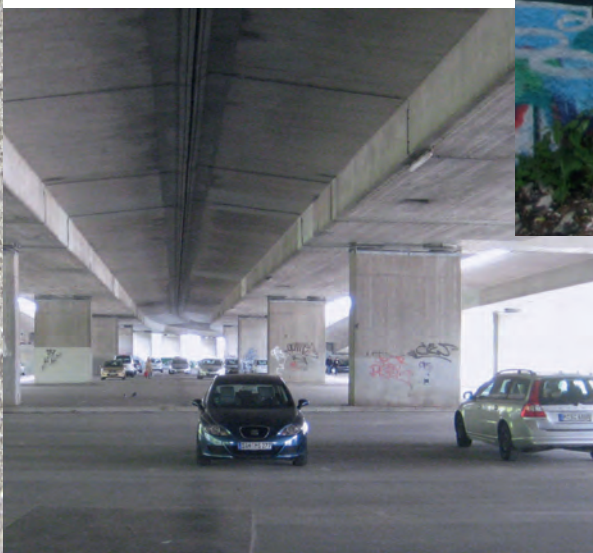


UNBESTIMMTE RÄUME IN STÄDTEN

DER WERT DES RESTRAUMS

DOROTHEE
RUMMEL



Dorothee Rummel

Unbestimmte Räume in Städten

Der Wert des Restraums

Unbestimmte Räume in Städten

Der Wert des Restraums

von

Dorothee Rummel

Karlsruher Institut für Technologie
Institut Entwerfen von Stadt und Landschaft

Unbestimmte Räume in Städten – Der Wert des Restraums

Zur Erlangung des akademischen Grades eines Doktors der Ingenieurwissenschaften (Dr.-Ing.) der KIT-Fakultät für Architektur des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) genehmigte Dissertation

von Dorothee Rummel

Tag der mündlichen Prüfung: 13. Juli 2016

Referenten: Prof. Dipl.-Ing. Markus Neppl, Karlsruher Institut für Technologie
Prof. Dr.-Ing. Michael Koch, HafenCity Universität Hamburg

Impressum



Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
KIT Scientific Publishing
Straße am Forum 2
D-76131 Karlsruhe

KIT Scientific Publishing is a registered trademark
of Karlsruhe Institute of Technology.
Reprint using the book cover is not allowed.

www.ksp.kit.edu



*This document – excluding the cover, pictures and graphs – is licensed
under a Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0 International License
(CC BY-SA 4.0): <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.en>*



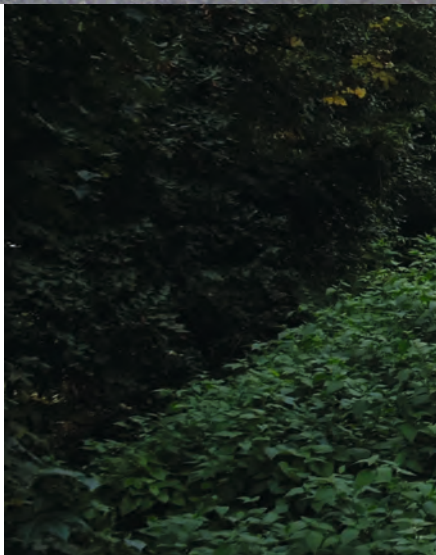
*The cover page is licensed under a Creative Commons
Attribution-No Derivatives 4.0 International License (CC BY-ND 4.0):
<https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/deed.en>*

Print on Demand 2019 – Gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier

ISBN 978-3-7315-0707-9

DOI 10.5445/KSP/1000073083



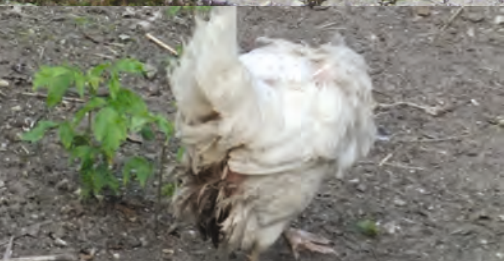


Alle Städte haben Restraum.
Brauchen sie ihn? Er ist nicht im Fokus
der Stadtpolitik, die Planer sehen ihn
als Verschnitt, viele Bewohner meiden
ihn. Andere hingegen mögen und nutzen
ihn, betrachten ihn als ihr Stück Stadt,
sehen sich einig mit Stadtexterten, dass
Restraum wertvoll ist, unverzichtbar,
nicht so sehr als Baureserve, mehr für
das Seelenleben in der Stadt.



Restraum wird hier als unbestimmter Stadtraum verstanden, als Ansammlung in der Stadt verstreuter, weder genau definierter noch registrierter Orte: Zonen unter Brücken, Flächen entlang von Bahngleisen, durch Regularien entstandene Nischen zwischen Gebäuden, Bereiche neben Großstrukturen. Durchwegs geometrisch sonderbare Gebilde, von den städtischen Diensten links liegen gelassen, von der Geschäftswelt ignoriert, aber zuweilen mit attraktivem Ambiente, ungewöhnlichen ästhetischen Qualitäten und jedenfalls mit praktischen Eigenschaften ausgestattet, die in gleichem Maße für profane Nutzer wie schwärmerische Freigeister wie geschaffen zu sein scheinen.







Es sind diese Eigenheiten von Restraum, die trotz verbreiteter Geringschätzung seinen Wert begründen. Dieser liegt weniger in seinem städtebaulichen Potenzial als in seinem Vermögen, über die Befindlichkeit einer Stadt Auskunft zu geben. Diesen eher immateriellen Wert erkennt, wer den Mut hat, seine nutzraumbezogene Sichtweise von Restraum zu erweitern und ihn als Indiz und Indikator für die Stadt als Ganzes zu würdigen. Ein solcher Perspektivwechsel ist allen in der Stadt zu gönnen, ob es sich um die Nutzer von Restraum, deren Mitbewohner in der Stadt, die Stadtplanungsabteilung oder die politische Führung der Stadt handelt. An der Befindlichkeit der Stadt wird zu erkennen sein, ob und wieviel Restraum die Stadt braucht.





UNBESTIMMTE
RÄUME IN STÄDTEN

DER WERT
DES RESTRAUMS

DOROTHEE
RUMMEL



- [1] Blick aus dem Restraum Donnersbergerbrücke
- [2] Blick in den Restraum Plattenfuge

	13	Plattenfuge – Einführung
A	15	UNBESTIMMTE RÄUME IN STÄDTEN – DAS PHÄNOMEN RESTRAUM
	18	Innerhalb von Nachverdichtung denken: Planungsraum schaffen
	27	Über Nachverdichtung hinaus denken: Restraum entdecken
	39	Definition nach Teil A
B	41	UNBESTIMMTE RÄUME UND RESTRAUM – LITERATURSYNOPSIS ALS LERNLABOR
	45	Raumeigenschaften
	70	Nutzungspraktiken
	75	Wahrnehmungsarten
	86	Ergebnisse des Lernlabors Literatursynopsis
	88	Definition nach Teil B
C	91	WISSENSCHAFTLICHES WERKZEUG – AUSSTATTUNG DES FORSCHUNGSLABORS
	94	Expeditionsmodus
	97	Verdachtszone
	100	Urban Scan
	111	Analogie Plattenfuge
	120	Expeditionsbericht
	122	Definition nach Teil C
D	125	FORSCHUNG IM FELD – LABORSTÄDTE LUDWIGSHAFEN UND MÜNCHEN
	127	Expeditionsbericht zur Mengenuntersuchung
	168	Expeditionsbericht zur Einzelfalluntersuchung
	337	Definition nach Teil D
E	339	ERKENNTNISSE ZUM RESTRAUM – EIN UNTERSCHÄTZTES PHÄNOMEN
	342	Zum Wesen von Restraum
	347	Zum Wert von Restraum
	354	Zur Würdigung von Restraum
	358	Definition nach Teil E
	360	Anhang

Plattenfuge – Einführung

25 US Dollar bezahlte der Architekt und Aktionskünstler Gordon Matta-Clark für einen 5 Quadratmeter großen städtischen Restraum in Queens. So hoch schätzte die Stadt New York als Verkäuferin den Grund im Jahr 1972. Warum kam dieses Geschäft zustande?

Matta-Clark kaufte, da er einen doppelten Wert in dem Fetzen Land sah, den ideellen Wert, einen Teil »seiner« Stadt zu besitzen, und den praktischen Wert, nachdem er im Hinterkopf bereits eine Nutzungsidee für ihn hatte. Er kaufte auch nicht nur ein Grundstück dieser Sorte, sondern viele, nannte sie »Fake Estates« und beschrieb sie als Räume zwischen Orten, die nicht aus den Augen sind, wohl aber aus dem Sinn.¹

Warum verkaufte New York City den Restraum? Hier kann nur vermutet werden. Wohl nicht schweren Herzens, weil die Stadt Geld brauchte. Aber war er vielleicht so un-nutzbar klein, so abwegig gelegen, so irrational geschnitten, so abscheulich verdreht, dass die Stadt keine Verwendung mehr für ihn sah und sich auch keine Zukunft für ihn vorstellen konnte? Nicht tauglich als Bauland, nicht als öffentlicher Freiraum und auch nicht einmal als Nachverdichtungsoption? Wurde er also wie Ballast abgeworfen? Hat die Stadt bei dieser Einschätzung einen Fehler gemacht? Hätte sie den Wert des Restraums für ihre eigenen Zwecke genauer prüfen müssen? Vielleicht hätte sie dann festgestellt, dass auch der kleinste Restraum von größtem Wert sein kann, je nachdem in welcher Währung so ein Stadtraum gehandelt wird?

Diese Überlegungen führten bei mir zu dem Gedankenspiel wie es denn wäre, wenn – sagen wir die Stadt München – die Fugen zwischen ihren Gehwegplatten verschachern würde, da es ihr vielleicht auf die Platten ankäme, nicht aber auf deren Verlegeabstand. Zugegeben, eine Plattenfuge ist ein wirklich kleiner Restraum, andererseits sehr übersichtlich und nützlich. Um zu klären, ob denn wirklich Schätze in städtischen Fugen zu finden wären, wurde ein prüfender Blick in eine Plattenfuge geworfen – und plötzlich war ein Forschungsdrang da, war die Nahaufnahme der Fuge Motivationsimpuls für eine Forschungsarbeit geworden.

Folgender Satz wurde daraufhin als wilde Behauptung notiert: »Es gibt winzige Räume in einer Stadt, die sind ganz und gar unbedeutend, und deswegen braucht die Stadt sie ganz dringend.«

1 Gordon Matta-Clark, Fake Estates 1971–73: »spaces between places, not out of sight, but out of mind«, Quelle: Zitatfragment aus Local Code: San Francisco, Nicholas de Monchaux, 2009–2011, »What Matta-Clark termed »spaces between places«, they are not out of sight, but certainly out of mind.«, <http://www.demonchaux.com/Local-Code-San-Francisco>; 13.4.2017, S.3.

TEIL A

UNBESTIMMTE
RÄUME IN STÄDTEN

DAS PHÄNOMEN
RESTRAUM

- 18 INNERHALB VON NACHVERDICHTUNG DENKEN:
PLANUNGSRAUM SCHAFFEN
- 19 Einfacher Raumzugewinn: städtische Reserven nutzen
- 22 Schwieriger Raumzugewinn: neue Nutzungspotenziale erschließen
- 26 Unmöglicher Raumgewinn: planerischen Verschnitt prüfen

- 27 ÜBER NACHVERDICHTUNG HINAUS DENKEN:
RESTRAUM ENTDECKEN
- 29 Der unbekannte Restraum: Was ist dort zu sehen?
- 32 Ausblick aus dem Restraum
- 34 Einblick in den Restraum
- 36 Der unbekannte Restraum: Was ist dort zu erleben?
- 38 Der unbekannte Restraum: Was ist dort zu erforschen?

- 39 DEFINITION NACH TEIL A

In Städten sind planerisch bestimmte Räume bei weitem die Regel. Sie sind zumeist leicht auszumachen, denn sie sind registriert und reglementiert. Das gilt für Wohngebiete, Industrieparks, Verkehrswege, Grünflächen, Fußgängerzonen, Spielplätze, u. a. Schon die Bezeichnungen dieser Räume verraten ihre Hauptmerkmale und ihr Nutzungsspektrum. Solche Flächen² sind nicht nur planerisch, sondern auch funktional anerkannte Wesensbestandteile einer Stadt. Die Bedeutung jeder dieser Räume ist erforscht und transparent. Ihr Verhältnis zueinander und ihr Anteil am Stadtganzen sind wichtige Zielgrößen für das angestrebte Niveau von Urbanität. Es ist leicht, solche Räume zu lokalisieren, aufzusuchen und sich einen Überblick über deren Funktion und Qualität zu verschaffen. Kommerzielle Stadtpläne markieren sie, kommunale Stellen weisen sie in ihren Entwicklungsberichten aus und städtische Planungsabteilungen sind danach gegliedert.

