfreiräume



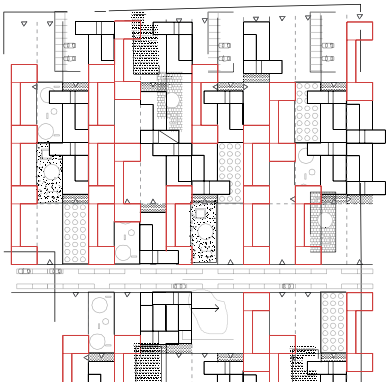
3. Erschließung – Hofhäuser Typ A



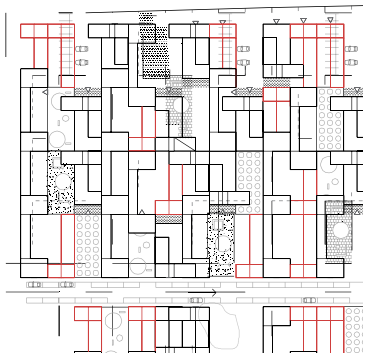
4. Auffüllen – 33,3% Typ A



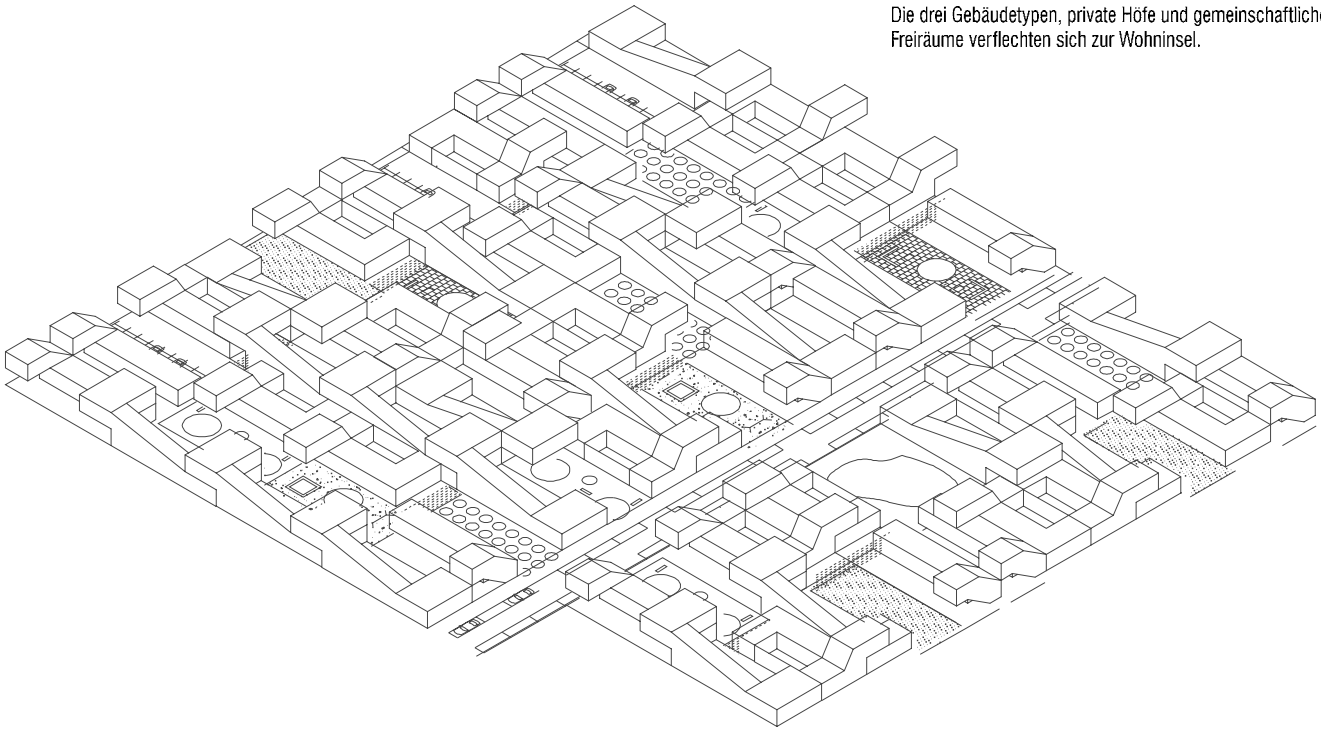
5. Auffüllen – 33,3% Typ B



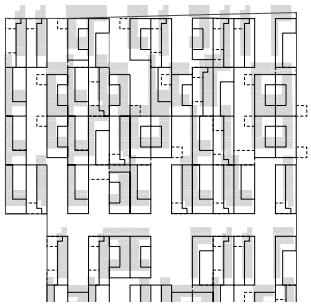
6. Auffüllen – 33,3% Typ C



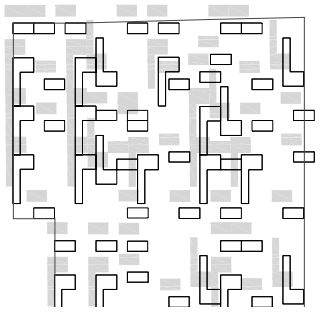
Die drei Gebäudetypen, private Höfe und gemeinschaftliche Freiräume verflechten sich zur Wohninsel.



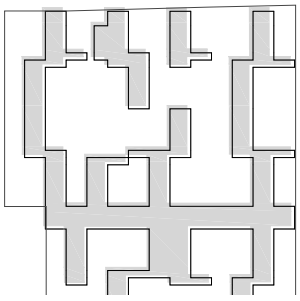
Bebauung Erdgeschoss



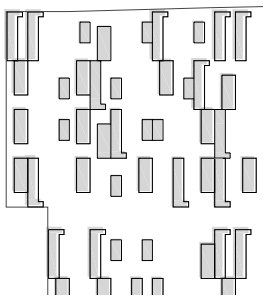
Bebauung Obergeschoss



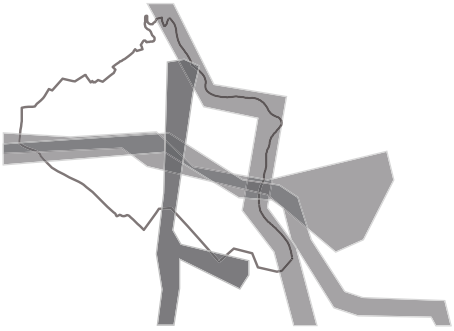
gemeinschaftliche Freiräume

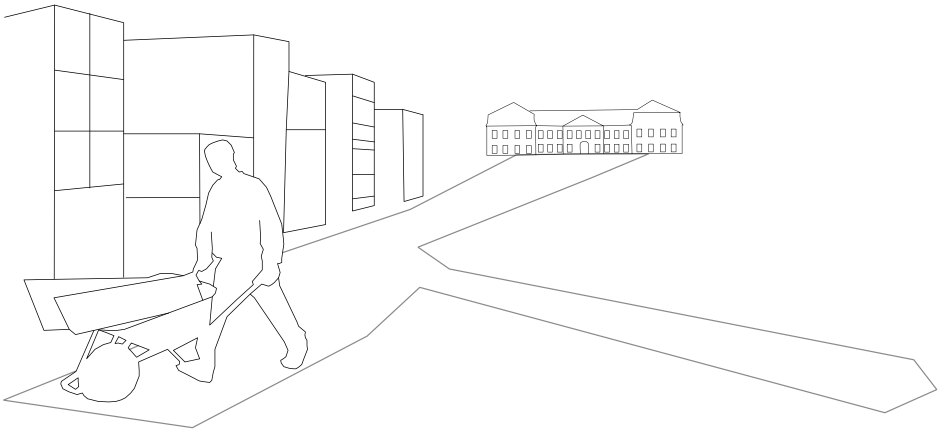


private Höfe



Selbstbauwohnen





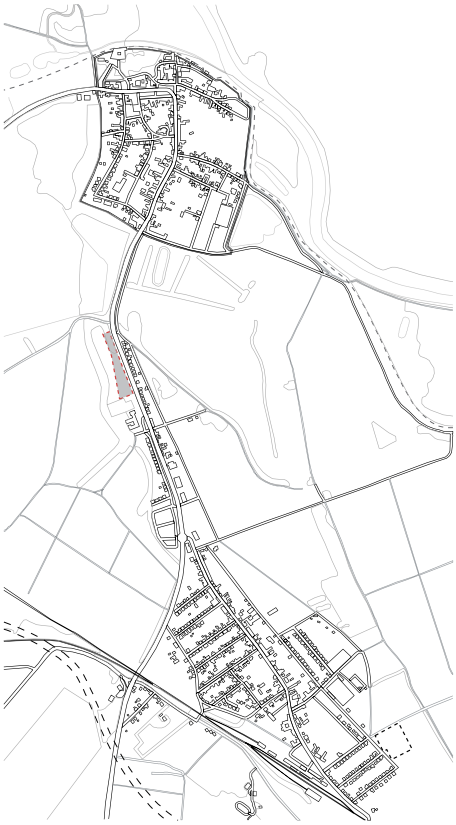
My Home is my Castle!
Selbstbauwohnen an der Schlösserstraße

Jungfamilien, junge Paare, Jugendliche aus dem Ort, AussteigerInnen, BastlerInnen, denen der anarchische Charakter entspricht

Die momentan auseinander gerissenen Ortsteile Marchegg Stadt, Fünfhaus und Marchegg Bahnhof werden durch eine lineare Bebauung zusammengeführt. Bestehende, einseitige Bebauungen erhalten ein Gegenüber, Fünfhaus erhält ein „Zentrum" einer Verdichtung, die lose und teilweise fast anarchische Bebauung wird ergänzt und die Hauptstraße erhält visuelle Punkte, die die Ortsteile optisch verbinden. Ein Grünraumkonzept (z. B. linearer Waldgürtel) kann die Ortsteile ebenso verbinden und wirkt ergänzend zur Bebauung. Hier wohnen Jungfamilien, junge Paare, Jugendliche aus dem Ort, AussteigerInnen, BastlerInnen etc., denen der anarchische Charakter entspricht. Selbstbauwohnen ausbaubar bietet eine verdichtete Alternative zum Einfamilienhaus in Selbstbauweise.

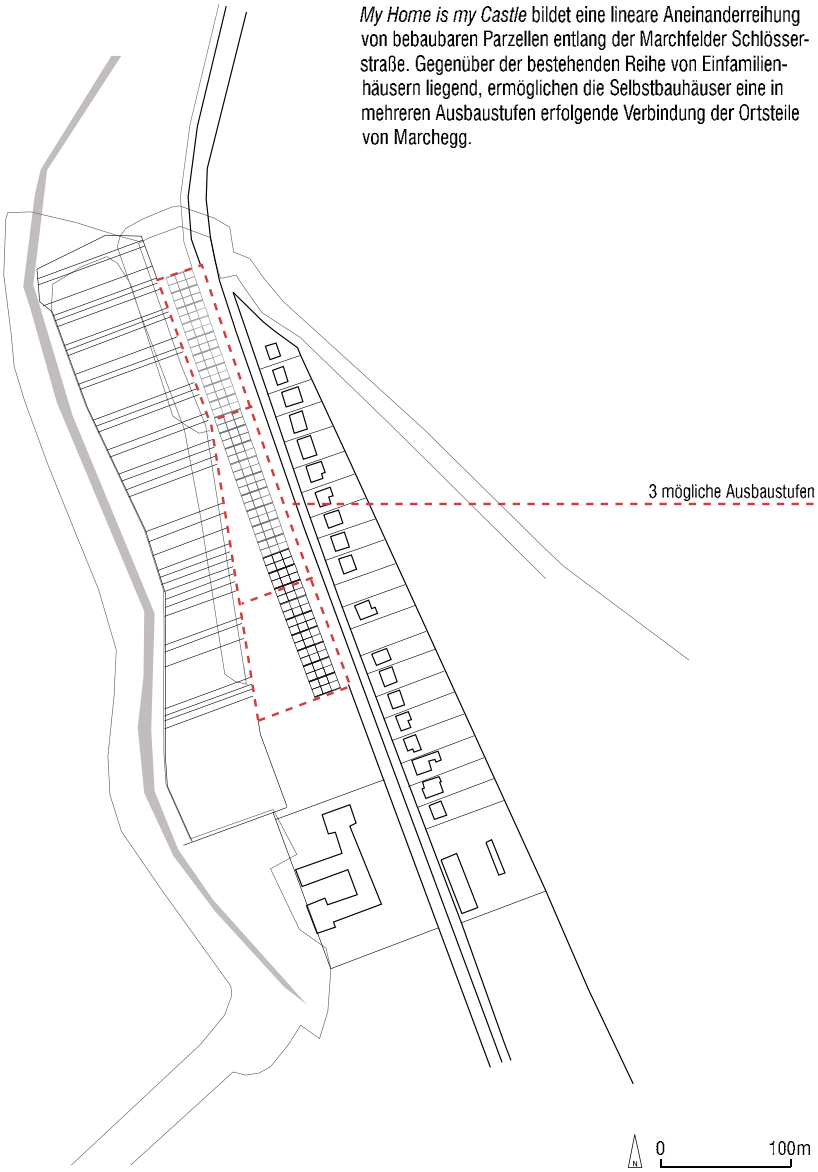
Merkmale der Bebauung
(Mehr oder weniger) geschlossene Bebauung entlang der Straße, Häuser mit eigenem Garten oder Innenhof, Garage, Werkstatt und Zufahrt werden wichtig.
Zum Beispiel Hofhäuser mit alternativer Erdgeschossnutzung (Garage, Werkstatt etc.).
Wohnen mit Erweiterungsräumen und ausbaubaren Räumen (z. B. zwischen zwei Häusern ausbaubarer Zwischenraum – Interpretation der geschlossenen oder gekuppelten Bauweise, Mischung zwischen Einfamilienhaus und Reihenhaus).
Wichtig ist die Art und Weise, wie die Bebauung in die offene Landschaft ausläuft.

Situation



0 300m

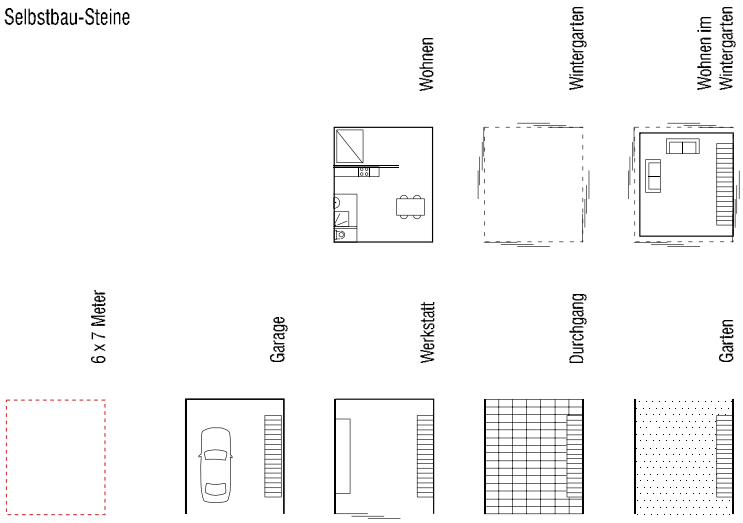
My Home is my Castle bildet eine lineare Aneinanderreihung von bebaubaren Parzellen entlang der Marchfelder Schlösserstraße. Gegenüber der bestehenden Reihe von Einfamilienhäusern liegend, ermöglichen die Selbstbauhäuser eine in mehreren Ausbaustufen erfolgende Verbindung der Ortsteile von Marchegg.



0 100m

Konzept

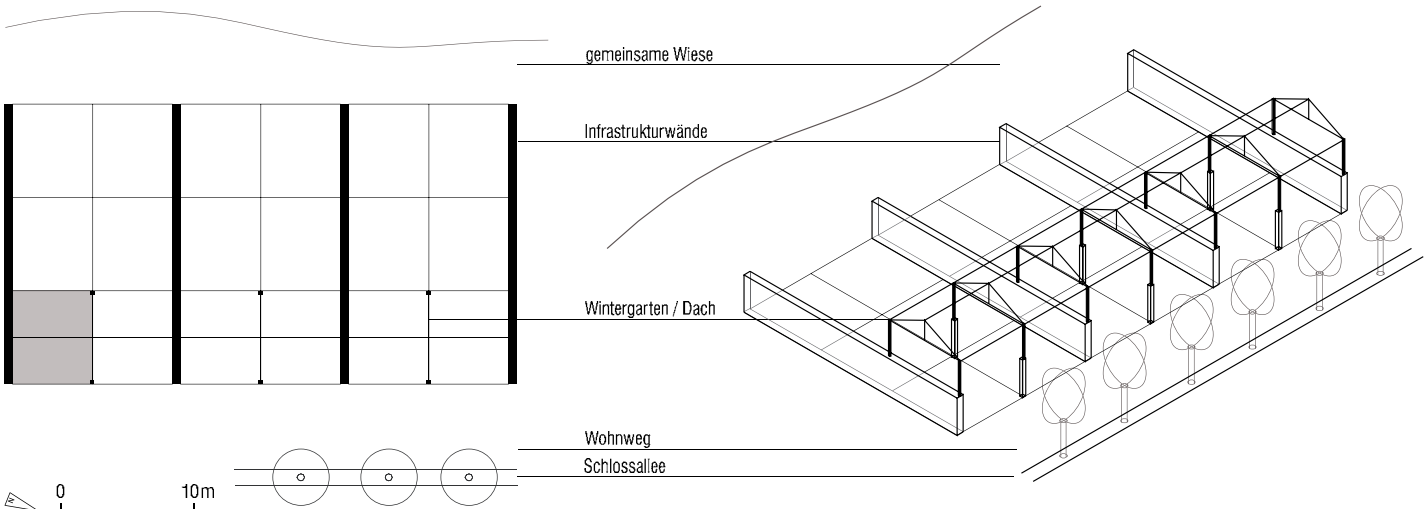
Selbstbau-Steine



My Home is my Castle besteht aus einem bereitgestellten Grundgerüst, das von den Bewohnenden individuell mit Selbstbau-Steinen des Wohnens gefüllt wird. Die Ver- und Entsorgung der Einheiten erfolgt über Infrastrukturwände an jeder zweiten Parzellengrenze. Als verbindendes Element fungiert das einem Glashaus ähnliche Dach, das je nach Ausbaudichte der Parzellen unterschiedliche Funktionen übernimmt.

Die Bewohnenden können eine oder zwei 6 m breite und 21 m tiefe Parzellen erwerben und diese schrittweise bebauen. Sowohl die Einzel- als auch die Doppelparzellen dürfen nur zu 2/3 bebaut werden. Das restliche Drittel ist privater Freiraum. Als gemeinschaftliche Freiräume dienen der vorgelagerte Wohnweg und die Wiese an der Rückseite der Häuser.

Grundgerüst



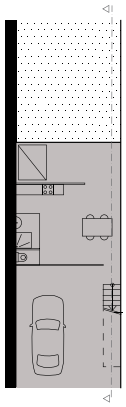
Selbstbauwohnen auf einer Parzelle

Eine Parzelle kann nach anfangs minimalem Ausbau später auf sich verändernde Lebenssituationen reagieren. Der isolierte Bereich wird erweitert: Der ursprüngliche Wohnbereich wird aufgestockt, aus dem Wintergarten wird ein Wohnzimmer.

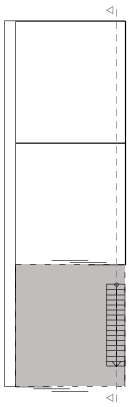
Szenario 1:

35 m² Wohnen
35 m² Garage
35 m² Wintergarten
35 m² Garten

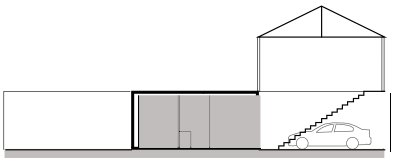
Erdgeschoss



Obergeschoss



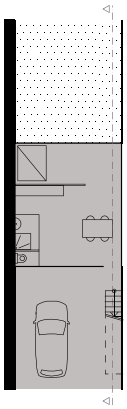
Schnitt



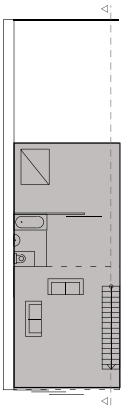
10 Jahre später:

70 m² Wohnen
35 m² Garage
35 m² Wohnen im Wintergarten
35 m² Garten

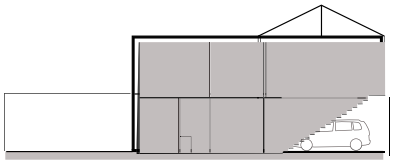
Erdgeschoss



Obergeschoss



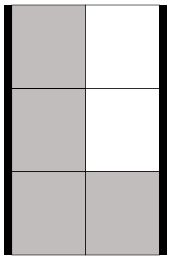
Schnitt



0 10 m

Selbstbauwohnen auf zwei Parzellen

Auch zwei Parzellen können nach anfangs minimalem Ausbau später verdichtet werden. Es wird wiederum der ursprüngliche Wohnbereich aufgestockt, aus einem Teil des Wintergartens wird ein Wohnzimmer.

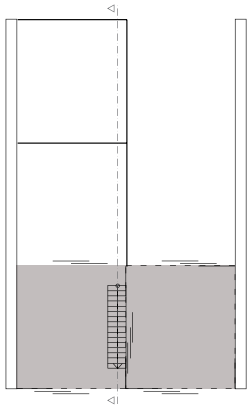


Szenario 2:

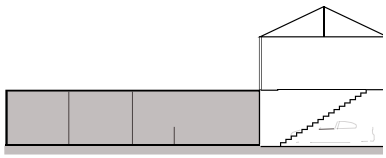
70 m² Wohnen
35 m² Garage
35 m² Durchgang
70 m² Garten
70 m² Wintergarten

Erdgeschoss

Obergeschoss



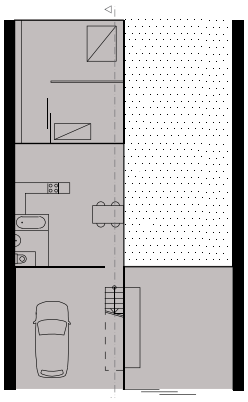
Schnitt



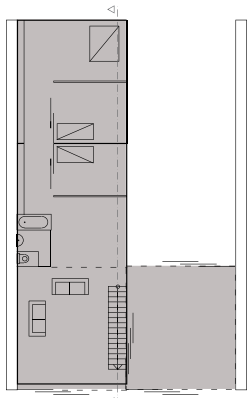
10 Jahre später:

140 m² Wohnen
35 m² Garage
35 m² Werkstatt
70 m² Garten
35 m² Wohnen im Wintergarten
35 m² Wintergarten

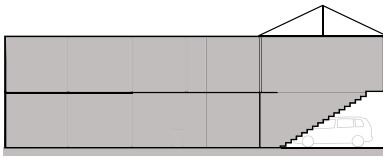
Erdgeschoss



Obergeschoss



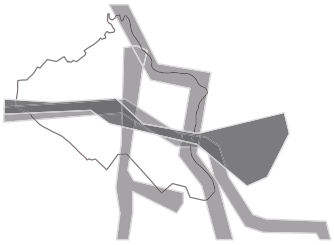
Schnitt



0 10 m

FAHRRADWERKSTATT

Weitere Nutzungsprofile für Marchegg

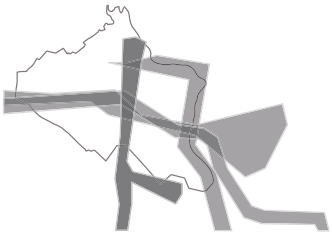


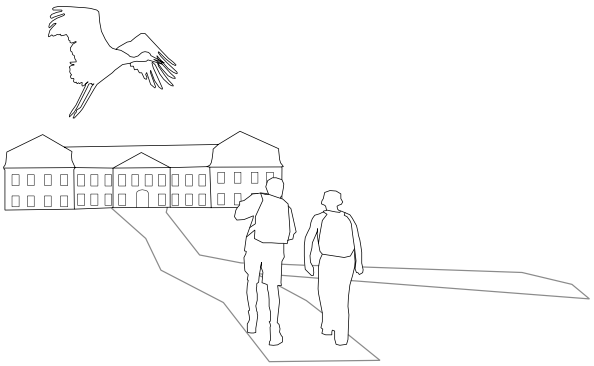
Nutzungsprofil_3

Wohnen und Arbeiten im Industrieband

Personen, die im neuen Wirtschaftspark beschäftigt sind

Personen, die in den Firmen jenseits der Grenze arbeiten, jedoch in Österreich wohnen wollen

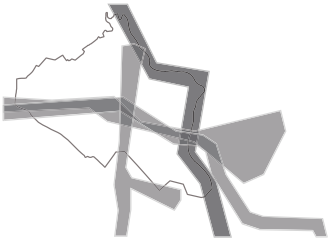


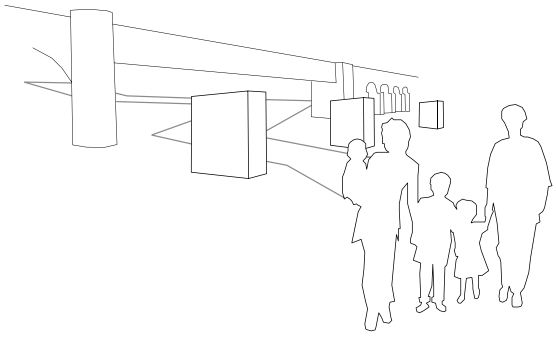


Nutzungsprofil_4

Tagesgäste

TouristInnen, die den Anziehungspunkt Naturpark bzw. Schloss Marchegg und Schlosshof nutzen





Nutzungsprofil_5

Erinnern (in der Leere)

TagestouristInnen (Schlösserstraße, Naturreservat)

Schulklassen aus Wien und Bratislava

Personen aus der Umgebung, die ihren Nachkommen erzählen wollen

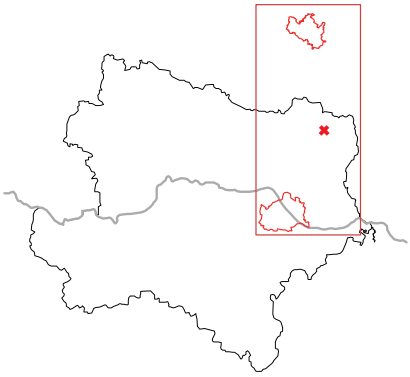
Großkrut

Terrain Vague – Straßendorf

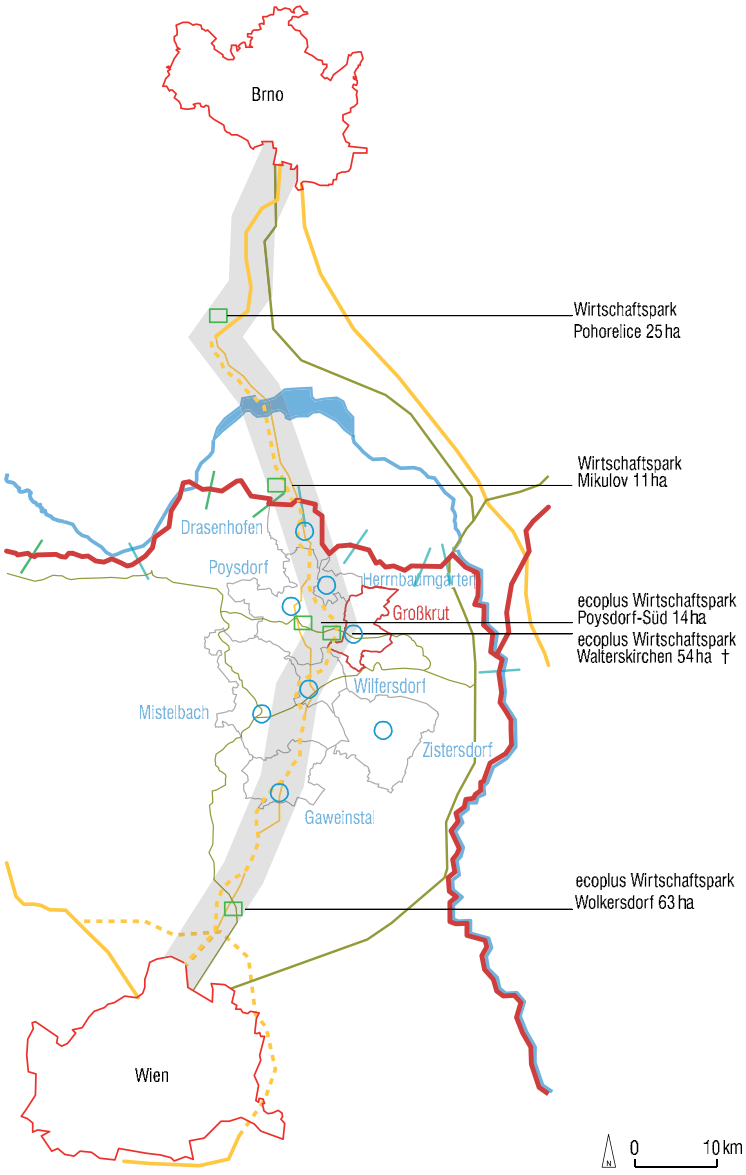
Terrain Vague – Straßendorf

Großkrut liegt unmittelbar an der Achse Wien–Brno, die in Zukunft von der Nordautobahn A5 geprägt sein wird. Die Hoffnung auf eine Belebung des Wirtschaftsstandorts durch den Bau der Autobahn ist groß, gleichzeitig fürchtet man auch den Konkurrenzdruck der näherrückenden Nachbarländer. Das Gebiet entlang der A5 wird so zum Terrain Vague, einer Zone der Unsicherheit und Unentschiedenheit, einem Hoffnungsgebiet, das zugleich vom Zweifel am Fortschritt geprägt ist.
Schon jetzt reihen sich entlang dieser Achse einige Wirtschaftsparks, manche nur mit mäßigem Erfolg. Im Rahmen einer überkommunalen Kooperation von acht an der geplanten Autobahn liegenden Gemeinden sollte ein gemeinsamer Wirtschaftspark entstehen. Die so zum regionalen Straßendorf gewordenen Gemeinden planten, die wirtschaftliche Entwicklung und die Anbautendenz an die Straße an einem Ort zu konzentrieren. Während der Wirtschaftspark aus technischen Gründen nicht am geplanten Standort verwirklicht werden kann, ist das Konzept der Verdichtung im regionalen Straßendorf durchaus sinnvoll, zumal es auf die Verdichtung von Wohnen und Arbeiten ausgedehnt werden kann.

Zoom Großkrut

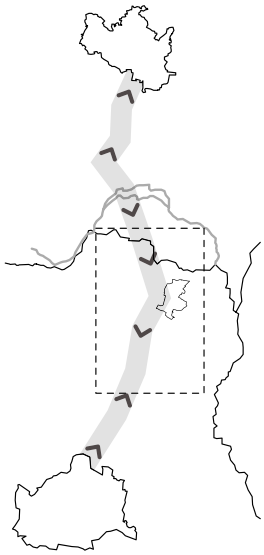


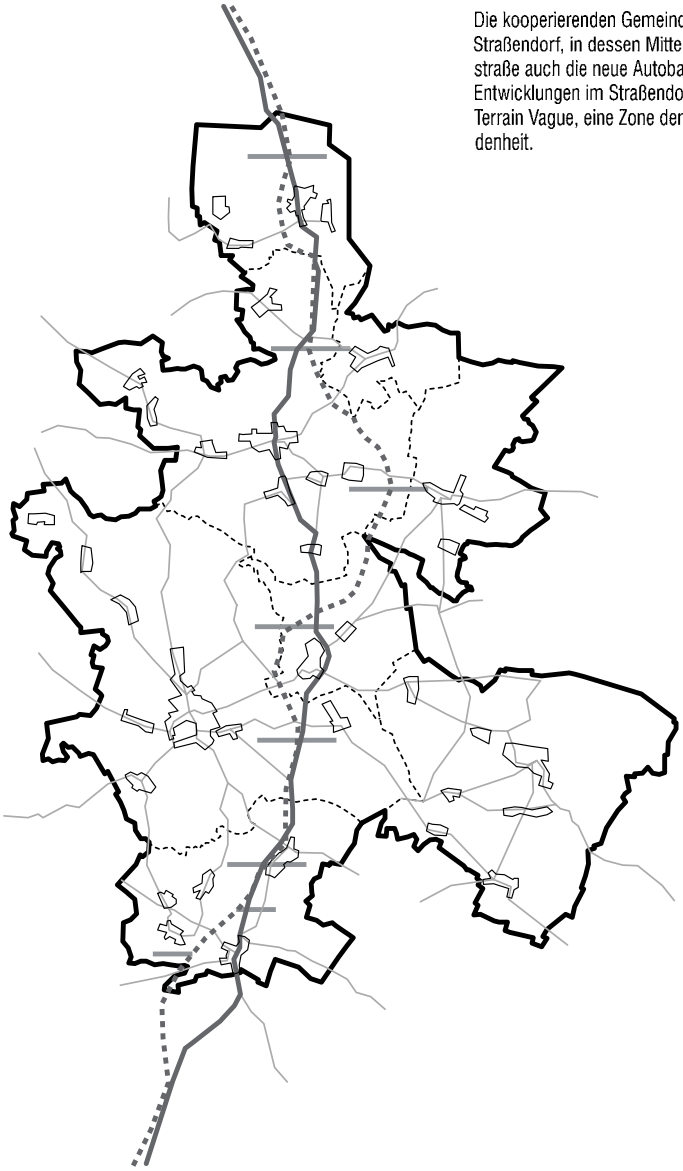
Die geplante Nordautobahn A5 soll die Achse Wien–Brno beleben. Neben existierenden Wirtschaftsparks auf tschechischer wie auch auf österreichischer Seite planten acht Gemeinden einen neuen gemeinsamen Standort.



- Staatsgrenze
- Grenzübergang alt
- Grenzübergang neu
- Gemeindegrenze
- Autobahn
- Autobahn in Planung / Bau
- Landstraße
- Bahnlinie
- Wirtschaftspark
- Gemeinden in Kooperation

Terrain Vague – Straßendorf





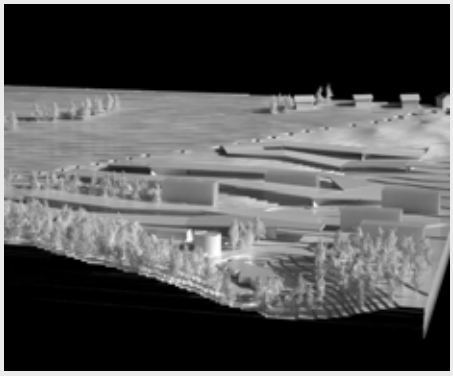
Die kooperierenden Gemeinden werden so zum regionalen Straßendorf, in dessen Mitte neben der existierenden Landstraße auch die neue Autobahn verläuft. Die zukünftigen Entwicklungen im Straßendorf sind noch offen, es ist ein Terrain Vague, eine Zone der Unsicherheit und Unentschiedenheit.

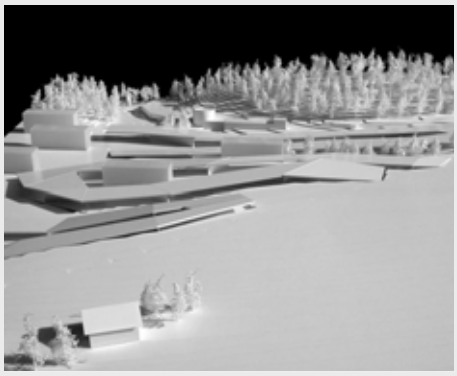
Gemeinden in Kooperation
Gemeindegrenze
regionale Landstraße
überregionale Landstraße
Autobahn in Planung / Bau
Anschlussstelle

0 5km

Unternehmerzentrum Aldrans–Lans–Sistrans
Johannes Wiesflecker 2006

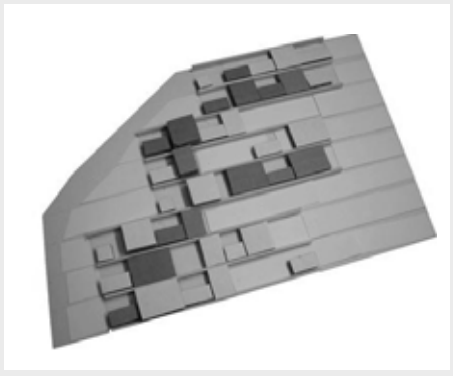
Drei Tiroler Gemeinden entschlossen sich zum Bau eines gemeinsamen qualitätsvollen UnternehmerInnenzentrums in Hanglage. Das Zentrum wird nicht wie üblich von einer Summe aus Einzelobjekten gebildet, sondern fügt sich als eine Struktur in die Landschaft ein. Drei rund 200m lange gefaltete Körper bieten flexibel unterteilbaren Raum für innovative Produktions- und Büronutzungen. In der obersten Zeile ist eine Wohnanlage untergebracht; fünf eingestellte Ateliergebäude mit loftartigen Räumen für Kleingewerbe und Büro liegen zwischen den Zeilen. In der Endausbaustufe sollen rund 40.000 m² zur Nutzfläche zur Verfügung stehen. Die besondere Qualität des Umgangs mit Architektur und Landschaft trägt zur Imagebildung des Standortes bei und zieht innovative Unternehmen an. Die Nutzungsmischung verhindert das Entstehen eines monofunktionalen, abgeschotteten Betriebsgebiets und lässt neuen, attraktiven Wohnraum in unmittelbarer Nähe zu Arbeitsplätzen entstehen.

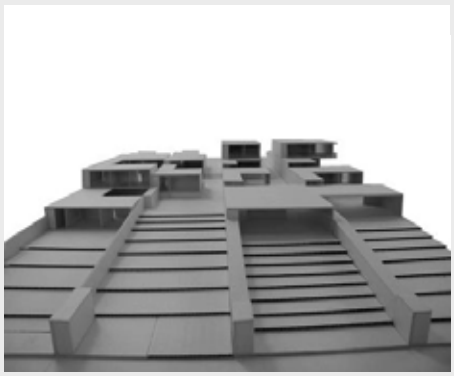




NEUpölla – noncon:form 2005

Die Gemeinde Neupölla im Waldviertel begibt sich auf die Suche nach Alternativen zum flächenintensiven Einfamilienhaus. Es sollen auch neue Zielgruppen – etwa junge Kreative aus dem urbanen Raum – angesprochen werden. Die Wiener ArchitektInnen non:conform erarbeiten ein Projekt, das auf die Struktur des Streckhofs zurückgreift, um so charakteristische Qualitäten für das zukünftige Wohnen und Arbeiten zu entwickeln. Die Siedlung am Rand der Ortschaft ist aus mehreren schmalen Parzellen zusammengesetzt, die in geschlossener Bauweise nach einem Regelwerk in mehreren Schritten bebaut werden sollen. Das Verhältnis von Wohn- zu Arbeitsflächen ist dabei flexibel. Eine je zwei Parzellen voneinander trennende Kernmauer wirkt als Sicht- und Windschutz, trägt aber auch Stauräume und Installationen in sich. Die meisten Baukörper sollen eingeschossig gehalten werden, um eine optimale Belichtung zu ermöglichen. So ergibt sich eine in die Landschaft eingebettete Struktur, die Individualität erlaubt, doch die lineare Grundform erhält.

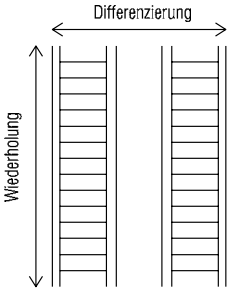




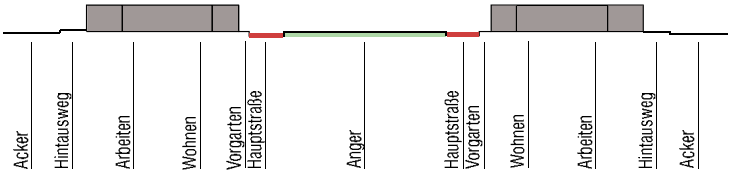
Raum Zita Kern, Raasdorf NÖ – Artec 1998

Der preisgekrönte Zubau zu einem Streckhof im Marchfeld reagiert auf die sich verändernden Lebenswelten im ländlichen Raum. Die Erdgeschosszone des Hofes wird von der Besitzerin noch landwirtschaftlich genutzt. Für ihren zweiten Beruf als Literaturkritikerin fehlte der Arbeitsraum. Die ArchitektInnen setzen einen neuen aluminiumverkleideten Baukörper auf die alte Struktur auf und schaffen so einen introvertierten Lese- und Schreiberaum. Eine traditionelle Bauform wird so für moderne Bedingungen des Wohnens und Arbeitens adaptiert. Die Struktur des Streckhofes bietet aber auch unabhängig von bestehenden Gebäuden die Möglichkeit zur Neuinterpretation. Die Verbindung von Wohnen und Arbeiten, rationelle Erschließung, Erweiterbarkeit in der Tiefe, flexibel nutzbare Räume, geschützter Außenraum etc. sind Potentiale, die für heutige Ansprüche an das Wohnen im ländlichen Raum (das von einer Vermischung urbaner und ruraler Lebensstile sowie von Arbeit, Wohnen und Freizeit geprägt ist) aktiviert werden können.

Terrain Vague – Straßendorf

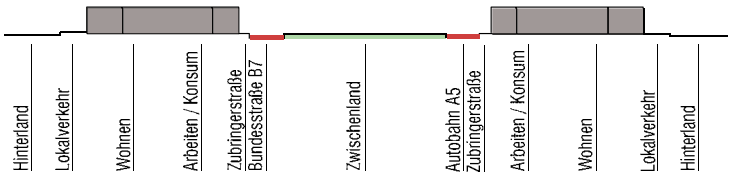


Großkrut



Großkrut folgt der typischen Struktur eines Straßendorfes. Entlang der beiden Hauptstraßen reihen sich L-förmige Höfe aneinander; in deren Mitte liegt der ursprünglich gemeinschaftlich genutzte Anger. Die Wohnbereiche der Höfe sind zur Straße hin orientiert, Vorgärten dienen der Repräsentation und Kommunikation. Der dahinterliegende Wirtschaftsbereich mit oft quergestellter Scheune (ursprünglich Schutzfunktion) mündet in den Hintausweg, der die Verbindung zu den umliegenden Äckern bildet.

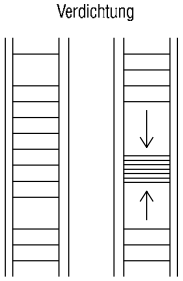
regionales Straßendorf

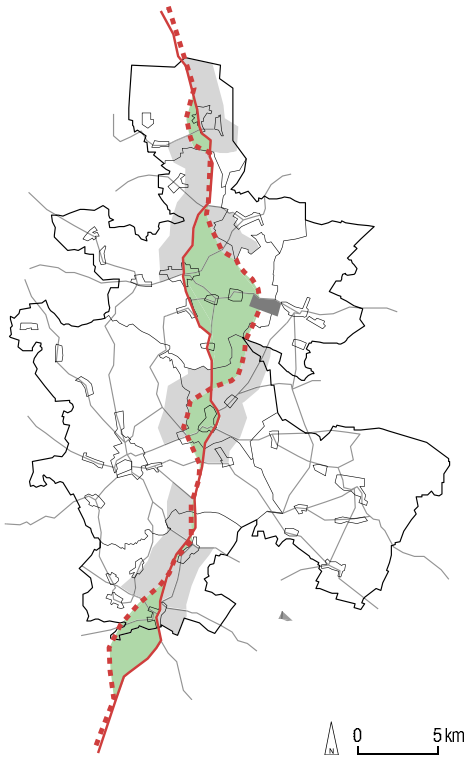


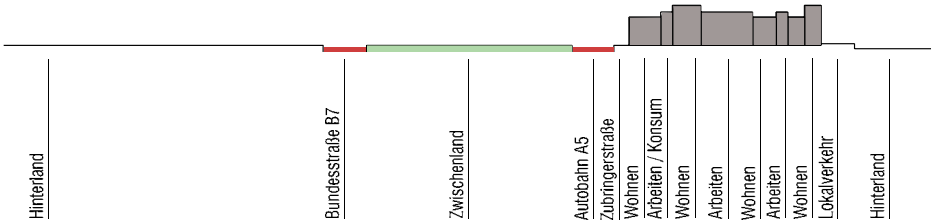
Im regionalen Straßendorf umfassen die existierende Bundesstraße und die zukünftige Nordautobahn eine undefinierte Zwischenzone. Zubringerstraßen führen zu den zu erwartenden Betriebs- und Einzelhandelsansiedlungen entlang der Straßen. Dahinter liegen die (so von der Autobahn geschützten) neuen Wohngebiete. Das Siedlungsband ist über Straßen für den Lokalverkehr an das Hinterland angeschlossen.

Strategie

Durch die im Straßendorf übliche Verdichtung von Wohnen und Arbeiten wird die bauliche Entwicklung entlang der Straßen auf bestimmte Bereiche konzentriert. Andere Bereiche bleiben frei. Die Verdichtung von Wohnen und Arbeiten soll den heutigen Bedürfnissen und Ansprüchen gerecht werden.