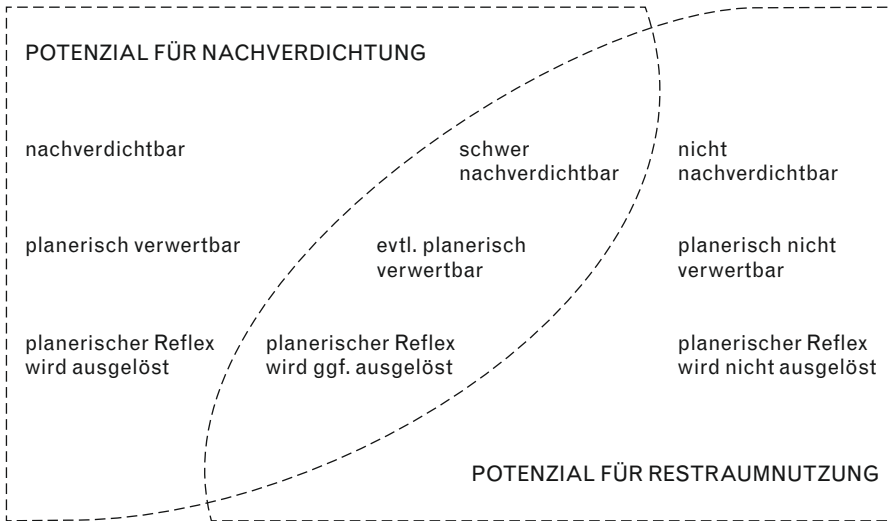
Unbestimmte Räume³ hingegen bilden die Ausnahme in einer Stadt. Sie sind vorhanden, aber nicht durchgängig definiert und nur unvollständig registriert. Es ist ein Sammelsurium an höchst unterschiedlichen, in der ganzen Stadt verstreuten Flächen. Sie werden von den offiziellen städtischen Stellen nicht systematisch wahrgenommen. Es gibt für sie keine Planungs- und keine Genehmigungsbehörde und auch keinen Budgetposten »Unbestimmte Räume« im städtischen Haushaltsplan. Immerhin fallen sie gelegentlich als Räume eigener Art auf, die im Stadtgefüge allerdings einen unpassenden und vergessenen Eindruck hinterlassen. Indessen ändert sich ihr Stellenwert merklich, wenn die Stadtspitze einen dringenden Raumbedarf anmeldet und nach neuen, das heißt bisher nicht verplanten Flächen sucht. In dieser Situation rücken die Unbestimmten Räume ins Blickfeld der Stadtplaner und werden als Verdichtungsreserve aktiviert.

Der Prozess der Nachverdichtung beginnt.⁴ Im Prozess der Nachverdichtung entsteht frischer Planungsraum. Städtischem Bedarf, meistens Wohnbedarf, wird entsprochen. Gleichzeitig wird jedoch das Volumen an

2 In dieser Forschungsarbeit werden die Begriffe Raum und Fläche weitgehend synonym verwendet. Restraum ist also gleich Restfläche und umgekehrt. Nur an den wenigen Stellen, wo es um die Zweidimensionalität (Fläche) oder die Dreidimensionalität (Raum) geht, wird auf allfällige Differenzierung geachtet. Absichtlich wurde im Kompositum Restraum der Begriff Raum gewählt, um das Fassungsvermögen der Reste auszudrücken.

3 Mit dem Sammelbegriff Unbestimmte Räume werden planerisch nicht festgelegte städtische Flächen verschiedener Provenienz zusammengefasst. Der planenden Disziplin ist eher der Begriff der determinierten, in ihrer Nutzung festgelegten Flächen vertraut. Die Begriffswahl unbestimmt ist absichtlich einfach und direkt, da kein neuer Begriff kreiert werden soll.

4 Die Begriffe Verdichtung und Nachverdichtung lassen sich nicht eindeutig trennen. Verdichtung ist gewissermaßen der Überbegriff für die Schaffung von mehr nutzbarer Fläche pro bebaubarer Grundfläche. Das schließt Nachverdichtung nicht aus. Der Begriff Nachverdichtung soll hier bauliche Veränderungen, Ergänzungen und Erweiterungen bestehender Stadt- und Gebäudestrukturen bezeichnen, die das Ziel haben, neuen Raum hinzuzugewinnen. Nachverdichtung bedeutet in der Regel, ein bereits dichtes Gebiet oder einen dichten Ort weiter zu verdichten. Sie kann sowohl in Bereichen stattfinden, die ohnehin und eventuell schon sehr lange dicht bebaut sind, als auch in Gebieten, die bereits einer Verdichtung unterzogen wurden. Im Gegensatz zu Verdichtung, die auch das Bebauen gänzlich un bebauter Flächen bedeuten kann, setzt die Nachverdichtung grundsätzlich an gebauten Bestand an und strebt an, eine Symbiose mit ihm einzugehen.



[1] Unbestimmter Raum, Nachverdichtungs- und Restraumanteile

Unbestimmtem Raum entsprechend geschrumpft. Der planerische Spielraum [1] für weitere Verdichtung wird enger, versiegt schließlich fast ganz. Allenfalls ein kleiner, planerisch kaum brauchbarer Rest vom Unbestimmten Raum bleibt zurück. Welchen Wert kann dieser Restraum für die Stadt haben? Handelt es sich um nutzlose, die urbane Qualität der Stadt sogar schädigende Areale? Oder liegen hier unerkannte städtebauliche, die Stadt bereichernde Potenziale verborgen? Was steckt hinter dem Phänomen Restraum?

INNERHALB VON NACHVERDICHTUNG DENKEN: PLANUNGSRAUM SCHAFFEN

Wird der Stadtplaner mit der Suche nach Entwicklungsflächen betraut, greift er zunächst auf bisher ungenutzte Teile des Reservoirs an Unbestimmten Räumen zurück. Dies ist zweifellos der einfachste Weg, um Raumgewinne zu machen. Erst wenn diese offensichtlichen Reserven aufgebraucht sind und noch weiterer Bedarf ansteht, nimmt der Stadtentwickler Räume ins Visier, die er planerisch bisher ignoriert und als ungeeignet eingeordnet hatte. Je drängender allerdings die Nachfrage, umso größer der Druck, solche vorher als schwierig betrachtete Flächen daraufhin zu prüfen, ob sich aus ihnen nicht doch Planungsraum schaffen ließe. Wenn das zwar gelingt, aber dann noch immer Raumbedarf besteht, stellt sich die Frage: Werden am Ende alle Unbestimmten Räume mittels Nachverdichtung verplant sein oder bleibt noch ein nicht verplanbarer Rest?

EINFACHER RAUMZUGEWINN: STÄDTISCHE RESERVEN NUTZEN

»Zurück in die Stadt...«⁵ ist eine im 21. Jahrhundert zu beobachtende Tendenz in Deutschland sowie in Teilen Europas. Trotz sinkender Bevölkerungszahlen, demografischem Wandel und einiger schrumpfender Städte in wirtschaftlich schwachen Regionen der Bundesrepublik, lässt sich bei einer Mehrzahl der deutschen Städte ein deutlicher Zuzug ausmachen.⁶ Das Drängen in die Stadt ist teilweise so groß geworden, dass der Nachfrage insbesondere nach Wohnraum kaum noch entsprochen werden kann, zum Beispiel in Großstädten wie München. Ein breites kulturelles Angebot, vielfältige Versorgungs- und Bildungseinrichtungen und deren gute Erreichbarkeit auch ohne Auto machen ein Leben in der Stadt für alle Altersschichten attraktiv und zur reizvollen Alternative zum Leben in der Vorstadt oder auf dem Land.

Auch sind die Ansprüche an ein Leben in der Stadt merklich gestiegen. So verlangen Stadtbewohner vermehrt nach individuellerem und vor allem größerem Wohnraum. In Deutschland hat sich der Wohnflächenbedarf pro Kopf in den letzten 50 Jahren mehr als verdoppelt.⁷ Es kommt hinzu, dass Gewerbebetriebe in wirtschaftlich starken Städten immer mehr Ausdehnungsbedarf haben, ein Trend, der die Neigung zur Verlegung von Großbetrieben aus der Innenstadt an den Stadtrand überkompensiert. Der Anstieg von Privat- und Geschäftsverkehr wiederum bedingt einen erweiterten Flächenbedarf für Infrastrukturmaßnahmen, was die Raumreserven zusätzlich beansprucht. Dieser Bewegung stand zu halten, fällt den Städten zunehmend schwerer, denn ihnen gehen schlicht die Entwicklungsflächen aus, insbesondere wenn Außenwachstum keine Option ist. Stadtplaner und Architekten arbeiten daher an neuen Strategien und Typologien, um bestehende städtebauliche und bauliche Strukturen zu erweitern und zu ergänzen. Stadtwachstum nach innen ist aktuell wie historisch eine der anspruchvollsten planerischen Herausforderungen.

In der neueren deutschen Stadtplanung waren Verdichtung und Nachverdichtung lange verpönt. Noch in den 1960er Jahren wurde vonseiten der Bundesregierung »Entballung« propagiert. Es drehte sich alles um die Suburbanisierung, die zu Beginn des letzten Jahrhunderts u. a. durch

5 Das deutsche Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung hat den Trend in einem Forschungsprojekt anhand von 10 Beispielstädten untersucht und dazu im Februar 2011 folgenden Bericht veröffentlicht: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2011). Zurück in die Stadt oder: Gibt es eine neue Attraktivität der Städte? Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn. BBSR-Berichte KOMPAKT 2/2011.

6 Siehe die Bevölkerungsprognose der Bertelsmann Stiftung vom 8.7.2015 <https://www.bertelsmann-stiftung.de/de/themen/aktuelle-meldungen/2015/juli/demographischer-wandel-verstaerkt-unterschiede-zwischen-stadt-und-land>; 13.4.2017.

7 Laut Bericht des Statistischen Bundesamtes von 2016 lag der Durchschnitt der Wohnfläche pro Kopf im Jahr 2015 bei 46,2 Quadratmeter. Vor ca. 50 Jahren, 1960, lag er noch unter 20 Quadratmeter. Quelle: <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/EinkommenKonsum/Lebensbedingungen/Wohnen/Tabellen/Wohnungsbestand.html>

die Gartenstadtbewegung von Ebenezer Howard⁸ ausgelöst worden war. Mitte der 1970er Jahre begann die Idee der Reurbanisierung langsam den Trend der Suburbanisierung abzulösen. Stadtplaner in Deutschland besannen sich vereinzelt auf Möglichkeiten der städtebaulichen Verdichtung. Sie füllten Baulücken, die zum Teil noch Kriegsschäden waren, sie erschlossen perforierte Blockrandbebauung und sie planten unvollständig bebaute Areale neu.

Diesen Richtungswechsel hat das Nordrhein-Westfälische Institut für Landes- und Stadtentwicklung untersucht und die Ergebnisse 1976 in der Studie »Städtebauliche Verdichtung im Modellvergleich«⁹ veröffentlicht. Die Empfehlung daraus war, dass das Konzept der städtebaulichen Verdichtung nicht mehr negativ behaftet sein sollte, sondern als neutral betrachtet werden könne. Die Studie gab sich noch verhalten, aber der Tendenz zur inneren Weiterentwicklung deutscher Städte war der Weg bereitet. Diese Neuorientierung wurde auch international befördert, denn ebenfalls in den 1970er Jahren startete in den USA die Smart Growth¹⁰ Bewegung, die durch konzentriertes Wachstum in der Kernstadt unter Ausnutzung der vorhandenen Infrastrukturen ein dichteres, energiebewusstes Zusammenleben schaffen wollte und der Suburbanisierung den Rücken kehrte.

Seit dieser Zeit hat sich in der Branche bei vermehrtem Raumbedarf in den Innenstädten die Sequenz Verdichtung – Nachverdichtung immer mehr als Problemlösung durchgesetzt. Zu den bekanntesten Verdichtungsverfahren zählen der Gebäudeabbruch und die dichtere Neubebauung eines Grundstücks. Als beliebteste Nachverdichtungsverfahren haben sich das Füllen letzter Baulücken, das Ausbauen bisher ungenutzter Dachgeschosse und das Aufstocken niederer Gebäude erwiesen. Was aber tun, wenn diese gängigen Verfahren nicht ausreichen, um dem wachsenden Wohnraumbedarf in städtischen Regionen zu entsprechen? Eben diese Situation scheint in einigen deutschen Städten wie beispielsweise in München – wie auch anderen europäischen Städten wie etwa in Wien – bereits erreicht beziehungsweise absehbar zu sein.

8 Howard, Ebenezer (1968). Gartenstädte von morgen. Das Buch und seine Geschichte, herausgegeben von Julius Posener. Bauwelt Fundamente Band 21. Ullstein, Berlin, Frankfurt am Main, Wien.

9 Die Professoren Peter Zlonicky (RWTH Aachen) und Claus Heidemann (Universität Karlsruhe) wurden 1975 beauftragt, »theoriegeleitete Untersuchungen zum Problem der städtebaulichen Dichte« durchzuführen. Heidemann, Claus (1975). Städtebauliche Verdichtung. Theorie geleitete Untersuchungen zum Problem der städtebaulichen Dichte und Verdichtung. Materialien zur Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW. (Herausgegeben vom Institut für Landes- und Stadtentwicklung).

10 »Smart Growth« ist der Name einer, ebenfalls in den 1970er Jahren, in den USA ins Leben gerufenen städtebaulichen Bewegung. Der Architekt Peter Calthorpe, der später an der New Urbanism Bewegung teilnahm, war einer ihrer Vertreter. Es gibt ein gleichnamiges Netzwerk, das seit den 1990er Jahren immer mehr Zuwachs und Zuspruch findet (www.smart-growth.org; 13.4.2017). Bei Smart Growth ging es nicht nur um das Erzielen einer effektiveren Dichte in Inneren der Städte, sondern auch um vielfältige Nutzungen und Angebote in diesen Bereichen. Für diese bunte Mischung und die kurzen Wege war ein Teil der Bevölkerung bereit, das Wohnen im Haus mit Garten aufzugeben. Calthorpe, Peter/Fulton, William (2001). The Regional City. Island Press, Washington, D.C.

Nicht ganz überraschend wird dieser kritische Zustand durch die Realisierung gelungener Verdichtungsprojekte selbst noch befeuert, und zwar für innerstädtische Reviere ebenso wie für Stadtrandgebiete. So wurde in Wien mit dem Stadtentwicklungsprogramm »Draufsetzen« – so nennt die Stadt den aktuellen, gesteuerten Ausbau ihrer Dachlandschaft – zusätzlicher Wohnraum geschaffen, der, bedingt durch den Aufwand einer solchen Aufstockung, hauptsächlich exklusive Wohnungen in der Penthouse Ebene einbrachte. Im Ergebnis wurde zwar Wohnraum kreiert, aber auch der Wunsch nach mehr davon erzeugt, was im übrigen erklärtermaßen und von vornherein ein weiteres Ziel war, wie die Programmbeschreibung vermuten lässt: »Die nicht ausgebauten Dachböden der Gründerzeithäuser stellen eine massive Wohnraumreserve, in zumeist gut erschlossenem Stadtgebiet, dar. ... Der Dachausbau entspricht dem Ideal der sanften Stadtverdichtung und stellt die städtische Antwort auf das Einfamilienhaus im Grünen dar.«¹¹

Das kann nur als ein Werben um weitere Kundschaft aus dem Umland für die neuen, attraktiven Angebote der Altstadt interpretiert werden. Manche Nachverdichtungen werden also zu luxuriösen Objekten und kommen damit dem Wunsch nach neuem, exklusivem Raum entgegen. Dazu verwandte Überlegungen werden von deutschen Architekten und Stadtplanern angestellt, auch bezogen auf Stadtrandgebiete. Im Jahr 2006 hat sich Deutschland auf der Architektur-Biennale in Venedig mit dem Thema »Convertible City – Formen der Verdichtung und Entgrenzung« folgendermaßen präsentiert: »Der deutsche Beitrag untersucht stimulierende Umgestaltungen in bestehenden stadträumlichen Situationen, welche die Dynamik und Kreativität des städtischen Lebens bereichern. Beispielhafte Projekte illustrieren die spannungsreiche Verdichtung und Verwandlung von Architektur und Stadtgefüge sowie die nachhaltige Nutzung der vorhandenen Potenziale des nach oben hin offenen Stadtrandes für neue Wohn- und Arbeitswelten.«¹²

Einige Jahre später, auf der Architektur-Biennale in Venedig 2012, wird das Thema des attraktiven Wohnraumschaffens weiter variiert. Der Münchner Architekt Muck Petzet erläutert sein Konzept: »Reduce/Reuse/Recycle verlässt das relativ gesicherte Gebiet der Bearbeitung wertvoller historischer und denkmalgeschützter Gebäude und erforscht das weite und ungesicherte Terrain des alltäglichen Umbaus.«¹³ Petzet hat Erfahrung mit Umbauprojekten in Thüringen und Sachsen, wo er Plattenbauten durch Ergänzungs-, Um- und Rückbaumaßnahmen aufwertete und damit aus nicht mehr zweckmäßigem und wenig ansehnlichem Bestand Wohnraum auch unterhalb der Luxusklasse attraktiv machte. Sozialverträglichkeit, Ästhetik und zeitgemäßer Lebensstil treten zum

11 »Draufsetzen – Perspektiven des Dachausbaues in den gründerzeitlichen Vierteln von Wien«, dokumentiert unter: www.stadt-wien.at; 13.4.2017.

12 »Convertible City – Formen der Verdichtung und Entgrenzung«, dokumentiert unter: <http://www.convertiblecity.de/konzept.html>; 13.4.2017.

13 Petzet, Muck/Heilmeyer, Florian (Hrsg.) (2012). Reduce, Reuse, Recycle – Ressource Architektur. Deutscher Pavillon/13. Internationale Architekturausstellung La Biennale di Venezia 2012. Hatje Cantz Verlag, Ostfildern-Ruit.

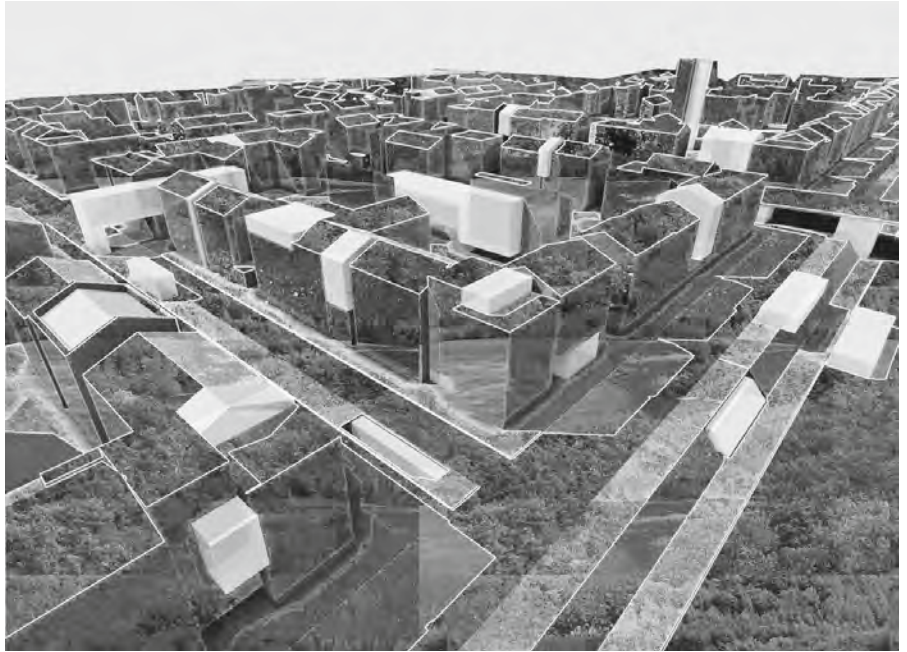
Verdichtungsziel hinzu oder bilden ihrerseits den Motivationshintergrund für Wohnraumerweiterung. Verdichtungs- und Nachverdichtungsprozesse werden nicht mehr isoliert gesehen, sondern in komplexere städtebauliche Entwicklungsansprüche eingebettet. Um es mit den Wiener »Draufsetzern« auszudrücken: »Beim Ausbau der Wiener Dachlandschaft treffen wirtschaftliche, ästhetische, denkmalpflegerische und politisch-strategische Bestrebungen aufeinander.«

In dieser Diktion wird das ursprüngliche Hauptanliegen des Raumgewinns schon fast zur Nebensache. Dennoch kann der breitere Ansatz als ein planerischer Fortschritt betrachtet werden. Raumknappheit hat Wettbewerb und Innovation bewirkt. Eine teilweise sich selbst nährenden Dynamik ist entstanden, eine lebendige Szene des Entwerfens und Planens, eine Bereicherung des städtischen Lebens. Andererseits kann nicht übersehen werden, dass eine städtebauliche Richtung eingeschlagen wurde, die nicht verhindert, dass eher oder später die relativ leicht verfügbaren Raumreserven zur Neige gehen werden. Das heißt, die an sich innovative Strategie der Nachverdichtung löst die quantitative Raumfrage nicht wirklich. Das muss in aller Nüchternheit konstatiert werden. Heißt das, man müsste mit diesem knappen Gut besser haushalten? In welcher Weise?

SCHWIERIGER RAUMZUGEWINN: NEUE NUTZUNGSPOTENZIALE ERSCHLIESSEN

Wenn trotz und sogar wegen viel versprechender Nachverdichtungs-bemühungen nicht genug Raum für Wohn- und Geschäftszwecke zur Verfügung steht, bleibt dem Stadtplaner nichts anderes übrig, als sich erneut auf die Suche zu machen. Er wird also die verbliebenen Unbestimmten Räume der Stadt identifizieren, besichtigen und ausmessen, und zwar unter neuen stadtpolitischen Vorgaben und – warum nicht – auch jenseits planerischer Standards und Traditionen, jedenfalls aber unter einer dringlicheren Bedarfslage. Das sieht nach einem Forschungsauftrag aus, geschaffen wie für einen Doktoranden oder – je nach Größe der Stadt – für ein eigens zusammengestelltes Expertenteam.

Bei dieser Untersuchung stellt sich sofort die Frage, ob und wo es denn jene nicht verplanten Stadträume noch gibt, die unter Umständen für neue Wohn- und Arbeitsareale in Frage kämen. Schon ein flüchtiger Gang durch Städte wie Ludwigshafen und München erbringt eine überraschend stattliche, wenn auch heterogene Gruppe von Kandidaten wie etwa unerreichbare Nischen, Brandwände, Mini-Restgrundstücke, Straßenbegleitgrün, Räume auf Dächern, Räume an, unter oder über Verkehrsflächen, Räume am oder auf dem Wasser, Räume in oder am Rande von industriellen Anlagen, Überschwemmungsterrains [2]. Das sind alles nicht die klassischen Potenziale für Nachverdichtung, erst recht keine Toplagen für Luxusverdichtung, denn nicht wenige der observierten



[2] Studienskizze zum Verdichtungspotenzial einer Stadtlandschaft

Flächen liegen fernab von idyllischen Flecken und sind obendrein entweder ungepflegt oder laut oder beides. Könnten dennoch aus dieser Kandidatenaufzählung einmal die gewünschten neuen Nutzflächen für die Stadt hervorgehen? Durchaus denkbar, denn es sind zwar allesamt ungewöhnliche Orte, aber sie sind integrale, oft zentral gelegene Teile des Stadtraums und als Unbestimmter Raum noch nutzungs offen. Selbst wenn sich nur wenige davon umwandeln ließen, kommt es doch schließlich darauf an, was man als mögliche Entwicklungsflächen sieht, erkennt und bestimmt.

Folglich wurde für die Forschungsarbeit, quasi in einer empirischen Vorphase, nach ebensolchen Raumresten in einigen Städten¹⁴ gefahndet, ihre Phänomenologie beobachtet und erste Nachverdichtungsansätze (Umnutzungen) angedacht. Es stellte sich heraus, dass viele der untersuchten Orte zwischen städtischen Strukturen, wie zum Beispiel zwischen einer Wohnstruktur und einer Gewerbestruktur, zu finden oder im Umfeld großer Infrastrukturen angesiedelt sind. Sowohl Umfang als auch Bandbreite des dazu erstellten Archivs waren schnell auf eine stattliche Größe angewachsen. Bewiesen war damit: es gibt noch immer nachverdichtungsfähige Unbestimmte Räume, auch wenn es ihnen gelegentlich an äußerer Attraktivität fehlte und ihre bauliche Aufwertung kompliziert zu sein schien. Andererseits bereitete es zumeist keine Schwierigkeiten, für einen entdeckten Ort einen Nutzungsvorschlag zu formulieren.

¹⁴ Dazu zählen Ludwigshafen und München, die zu Fallstudien erkorenen Städte, sowie Karlsruhe, Stuttgart, Hamburg, Zürich und Wien, die am Kolleg »Forschungslabor Raum« beteiligt waren, das die Entstehung dieser Arbeit in ihren Anfängen begleitete und bereicherte. Zum Kolleg siehe <http://www.forschungslabor-raum.info>; 13.4.2017



[3] »Das Küchenmonument« Raumlabor Berlin, 2006

Es fanden sich auch genügend praktische Beispiele, die das Potenzial solcher Räume temporär wie permanent als urbane Ergänzungsflächen insbesondere für Wirtschaft, Sport und Kultur beweisen konnten: ein Supermarkt unter der Brücke, eine Hundeschule unter der Hochstromleitung, ein Boxring, ein Skatepark, die Opernbühne unter der Paulinenbrücke in Stuttgart, die Stadtbahnbögen in Wien, ein aufblasbarer Bankettsaal für Festessen unter einer Auffahrtsrampe in Berlin [3].

Solche Orte schienen es wert, weiter untersucht zu werden. Wenn man von ihrem zum Teil abstoßenden Istzustand einmal absieht, so hatten sie doch den Vorteil, langlebig und manche sogar strategisch situiert zu sein, waren an wichtigen Knotenpunkten (Rondellen, Straßenkreuzungen, Abzweigungen) oder Transversalen (Bahntrassen, Durchgangsstraßen, Kanälen) gelegen und dadurch zwar abhängig von der übergeordneten Infrastruktur, jedoch auch durch sie geschützt und langlebig gemacht. Andere Standorte schienen mit Blick auf Wohn- und Geschäftsraumbedarf eher den klassischen planerischen Reflex der Verschönerung, der Gestaltung sicherer Nachbarschaften oder der effizienten Zwischennutzung auszulösen. Es gab Grundstücke, Bauwerke, Baulücken und Brachen, deren Wert einem Stadtplaner, aber auch einem Investor oder einem Stadtrat sofort ins Auge gesprungen wäre. Erfahrungsgemäß erregen solche Objekte viel Aufmerksamkeit, sie bleiben nicht lange ungenutzt, um sie wird gerangelt, für sie werden Architektenwettbewerbe in Gang gesetzt, an ihnen wird jede kleine Veränderung registriert und in Fachkreisen und Massenmedien diskutiert.¹⁵

¹⁵ So wurde heiß diskutiert, wodurch das damals im Altstadt kern gelegene Verlagsgebäude der Süddeutschen Zeitung in München des Architekten Detlef Schreiber nach Abbruch ersetzt wird. Ebenso ist das Kreativquartier als Konversionsprojekt zu einem »Leuchtturm« für die Stadtentwicklung erhoben worden.