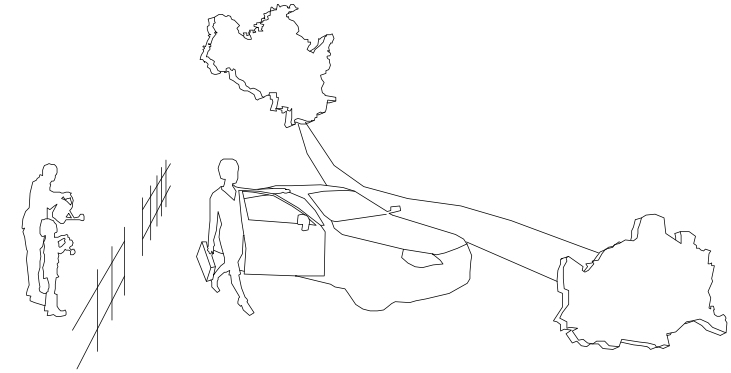
Wohn-Arbeits-Schwelle

Wohn-Arbeits-Schwelle

Personen, die in Wien und / oder Brno arbeiten, jedoch am Land wohnen wollen
Zugezogene Personen, die ihren Arbeitsplatz in der Achse Wien–Brno haben

Die in Ost-West-Richtung noch weitgehend intakte Straßendorfbebauung wird in Richtung Osten in einer Interpretation der vorhandenen Bebauung fortgesetzt. Anhand eines Gebietes, das in der Größe etwa der letzten Dorferweiterung im Süden entspricht, wird eine flexible und ausbaubare Struktur für eine Kombination aus Wohnen und Arbeiten, Kleinhandel und wohnverträglichem Gewerbe vorgeschlagen.

Merkmale der Bebauung
Die neue Struktur orientiert sich an der funktionalen und räumlichen Aufteilung der alten Streck- und Hakenhöfe, interpretiert diese jedoch nach heutigen Standards und Anforderungen. Übernommen werden Qualitäten wie die Geschlossenheit der Bebauung entlang der Straße, das Prinzip des Hintauswegs, die graduelle Abstufung von öffentlich bis privat quer zur Straße, das Schaffen von Schwellen sowie das Prinzip der privaten Höfe. Als NutzerInnen kommen all jene Personen in Frage, die durch selbständige Arbeit oder Homeworking vollkommen unabhängig von Standort und Arbeitsplatz sind, Personen, die in einem der neuen Wirtschaftsparks arbeiten oder aber Personen, die in einer der beiden Städte Wien oder Brno arbeiten und am Land wohnen wollen. Die *Wohn-Arbeits-Schwelle* soll gewerbliche Nutzungen mit Wohnnutzungen verbinden, ist jedoch flexibel und ausbaubar strukturiert, um von ökonomischen Gegebenheiten unabhängig zu sein.

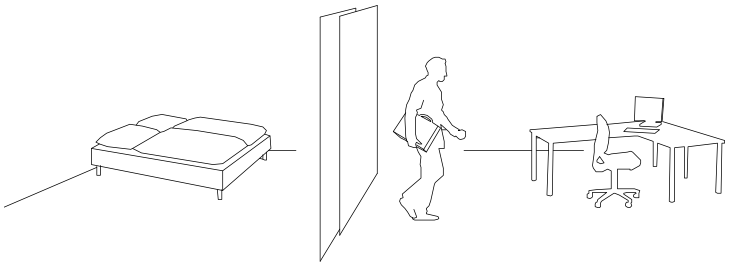


Nutzungsprofil_1

Wohnen am Land, Arbeiten in der Stadt

Personen, die in Wien und/oder Brno arbeiten, jedoch am Land wohnen wollen

Homeoffice – kleiner, im Wohnen integrierter Arbeitsplatz

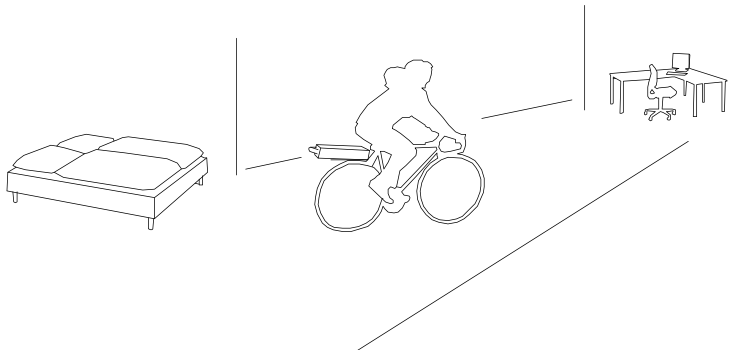


Nutzungsprofil_2

Wohnen und Arbeiten im regionalen Straßendorf I

zugezogene Personen, die ihren Arbeitsplatz in der Achse Wien–Brno haben

Wohnen und Arbeiten in unmittelbarer Nähe – eine gemeinsame Einheit
räumlich getrennt

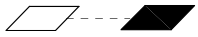


Nutzungsprofil_3

Wohnen und Arbeiten im regionalen Straßendorf II

zugezogene Personen, die ihren Arbeitsplatz in der Achse Wien–Brno haben

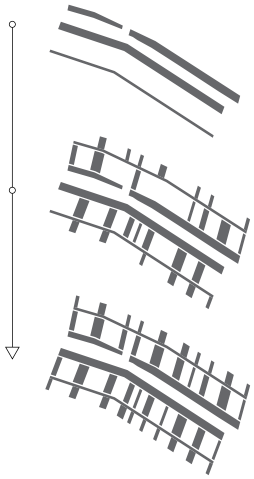
Wohnen und Arbeiten in der Nähe – keine gemeinsame Einheit
kurze Wege ohne Auto

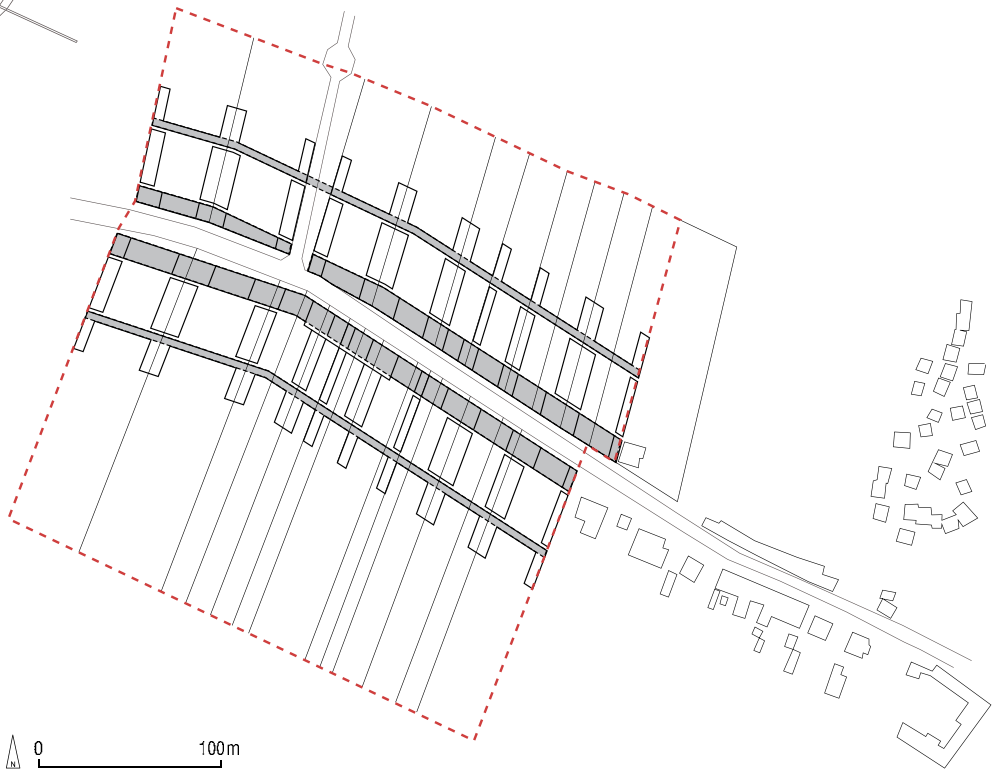


Situation

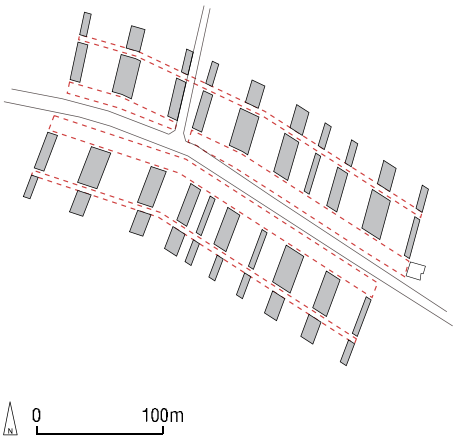
Die *Wohn-Arbeits-Schwelle* übernimmt die vorhandene Parzellierung Großkruts, legt die straßennahen Flächen der Parzellen jedoch für eine gemeinschaftliche Nutzung zusammen. Die verdichtete Siedlung greift das Abschottungs-Prinzip der niederösterreichischen Streckhöfe auf. Bei dieser alten Bautradition reihen sich Wohn- und Wirtschaftsräume entlang der schmalen Parzelle auf und werden über die restliche Fläche, den Hof, erschlossen. Querliegende Gebäudeteile (Schwellen) an der Straßenfront und dem Hintausweg schützen bei geschlossenen Toren den Hof.

Stadien der Bebauung

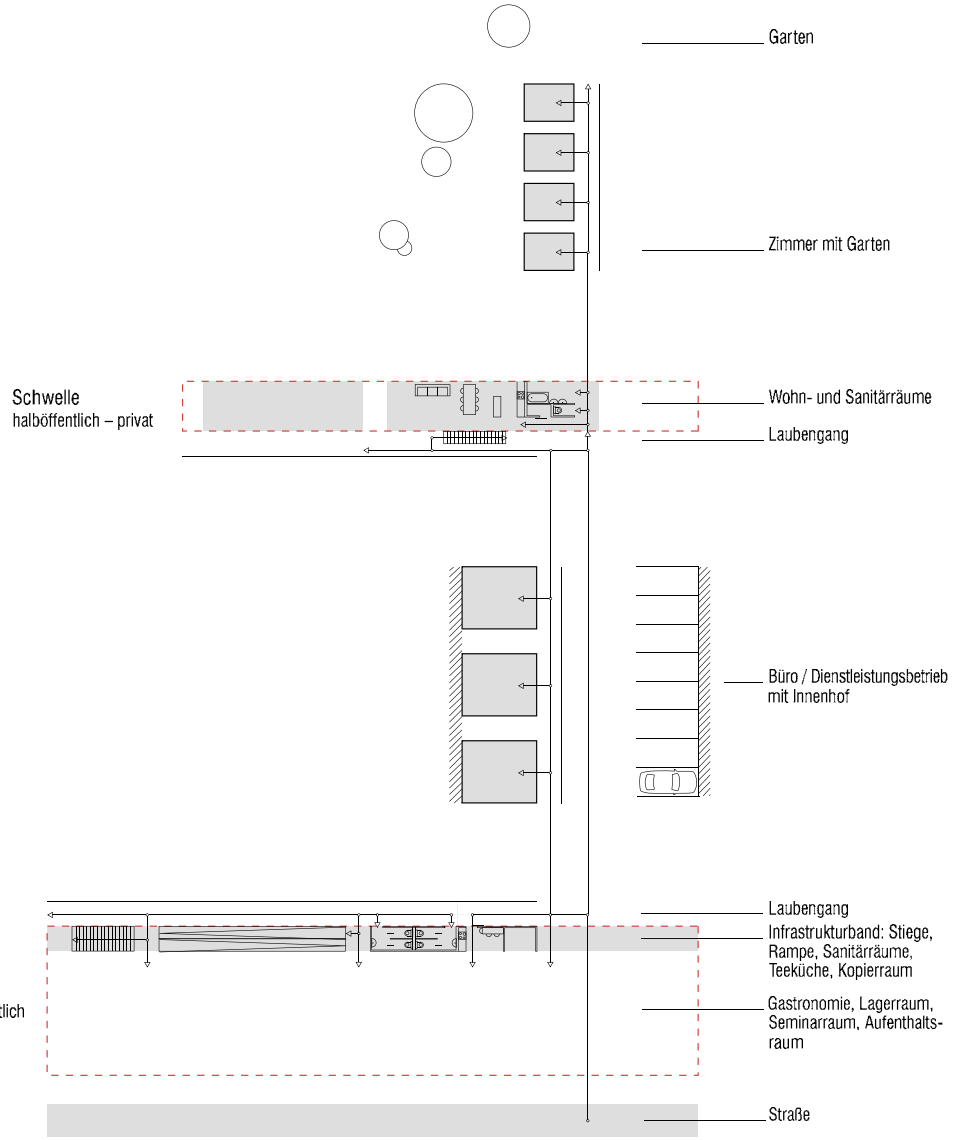




Konzept

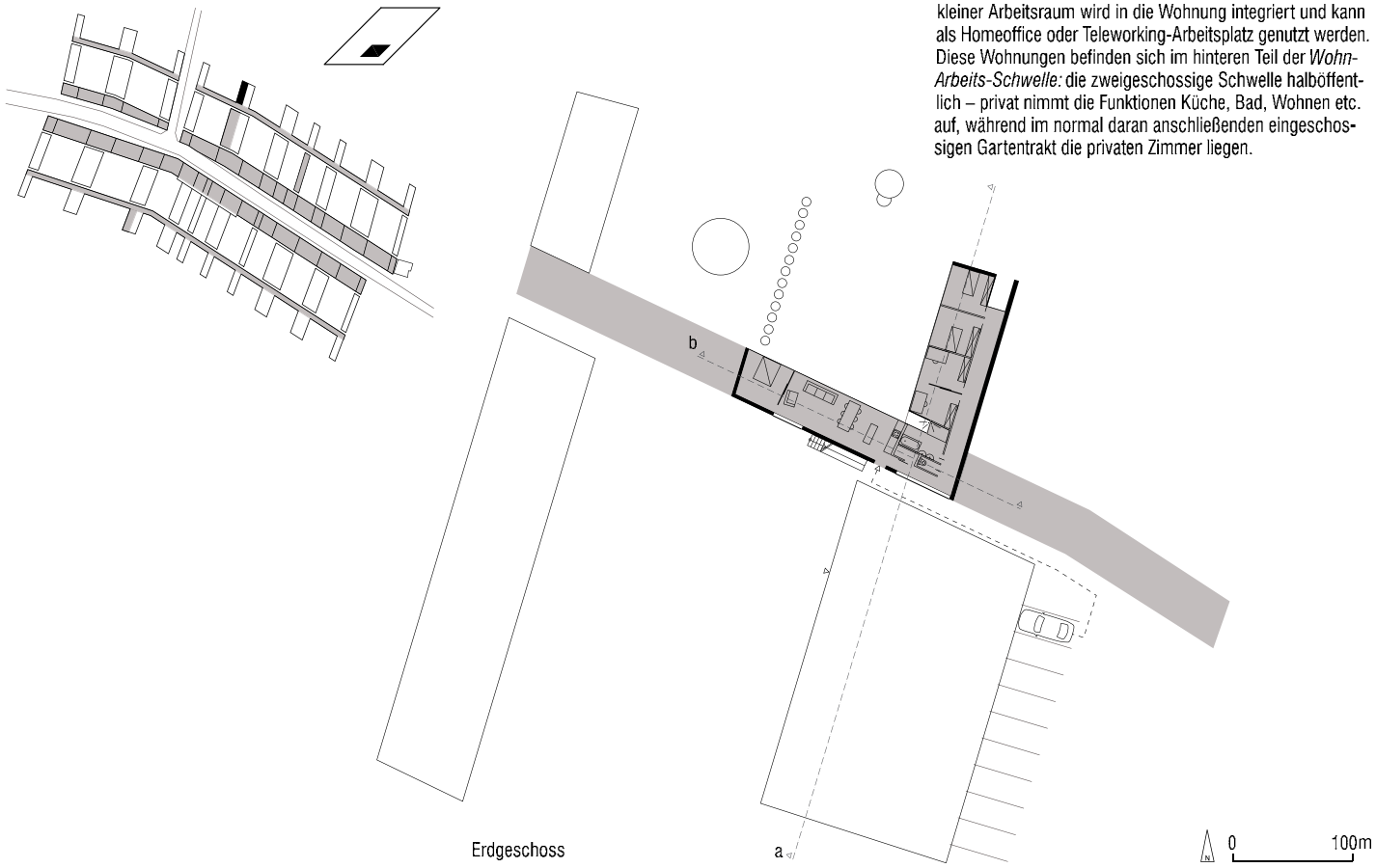


Die Straßenfront der *Wohn-Arbeits-Schwelle* wird von der Schwelle öffentlich – halböffentlich gebildet, die sämtliche infrastrukturelle Einrichtungen für Klein- und Gewerbebetriebe enthält. Die normal daran anschließenden Unternehmen nutzen diese vorhandene Infrastruktur gemeinsam. Die zweite Schwelle trennt die halböffentliche Geschäftszone von den Wohnbereichen der Siedlung und beinhaltet die Funktionen des Wohnens. Die Schlafzimmer reihen sich normal dazu aneinander und orientieren sich zum Garten hin.



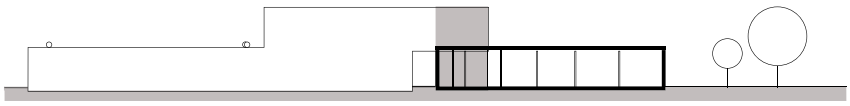
Wohnen am Land, Arbeiten in der Stadt

Typ 1 der *Wohn-Arbeits-Schwelle* bietet Raum für Personen, die in der Stadt arbeiten, aber am Land wohnen wollen. Ein kleiner Arbeitsraum wird in die Wohnung integriert und kann als Homeoffice oder Teleworking-Arbeitsplatz genutzt werden. Diese Wohnungen befinden sich im hinteren Teil der *Wohn-Arbeits-Schwelle:* die zweigeschossige Schwelle halböffentlich – privat nimmt die Funktionen Küche, Bad, Wohnen etc. auf, während im normal daran anschließenden eingeschossigen Gartentrakt die privaten Zimmer liegen.