Für den Einstieg in die Forschungsarbeit hat sich aus dieser ersten kursorischen Besichtigungstour ein informativer Überblick über Unbestimmte Räume und deren Potenzial für Nutzraumerweiterung ergeben. Auffallend war zum einen die Variation im Erscheinungsbild der Unbestimmten Räume, denn manche schienen nur auf ihre Entdeckung als Nachverdichtungsmasse zu warten, während andere schon entdeckt zu sein schienen, aber offensichtlich nicht für Stadtplanungsziele, sondern für allerlei illegale Zwecke etwa als Müllhalde oder Junkie-Treff. Zum anderen wurde eine Vielfältigkeit der Eignung dieser Raumreste für spezifische städtische Entwicklungsaufgaben wie beispielsweise für eine kulturelle Zwischennutzung zur Anpreisung eines unbekanntes Areals deutlich. Insgesamt stellte sich die Frage, warum manche der besichtigten Orte offensichtlich zur Schaffung von Planungsraum genutzt worden waren, andere nicht. Hier einige vorläufige Antworten:

Dass manche Unbestimmte Räume planerisch für Nutzraumgewinnung herangezogen wurden, obgleich sie eigentlich als nur schwer oder gar nicht verwertbar galten, lag vermutlich daran, dass sie bei näherer Betrachtung und unter dem Eindruck auslaufender traditioneller Verdichtungsreserven, nunmehr doch in den Kreis der machbaren Objekte aufgerückt waren.

Es zeigte sich, dass vor allem Flächen genutzt wurden, die mit relativ wenigen Umfeldproblemen (wie beispielsweise Lärm, Geruchsbelastung, Unzugänglichkeit) belastet waren und insofern eine profitable Entwicklung versprachen. (Trifft diese Erklärung zu, so lässt sich weiter vermuten, dass mit wachsender Problembelastung bestimmter Flächen der auf sie bezogene planerische Reflex nachlässt, und zwar bis zu dem Punkt, an dem sie vom Planer-Radar nicht mehr erfasst werden.)

Dass andere Flächen erst gar nicht als potenzielle Erweiterungsflächen berücksichtigt worden waren, könnte sich aus der Tatsache erklären, dass ihnen die zur Deckung von Raumbedarf einschlägigen rechtlichen Voraussetzungen fehlten, etwa hinsichtlich der Besitzverhältnisse, des allgemeinen Planungsrechts oder der Bauordnung.

Abschreckend wirkten offensichtlich auch Eigenschaften von potenziellen Planungsräumen, die einen (zu) hohen Aufwand – technologisch wie finanziell – erfordert hätten, um sie für Raumgewinnung nutzbar zu machen. Andererseits schienen sich solche Hinderungsgründe gelegentlich zu relativieren, wenn es neben der Raumgewinnung gleichzeitig auch um die Beseitigung eines Schandflecks in der Stadt oder um ein städtebauliches Prestige-Projekt ging.

Diese vorläufigen Erklärungen sind sicher nicht vollständig und bedürfen der weiteren Diskussion. So lässt sich einwenden, dass ein Teil der genannten Hürden in gewissem Ausmaß überwindbar ist. Immer häufiger tauchen nämlich praktische Ideen auf, wie Flächen, die als unbrauchbar angesehen werden, dennoch für die Stadtentwicklung rekrutiert werden könnten. Beispielsweise stecken Möglichkeiten in der kreativen Deutung der Gesetze, die die Bebauung von Grundstücken regeln, oder in der Intensivierung der Suche nach anpassbaren Flächen.¹⁶ Für solche Lösungen sind die Bereitschaft zur Änderung von Gewohnheiten, die Fähigkeit umzudenken und Flexibilität zu zeigen, zumeist eine wichtige Vorbedingung. Und natürlich sind zügige Behördenleistungen vonnöten, ganz abgesehen von den schöpferischen Fähigkeiten der Architekten und Stadtplaner, denn letztlich hängt es von deren Vorstellungskraft ab, inwieweit anscheinend unbrauchbare Flächen planerisch nutzbar gemacht werden können. Diese diskursiven Überlegungen weisen jedenfalls darauf hin, dass der Zugewinn an Wohn- und Gewerberaum jenseits der gängigen Nachverdichtung bei einem Teil der Unbestimmten Räume grundsätzlich möglich ist, aber ein hohes Maß an Kreativität, Innovation und Risikobereitschaft erfordert, was über die bloße Volumenausdehnung hinausgeht und Grundfragen von Stadtentwicklung aufwirft.

UNMÖGLICHER RAUMGEWINN: PLANERISCHEN VERSCHNITT PRÜFEN

Eine dieser Grundfragen lautet: Was wird aus einer Stadt, die im Inneren all ihre Flächenreserven aufgebraucht hat, und zwar nicht nur die, die Raumzugewinne auf einfache Weise erlaubt haben, sondern auch die, die nur unter großen Schwierigkeiten aus dem Reservoir der Unbestimmten Räume mittels Nach- oder sogar Nachnachverdichtung planerisch nutzbar zu machen waren? In dem Fall wäre ein Großteil der räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt verloren gegangen. Die Flexibilität für Raumplanung wäre stark eingeschränkt. Übrig würden lediglich noch solche Objekte bleiben, die planerisch unverwertbar sind. Das sind die Raumreste, die als Abfallprodukte bei Stadtplanungs- oder Stadtentwicklungsprozessen anfallen, und für die sich eine weitere Verplanung nicht lohnt.

Dazu zählen in erster Linie Verschnittflächen, die zum Beispiel durch das Aufeinandertreffen verschiedener Planungsebenen, wie Bebauungsplan und Baueingabe, entstehen. Auch durch das Gesetz geregelte Abstandsflächen können als Verschnitt gesehen werden, ebenso wie der Rest, der übrig bleibt, wenn man Baukörper in Baufeldern platziert. Diese Flächenreste sind eher zweidimensionaler Natur. Man entdeckt und betrachtet sie von oben, als Plangrundriss. Als Verschnitt gilt ferner der Raum, der sich notgedrungen unter oder zwischen einer Konstruktion, wie beispielsweise einer Brücke oder einem Hochstraßenkreuz, auftut.

¹⁶ So könnte zum Beispiel eine Brandwand als vertikales, freies Grundstück definiert und mit einer dreidimensionalen Wohnraumtapete tapeziert werden.

Zwar ist er unterstützender Raum und wird als solcher konstruktiv gebraucht, hat aber häufig keine weitere Aufgabe und keinen weiteren Nutzen. Man entdeckt und betrachtet ihn am besten als Volumen von innen. Weitere Relikte von städtischen Entwicklungsprozessen sind bauliche Reste beziehungsweise Überreste, die durch ihre geringe Größe, ihre Ausführung oder ihren Zustand nicht mehr mit der Entwicklung eines Ortes mithalten können, diesen aber durch die Erinnerung, die sie speichern, immer noch prägen, wie beispielsweise ein ehemaliges Pförtnerhäuschen.

Bei dieser Sorte Unbestimmten Raums scheint der Stadtplaner mit seinem Latein am Ende zu sein. Sein planerischer Reflex versagt, wo ihn normalerweise bestimmte Kategorien von Unbestimmten Räumen sofort zum Verändern und Verbessern animiert hätten. Ist sein Planungsauftrag bei dieser Art von Raumresten an eine Grenze gestoßen? Beginnt hier das Terrain des Seelendoktors? Was dem Stadtplaner angesichts der Verschnitte bleibt, ist, solche Flächen möglichst klein zu halten und ansonsten darauf zu achten, dass sie das/sein Stadtbild nicht zu sehr stören. Oder haben Stadtplaner auch die Verantwortung dafür, was aus ihren Planungsabfällen wird?

Für die Forschungsarbeit galt es, solche als Verschnitt entstandene Orte näher anzusehen. Es bestätigte sich durchweg die Vermutung, dass sie planerisch im herkömmlichen Sinne nicht brauchbar waren. Sie waren insofern zu Recht durch das Raster des Stadtplaners gefallen. Aus ihnen ließ sich unmöglich Wohn- oder Gewerberaum gewinnen. Indessen fielen sie durch andere Eigenschaften auf, denn mehr noch als bei einigen der schwierigen Planungsräume traten diverse Benutzerspuren auf. Offensichtlich waren diese Orte in Gebrauch genommen worden, wenngleich nicht für Nachverdichtungszwecke. Das machte neugierig: Welche anderen Nutzungsmöglichkeiten waren hier im Gange? Wer nutzte diese unwirtschaftlichen Räume und was war daraus zu folgern? Welche Bedeutung könnten sie im Kontext der Stadtentwicklung haben? Aus diesen Fragen entsprang ein neues Forschungsinteresse. Nicht mehr das Nachverdichtungspotenzial stand im Vordergrund, sondern das Potenzial, was in jenen Resträumen steckt, die für Planungszwecke, etwa für Wohn- oder Gewerbebedarf, nicht zu gebrauchen waren.

ÜBER NACHVERDICHUNG HINAUSDENKEN: RESTRAUM ENTDECKEN

Tatsächlich hat diese Forschungsarbeit anfangs einen anderen thematischen Fokus verfolgt, nämlich städtische Verdichtungsmöglichkeiten zu untersuchen, das Potenzial von Nachverdichtung abzuschätzen und gegebenenfalls neue Nutzungswege vorzuschlagen. Während der Recherchearbeiten zum damaligen Thema¹⁷ ist jedoch ein neuer Aspekt



[4][5] Unbestimmter Stadtraum, zwei Beispiele

in den Vordergrund getreten, dessen Untersuchung in ein noch weniger erforschtes Feld zu führen schien: Was verändert man an einem Ort, indem man ihn verdichtet, und sich dadurch die Relation zwischen genutztem und nicht nutzbarem Raum verschiebt? Denn eine der Auswirkungen von Nachverdichtung ist in der Regel der Verlust von unbestimmtem Raum. Ob man dies aus städtebaulicher Sicht billigen kann oder es sich aus Gründen der gewünschten optimalen Stadtentwicklung nicht oder nur eingeschränkt leisten darf, untersucht nun diese Arbeit.

Bereits bei den ersten Stadterkundungen war aufgefallen, dass es bei manchen Unbestimmten Räumen etwas zu entdecken gab, was bisher

nur wenig und allenfalls am Rande zu einem Thema von Stadtplanung gemacht worden war [4]. Das Erlebnis war analog zu der spontanen Erkenntnis aus der Plattenfuge, deren Bedeutung sich signifikant verändert, wenn sie – bei Nähe betrachtet – nicht mehr nur als bautechnisches Element, sondern als (Stadt-)Raum gesehen und untersucht wird, in dem sich allerlei Dinge verbergen und mit ihnen Vorgänge, deren Geschichte und tieferer Sinn jeweils zu ergründen bleibt. Es war klar, dass für diese Übung die Nachverdichtungsbrille der Stadtplaner und Architekten abgenommen werden musste. Eine andere Sehhilfe, eine eigene Fragestellung bezogen auf denselben Gegenstand waren erforderlich: Was ist im Restraum zu beobachten und zu erleben? Welches Geheimnis liegt dort verborgen und wie lässt sich das Phänomen Restraum aufklären?

DER UNBEKANNTE RESTRAUM: WAS IST DORT ZU SEHEN?

»Hier ruhte er aus und besah sich die Insel genauer. Er verglich sie mit dem Schnellstraßennetz und stellte fest, dass sie weit älter war als das sie umgebende Gebiet. Es war, als hätte dieser dreckige Flecken Ödland durch eine einmalige Arglist und Ausdauer überlebt, würde weiterleben, unbekannt und unbeachtet, und die Schnellstraßen überdauern, wenn sie längst in Schutt und Asche lagen.«¹⁸

James Graham Ballard lässt in seinem Buch »Betoninsel« einen Architekten auf einer Verkehrsinsel mitten in der Stadt London stranden und dort zum Robinson Crusoe werden.¹⁹ Auf 136 Seiten zeichnet der Autor auf, was der junge Architekt Maitland, bei seinem ungewollten Aufenthalt auf einem infrastrukturbedingten Restraum alles erfahren kann. Es geht um das Verhältnis von Mensch und technisierter Welt, von Menschen und städtischer Umgebung [6]. Vierzig Jahre nach diesen Aufzeichnungen sollen die heutigen Inseln, die »Flecken Ödland« einer Stadt, in dieser Arbeit weiter erforscht werden, und zwar mit dem Ziel, mehr darüber herauszufinden, weshalb manche Stadträume planerisch nicht genutzt werden, welche Rolle sie trotzdem im Stadtgefüge spielen und wie man für diese Stadträume ein eigenes Bewusstsein wecken kann – sei es durch einen Science Fiction-Roman oder einen Forschungsbericht.

18 Ballard, James Graham (1974). Concrete Island, Jonathan Cape, London. Übersetzung von Walter Brumm (1981). Die Betoninsel. Heyne Verlag, München. Übersetzung von Herbert Genzmer (1992). Betoninsel. Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main, S.55.

19 »Als er von seinem Büro in der Innenstadt Londons nach Hause fährt, erleidet Robert Maitland, ein fünfunddreißigjähriger Architekt, einen Unfall, der ihn auf einer kleinen Verkehrsinsel stranden lässt, die auf dem Schnittpunkt dreier Autostraßen liegt. Maitland ist geschockt. Er macht sich auf, die Böschung zu erklettern und um Hilfe zu rufen. Aber niemand hält an, und bald entdeckt er, dass er wie ein moderner Robinson Crusoe im Zentrum einer der größten und modernsten Städte der Welt gestrandet ist. Während seines langen und erschreckenden Kampfes ums Leben wird Maitland körperlich wie geistig auf die Probe gestellt, und es erweist sich, dass es weniger die äußeren Umstände sind, die ihn auf seiner Insel festhalten, sondern seine eigenen Antriebe.« (Ballard 1992: Klappentext)



[6] Schnellstraßenknoten Ludwigshafen

Der oben abgedruckte Textausschnitt von Ballards Roman dient dazu als poetisch-emotionale Einstimmung, eignet sich aber auch für den thematisch-methodischen Einstieg in die anstehende Forschungsarbeit, denn die drei zitierten Sätze enthalten einschlägige Schlüsselbegriffe für eine vertiefte Recherche. Im Folgenden sind einige davon herausgelöst und werden kurz erläutert:

... ruhte er aus und besah sich ... genauer ... Genau das könnte sich als entscheidend herausstellen: Sich Zeit zu nehmen und den Ort abzutasten, visuell und akustisch zu scannen, um die Dinge zu entdecken, die den Ort ausmachen und schließlich den Code des Ortes, der aus diesen Entdeckungen hergestellt werden kann, als Sprache zu verstehen – und das alles bevor man überhaupt beginnt zu überlegen, was man alles verändern könnte, zu überlegen, wie man das, was da ist, für sich nutzen kann. — WAHRNEHMUNG und LESBARKEIT

... Insel ... Die Bezeichnung »Insel« steht für die spezifische Natur des Ortes, der charakteristischer Weise von einem ganz anderen Element umgeben ist, zum Beispiel von einem Infrastrukturbauwerk. Im Fall der Verkehrsinsel darf zusätzlich von einem gewissen Lärmpegel ausgegangen werden. Geräuschkulisse und Insellage beeinflussen diesen Restraum atmosphärisch und topographisch: Insel der Glückseligen oder notwendiges Übel? — RAUMPHÄNOMEN

... verglich sie mit dem Schnellstraßennetz ... Eine Infrastruktur ist in den meisten Fällen die generierende Struktur, welche den Restraum erzeugt hat und auch seine Grenzen bildet. Beide Elemente haben ein Eigenleben und sind doch aufeinander bezogen. Oder ist es Abhängigkeit? — KOEXISTENZ

... dreckige Flecken Ödland... Die Bandbreite an Bezeichnungen, die man für dieses Raumphänomen findet (Niemandland, urban vacuum, etc.), zeigt, dass es als eigene Kategorie noch nicht etabliert ist. Die Begriffswahl »Flecken« unterstreicht, dass es sich um den Ausschnitt einer Stadt handelt, der als ein vereinsamter, unkultivierter Teil von Stadt wahrgenommen wird. Das Attribut »dreckig« wird im Zusammenhang mit Restraum häufig genannt und betont den weithin schlechten Ruf dieser Orte. — TERMINUS und IMAGE

... unbekannt und unbeachtet... Das klingt überwiegend abwertend, lässt allenfalls Ausnahmen zu. Was ist der wirkliche Stellenwert solcher Orte? Welche Potenziale stecken in dem Unbeachteten? Welche Attribute weist man zu? — WERT

... älter als das ... umgebende Gebiet... Der Blick auf die Umgebung und die Position im Stadtgewebe rückt den zentral gelegenen Restraum erst in den städtischen Kontext und macht ihn gegebenenfalls zu einem planerisch-strategischen Ort. — KONTEXT

... überlebt, ... weiterleben, ... überdauern... Restraum wandelt sich. Was war dort früher? Wie entstehen solche Resträume? Was wird aus ihm in der Zukunft? Wenn der momentane Zeitpunkt im Prozess ihn definiert, ist er dann lediglich eine Phase? — ENTWICKLUNG

... einmalige Arglist und Ausdauer... Arglist und Ausdauer, sagt Ballard, seien die Überlebensstrategie dieses Restraums zwischen den Stadtautobahnen. Der Ort hat mit seiner Lage zu kämpfen. Arglist und Ausdauer könnten aber auch sein Wert sein, den es zu erkennen gilt. Wie arglistig und ausdauernd müssen die Methoden sein, mit denen man das herausfindet? — WERTSCHÖPFUNG

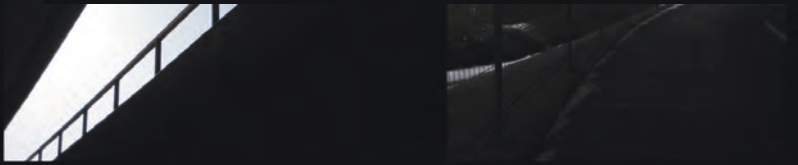
Die Sichtweisen, die kraft dieser »literarischen« Schlüsselbegriffe entstanden sind, haben die Dioptrien der neuen Forschungsbrille merklich beeinflusst: Siehe die Forschungsaufzeichnungen auf den folgenden Seiten 32 bis 35. Der Entdeckergeist, den der Protagonist Tag für Tag immer weiter entwickelt und durch den sich der ursprünglich »dreckige Flecken Ödland« für ihn in ein komplexes Stück Stadt wandelt, wird für das methodische Vorgehen bei der Erkundung von Restraum höchst anregend sein. So vermag eine an sich fachfremde Einzelfallanalyse aus der Schriftstellerei einen Gutteil an Forschungsmotivation zu kreieren. Dabei ist es von Anfang an das Ziel, sich Restraum nicht nur deskriptiv und phänomenologisch zu vergegenwärtigen, sondern die Ahnungen über ihn in die Perspektive des stadtplanerischen Entwerfens aufzunehmen, also nach seinem urbanen Un- oder Mehrwert zu fragen.

RE STRAUM I S T F Ü R C I N E A S T E N

Direkt auf ihn angesprochen assoziieren die meisten Menschen wohl nichts wirklich Positives mit ihm, sondern verbinden mit ihm Eigenschaften wie: schmutzig, dunkel, unangenehm, abweisend usw. Trotz oder in diesem Fall vielleicht gerade wegen seines schlechten Rufes ist Restraum beliebte Kulisse für Sciencefiction- und Endzeitfilme (Das fünfte Element, 12 Monkeys, Bladerunner, Madmax, etc.) und ist dort letzter Zufluchtsort in zerstörten Städten oder Zugang zu einer anderen, unterirdischen Parallelwelt. Möbliert mit Pappkartons, Alteisen und Lumpen, hier und da brennt ein Feuer. Endzeitstimmung.

Es ist nicht das Gefühl des Endes, das diese Räume ausmacht, sondern der Ausblick, den sie zu bieten haben. Mit dem Betreten wird man zum Zuschauer eines Panoramakinos und findet sich in eine 360 Grad Split-Screen-Inszenierung und damit in die 60er und 70er Kinojahre versetzt. (The Thomas Crown Affair, 1968, mit Steve McQueen und Faye Dunaway ist berühmt für die Split-Screen-Technik und für den längsten Kuss in der Filmgeschichte.) Bei der Split-Screen-Technik wird eine Handlung aus mehreren Blickwinkeln gleichzeitig auf der Leinwand gezeigt oder aber es werden mehrere Handlungsstränge gezeigt, die parallel ablaufen. Jeder Blickwinkel bzw. Handlungsstrang läuft in einem eigenen Fenster ab, dadurch wird die Leinwand in mehrere Felder unterteilt. Ziel dieser Technik ist, die Dynamik bestimmter Szenen zu verstärken, aber auch die Genauigkeit und Kleinteiligkeit zu zeigen, mit der Handlungen ausgeführt werden.

Auch an diesen Orten unter den Brücken bekommt man eine interessante Aussicht auf die Stadt präsentiert. (Abb. 9) Die Ausblicke in die Umgebung werden von den fetten schwarzen Balken der Verkehrsstrassen gerahmt wie ein Filmstrip im 16:9 Format. Der Raum lebt von dem Kontrast und der Brillanz, die er erzeugt. Ein düsterer, umschlossener Raum, aber dann oben, als hätte man das Schiebedach geöffnet, ein Ausschnitt knallblauer Himmel ...



RE STRAUM
ENTDECKEN

MANNHEIM

EINBLICK IN
DEN RE STRAUM



P R O B L E M V E R S C H I E B U N G

Bei einem der zahlreichen Stadt-Streifzüge auf der Suche nach unbestimmtem Raum (für neue Nachverdichtung), wurde unter einer Brückenauffahrtsrampe in Mannheim die abgebildete Aufnahme gemacht. Auslöser war die atmosphärische Stimmung, die auf Grund der schlichten Materialität (Sichtbeton) und dem geführten Lichteinfall von oben, an einen sakralen Raum erinnerte. Das Verkehrsdonnern mal ausgeschaltet. Betrachtet man sich die Fotografie genauer, erkennt man drei kreisrunde Aufbrüche in der Asphaltdecke, in denen Sand und Steine hervorkommen. Noch genauer hingesehen findet man auf den gesandeten Flächen haufenweise Hundehaufen. Beachtliche 74 Stück konnten gezählt werden. Der Raum hat sich als Hundetoilette etabliert. Augenblicklich ist der Lärm wieder da und die sakrale Stimmung verblasst.

Würde man hier nachverdichten, wäre man die Hundetoilette los und könnte der Stadt einen attraktiveren Baustein anbieten. Aber was passiert dann mit den nächsten 74 Haufen?



DER UNBEKANNTE RESTRAUM: WAS IST DORT ZU ERLEBEN?

»... wo der Schorsch seine selbst gebastelte Rakete zündete und die Anne ihren ersten Kuss bekam ...«²⁰

Dieses Zitatfragment aus dem Werk von Lucius Burckhardt charakterisiert den Restraum auf eine ganz andere, zusätzliche Art und Weise. Nicht dadurch wie es dort aussieht, nämlich entsprechend Ballard wie dreckiges Ödland, sondern durch das, was dort passiert beziehungsweise passierte. Dem Geschehen vor Ort gilt das Interesse. Im gegebenen Fall handelt es sich beispielhaft um das Raketenexperiment und die Kussromanze von einst sowie die Kindheits- und Jugenderinnerungen, die deshalb heute mit dem Ort verbunden werden und ihm – zumindest was Schorsch und Anne betrifft – eine Aura des Besonderen verleihen. Was den beiden Stadtbewohnern an solchen Orten gefällt, ist das Informelle, also ungestört zu sein und Dinge tun zu können, die anderenorts als unschicklich oder gar als unerlaubt auffallen würden. Hier lässt sich etwas ausprobieren, was als Geheimnis bewahrt werden kann – auch falls es schief laufen sollte. Wie dieses Verhalten von dritter Seite bewertet wird, bleibt zunächst offen.

Es geht Burckhardt nicht darum, das Treiben im Restraum zu romanisieren oder zu verabscheuen, sondern die positiven und negativen Aktionsoptionen zu erkennen, die sich im planerischen Niemandsland bieten und die von den Stadtbewohnern genutzt werden können. Dieses Angebot seitens der Stadt ist ebenso unbeabsichtigt wie gratis. Wohlhabende wie Bedürftige können darauf zugreifen, Gesetzestreue ebenso wie Kriminelle. Die Bandbreite der Nutzungsmöglichkeiten ist groß. Schorsch und Anne bilden mit ihren Aktivitäten lediglich zwei Perlen in einer vielfältigen, potenziellen Ereigniskette. Burckhardt geht von der Analyse dieser Perlen aus und kommt auf diesem Wege zu Bewertungen der Kette im Gesamtkontext der Stadtlandschaft.

Burckhardt ist Promenadologe.²¹ Er macht expeditionsähnliche Spaziergänge durch die Stadt, sieht örtliche, städtebauliche Besonderheiten, nimmt dort Ereignisse wahr, empfindet Stimmungen, hört von Begebenheiten und versucht sie im Zusammenhang mit der Stadtstruktur zu deuten. Burckhardt ist auch Sozialwissenschaftler. Ihm fallen zunächst die Verhaltensweisen von Stadtbewohnern wie Schorsch und Anne auf. Er versetzt sich in ihre Lage, versucht ihre sozioökonomische Situation zu verstehen, fragt nach den Bedürfnissen der Stadtgesellschaft und liest so an ungewöhnlichen Orten der Stadt deren Befindlichkeit ab.

So macht er auf den Verlust aufmerksam, der entstehen könnte, falls solche verborgenen Innovations- und Rückzugsräume in der Stadt zerstört würden, entweder weil sie als solche offiziell plakatiert oder, schlimmer noch, den städtischen Pflegern des öffentlichen Raums überantwortet würden: »Niemandsland gibt es nicht, wenigstens nicht in einer

²⁰ Burckhardt, Lucius (2006). Warum ist Landschaft schön? Die Spaziergangswissenschaft. Martin Schmitz Verlag, Berlin, S.321.