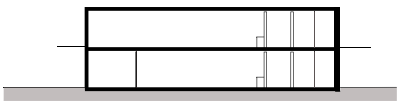


Erdgeschoss

Schnitt a-a

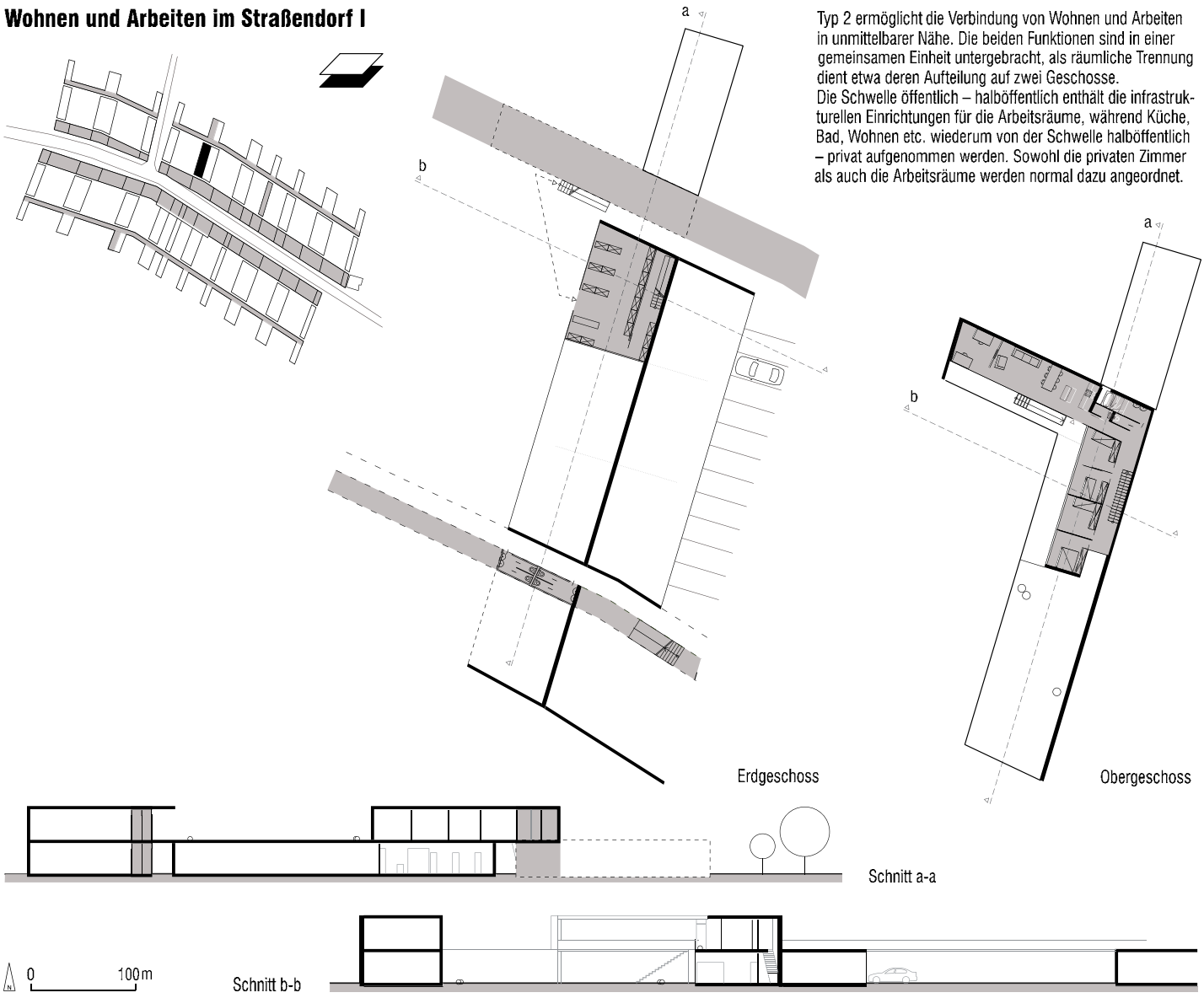


Schnitt b-b



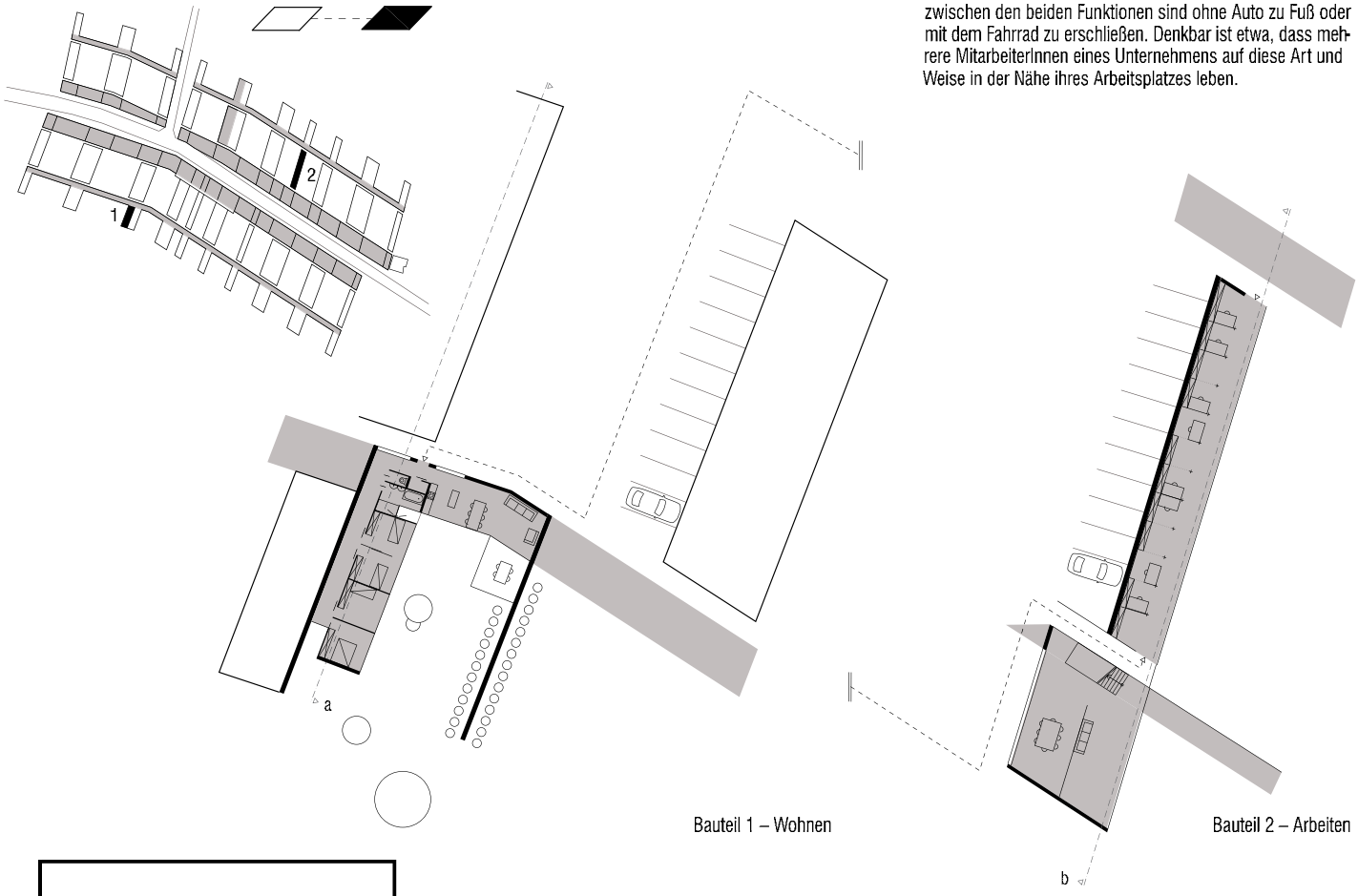
Wohnen und Arbeiten im Straßendorf I

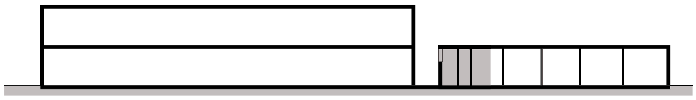
Typ 2 ermöglicht die Verbindung von Wohnen und Arbeiten in unmittelbarer Nähe. Die beiden Funktionen sind in einer gemeinsamen Einheit untergebracht, als räumliche Trennung dient etwa deren Aufteilung auf zwei Geschosse.
Die Schwelle öffentlich – halböffentlich enthält die infrastrukturellen Einrichtungen für die Arbeitsräume, während Küche, Bad, Wohnen etc. wiederum von der Schwelle halböffentlich – privat aufgenommen werden. Sowohl die privaten Zimmer als auch die Arbeitsräume werden normal dazu angeordnet.

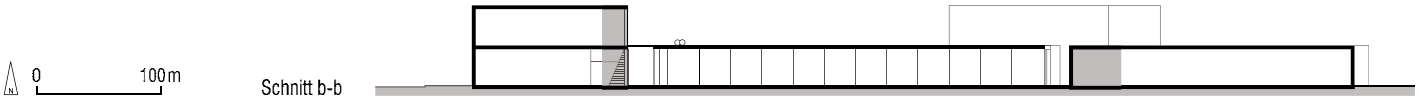


Wohnen und Arbeiten im Straßendorf II

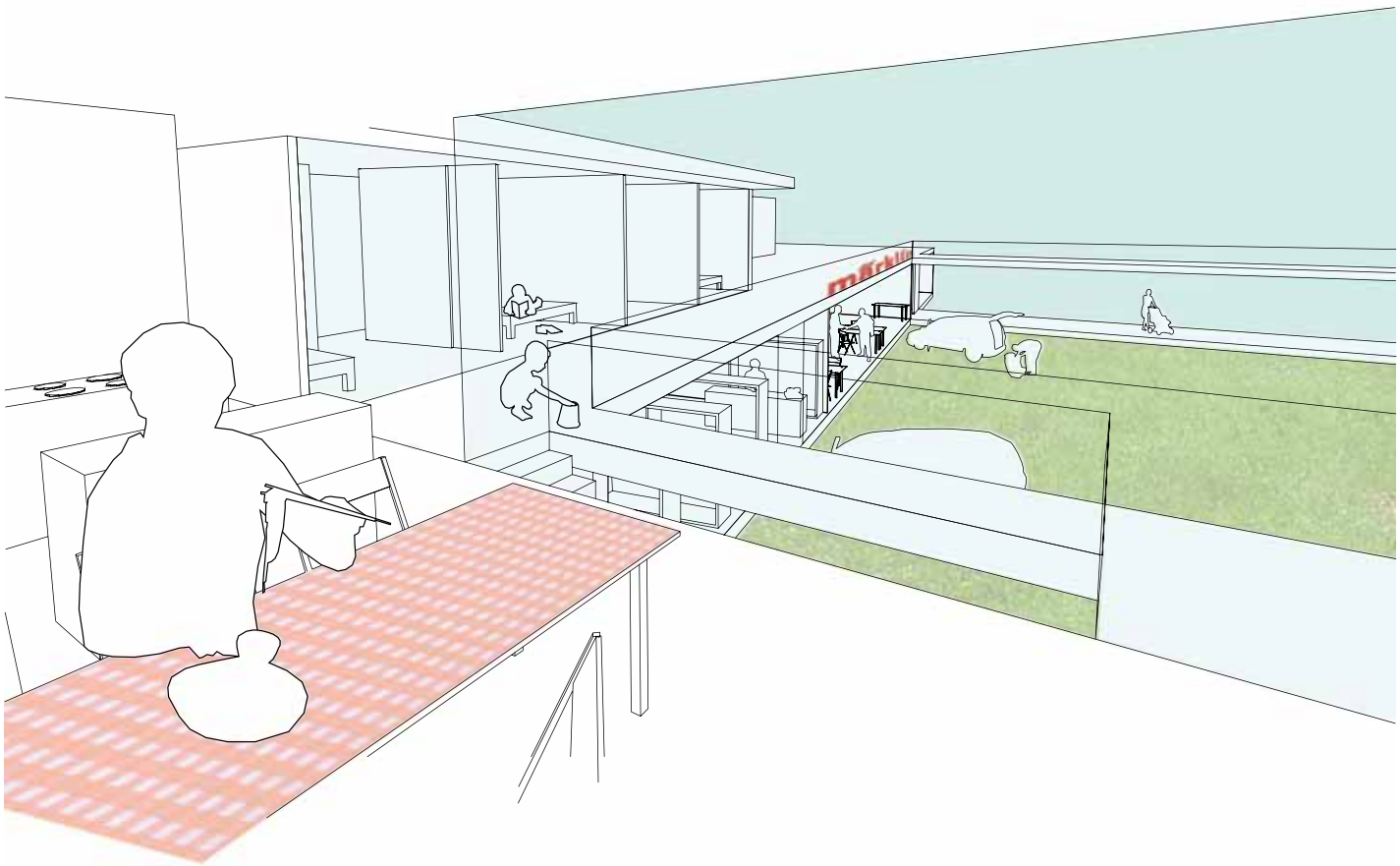
Typ 3 bietet die Möglichkeit, Wohnen und Arbeiten in der Nähe, aber in getrennten Einheiten zu verbinden. Die Wege zwischen den beiden Funktionen sind ohne Auto zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erschließen. Denkbar ist etwa, dass mehrere MitarbeiterInnen eines Unternehmens auf diese Art und Weise in der Nähe ihres Arbeitsplatzes leben.



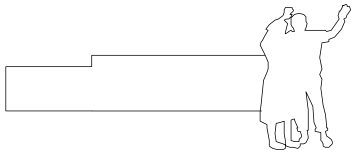

Schnitt a-a

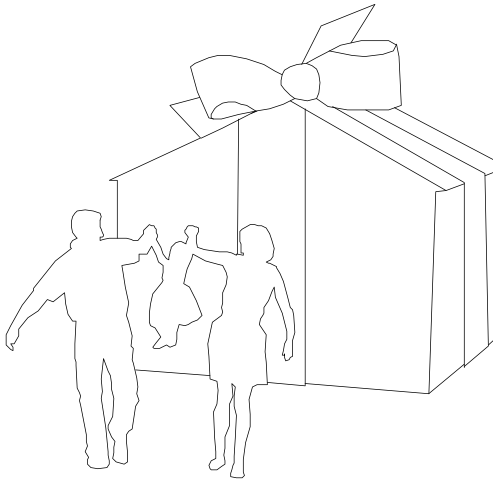


Schnitt b-b



Wohnparcours





Wir bauen den Kindern ein Haus!

Personen aus Großkrut, die sich am Rand des Ortes ansiedeln wollen

Das derzeitige Erweiterungsgebiet von Großkrut liegt an der Ortseinfahrt (von Wien kommend) im Südwesten des Ortskernes. Dort wurden normal zu den Straßen des Angers kurze Ringstraßen gelegt, die jeweils ca. 10 Einfamilienhäuser erschließen. Die ersten Straßen verlaufen geradlinig, in der letzten Erweiterung wurden diese gekurvt, um die Parzellierung aufzulockern.

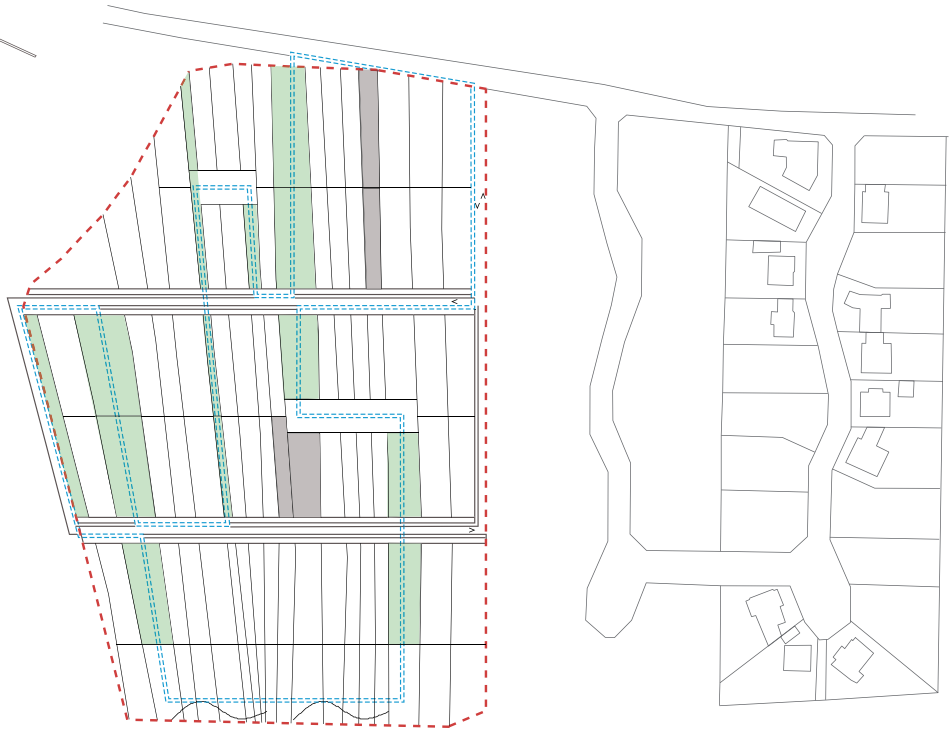
Aufparzellierung Neu
Anschließend an die bestehende Dorferweiterung werden wiederum zwei neue Erschließungsstraßen für neue Parzellierungen gelegt, diesmal jedoch parallel zu den Angerstraßen. Die äußerste Straße des Angers bildet die Erschließung der ersten Häuserreihe. Wie in der anschließenden Dorferweiterung werden auch hier je 10–12 Häuser von einer Straße erschlossen, nun jedoch in geschlossener Bauweise. Die Parzellierung orientiert sich mit ca. 15 m x 40 m an den Grundstücken im Dorfkern. Anstelle der (einsichtigen) Einfamilienhausgärten werden analog zu den Streckhöfen private Innenhöfe angeboten. Die Länge der Grundstücke erlaubt eine Ausbaubarkeit für erwachsene Kinder, ältere Angehörige oder zum Vermieten.

Merkmale der Bebauung
Die Bebauung verbindet die Vorteile der geschlossenen Bauweise des Angerdorfes mit jener des frei stehenden Einfamilienhauses. Die einzelnen Häuser sollen (in neuen Elementen übersetzt) alle Merkmale eines Einfamilienhauses erhalten (Hecke, Vorgarten, geschützter Eingangsbereich, großzügige Kellerräume, Schuppen, Blumenfenster, Mansardenzimmer, große Küche, Gemüsegarten, Blumengarten etc.). Das durch die verdichtete Bauform gewonnene Land wird als Naturraum allen zur Verfügung gestellt (Wald, Sonnenblumenfeld, Lavendelfeld, Wiese etc.). Bebauungshöhe: eingeschossig mit teilweise ausgebautem Dachgeschoss.

Situation

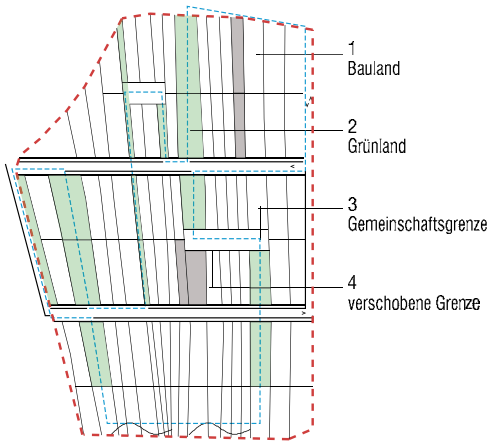
Der *Wohnparcours* übernimmt die Tendenzen des Dorferweiterungsgebietes im Süden Großkruts und verbindet sie mit einem übergeordneten, gemeinnützigen Freiraumkonzept. Die neue Siedlung wird von einem Parcours durchzogen, der den AnwohnerInnen als Lauf- oder Spazierstrecke dient sowie sämtliche gemeinnützige Einrichtungen beinhaltet und verbindet. Baggerteich, Sauna, Gemüsebeet, Spiel-, Grill- und Sportplatz bereichern das Freizeitangebot der BewohnerInnen und fördern die Gemeinschaft. Neben Grünparzellen gibt es solche Baugrundstücke, die Garten an die Gemeinschaft abgeben und jene, die Einrichtungen mit dem/n Nachbargrundstück/en teilen.

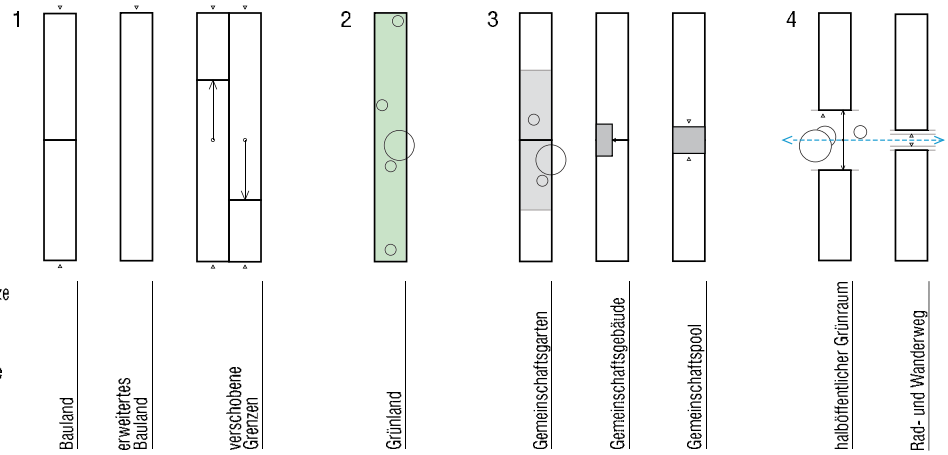
0 300m



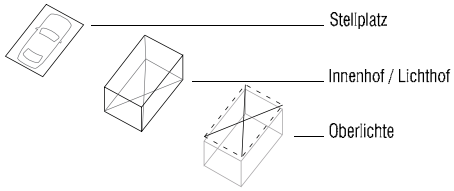
0 100m

Konzept

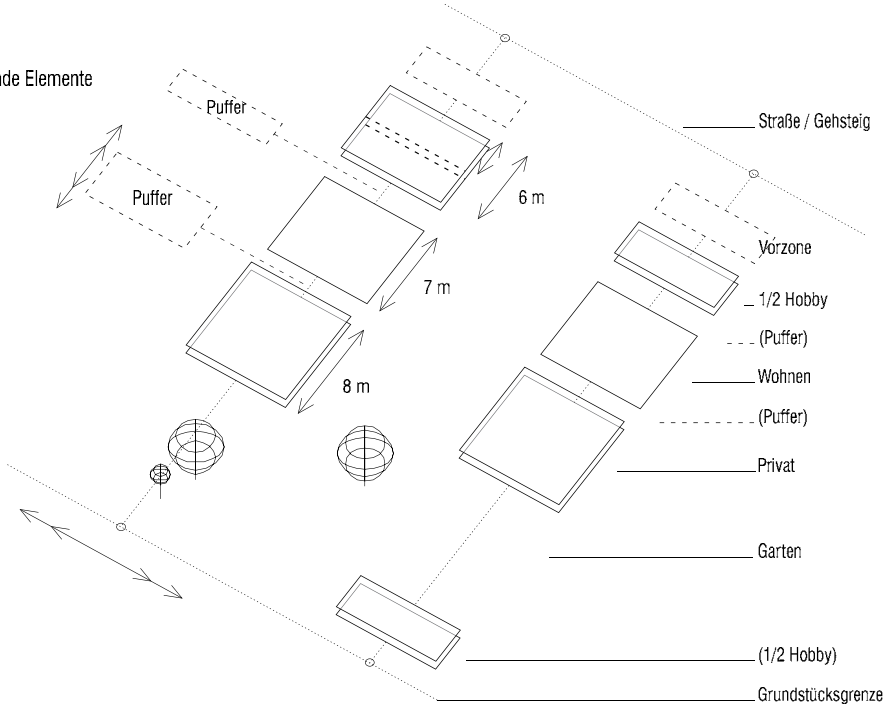




Aushöhlende Elemente

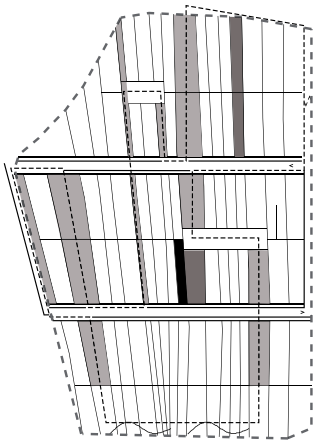


Bildende Elemente



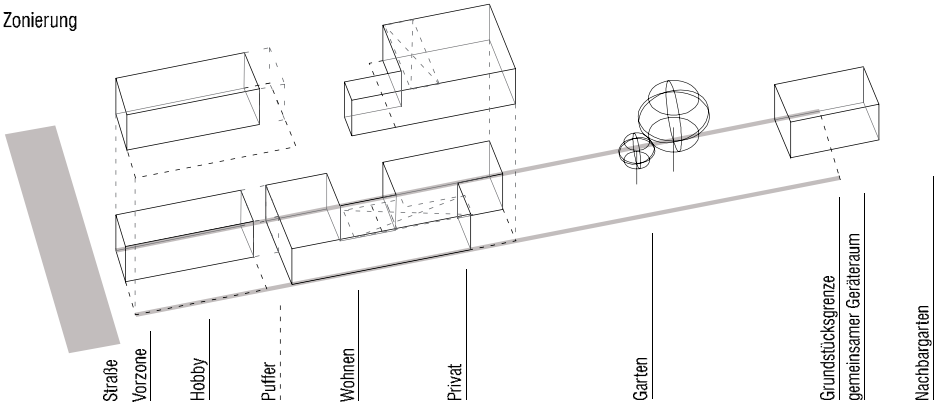
Die Gebäude des *Wohnparcours* gliedern sich in die Zonen Hobby, Wohnen und Privat. Jede Zone ist in ihrer Tiefe festgelegt und ergibt erst durch variierende Parzellenbreiten unterschiedliche Raumgrößen und -anordnungen. Die Zonen können direkt hintereinander geschaltet oder durch Pufferzonen voneinander getrennt werden. Die resultierenden unterschiedlichen Gebäudegrößen eignen sich sowohl für eine Kleinfamilie als auch für mehrere Generationen unter einem Dach oder zwei befreundete Pärchen, mit bzw. ohne Kinder. Um die nötige Belichtung zu gewährleisten, wird jede Zone zu mindestens einem Drittel durch die Funktionen Stellplatz, Hof oder Oberlichte ausgehöhlt.