²¹ Lucius Burckhardt etablierte die Promenadologie (Spaziergangswissenschaft) als eigenes Studienfach an der Gesamthochschule Kassel.



[7] Entdeckungen im Restraum, Betoninselerkundung

anständig geplanten Stadt. Niemandland ist ein Produkt der Planung: ohne Planung kein Niemandland. Aber wenn die Planer merken, dass sie Niemandland geplant haben, ist es aus mit dem Niemandland. – Dann wird schon der Name geändert: Es heißt dann ›dysfunktionale Flächen‹. Aber das kümmert den Schorsch und die Anne noch nicht; sie ärgern sich erst, wenn die städtischen Equipen das Gebüsch niederbrennen, das Bachufer begradigen, die Wiese periodisch mähen und einen Sitzplatz mit Grill errichten.« (Burckhardt 2006: 321). Ein solcher Restraum hätte für Schorsch und Anne seinen Wert verloren, in der Lesart Burckhardts ein stadtgesellschaftliches Minus.

Die Autorin hingegen lässt sich von diesen Einschätzungen anstacheln. Fragen für die eigene Forschung tauchen auf: Lässt sich der Ärger von Schorsch und Anne vermeiden? Ist es einem Planer möglich, Niemandland zu entdecken, ohne es zu bearbeiten und damit für die Nutzer zu zerstören? Ist schon die Forscherin selbst in diesem Dilemma? Besteht die Gefahr durch vertiefte Recherche ungewollt schlafende Hunde zu wecken und die Planer auf den Plan zu rufen? Diese Befürchtung kommt zu früh. Noch ist offen, welches Ausmaß, welchen Platz und welche Bedeutung solche undefinierten Räume in der Stadt haben. Vielmehr muss sich die Autorin wie Lucius Burckhardt als Promenadologin selbst aufmachen, um die Ereigniswelt in städtischen Resträumen zu erleben, zu deuten und zu bewerten.

DER UNBEKANNTE RESTRAUM: WAS IST DORT ZU ERFORSCHEN?

Wie also lässt sich das Phänomen Restraum aufklären? Denn ein Phänomen scheint es insofern zu sein als diese Räume offiziell eigentlich nicht existieren, sie faktisch aber präsent sind, sie allgemein eher als nutzlos oder gar abstoßend empfunden, von einigen aber doch geliebt und als wertvoll erachtet werden. Wie ist die Ungereimtheit zu erklären, so lautet die zentrale Forschungsfrage dieser Arbeit, dass für die geplante Stadtstruktur der Restraum offenbar nicht relevant zu sein scheint, er aber von anderen Stadtexterten und namentlich von Stadtbewohnern als bedeutend, ja unverzichtbar für die Stadt gehalten wird? Die beiden oben kurz präsentierten Buchautoren haben zur Beantwortung dieser Frage zwar hilfreiche Hinweise, aber keine Aufklärung gebracht. Eher haben sie das Unbestimmte dieser Räume noch bestätigt und damit die wissenschaftliche Neugier verstärkt: was steckt wirklich im städtischen Restraum? Im methodisch übertragenen Sinn: Was enthält die Plattenfuge?

Nächster Schritt, um das Geheimnis Restraum weiter zu lüften, muss die Sichtung der Fachliteratur sein. Ein Science-Fiction Autor und ein Stadtpaziergänger reichen dafür nicht aus. Andererseits darf deren jeweiliger Ansatz nicht zu gering eingestuft werden, denn das Phänomen hat durchaus Eigenschaften, die sich – wie oben bereits angesprochen – nicht ohne weiteres und vor allem nicht vollständig mit konventionellen



[8] Entdeckungen im Restraum, Montage Plattenfuge

planerischen Zutritten ergründen lassen. Wie haben sich die Zunftvertreter der Architekten, Stadtplaner und Stadtlandschaftsexperten mit dem Gegenstand befasst? Welche unbestimmten Stadträume haben sie als forschungsrelevant erachtet? Wurden dabei Elemente von Restraum behandelt? Welchen Beitrag haben sie zur Erhellung des Phänomens Restraum geleistet, mit welchen Forschungsmethoden? Welches Stadtentwicklungspotenzial haben sie bei ihren Recherchen entdeckt? Antworten auf diese Fragen werden in der Literatursynopse im folgenden Teil B dieser Forschungsarbeit gesucht.

Im Teil C bietet die Autorin einen eigenen Forschungszugang zum Phänomen Restraum an, und zwar unter Berücksichtigung der festgestellten Lücken im fachlichen Schrifttum, aber auch mit dem Ziel, über die Auswertung der Sekundärliteratur hinaus einen primären Ansatz zur wissenschaftlichen Erfassung von Restraum auf den Weg zu bringen. Ein passgenaues Methodenpaket für eine Forschungsexpedition zu den »weißen Flecken« Restraum wird geschnürt und in Teil D zu den Fallbeispielen Ludwigshafen und München entsandt. Stadtgesellschaftliche Mengenbetrachtung (nach Lucius Burckhardt) und Einzelfallanalyse (à la James G. Ballard) werden zu einem gemeinsamen Bild zusammengeführt, einem Bild im wörtlichen wie im übertragenen Sinn, denn die Forschungsreise erfolgt neben der detaillierten Ortsbegehung weitgehend über Bilddokumentation und -auswertung. Es entsteht ein optisches Narrativ von Restraum anhand der Beispiele aus den beiden untersuchten Städten.

Die (textbasierte) Sekundäranalyse des Teils B liefert zusammen mit der (bildbasierten) Primäranalyse des Teils D Hinweise für die Wertstellung von Restraum als Funktions- und Gütekomponente von Stadt. Teil E der Forschungsarbeit greift diese Hinweise auf, um das Phänomen Restraum etwas durchsichtiger, seinen potenziellen Wert für die Stadt, ihre Bewohner und Besucher, Planer und Entwickler etwas deutlicher, möglichst überzeugender zu machen, sodass abschließend nach der weiteren Verwertung dieser Erkenntnisse gefragt werden kann.

SUKZESSIVE DEFINITIONS- ENTWICKLUNG ZU RESTRAUM – DEFINITION NACH TEIL A

An dieser Stelle fragt sich wie weit bereits aus Teil A Bestimmungselemente von Restraum (mithilfe der Analogiemethode Plattenfuge) herausgelesen werden können:

- 1 Restraum lässt sich als eine Sammlung einzelner Räume beschreiben, die zu den unbestimmten Räumen einer Stadt gehören, mithin nicht verplant sind.
- 2 Restraum ist übrig geblieben, nachdem der nutzbare Teil der unbestimmten Räume für bauliche Entwicklung, etc. genutzt wurde.

- 3 Restraum gilt einerseits als offiziell nicht nutzbar, weil er Eigenschaften hat, die eine städtebauliche Verwendung nicht möglich machen oder sie als zu aufwendig erscheinen lassen. Andererseits hat er Eigenschaften, die ihn für private Unternehmungen von Stadtbewohnern sehr wohl geeignet erscheinen lassen.
- 4 Zu den für individuelle Nutzung relevanten Eigenschaften von Restraum gehören: seine Lage, seine physische Gestalt, seine Abgeschlossenheit.
- 5 Spezifische Raumeigenschaften sind mit typischen Nutzungspraktiken gepaart und führen zu Erscheinungsbildern, an denen Restraum im Stadtkontext in gewissem Grad erkennbar ist.

Der Zugang Plattenfuge hat erstaunlich viel über den Restraum offenbart, auch wenn er ihren vollen Informationsschatz bei weitem noch nicht preisgegeben hat. Immerhin hat es für eine Anfangsdefinition gereicht, die das Untersuchungsfeld der Forschungsarbeit grob absteckt.

Als nächstes geht es darum, den Forschungsgegenstand Restraum in der Fachliteratur auf zu spüren und zu dokumentieren, inwieweit er dort bereits untersucht wurde.

TEIL B

UNBESTIMMTE
RÄUME UND
RESTRAUM

LITERATURSYNOPSIS
ALS LERNLABOR

- 45 RAUMEIGENSCHAFTEN
- 46 Lage im Stadtkontext
 - 46 Inmitten der Stadtstruktur
 - 51 An innerstädtischen Grenzen
 - 53 Entlang und zwischen Verkehrsinfrastrukturen
- 56 Gestalt und Beschaffenheit
 - 57 Größe und Form
 - 59 Raumkörper und Bezugsstruktur
 - 60 Zugänglichkeit und Angrenzung
- 62 Zustand und Erscheinung
 - 62 Ästhetische Qualität
 - 66 Atmosphärische Situation
 - 68 Assoziative Deutung

- 70 NUTZUNGSPRAKTIKEN
 - 71 Nutzung als Raumreserve
 - 72 Nutzung als städtischer Freiraum
 - 73 Nutzung als Zwischenlösung

- 75 WAHRNEHMUNGSARTEN
 - 76 Wahrnehmung als städtebauliches Potenzial
 - 79 Wahrnehmung als Erlebniswelt Stadt
 - 83 Wahrnehmung als Urbanitätsressource

- 86 ERGEBNISSE DES LERNLABORS LITERATURSYNOPSIS

- 88 DEFINITION NACH TEIL B

Alle Städte haben Restraum. Insofern stimuliert nicht sein schieres Vorhandensein das Interesse der Forschung, sondern seine urbane Signifikanz: Welchen Wert beziehungsweise Unwert steuert er zu Identität und Qualität einer Stadt bei? Diese Frage ist seit Jahrzehnten in der Forschung und in der Fachliteratur präsent und wird auch aktuell gestellt.¹ Dennoch darf nicht überraschen, wenn die Antworten darauf keineswegs einhellig ausfallen, denn der Forschungsgegenstand Restraum – so wie in Definition nach A als Teilmenge Unbestimmter Räume vorläufig definiert² – ist nicht etabliert, zumindest nicht in der städtischen Raumordnungsterminologie.³ Auch ändern sich der Einzugsbereich und die Wertigkeit von Restraum je nachdem, in welchem historischen Kontext und für welchen Zweck Erhebungen und Analysen dazu gemacht werden, welcher Berufsstand sich damit befasst und welche Städte in welchen Weltregionen untersucht werden.

Ein Überblick über einschlägige Untersuchungen und Projektberichte zu Unbestimmten Räumen, die für Restraum-Forschung relevant sind, fällt entsprechend vielgestaltig aus, hilft indessen die inhaltliche und methodische Schnittmenge zu finden, in der das Untersuchungsobjekt Restraum angesiedelt ist und aufgespürt werden kann. Außerdem Anregungen für die weitere, in dieser Arbeit verfolgte Aufhellung des Phänomens Restraum inklusive der Einschätzung seines Wertes, sodass die Literatursynopse zum Lernlabor wird.

Auch wenn Restraum nicht eigens mit diesem Terminus belegt wird, finden sich in den zur Erstellung der hier vorliegenden Forschungsarbeit herangezogenen Publikationen eine große Anzahl seiner konstitutiven Elemente. Manche der Schriften kommen dem Phänomen Restraum sehr nahe, andere sind weit weg davon und helfen dadurch bei der Verortung. Häufig macht der Restraum-Aspekt nur einen winzigen Teil des Einzugsfeldes einer Publikation aus, in wenigen Fällen gibt es aber auch größere Deckungsgleichheit, kongeniales Denken oder fruchtbaren Antagonismus. Es gilt, das »Resträumige« aus der Fachliteratur zu Unbestimmten

1 Im Jahr 1961 hat Jane Jacobs ihren Klassiker »Death and Life of Great American Cities« veröffentlicht. Das Thema Restraum spielt darin zwar keine prominente Rolle, hat aber doch seinen eigenständigen Platz. Heute, gut 50 Jahre nach der Erstausgabe, beschäftigt sich die Fachwelt noch immer mit den Einschätzungen und Ideen dieses Buches und fragt, welche Wirkung sie im Laufe der Jahrzehnte auf Stadtplanung und Stadterneuerung ausgeübt haben und weiter ausüben. Antworten dazu hat vor kurzem ein Projekt der HafenCity Universität Hamburg geboten. Schubert, Dirk (Hrsg) (2014). *Contemporary Perspectives on Jane Jacobs. Re-assessing the Impacts of an Urban Visionary*. Ashgate Publishing, Farnham.

2 Zu der in dieser Arbeit vorgenommenen schematischen Aufteilung von Unbestimmtem Stadtraum (in Verdichtungspotenzial und Restraumpotenzial) siehe die Grafik in Teil A, [1], S. 18.

3 Die einzige bisher auffindbare Publikation mit dem Ausdruck Restraum im Titel besteht im Wesentlichen aus einer Konstruktionsplanung für ein Wohn- und Geschäftshaus, das neben die verschlungenen Fahrbahnen des Autobahndreiecks Neukölln in Berlin platziert worden ist. Siehe Koch, Andreas (2001). *Resträume*, Technische Universität Berlin. www.baunetz.de/campus-masters/Restraeume_66712.html; 13.4.2017. In der Website-Präsentation heißt es dazu: »Das Gebäude reagiert in erster Linie räumlich auf die benachbarte Struktur, wobei die Ausgestaltung natürlich auch durch gebäudetechnische Fragen bestimmt wurde. Das übergeordnete Thema, das Nebeneinander von »alter Stadt« und »Zwischenstadt«, war ein ebenso wichtiger Bestandteil der Arbeit wie die räumlichen Fragestellungen des Ortes.«

Räumen herauszuziehen und für die Zwecke der Entschlüsselung und Bewertung des Phänomens Restraum auszuwerten. Am Beginn fast aller Schriften, die Restraum-Thematik enthalten, steht der (gelegentlich esoterisch erscheinende) Versuch, die angepeilten Flächen und Räume begrifflich überzeugend einzufangen: »Niemandland«, »vacant land«, »urban void«, »Metrozonen«, u. a. Der französische Anthropologe und Ethnologe Marc Augé bezeichnet solche Beobachtungsräume als »non-lieux«, der aus Tel Aviv stammende Architekt und Stadtwissenschaftler Gil M. Doron verwendet den Begriff »dead zone«, der Landschaftsarchitekt und MIT-Professor Alan Berger schlägt die Bezeichnung »dross-cape« vor, während der ostdeutsche Architekt und Journalist Wolfgang Kil schlicht von »überflüssigen Räumen« spricht. Andere, wie die Stadtplanungsexperten Karen A. Franck und Quentin Stevens, halten den Ausdruck »loose space« für treffend, der Stadtsoziologe Rolf Lindner erachtet »Wild Side« für den passenden Ausdruck und die amerikanischen Verwaltungsfachleute Ann O'M. Bowman und Michael A. Pagano probieren es mit »terra incognita«.

Das Vorkommen an Unbestimmten Räumen scheint viel zu heterogen zu sein, um es mit einem einzigen Wort, mit einem treffenden Attribut oder mit einer erlesenen Metapher transparent machen zu können. Vielmehr bewirkt die reichhaltige Begriffsbildung in der weiträumigen Fachliteratur, dass unterschiedliche Aspekte, Probleme oder Potenziale ein und desselben Gegenstandes hervorgehoben werden. Die Wissenschaftler regen sich damit selbst zum kreativen Denken an und nutzen ihren Leitbegriff, um ihr Forschungsteam intern zu stimulieren und in der Spur zu halten. Nach außen dient eine solche Kennzeichnung dazu, die Stoßrichtung der individuellen Recherche kund zu tun sowie inhaltliche oder methodische Innovation oder Eigenständigkeit zu signalisieren. Gegenüber den Fachkollegen geht es nicht zuletzt auch darum, Forschungs- und Kompetenzclaims abzustecken.⁴ Dieses Verfahren wurde schon in der Frühphase der auf Unbestimmte Räume bezogenen Forschung angewandt, wo bekannte Pioniere wie Lucius Burckhardt oder Jane Jacobs als wissenschaftliche Einzelkämpfer unterwegs waren und sich mit deren auffälligen Aspekten beschäftigten. Auch heute scheint diese semantische Kunstübung noch zu gelten, wenngleich zunehmend der Versuch unternommen wird, über die begrenzte Individualforschung hinaus kooperative Untersuchungsnetze zu knüpfen, in denen ein möglichst ganzheitlicher Ansatz angestrebt wird, der die relevanten Fachdisziplinen sowie die jeweilige Kommunalverwaltung und die städtische Bürgerschaft einbezieht. Multivalenz wird in solchen Studien als gegeben und gewollt postuliert. So werden Erscheinungsformen von Restraum neuerdings weniger mit Vorurteilen belegt oder als Ausnahme der Regel eingestuft, stattdessen geloben die Autoren, sie in ihrem unkonventionellen Auftreten ernst zu nehmen. Neue Begriffe (»Multiple Open City«, »Flexible«, »Urban Pioneers«, u. a.) werden erprobt, um die Offenheit des urbanen Wertes von Restraum anzukündigen.

4 Dem professionellen Reflex scheint selbst die Autorin dieser Arbeit nicht widerstehen zu können, indem sie mit dem Begriff »Restraum« versucht, ihren eigenen wissenschaftlichen Ausschnitt aus der Stadtforchungsrealität hervorzuheben.

Trotz und wohl auch wegen dieser mehrere Jahrzehnte währenden Bemühungen um definitorische Klarheit präsentiert sich der Gegenstand im Schrifttum weitläufig, variantenreich und zuweilen verschwommen. Das kann eine Schwäche der Disziplin sein oder am Gegenstand selbst liegen. So scheint das für Restraum entwickelte Interesse nicht selten zunächst ein Gefühl oder eine Beschreibung zu sein, gelegentlich eine Bildfolge oder eine Szenerie aus Kontrasten, kaum dagegen eine plausible städtebauliche Komponente oder gar planerische Raumkategorie. Wahrscheinlich ist es dieser anfänglich unscharfe Eindruck, der bei vielen Interessenten eine Faszination für das Themenfeld erzeugt und den Ehrgeiz weckt, Restraum näher oder zumindest alternativ zu umschreiben, zu begreifen und einzuschätzen. In der Summe dieser Eindrücke und Forschungsreflexe entsteht so ein erster ebenso vager wie allgemeiner Konsens unter den Experten und Interessenten, dass nämlich Restraum eine urbane Ressource sein könnte.⁵

Die terminologische und teleologische Vielfalt der Forschungspraxis hat die weitgehend identische Forschungsthematik von Nachverdichtungspotenzial und Restraumpotenzial kreativ aufgefächert. Auf diesem Weg ist die inhaltlich breit angelegte Fachliteratur zu Unbestimmten Räumen, ohne durch ein Grand Design gelenkt worden zu sein, allein schon durch die Ansammlung unterschiedlicher Forschungsschwerpunkte den Möglichkeiten der Nachverdichtung wie dem Wert von Restraum immer mehr auf die Spur gekommen. Für die Restraum-Thematik sind daraus drei Analyserichtungen relevant geworden: die Verfolgung der besonderen räumlichen Eigenschaften von Restraum, die Untersuchung seines ungewöhnlichen Nutzungsspektrums und die Aufklärung der sensiblen Wahrnehmung seines urbanen Stellenwertes.

RAUMEIGENSCHAFTEN

Das Schrifttum zur Forschungsrichtung Raumeigenschaften lässt sich in drei Untersuchungsbereiche gruppieren. In einem ersten Bereich geht es den Wissenschaftlern um die Identifizierung von Restraum: was gehört dazu, was nicht? Zur Definition herangezogen werden häufig Beispierräume, die durch ihre Lage im Stadtkontext (im Zentrum, an stadtinternen Grenzen, in Randzonen, u. a.) auffallen. Einem zweiten Forschungsbereich können jene Untersuchungen zugeordnet werden, die versuchen, das Beobachtungsfeld zu umreißen, indem sie die Gestalt der fraglichen Räume präziser beschreiben, und zwar mit Hilfe von Kriterien (Parzellengröße, Form, räumliche, baurechtliche Einschränkung, u. a.). Drittens wird dem besonderen Erscheinungsbild von Restraum nachgegangen, um vom Empfinden her (ungepflegt, bedrückend, unzugänglich, anregend, u. a.) Restraum zu thematisieren. In allen drei Forschungsbereichen werden Charakteristika Unbestimmter Stadträume untersucht, die auch den

⁵ Zur ebenso spontanen wie tiefgründigen Erkenntnis der »Potenziale urbanisierter Landschaften«, siehe Dettmar, Jörg/Hesse, Ulrike (2010). Restflächen als Ressource. Nachhaltige Freiräume in der Peripherie? In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg). METROPOLE: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE, Jovis Verlag, Berlin, S.286–293.

Gegenstand Restraum näher zu erfassen helfen und zugleich Anhaltspunkte für die Frage nach seinem Wert liefern.

LAGE IM STADTKONTEXT

Durch die topographisch ausgerichteten Studien entsteht bereits ein erster erhellender Einblick in die Fachliteratur zum Phänomen Restraum. Sie ergründen das Verhältnis von Restraum zu seiner innerstädtischen Umgebung, was neue Hinweise auf seinen Charakter gibt. In der Fülle der dazu vorhandenen Publikationen sind signifikant unterschiedliche Forschungsaspekte erkennbar, und zwar gerichtet auf die spezielle Position der Flächen im Stadtgefüge: inmitten der Stadtstruktur, an innerstädtischen Grenzen, zwischen Verkehrsinfrastrukturen oder an der Stadtperipherie. In all diesen Platzierungen entdecken Forscher jeweils Besonderheiten, denen es sich nachzugehen lohnt.

INMITTEN DER STADTSTRUKTUR

Verstreut inmitten der Stadt fallen Einzelgrundstücke, Rest-, Verschnitt- oder Abstandsflächen auf, deren Verlorenheit und offensichtliche Unbestimmtheit zu denken geben. Nicht nur, dass diese Räume aus dem geformten Stadtgefüge herausfallen, sie stören auch das konventionelle harmonische Stadtbild. Gibt es viele solcher Räume, so erzeugen sie Aufmerksamkeit, führen zu Nachforschungen und Änderungsvorschlägen. Die Untersuchungen zu diesem thematischen Aspekt kreisen zwar alle um unbestimmte, unverplante einzelne Räume im Inneren einer Stadt oder Großregion, sind aber hinsichtlich ihrer Zielsetzung, ihrer Begründung und ihrer Untersuchungsmethode höchst unterschiedlich, wie sich an einigen Fällen ablesen lässt.

So stellt das Forschungsprojekt raum+ ein in der deutschen Fachwelt viel zitiertes (und kopiertes) Beispiel dar, wenn Unbestimmte Räume ausfindig gemacht werden sollen.⁶ In dieser Initiative des Verbandes Region Rhein-Neckar kooperieren Teilgebiete der Bundesländer Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg. Ziel des Projektes, das in einem ersten Zeitabschnitt von 2007 bis 2009 lief, war »die Grundlage für ein nachhaltiges Flächenmanagement in Bezug auf die Erhebung und Steuerung strategischer Flächen der Innenentwicklung auf örtlicher und regionaler Ebene aufzubauen.« (Verband Region Rhein-Neckar 2009: ix). Neben den Kommunen der Metropolregion Rhein-Neckar, zu denen auch die Großstädte Ludwigshafen, Mannheim, Heidelberg und Karlsruhe gehören, waren die Fachministerien der drei Bundesländer sowie deren obere Landesplanungsbehörden beteiligt, von wissenschaftlicher Seite haben das Institut für Städtebau und Landesplanung der Universität Karlsruhe sowie der Dienstleister ProRaum Consult – Raumplanung und Flächenmanagement (Karlsruhe) das Projekt betreut. Ausgangspunkt für diese Studienaktivität war laut Verbandsbericht vom April

2009 die Leitlinie planerischen Handelns in Deutschland, die unter dem Schlagwort »Innenentwicklung vor Außenentwicklung« dem Trend zur steigenden Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich entgegen zu wirken versucht. Dies solle, so der Bericht, durch eine Fokussierung der Siedlungsentwicklung auf den Bestand sowie eine Reduzierung der Neuinanspruchnahme von Flächen im Außenbereich erreicht werden. Zur Umsetzung der Strategie sei eine Übersicht über die vorhandenen Potenziale erforderlich, um Aussagen über verfügbare Flächen und ihre räumliche Verteilung machen zu können. Durch die in den letzten Jahrzehnten erfolgte Hinwendung zu den Außenflächen sei es vermehrt zu gering genutzten Bereichen und Lücken im inneren Bestand gekommen, die es zu kompensieren gelte. Mit dem Bericht über die Innenentwicklungspotenziale stehe den Kommunen nunmehr ein Planungsinstrument für die Umsteuerung zur Verfügung.

In der Tat liefert der Projektbericht nicht nur detaillierte Erhebungszahlen, Strukturmerkmale und Kennwerte der Unbestimmten Räume, verstanden als Innenentwicklungspotenziale der Region, sondern macht auch systematisierte Aussagen zu ihrer Mobilisierbarkeit. Infrage kommende Flächen werden in eine Datenbank (Internetplattform) aufgenommen und können dort abgefragt und bearbeitet werden. Unterschieden wird zwischen unbebauten Flächen, Brachflächen, ungenutzten und falsch genutzten Flächen. Um eine belastbare Übersicht im regionalen Maßstab zu gewährleisten, wurden zusammenhängende Flächen ab 2 000 qm (in Gemeinden unter 15 000 Einwohnern) und ab 5 000 qm (in Kommunen über 15 000 Einwohnern) aufgenommen. Nutzung, Planungsstand und Lagebeurteilung sind je registrierter Fläche angegeben. Daraus kann abgeleitet werden, ob es sich um Problemfälle handelt, die zusätzliche Aktivitäten erfordern, oder um Selbstläufer und ob Nutzungsänderungen zu erwägen sind.