Szenario 1 – Kleinfamilienwohnen

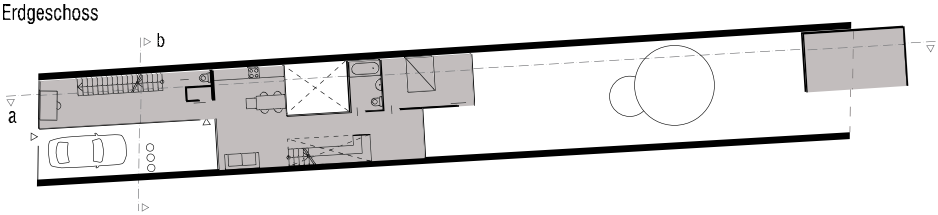


Diese Parzelle des *Wohnparcours* bietet aufgrund ihrer Breite Wohnraum für eine Kleinfamilie. Über drei Geschosse verteilen sich Wohn-, Privat- und Hobbyräume, unterbrochen von PKW-Stellplatz, Pufferzonen und Innenhof. An den privaten Garten grenzt ein mit den NachbarInnen gemeinsam genutzter Geräteraum.

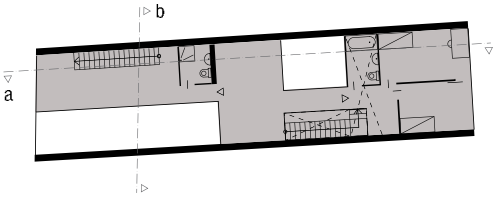
Zonierung



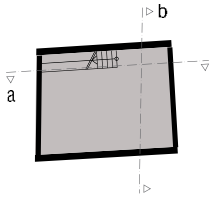
Erdgeschoss



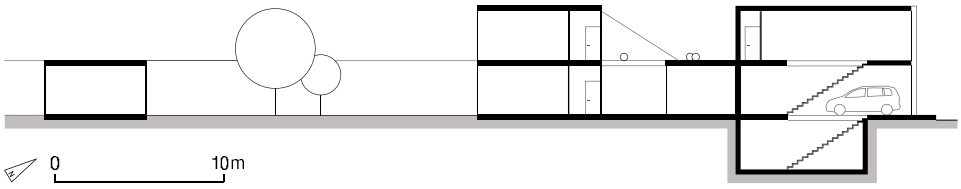
Obergeschoss



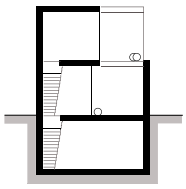
Kellergeschoss



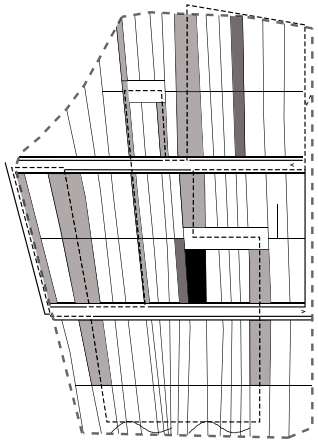
Schnitt a-a



Schnitt b-b

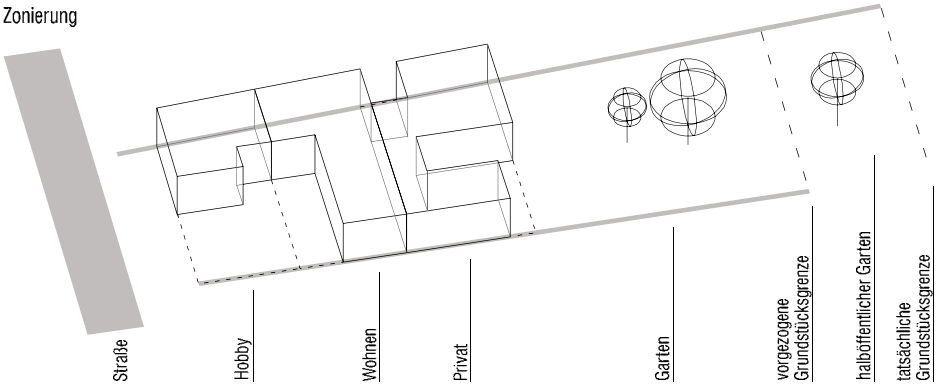


Szenario 2 – Generationenwohnen

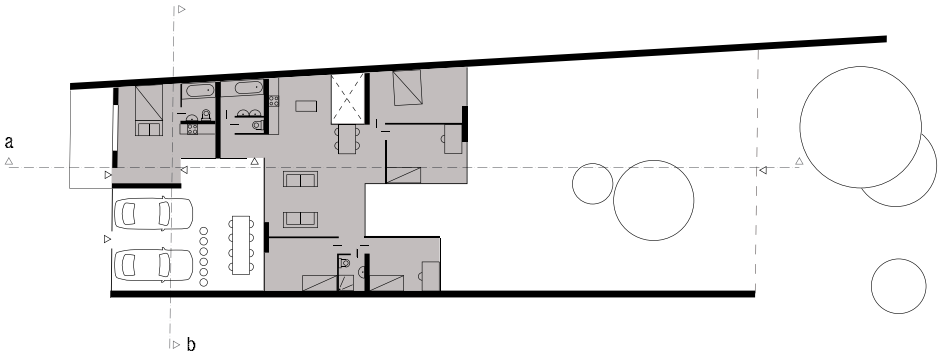


Diese Parzelle des *Wohnparcours* greift ein typisches Thema des ländlichen Wohnens auf: Sie bietet Wohnraum für mehrere Generationen unter einem Dach. Eine große und eine kleine Wohneinheit sind getrennt über den gemeinsamen Stellplatz / Innenhof begehbar. Die Grundstücksgrenze wird zugunsten eines im Parcours liegenden halböffentlichen Gartens verschoben.

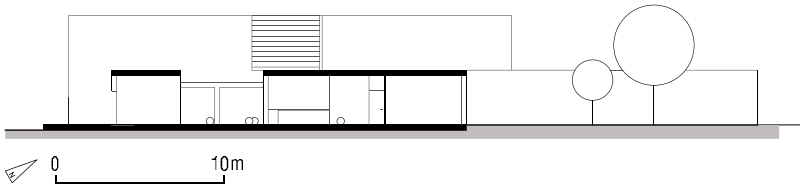
Zonierung



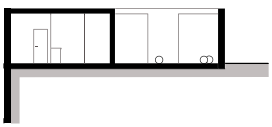
Erdgeschoss



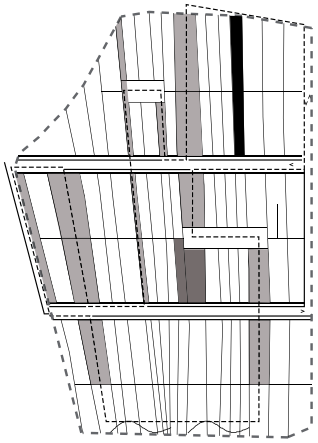
Schnitt a-a



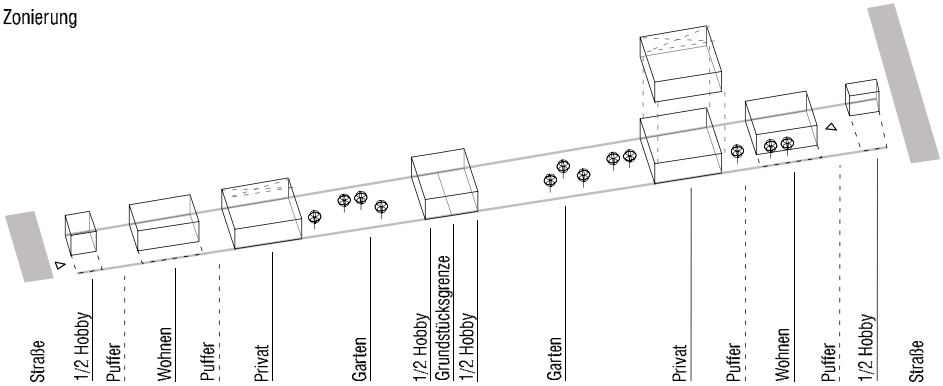
Schnitt b-b



Szenario 3 – Wohnen mit Freunden

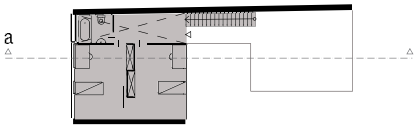


Zonierung

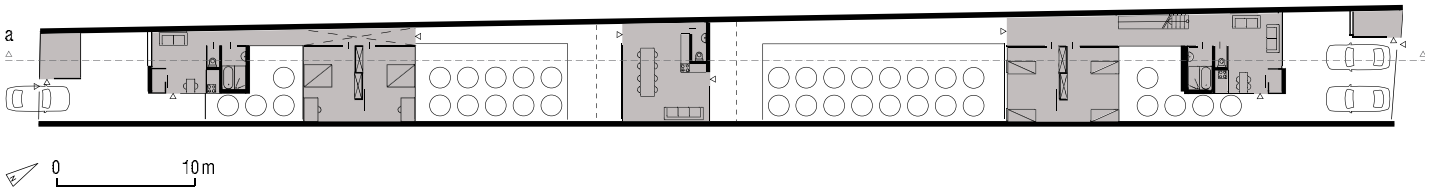


Diese beiden langgestreckten Parzellen des *Wohnparcours* eignen sich etwa für zwei befreundete Paare bzw. Kleinfamilien. Eine zwischen den Grundstücken liegende Gartenküche verbindet die beiden Wohneinheiten und ist über befestigte Wege und Terrassen von beiden Seiten erschlossen. Die Baukörper sind maximal ausgehöhlt: Wie Pavillons reihen sich die einzelnen Bereiche aneinander und sind über offene sowie geschlossene Gänge verbunden.

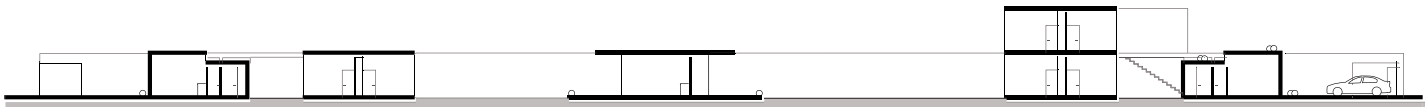
Obergeschoss

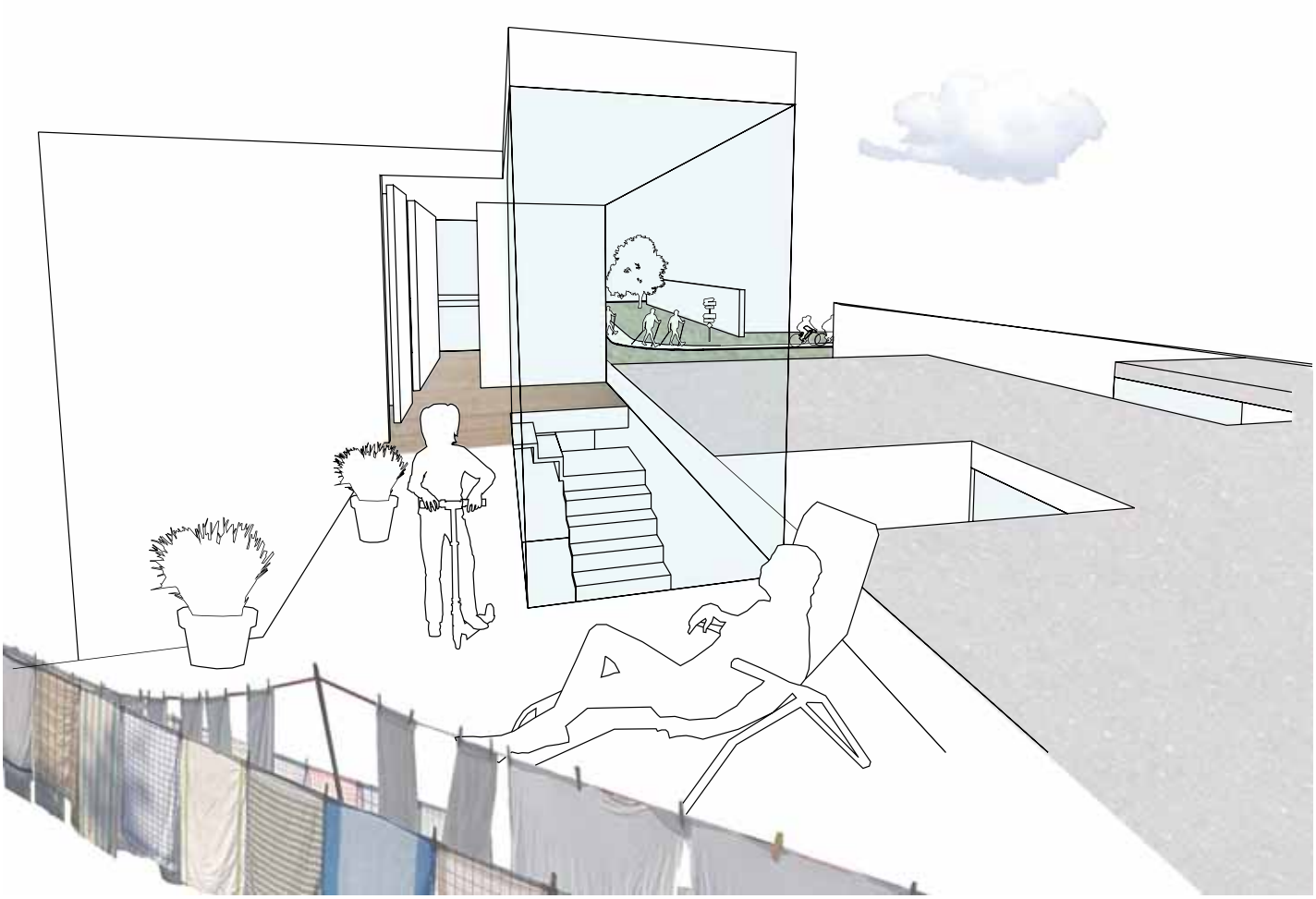


Erdgeschoss



Schnitt a-a





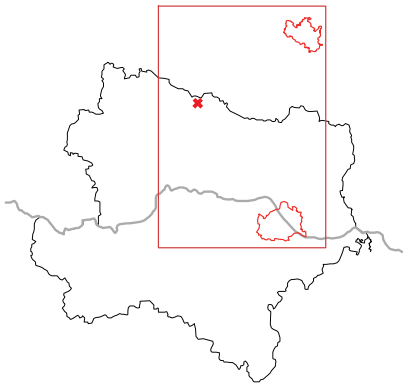
Hardegg

Entschleuniger

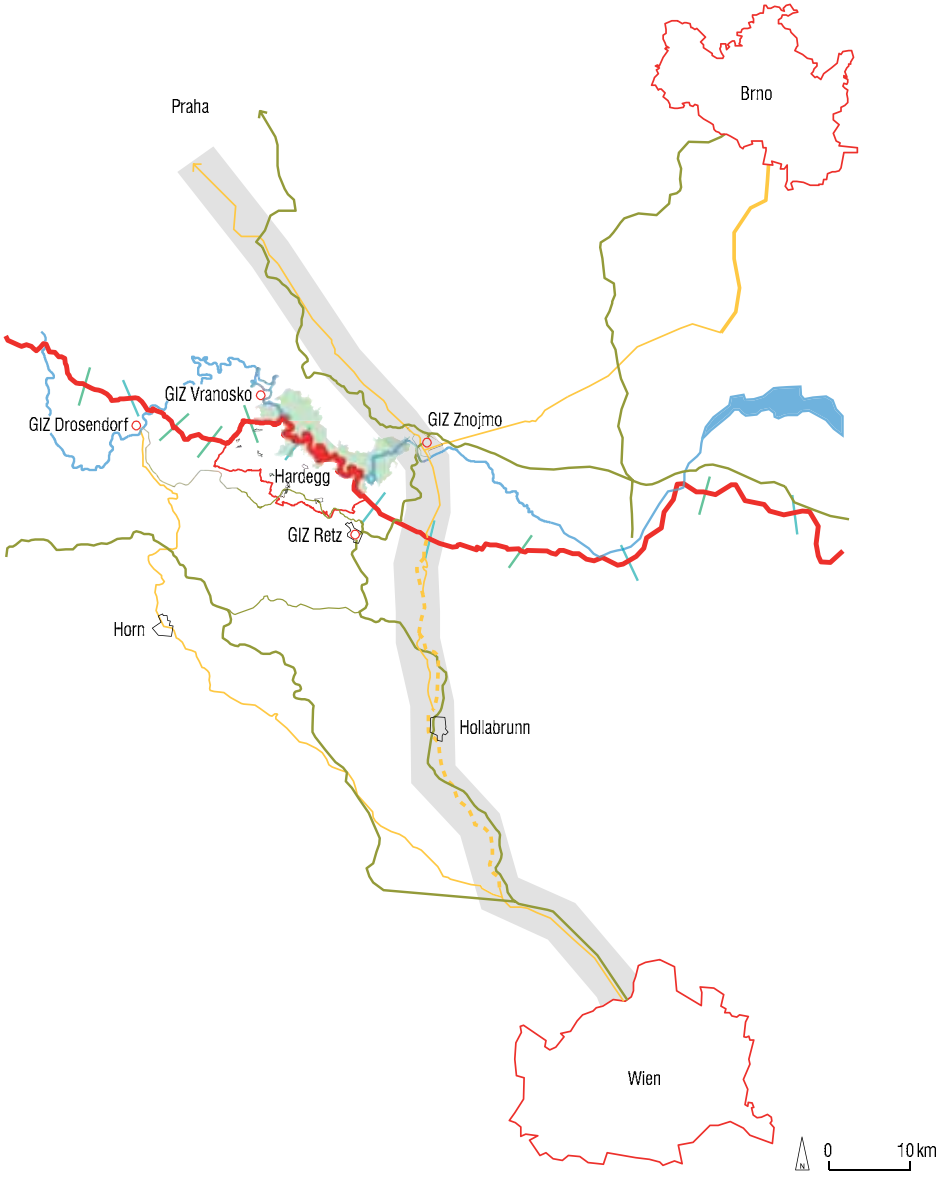
Entschleuniger

Mit dem Ausbau der Weinviertler Bundesstraße zur Schnellstraße wird die Hauptverbindung zwischen den Städten Wien und Praha, an die auch Brno angeschlossen ist, nur wenige Kilometer an der Gemeinde Hardegg vorbeiführen. Die Entfernung scheint allerdings zu groß, um durch Betriebsansiedlungen davon profitieren zu können. Vielmehr stellt die Gemeinde ein zur Straße konträres, doch mit ihr in Verbindung stehendes System dar. Auf eine kurze, schnelle Anreise aus den Städten folgt der Eintritt in den *Entschleuniger* – der Raum dehnt sich aus und wird zum Ort der Aus-Zeit. Der Takt der Bewegung wird durch die Kleinteiligkeit von Topografie, Naturlandschaft, Wegführungen und Programmen bestimmt. Grenzüberschreitende Rad- und Wanderrundwege, ein mobiler Greißler, der die einzelnen Ortschaften befährt, TouristInnnengruppen, die auf mehrere Pensionen aufgeteilt werden – sie alle kennzeichnen das entschleunigte System, das aus einer Vielzahl an – auf verschiedenen programmatischen Ebenen liegenden – Koordinaten und deren Verbindungen besteht. Die Aufteilung einer Funktion auf mehrere Standorte und deren Zusammenwirken bietet auch das Potential für die Annäherung von Orten auf beiden Seiten der Grenze.

Zoom Hardegg

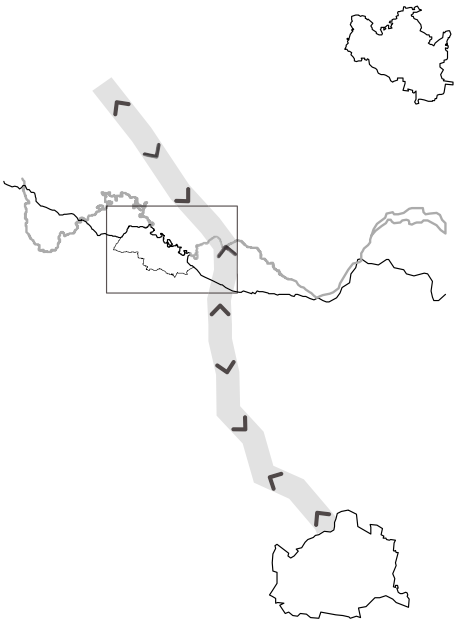


Der geplante Ausbau der Weinviertler Bundesstraße B 303 zur Schnellstraße wird eine schnelle Verbindung der beiden Hauptstädte Wien und Praha ermöglichen und die Entwicklung der Region vorantreiben. Die kleinregionale Entwicklung um Hardegg wird von Grenzimpulszentren auf tschechischer wie auf österreichischer Seite betrieben, die Projekte wie etwa den grenzüberschreitenden Nationalpark Thayatal unterstützen.



- Staatsgrenze
- Grenzübergang alt
- Grenzübergang neu
- Gemeindegrenze
- Autobahn
- Autobahn in Planung / Bau
- Landstraße
- Bahnlinie
- Grenzimpulszentrum
- Nationalpark Thayatal

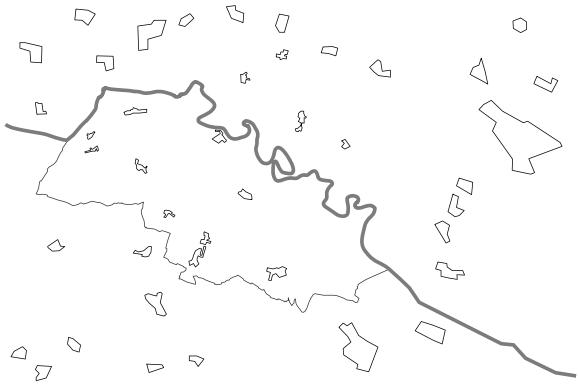
Entschleuniger



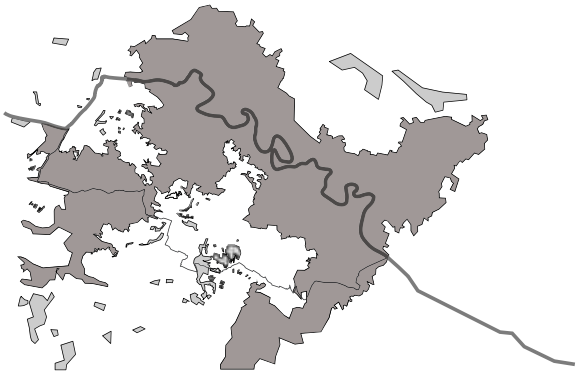
Die Kleinteiligkeit von Topografie, Naturlandschaft, Wegführung und Programmen bestimmt den Takt der Bewegung im Entschleuniger.

Staatsgrenze
Gemeindegrenze

Ortschaften



Wald

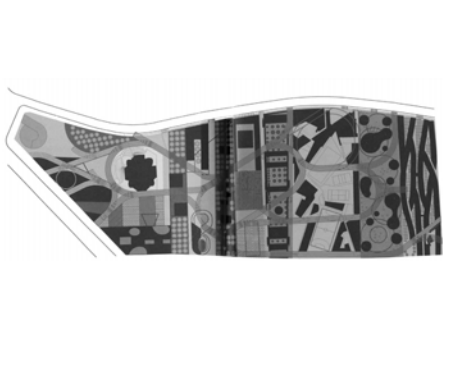


Wege

0 5km

Sociopolis – Valencia 2005–2007

Die Stadt Valencia beauftragte die ArchitektInnen Vincente Guallart und María Díaz mit der Erstellung eines Masterplans für ein neues Wohnquartier am Rand der Stadt, das etwa 3000 Wohneinheiten für sozial schwächere Gruppen wie Studierende, SeniorInnen, Menschen mit Behinderungen oder einkommensschwache Familien bieten soll. Neben den Wohneinheiten gibt es viel Raum für soziale Dienste und Gemeinschaftsräume. Der Plan sieht eine neuartige Verschmelzung der Stadt mit ihrer landwirtschaftlich genutzten Umgebung (huerta) zu einer Techno-Agrar-Siedlung vor und legt dabei den Schwerpunkt auf Entschleunigung. Große autofreie Zonen werden nur von Substraßen durchbrochen, Parkhäuser dienen als Geschwindigkeitsaustauscher, es gibt viel Raum für Obstbäume und Gemüsegärten, eine AthletInnenstraße animiert zur Bewegung, zahlreiche Spazierwege durchziehen radienförmig das Gebiet. Das Angebot an moderner Informationstechnologie lässt die *Sociopolis* zu einem globalen wie lokalen Ort werden. Mit der Planung der einzelnen Gebäude befassten sich schließlich 12 international bekannte Architekturbüros.

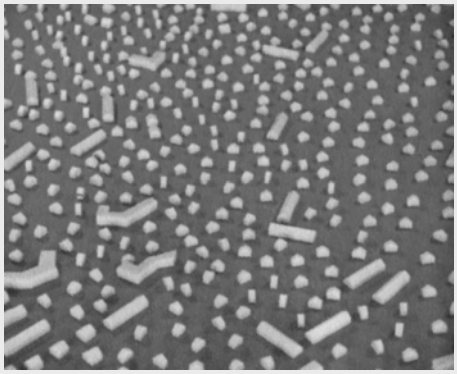


Cittaslow – seit 1999

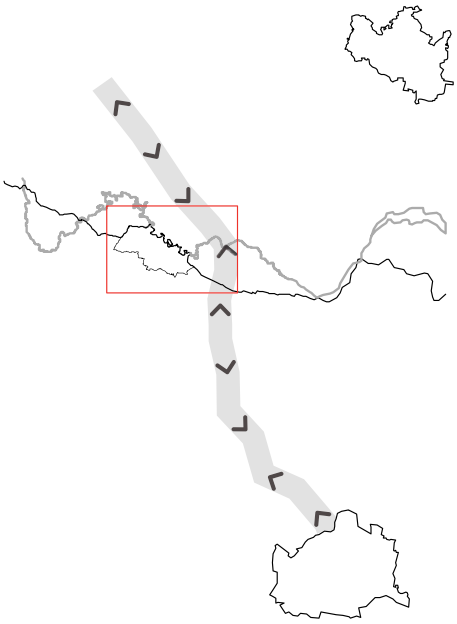
Cittaslow ist eine internationale Vereinigung von etwa 100 Städten, die die Langsamkeit zur Prämisse der Stadtentwicklung erklärt haben. Die Wahrung und Stärkung der Regionalkultur ist dabei das übergeordnete Ziel, das durch Maßnahmen in verschiedensten Bereichen erreicht werden soll. Dazu gehören eine nachhaltige Umwelt- und Infrastrukturpolitik, Erhalt bzw. Schaffung von urbanen und landschaftlichen Qualitäten, Förderung regionaler Produkte, Gastfreundschaft und Öffentlichkeitsarbeit. Ein Maßnahmenkatalog gibt genaue Vorschläge zur Umsetzung: Zukunftsorientierte, sparsame Flächenentwicklung kommt darin genauso vor wie etwa der Verzicht auf überflüssige Schilder oder das Vorhandensein von Gehsteigen ohne bauliche Barrieren. Die beteiligten Städte müssen strenge Auflagen erfüllen, die Mitgliedschaft bei *Cittaslow* kommt einer Auszeichnung gleich. Neben der Schaffung von Lebensqualität für die BewohnerInnen der Städte steht dabei natürlich das Stadtmarketing im Vordergrund – inklusive Logo, Städtepartnerschaften und Slow-Führungen für TouristInnen.

Campingland – MVRDV 1997

Unsere Gesellschaft ist von einer zunehmenden Individualisierung betroffen, flexible Arbeitszeiten und ausdifferenzierte Lebensstile schreiben dem Begriff der Freizeit eine neue Bedeutung ein. Freizeitaktivitäten werden für manche Gruppen immer wichtiger, sie wirken identitätsstiftend. Zudem nehmen etwa SeniorInnen als Zielgruppe am Freizeitmarkt eine immer bedeutendere Stellung ein. Als Kommentar zu diesen Entwicklungen schlagen die ArchitektInnen MVRDV ihr Konzept des Urbanismus light vor. Während die Städte auf maximal verdichtete, monumentale Kerne reduziert werden, entfaltet sich auf dem durch Abriss der restlichen Stadt freigewordenen Gebiet die Landschaft des leichten Urbanismus. Dort findet das Wohnen und Arbeiten in temporären, flexiblen Einheiten von kurzer Lebensdauer statt. Um die geringe Dichte des *Campingland* ökonomisch zu gestalten gibt es Schotterstraßen statt Asphalt, Senkgruben statt Kanäle, Holzpfähle statt Betonfundamente, Sammeltaxis statt U-Bahnlinien, Mobiltelefone statt Telefonleitungen etc. Das Urlaubsgefühl wird so Teil des Alltagslebens.



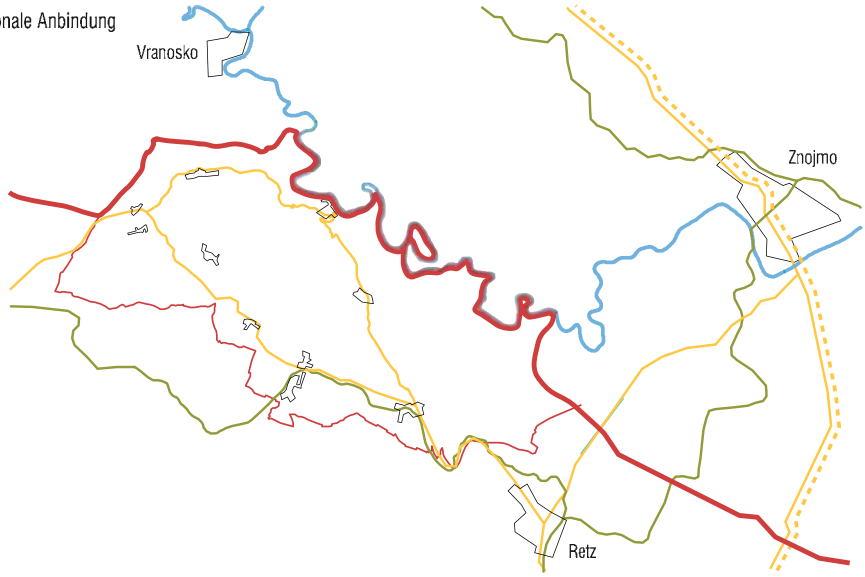
Entschleuniger



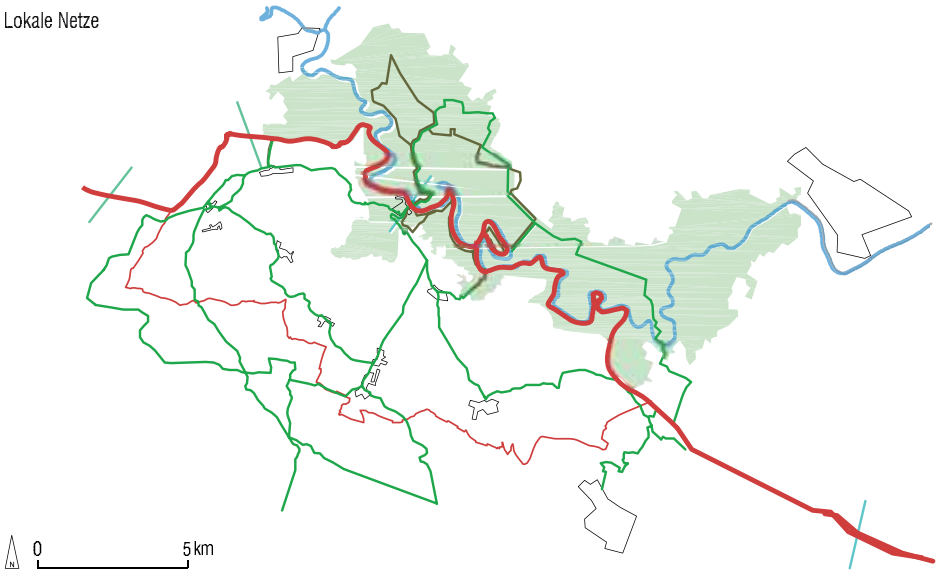
Die zukünftige Schnellverbindung Wien–Praha führt in einiger Entfernung an Hardegg vorbei. Das Gemeindegebiet selbst ist von langsamer Bewegung bestimmt: Alte Landstraßen verbinden die Ortschaften, Rad- und Wanderwege überschreiten die Grenze nach Tschechien.

Staatsgrenze
Grenzübergang
Gemeindegrenze
Autobahn in Planung / Bau
Landstraße
Bahnlinie
Radweg
Wanderweg
Nationalpark

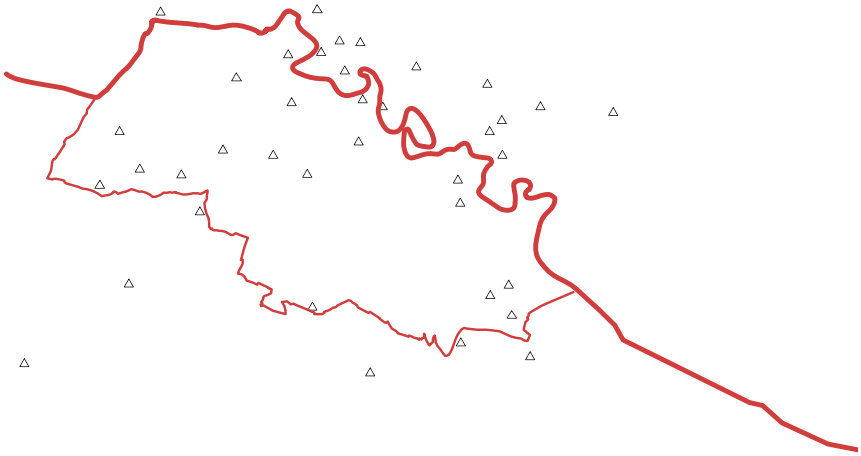
Überregionale Anbindung



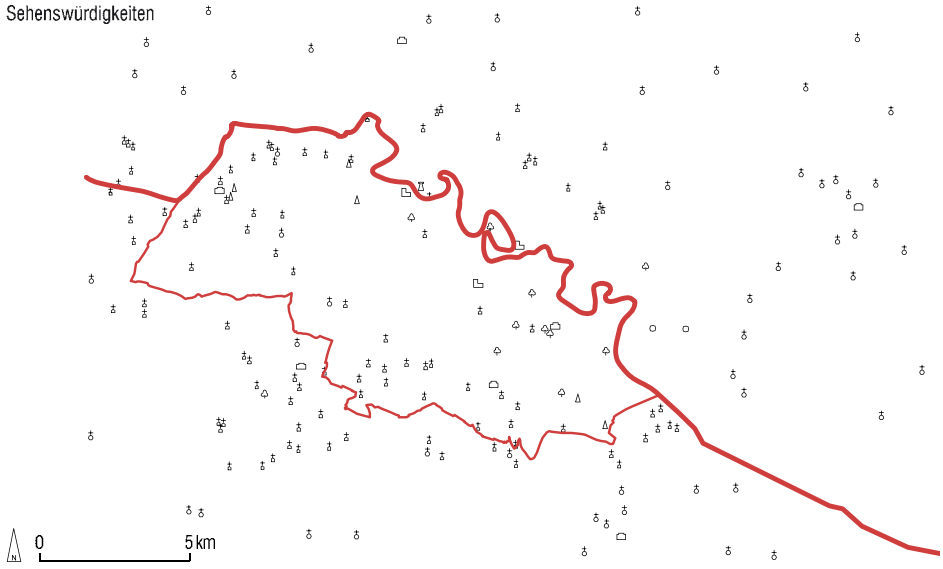
Lokale Netze



Gipfel

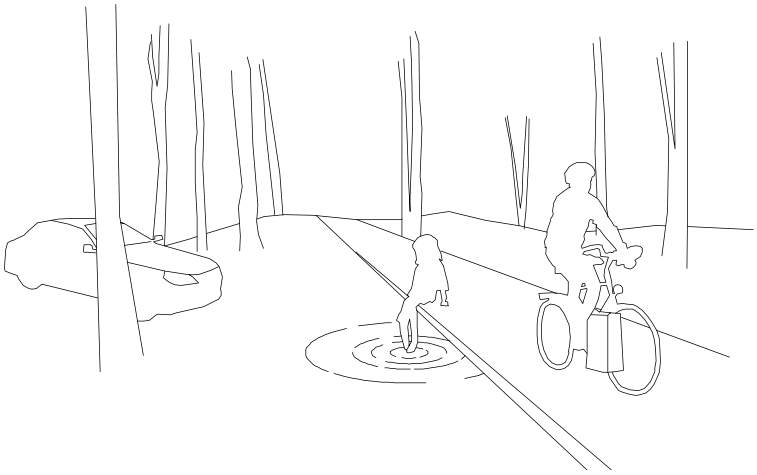


Sehenswürdigkeiten



Staatsgrenze
Gemeindegrenze
Burg / Ruine
Schloss
Aussichtsturm
Kirche / Kapelle
Bildbaum
Bildstock / Wegkreuz
Denkmal
Mühle

SelbstversorgungsHolzhütten



Sommer-/Winterfrische

TouristInnen aus den Städten, die Erholung suchen

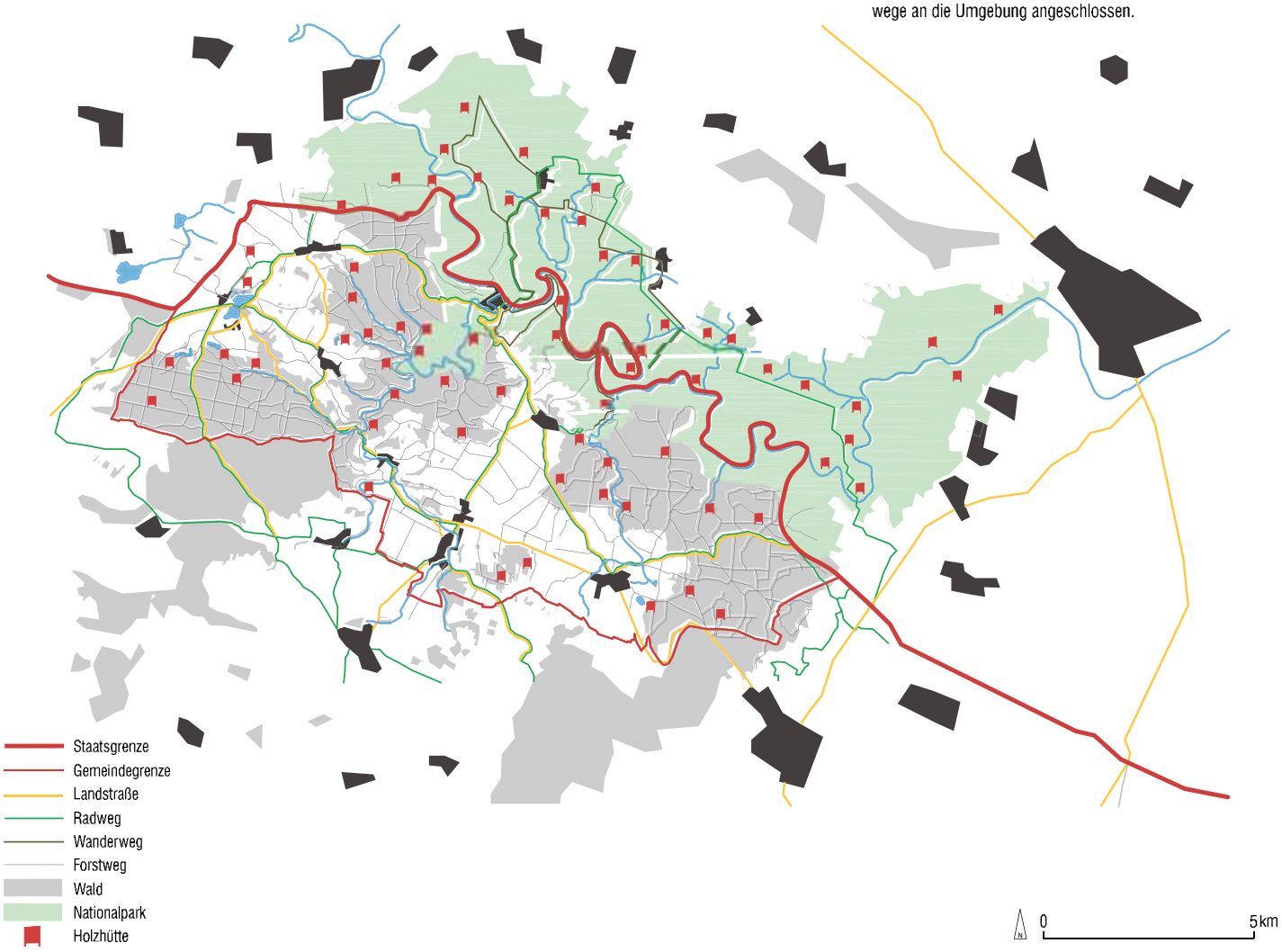
Momentan ist der Tourismus in Hardegg an die Sommersaison gebunden. Eine Ausweitung auf einen Ganzjahrestourismus würde die Errichtung zusätzlicher Zimmer (von denen es im Sommer viel zu wenig gibt) erlauben. Zimmer gehobener Preisklasse (z. B. in Verbindung mit einem Haubenrestaurant, das Küche mit lokalen Produkten anbietet) sind sehr von potentiellen Betreibenden abhängig. Als unabhängige Low-cost-Variante können Selbstversorgungshütten eine für die Region einzigartige Alternative bieten. Betreibende können die Gemeinde selbst, Tourismusvereinigungen, der Alpenverein oder aber gewerbliche Hoteliers sein. Sie sollen ganzjährig nutzbar sein und stehen in Verbindung mit grenzübergreifenden Wanderwegen oder Radwegen.

Ferienhäuschen mit Selbstversorgung
In Finnland oder Kanada sind kleine mietbare Ferienhäuser sehr beliebt. Sie verbinden ein einzigartiges Landschaftserlebnis mit dem ungewohnten Wohnen in einem kleinen Haus, das sich deutlich vom alltäglichen Wohnen (in der Stadt) unterscheidet. Sie könnten (mit Ausnahmegenehmigung) am Rand von Hardegg-Stadt innerhalb des Nationalparks oder in den Wäldern anschließend daran errichtet werden. Um Zweitwohnsitze zu vermeiden, sollten sie nur anmietbar sein, um die nötige Ruhe zu garantieren, muss eine bestimmte Distanz zwischen den einzelnen Häusern gewährleistet sein. Das Konzept der kleinen, kompakten und in nötiger Distanz errichteten Häuser entspricht dem übergeordneten Konzept der Entschleunigung und kann leicht über den Raum jenseits der Grenze ausgeweitet werden.
Die Erwartung an Ferienhäuser ist meist mit einzigartigem Naturraum, Abenteuer, dem Leben in der freien Natur und einer „einfachen" Wohnform verbunden. In Ferienhäusern werden Unannehmlichkeiten wie Wasser aus dem kalten Brunnen, kleine Schlafnischen oder einfache Kochstellen gerne in Kauf genommen. Auch die „Arbeit", die rund um ein solches Haus notwendig ist wie etwa die Anreise zu Fuß, Schneeschaufeln, Holzhacken oder einfache Gartenarbeiten, wird gerne in Kauf genommen und als Teil eines Erholungsprogramms aufgefasst.

Merkmale der Bebauung
Die Häuser sind in reiner Holz-Fertigteilbauweise hergestellt. Sie werden modulartig in drei verschiedenen Größen von 1–8 Personen angeboten. Sie sind ohne Keller und auf Pfählen bzw. auf einem „Plateau" über dem Boden errichtet, um den Naturraum so wenig wie möglich anzutasten. Der angebotene Raum ist minimiert und beschränkt sich auf einen Vorraum mit WC (Torf-WC mit Selbstregeneration) und Bad, einen Einraum für Kochen, Essen und Sitzen vor dem offenen Kamin, Schlafnischen, eine Terrasse und einen Regenwassersammeltank. Die Fensterflächen sind minimiert (bis auf Aussichtsfenster) und mit Läden verschließbar (das ganze Haus als „verschließbare Holzbox"). Haltbare Grundnahrungsmittel, Trinkwasser, ungehacktes Holz und Werkzeug sind im Haus immer vorhanden, die Anmietung erfolgt in Hardegg über Computer und Kreditkarte, im Gemeindeamt in Pleissing, im Nationalparkzentrum oder in Znaim. Die Häuser verfolgen das Prinzip der „ökologischen Entschleunigung", sind mit Sonnenenergie und ohne Kanalisation ausgestattet, die Zufahrt erfolgt auf Schotterstraßen und alle Baumaterialien sind recycelbar.

Situation

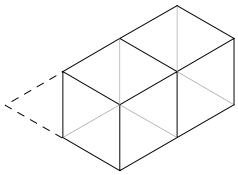
Die *SelbstversorgungsHolzhütten* werden als neuer Layer des Entschleunigers über das Gebiet der Gemeinde Hardegg und des grenzüberschreitenden Nationalparks gelegt. Sie befinden sich in den Wäldern, in der Nähe von Gewässern sowie lokalen Rad- und Wanderwegen und sind durch bestehende Forstwege an die Umgebung angeschlossen.

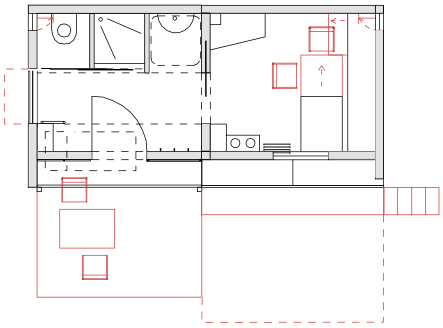


Konzept

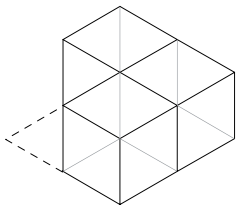
Die *SelbstversorgungsHolzhütten* basieren auf einem Modulsystem und bieten so Platz für 1 bis 8 Personen. Zwei Basismodule bilden eine Minimaleinheit, durch zwei Erweiterungsmodule werden sie zur Maximaleinheit. Jedes Modul besitzt eine minimierte Nutzfläche von 3 x 3 m. Flexible Einbauten (Sitztruhen, Schiebtruhen, ...) und Außenklappen (Terrasse, Schiklappe, ...) erweitern die Fläche während der Benutzung der Hütte wesentlich. Ein Panoramafenster mit Fixverglasung pro Modul bietet den Ausblick auf die umgebende Natur; die Belüftung erfolgt über Lüftungsschlitze mit Moskitonetzen und gedämmten Läden.

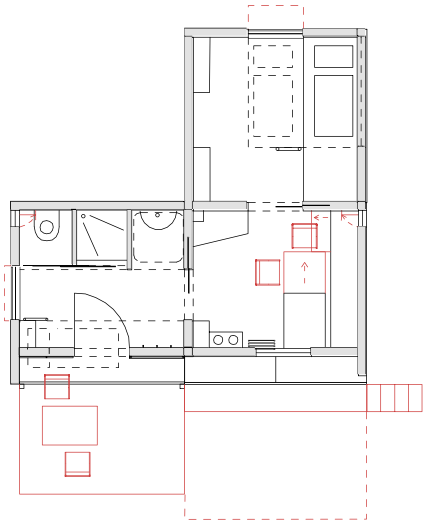
Mini-Einheit A+B – 1 Person



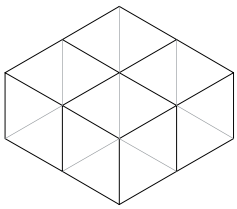


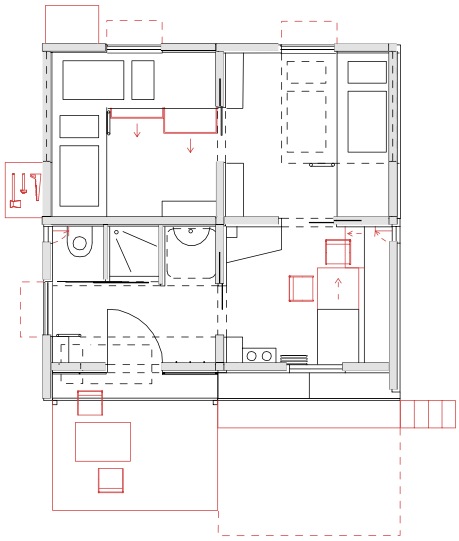
Midi-Einheit A+B+C – 4 Personen





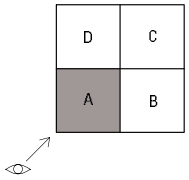
Maxi-Einheit A+B+C+D – 8 Personen



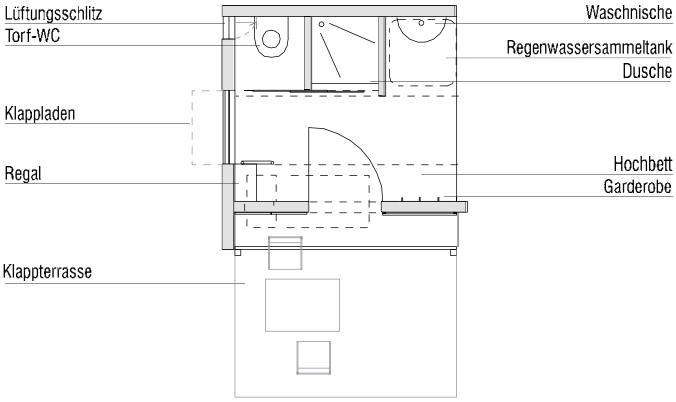


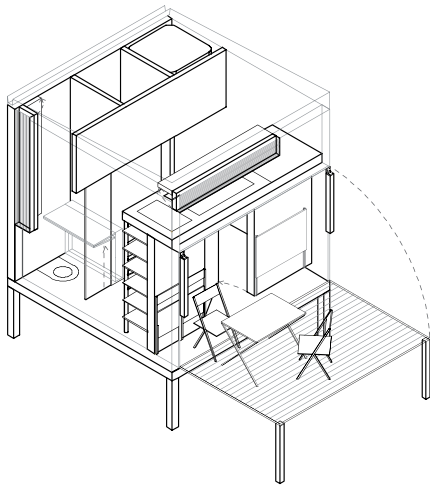
0 1m

Basismodule

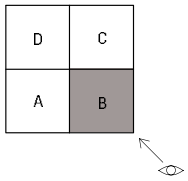


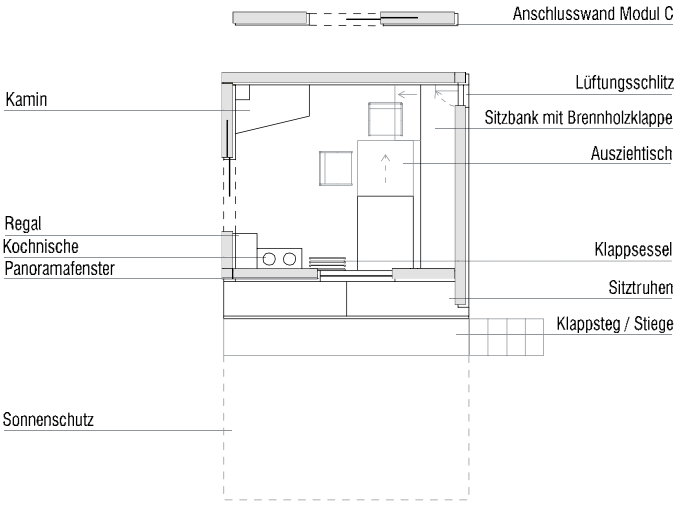
Basismodul A

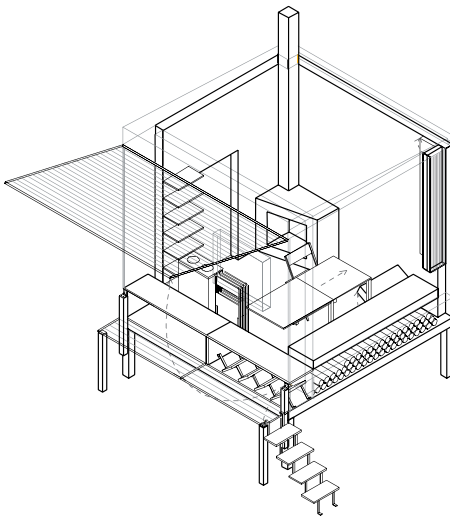




Basismodul B

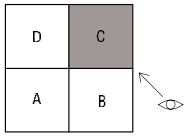




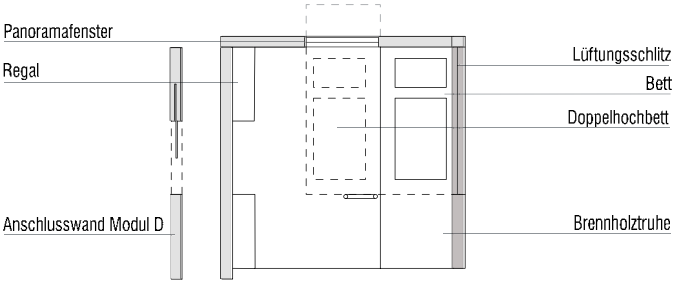


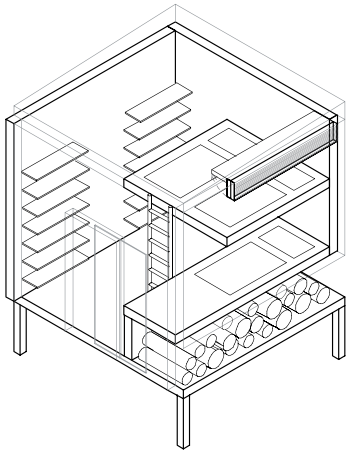
0 1m

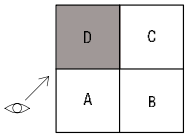
Erweiterungsmodule



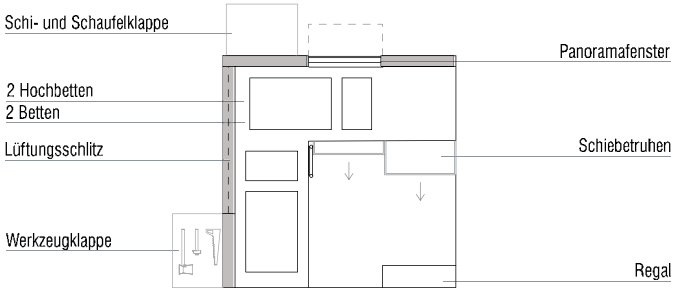
Erweiterungsmodul C

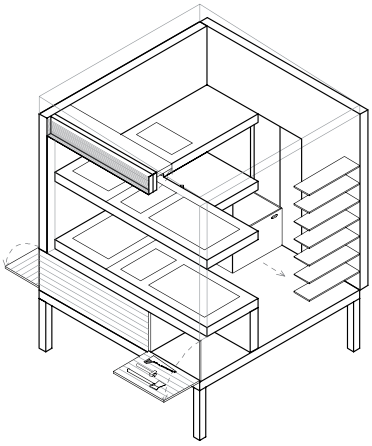






Erweiterungsmodul D



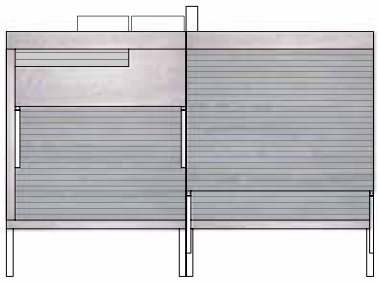


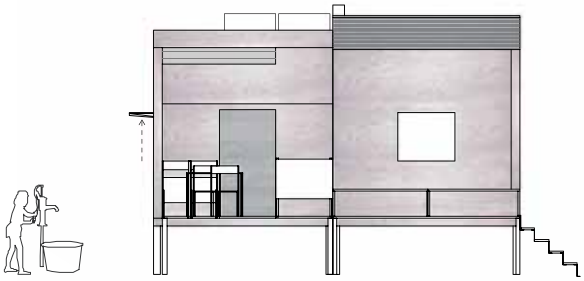
0 1 m

Ansichten

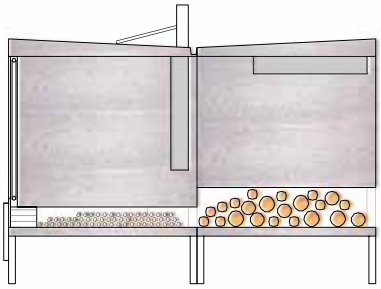
geschlossene Box

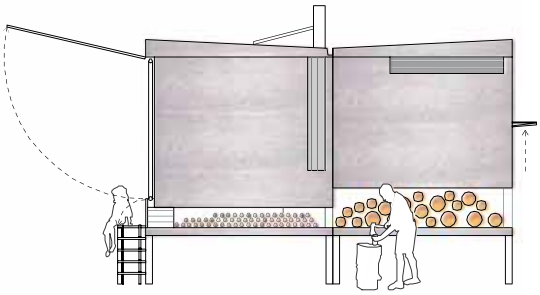
offene Box



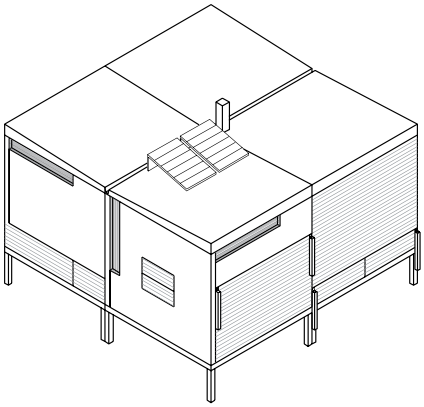


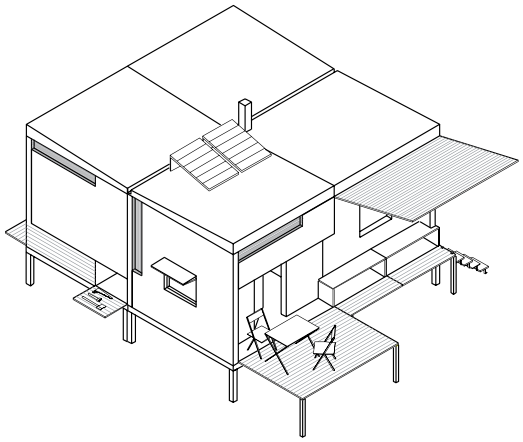
Ansicht Süd



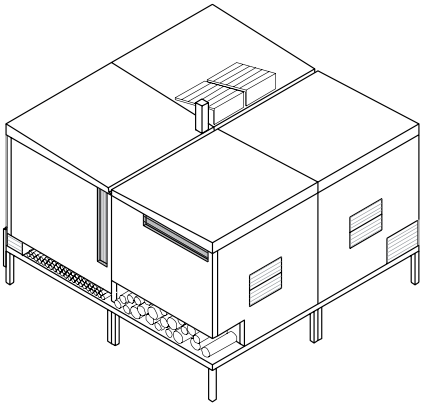


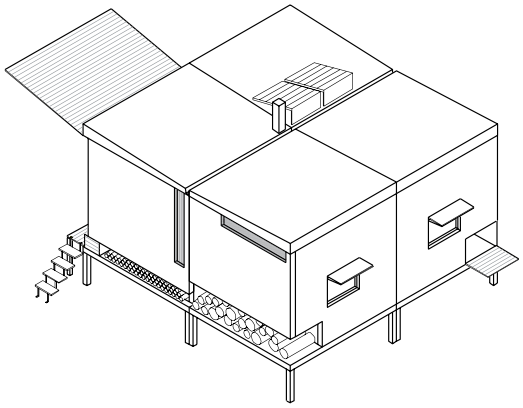
Ansicht Ost





Ansicht Süd-West



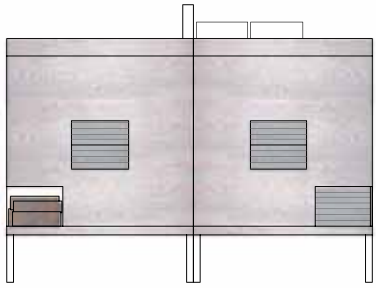


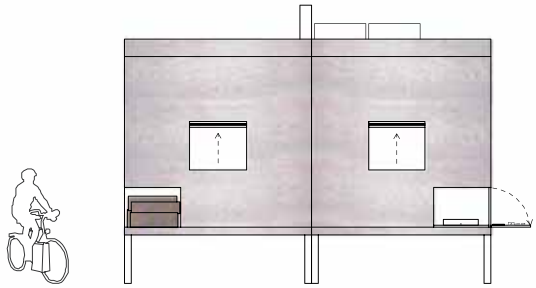
Ansicht Nord-Ost

Ansichten

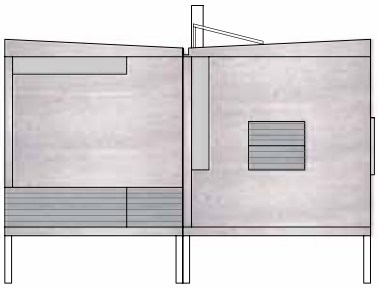
geschlossene Box

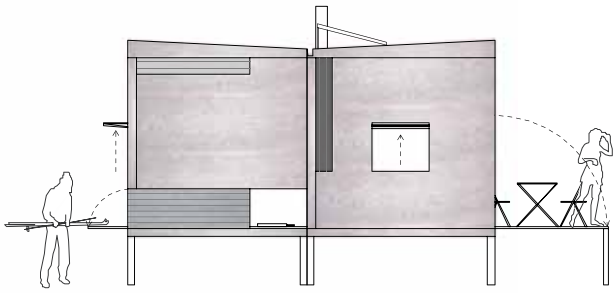
offene Box



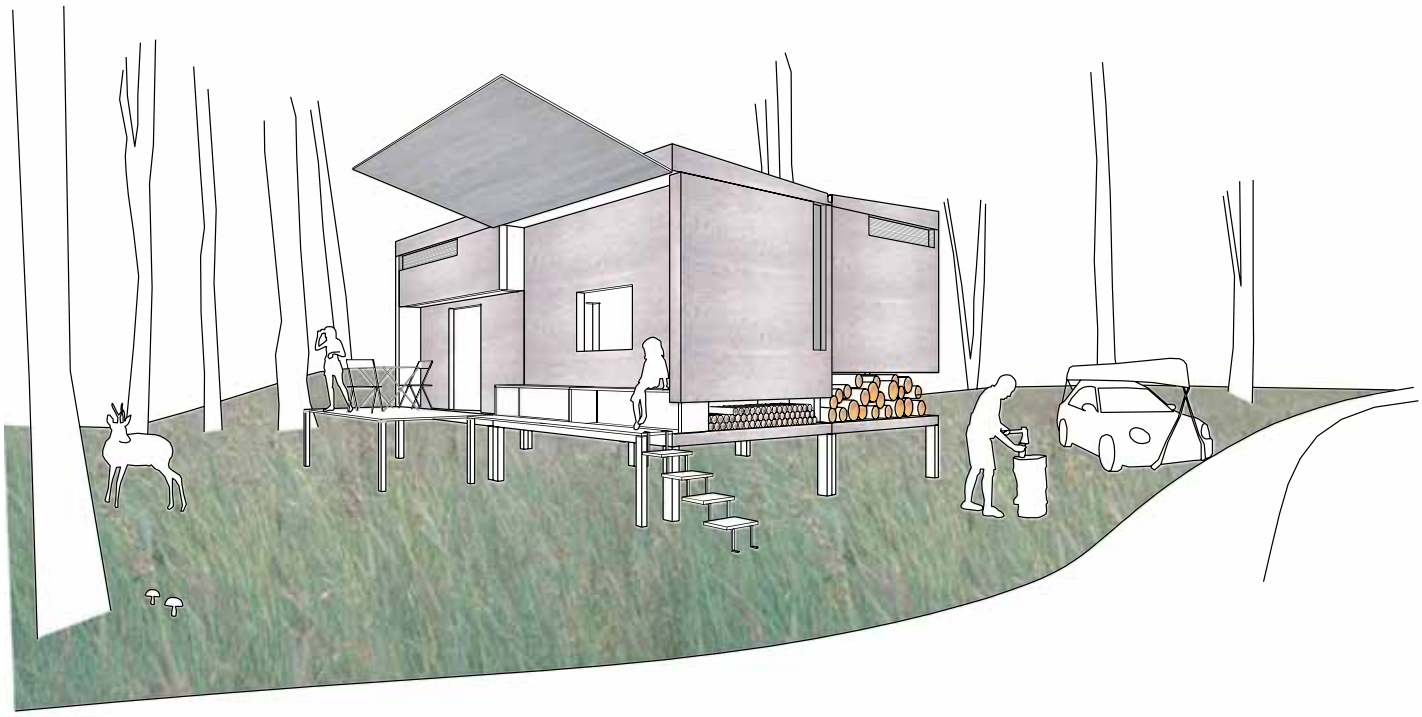


Ansicht Nord





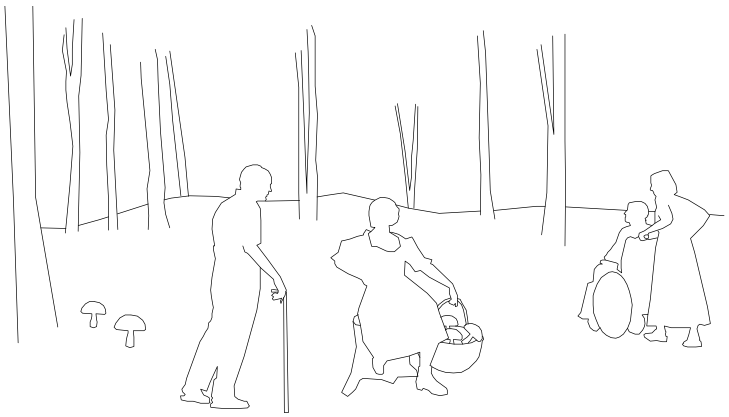
Ansicht West



Betreubares Wohnen

SeniorInnenwohnen

Ältere Personen, die in einer einzigartigen Naturlandschaft ihren letzten Lebensabschnitt verbringen wollen



Der Bedarf an neuen Wohnformen für SeniorInnen ist in nahezu ganz Niederösterreich gegeben. Neben dem Ausbau der SeniorInnenheime steigt vor allem auch die Nachfrage an eigenständigem Wohnen für SeniorInnen, das optimiert ist auf die Bedürfnisse alter Menschen und eventuelle Pflege leicht möglich macht. Zielgruppe für solches *Betreubares Wohnen* sind ältere bzw. alte Menschen, die durchaus noch selbständig wohnen können, deren bisheriges Wohnumfeld jedoch nicht ihren Bedürfnissen und Vorstellungen entspricht. Die Wohnanlagen für *Betreubares Wohnen* sind von einer Minimalvariante (eigenständige, barrierefreie Wohnungen, Anlaufstelle + kleiner Gemeinschaftsbereich) bis zu einer Maximalvariante (großer Gemeinschaftsbereich, permanent besetztes Büro, Pflegestation) denkbar.
Für die als Wohnanlage oder Heim errichteten Anlagen stellt die Gemeinde den Grund zur Verfügung, ein Bauträger errichtet die Häuser, die Wohnungen werden vermietet und Pflegeleistungen werden über die gängigen Pflegeunterstützungen stündlich oder pauschal gezahlt. Im Unterschied zu herkömmlichen Wohnungen bietet das *Betreubare Wohnen* eine optimierte Wohnform für nicht mehr so mobile Personen sowie gemeinsame und daher günstiger organisierte Leistungen wie etwa Essen auf Rädern, Ausflüge oder kulturelle Aktivitäten.

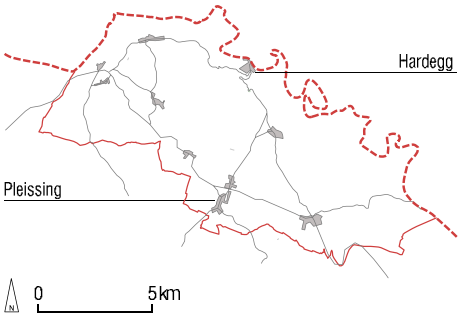
SeniorInnenwohnen in Hardegg
Stadt Hardegg ist auf Grund seiner Topografie kaum erweiterbar (und für barrierefreies Wohnen undenkbar). Ortserweiterungen und Wohnanlagen für *Betreubares Wohnen* sind daher in den ringförmig um Hardegg und den Nationalpark angeordneten Katastralgemeinden besser situiert. Längerfristig bildet Stadt Hardegg das touristische Zentrum einer erhaltenen, reizvollen „Altstadt" und die Katastralgemeinden die „Wohnorte".

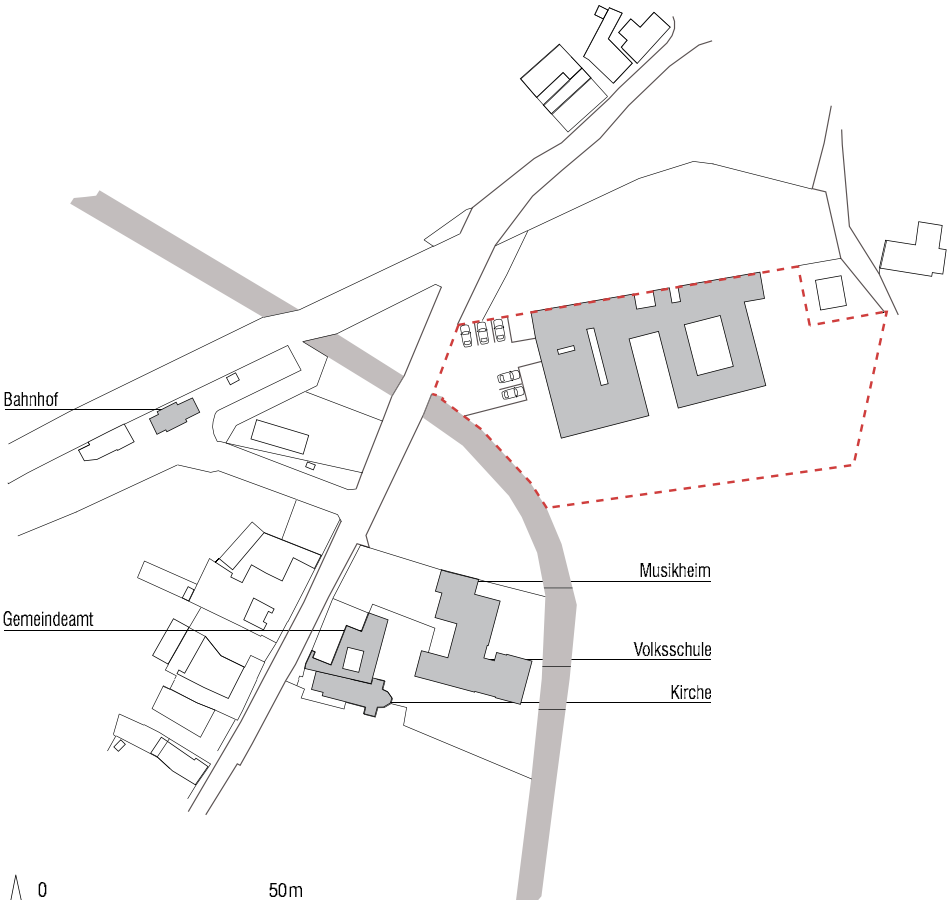
Die Gemeinde Hardegg könnte sich über „naturnahes Wohnen für SeniorInnen mit Ferienortqualitäten" eine neue Identität schaffen, die an die frühere Sommerfrischequalität erinnert, jedoch an neue Anforderungen angepasst ist. Gute Luft, Kultur, Natur und soziale Netzwerke kleiner Orte können mit optimierten Wohnanforderungen, unterstützt durch Hilfsorganisationen wie Volkshilfe und Hilfswerk verbunden werden. An einem oder mehreren Standorten der sieben Katastralgemeinden könnten Projekte für 5 bis 20 Wohneinheiten entstehen, die gemeinsam organisiert werden. Standortanforderung ist die Nähe zu Bushaltestelle oder Bahn und Kirche. Günstig ist zusätzlich die Nähe zu Gemeindeamt, Schule, Kindergarten und Postamt. Grundstücke für solche Wohnanlagen sollten groß genug für eine kompakte Anlage mit zentralem Gemeinschaftsbereich sein.
Am nördlichen Ortsrand von Pleissing finden sich in nächster Nähe Gemeindeamt, Kirche, Friedhof, Musikheim, Volksschule, Bank, Bushaltestelle und Bahnhof. Für den Standort wird als (fiktive) Dorferweiterung ein Projekt *Betreubaren Wohnens* für 15–20 Wohneinheiten geplant. Das System könnte auch an anderen Standorten modifiziert entwickelt werden.

Merkmale der Wohnungen
Barrierefreie, altengerechte Kleinwohnungen zu mindestens 50 m² mit Wohn-Koch- und Essraum, Duschbad und Schlafraum. Gemeinschaftsküche und Gemeinschaftsraum (für 15 WE ca. 80 m²), ein Büro als Anlaufstelle für Betreuungsorganisation, BesucherInnen-WC. Die Wohneinheiten bzw. die ganze Anlage soll touristisches Flair vermitteln (Sonnendecks, Aussichtsfenster, Holzwerkstoffe, Parkanlage etc.) und an ein Sommerfrischehotel (adäquat mit heutigen Mitteln) erinnern.
Die Wohnanlagen können kombiniert werden mit Apartments für TouristInnen, denen es vielleicht so gut gefällt in Hardegg, dass sie für immer bleiben …

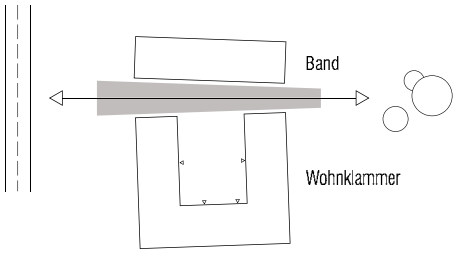
Situation

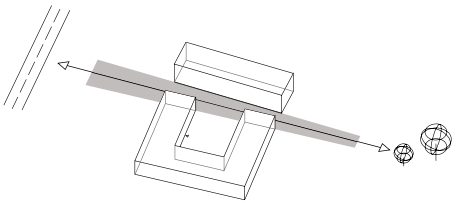
Betreubares Wohnen Hardegg ist ein altengerechtes Wohnprojekt mit Kleinwohnungen nahe dem lokalen Zentrum von Pleissing. Die BewohnerInnen der Anlage erhalten Unterstützung durch Hilfsorganisationen, leben aber größtenteils selbständig und teilen Einrichtungen zur Förderung der Gemeinschaft oder therapeutische Einrichtungen wie etwa den Therapiegarten.



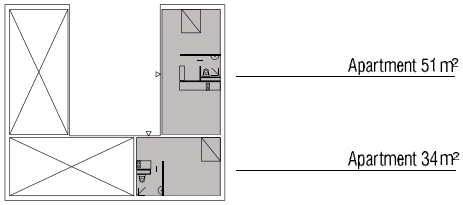


Konzept

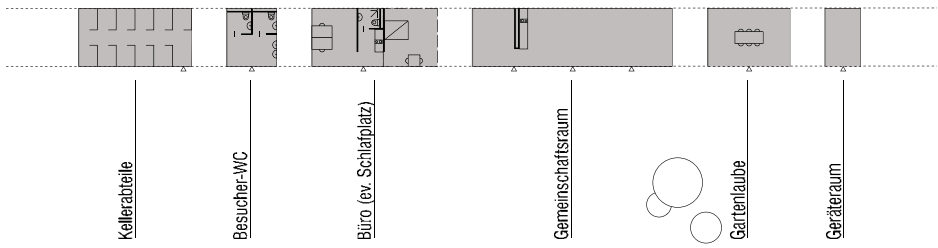




Wohnelemente



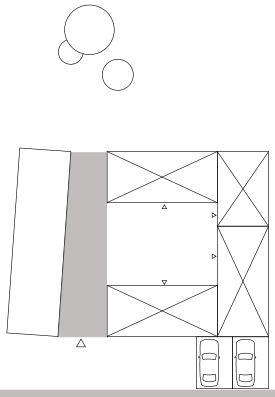
Bandelemente



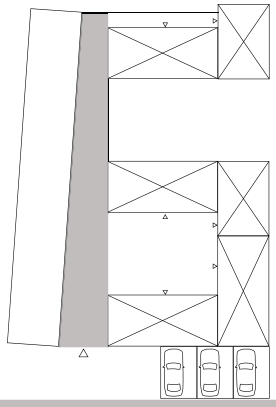
Betreubares Wohnen Hardegg setzt sich aus dem administrativ besetzten Band und den Apartments der Wohnklammer zusammen. Die Länge des Bandes und Anzahl der Klammern richten sich nach den BewohnerInnenzahlen und können bei steigendem Flächenbedarf erweitert werden. Die Lage der beiden Elemente zueinander bildet einen atriumartigen, konischen Gang aus, der als Orientierungshilfe fungiert und vom Eingangsbereich zum privaten Therapiegarten hin verläuft.

Ausbaustufen

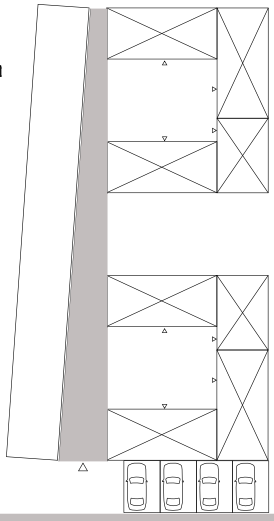
1 Klammer
4 WE



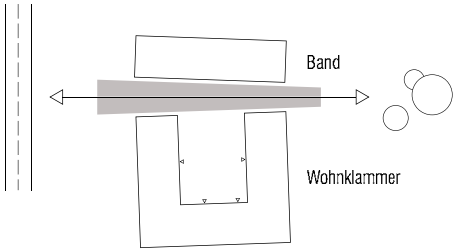
1 1/2 Klammern
6 WE



2 Klammern
8 WE

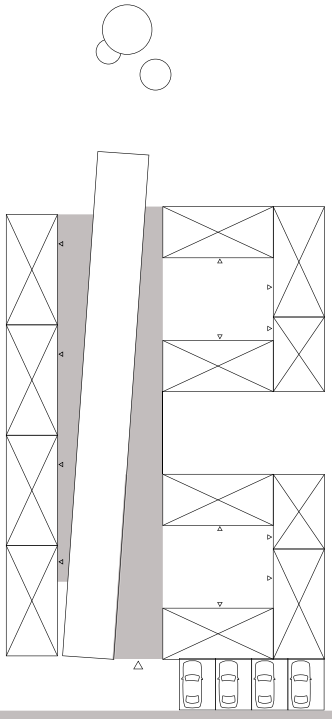


Die Erweiterung des *Betreubaren Wohnens Hardegg* erfolgt durch Hinzufügen (und teilweises Auflösen) von zusätzlichen Wohnklammern bei gleichzeitiger Verlängerung des Administrationsbandes. Durch die parallele Anordnung zweier Reihen von Wohngebäuden entsteht ein zweiter konischer Atriumgang.

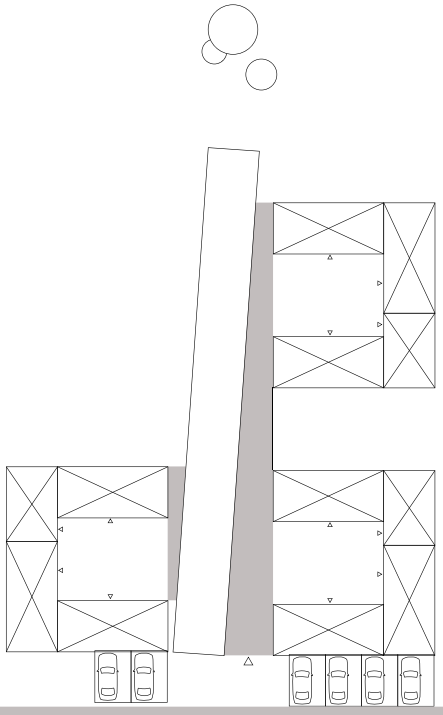


Ausbaustufen

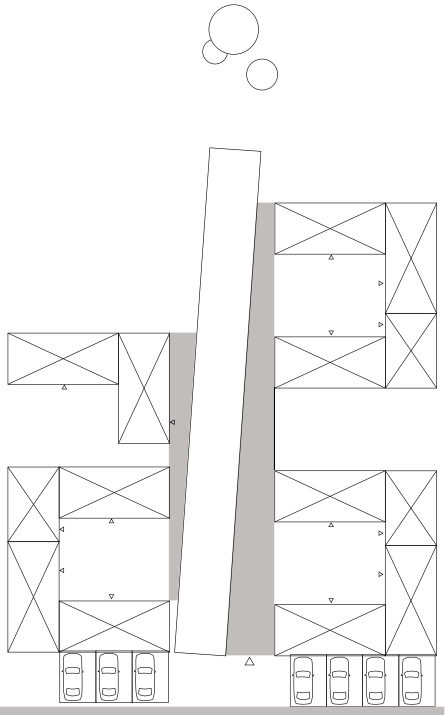
3 Klammern
12 WE



3 Klammern
12 WE

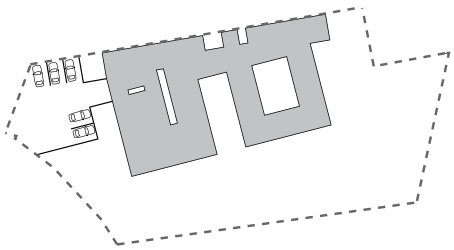


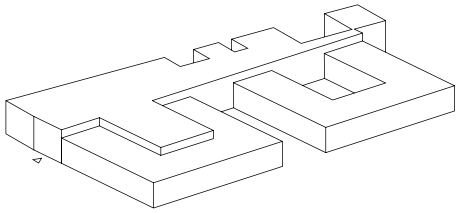
3 1/2 Klammern
14 WE



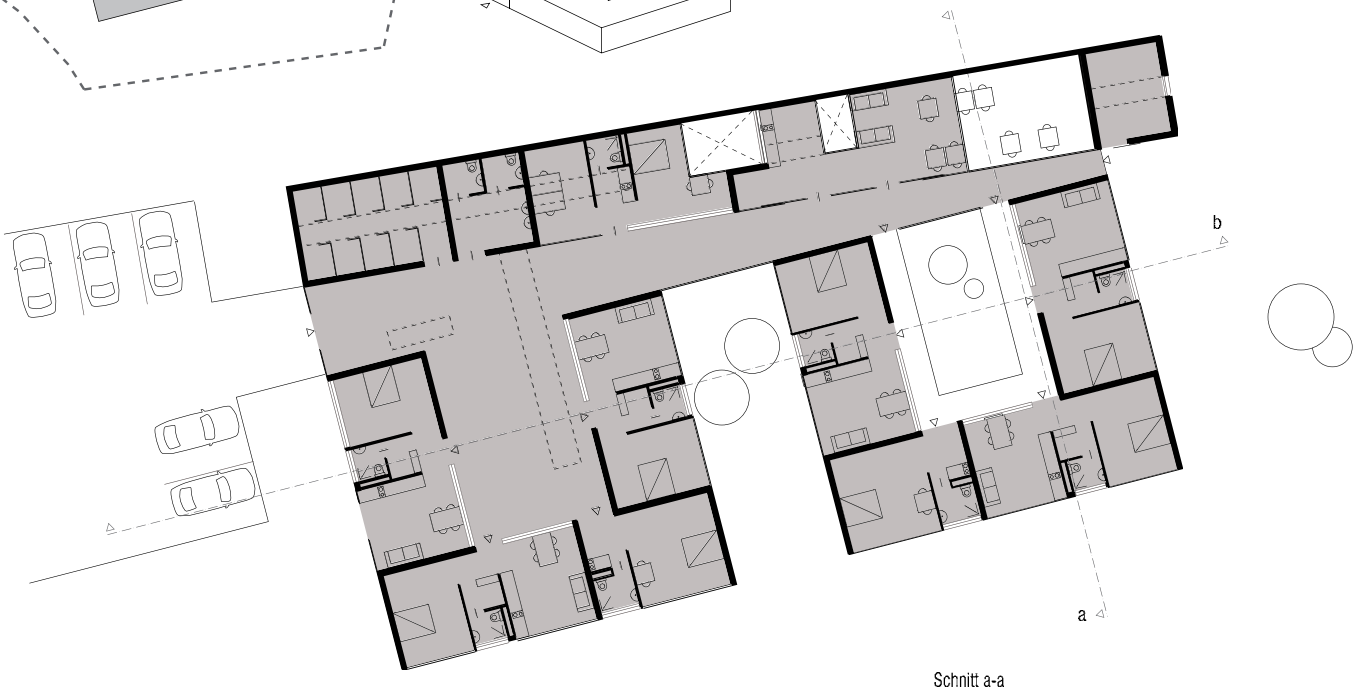
Betreubares Wohnen Hardegg

Die 34 bzw. 51 m² großen Appartements der Wohnklammern gruppieren sich ebenerdig um Höfe oder Gemeinschaftsräume und haben direkten Ausblick in den Garten. Das Band nimmt Kellerabteile, Besucher-WCs, Büro mit Schlafplatz, Gemeinschaftsraum, Gartenlaube und Geräteraum auf.

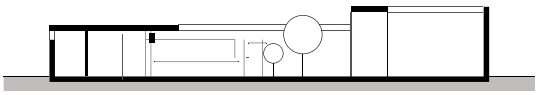




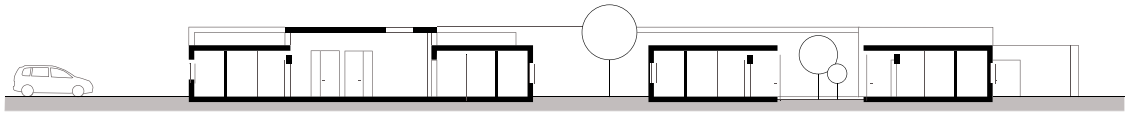
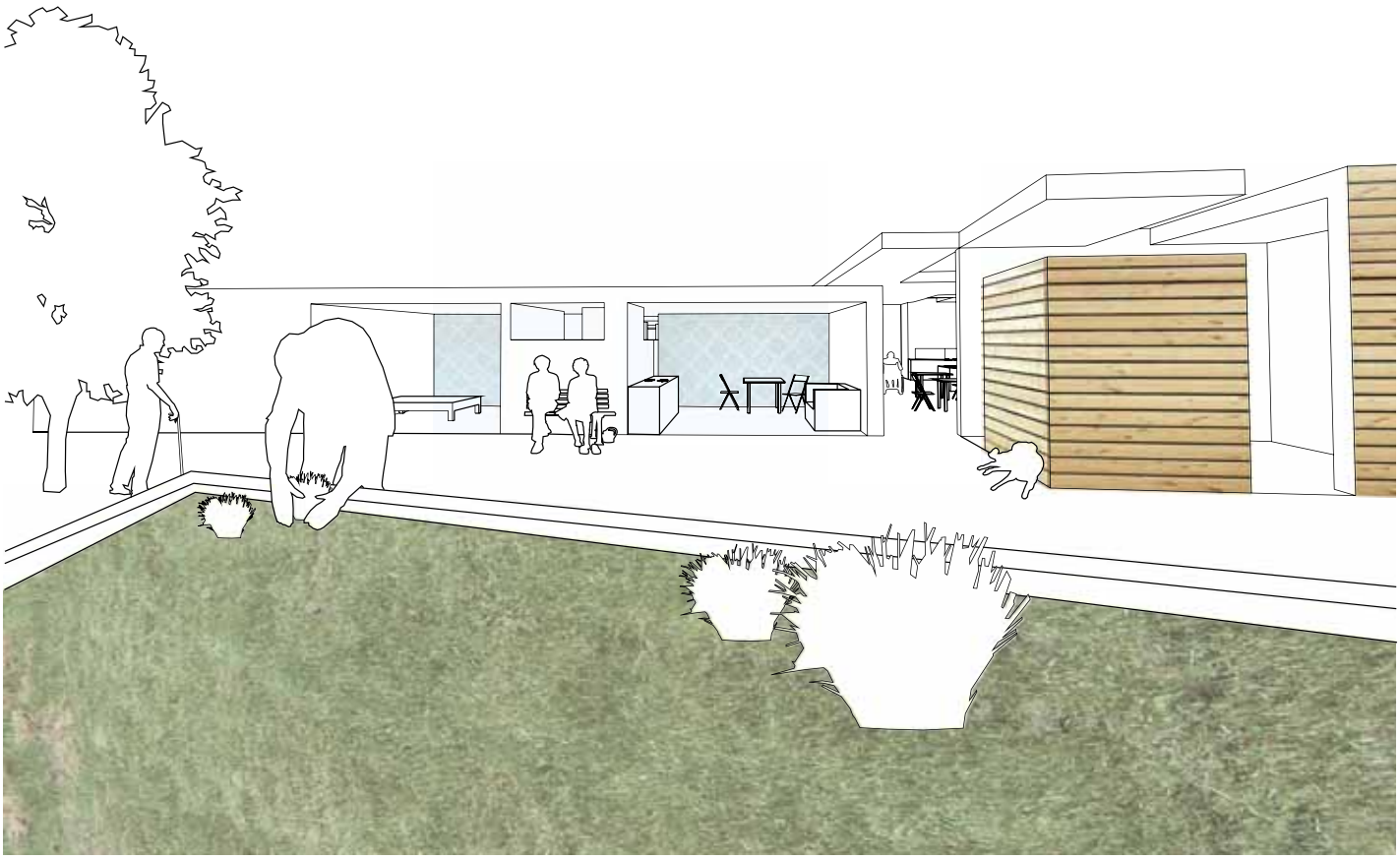
Erdgeschoss



Schnitt a-a



Schnitt b-b



0 10m