Bemerkenswert an diesem Projekt erscheint weniger die große Zahl an identifizierten mobilisierbaren Flächen als vielmehr deren häufig vielversprechende Innenstadtlage, und zwar ökonomisch vielversprechend, was dann nicht überrascht, wenn berücksichtigt wird, dass das Projekt raum+ von vornherein auf die Vermarktung der identifizierten Flächen ausgerichtet war und dass das Folgeprojekt raum+ AKTIV diese Vermarktung ermöglichen sollte.⁷ Dennoch erscheint die allein auf finanzielle Rentabilität und wirtschaftliche Nutzbarkeit eingeeengte Erhebung und Bewertung als seltsam eindimensional, zumal selbst die wenigen außerökonomischen Daten zum Natur- und Artenschutz eher als potenzielle Problemfelder für eventuelle Investoren angesehen werden, nicht aber auch als erhaltenswerte oder sogar ausdehnungswürdige Bereicherung von Stadt und Gemeinde. Auch werden keine Angaben über die Flächen gemacht, die nicht mobilisierbar waren. Gerade in solchen Fällen würde man in puncto Restraum hellhörig werden.

7 Das Folgeprojekt zu raum+ trägt den Namen raum+ AKTIV und stellt eine Handlungsanleitung zur Innenentwicklung dar. Verband Rhein-Neckar (Hrsg) (2012). Modellprojekt raum+ AKTIV. Aktivierung innerörtlicher Potenziale, Mannheim. – Im Fazit zu den Ergebnissen des Projekts heißt es u. a.: »Aus den Brachflächen wurden so für Investoren vorbereitete »Produkte«, die bestehende Risiken minimieren und das Verhältnis von Entwicklungskosten und möglichem Ertrag offen legen.« S. 78.

Eine deutlich breitere Werteskala zum Thema Unbestimmte Räume wird in der Untersuchung »Terra Incognita. Vacant Land and Urban Strategies« angelegt, deren Ergebnisse im Jahr 2004 von Bowman/Pagano publiziert wurden.⁸ Die beiden Wissenschaftler, der eine ein Professor of Government (University of South Carolina), der andere am College of Urban Planning and Public Affairs (University of Illinois at Chicago), hatten sich als Forschungsfrage gestellt: »How much vacant land and how many abandoned structures exist in U.S. cities?« (Bowman/Pagano 2004:xiii). Mit diesem landesweiten Überblick versuchen sie zu klären, inwieweit Vacant Land eher als Problem oder als Entwicklungschance zu sehen ist, und zwar über wirtschaftliche Zielsetzungen hinaus gerichtet auf ein städtisches Wertespektrum, das neben der Einnahmenseite und den wirtschaftlichen Entwicklungsnotwendigkeiten der Stadt auch gesamtgesellschaftliche Zielsetzungen der Flächennutzung berücksichtigt.

Die Basisinformationen besorgten sich die beiden Forscher mit Hilfe einer Umfrage bei den Verwaltungen aller Städte mit einer Bevölkerungszahl von über 50.000, wobei sie von folgender Definition des Rechercheobjekts ausgingen: »It is unused or abandoned land. Thus, vacant land ranges from never developed parcels to land that once had structures on it. In addition the definition includes land that supports structures that have been abandoned or become derelict, whether boarded up, partially destroyed, or razed.« (Bowman/Pagano 2004:7) Die damit erfassten Flächen liegen, wie die Umfrage zeigt, an allen denkbaren Stellen innerhalb der amerikanischen Städte und weisen formal ähnliche Charakteristika auf. Um jedoch der Unterschiedlichkeit der Städte Rechnung zu tragen, sind zusätzlich Kontext bezogene Erhebungen für drei Beispielregionen (Phoenix, Philadelphia, Seattle) durchgeführt worden, wobei zum einen Hintergrunddaten wie Bevölkerungstrends, Landverteilung, Wirtschaftskraft, u. a. einbezogen wurden, zum anderen Ortsbesichtigungen und Lokalgespräche stattgefunden haben.

Während das raum+ Projekt hauptsächlich von politischer und administrativer Seite durchgeführt wurde mit einer lediglich unterstützenden Rolle durch die Wissenschaft, war das Verhältnis im amerikanischen Projekt umgekehrt. Zwar haben Bowman/Pagano die örtlichen Praktiker in ihre Untersuchungen und ihre Ergebnisdeutung einbezogen, in erster Linie haben sie jedoch ihre Forschungsarbeit in einen Diskussions- und Konsultationsprozess mit ihren unmittelbaren Fachkollegen sowie mit Vertretern verwandter akademischer Disziplinen eingebettet, eine Vorgehensweise, die sich aus der breiteren Zielansprache erklärt und diese gleichzeitig gefördert haben dürfte. Für die Restraum-Forschung sind diese Vorgehensweisen ohne Zweifel stimulierend, in ihrer Größenordnung allerdings in dieser Arbeit nicht zu bewältigen, einzelne methodische Aspekte liegen hingegen sehr wohl in Reichweite.

Ähnlich wie die Berichte zum raum+ Projekt lassen auch Bowman/Pagano den Leser durch eigene Methodenkapitel (Erhebungsbögen, Interviewfragelisten, Ergebnisklassifizierungen) an ihren Untersuchungsgängen

⁸ Bowman, Ann O'M./Pagano, Michael A. (2004). Terra Incognita. Vacant Land and Urban Strategies, Georgetown University Press, Washington, D.C.

teilhaben und erlauben damit Einblick in ihre Forschungsmethoden u. a. in die Handhabung großer Datenmengen. Gleichzeitig werden durch diese Offenlegung die Einschätzungen der Berichtersteller transparenter. Es wird sichtbar, wie bedeutend Breite und Tiefe der Erhebungskriterien für eine differenzierte, unvoreingenommene Bewertung von Unbestimmten Räumen in der Stadtstruktur sind: In welcher Weise prägen die Eigenschaften und das Volumen des über den Stadtraum verteilten Vacant Land den Charakter der Stadt? Welches Stadtbild wird gefördert, wenn vorwiegend ökonomische Mobilisierbarkeitsmerkmale abgefragt beziehungsweise zur Verfügung gestellt werden?

Hauptverdienst der beiden deutschen und amerikanischen Beispielprojekte bleibt jedoch die systematische Sichtung und Kartierung von überall inmitten der Städte und Metropolregionen verstreuten Flächen, die dadurch auffallen, dass sie keine stadtbauliche Bestimmung zu haben scheinen. Die städtische Allgegenwart dieser Flächen und der sich daraus ergebende hohe Grad ihrer Vielgestaltigkeit ermöglichen synoptische Betrachtungen in einem Ausmaß, welches trotz erkennbarer Bemühungen selbst von den amerikanischen Wissenschaftlern nicht ausgeschöpft worden ist. Ohne Zweifel sind systematische Identifizierungsversuche von Unbestimmtem Raum aufwendig, weshalb es in der Fachliteratur auch nicht allzu viele davon gibt. Dennoch könnte gerade von der wissenschaftlichen Seite eine Anstrengung zur Empirie erwartet werden – das wäre jedenfalls die Hoffnung des Restraum-Forschers, der als »Einzelkämpfer« nur relativ bescheidene Erhebungen durchführen kann.

In schrumpfenden Städten ist der Findungsaufwand für Flächen ohne erkennbare städtebauliche Bestimmung recht klein, denn der Stempel »Schrumpfung« bezogen auf eine Stadt reicht zumeist schon aus, um ein Phänomen Restraum beziehungsweise die Entstehung Unbestimmter Räume vermuten zu lassen. So gehen Giseke/Spiegel unter dem Stichwort »Stadtlichtungen«⁹ den Vacant Lands in Ostdeutschland nach, die von gleichgesinnten Autoren wie Wolfgang Kil¹⁰, u. a. auch als Leerräume bezeichnet werden. Anders als die erhebungsbasierten Studien, zählen die beiden Wissenschaftlerinnen auf den Erkenntnisgewinn durch die Bearbeitung des Themas aus unterschiedlicher Fachperspektive. An ihrem Sammelband haben vorwiegend Architekten, Stadt- und Regionalplaner mitgewirkt, während die Expertise der Leiterinnen des Publikationsprojektes bei der Landschaftsarchitektur (Giseke) beziehungsweise bei den sozialwissenschaftlichen Grundlagen des Städtebaus (Spiegel) liegt.

Den Begriff Stadtlichtungen haben die Herausgeberinnen gewählt, da nach ihrer Einschätzung der zuvor verwendete Ausdruck »Perforierte Stadt« missverständlich wurde als gegen Ende der 1990er Jahre die Sichtung der Leerstände in ostdeutschen Städten ganze Stadtteile betraf. Nicht die punktuelle Identifizierung und Bearbeitung einzelner, funktionslos gewordener Bauten und Flächen konnte mehr im Fokus stehen,

9 Giseke, Undine/Spiegel, Erika (2007). Stadtlichtungen. Irritationen, Perspektiven, Strategien. Bauwelt Fundamente 138. Birkhäuser Verlag, Basel und Bauverlag, Gütersloh, Berlin.

10 Kil, Wolfgang (2004). Luxus der Leere. Vom schwierigen Rückzug aus der Wachstumswelt. Verlag Müller + Busman KG, Wuppertal.

sondern Überlegungen zum weitgehenden Umbau der betroffenen Städte bis hin zur Erwägung landschaftsähnlicher Stadtkomponenten. Im Gegensatz zu den Nachverdichtungsproblemen wachsender Städte war ein Überangebot an Freiraum (»Raumpotenzial Freie Räume«) zu bewältigen, was ebenso als städtische Belastung wie als Gestaltungschance zu behandeln war. Restraum scheint wenig mit Leerräumen dieser Größenordnung zu tun zu haben, es sei denn der Grad des gestalterischen Umdenkens würde thematisiert.

Die Autoren im Gieseke/Spiegel Band sind sich einig, dass städtische Schrumpfungsprozesse nicht allein eine ostdeutsche Gestaltungsaufgabe sind, sondern auch im Westen der Republik aus ökonomischen wie demografischen Gründen städtebauliche Transformationen erfordern, was sich allein schon anhand der amtlichen Daten (Statistisches Bundesamt, Mikrozensus Zusatzerhebung, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) folgern lässt. Einen ganz anderen Weg, Problem-beziehungsweise Potenzialräume in Städten ausfindig zu machen, hat die Stadt Köln mit dem Projekt Unortkataster eingeschlagen, nämlich den der Kooperation mit den Bürgern der Stadt. Ihnen wird die Möglichkeit geboten, persönlich dokumentierte Unorte in das Kataster, eine digitale Plattform, einzufügen und Einträge von Mitbürgern zu bewerten. »Wenn es gelingt, einen wirkungsvollen Dialog unter den Bürgern und zwischen Bürgern, städtischer Verwaltung und den anderen verantwortlichen Akteuren im Kölner Stadtbild zu beginnen, könnte sich das Unortkataster schon bald als ein »Schönortkataster« erweisen«, so die Hoffnung der Initiatoren.¹¹

Die Anregung für ein solches Instrument, mit dem Mängelorte im Stadtkontext markiert werden können, stammt von der bürgerschaftlichen »Initiative Leitbild Köln 2020« (Gruppe Attraktive Stadtgestaltung) in Zusammenarbeit mit der lokalen Kunsthochschule für Medien. »Ziel des langfristig angelegten Projektes sollte sein, möglichst zahlreiche und vielfältige Perspektiven auf die Unorte Kölns zu sammeln und diese kontinuierlich in die öffentliche Auseinandersetzung einfließen zu lassen.«¹² Dahinter steht die Überzeugung, dass Anwohner (»Benutzer der Stadt«) über lokales Wissen verfügen, das dazu dienen kann, die Weiterentwicklung des Stadtbildes zu beleben und anzureichern. Zwischen 2008 und 2014 sind gut 400 Eintragungen in den vier Unort-Typen des Katasters erfolgt: Stadtbereiche (50), Plätze (100), Bauwerke (150), Verkehrswege (50). Die Unorte sind über ganz Köln verteilt, ein reichhaltiges Arsenal für Restraum-Forschung.

Ob Unorte, Stadtlichtungen, Vacant Land oder raum+, in all diesen Untersuchungen wird die Stadt oder Metropolregion als Ganzes wegen der darin auftretenden Unbestimmten Räume in den Blick genommen. Die auffälligen Flächen werden auf unterschiedliche Weise entdeckt, analysiert und hinsichtlich ihrer Bedeutung für den gegenwärtigen Zustand und die zukünftige Entwicklung einer Stadt, einer Metropolregion, einem Landesteil oder einem ganzen Land bewertet: Erscheinungsbild, Wirtschaftsstärke, Stadtstruktur, Gemeinwohl.

11 <http://unortkataster.de/news/unortkataster-koln/>; 13.4.2017

12 <http://unortkataster.de/news/unortkataster-koln/>; 13.4.2017

Die Vielzahl der Flächen, ihre Vielgestaltigkeit und ihre Allgegenwart führen zu teils weitreichenden Anregungen für die Umgestaltung von Stadt beziehungsweise Metropolregion. In diesen großräumigen Betrachtungen wird der Frage nach dem Restraum wenig Eigengewicht beigegeben. Möglicherweise ändert sich das Bild bei der Betrachtung jener Forschungsarbeiten, die sich auf einige wenige Flächen an ganz spezifischen Stellen einer Stadt beschränken, wie beispielsweise an innerstädtischen Grenzen, zwischen Verkehrsinfrastrukturen und entlang der städtischen Randgebiete.

AN INNERSTÄDTISCHEN GRENZEN

Innerstädtische Grenzen sind zwischen Stadtteilen oder auch innerhalb von Quartieren zu finden sowie an den Übergängen von Gebieten unterschiedlicher Funktion und Nutzung (Wohngebiete/ Gewerbegebiete, Sportanlagen/Parks), ferner an Stellen, wo bauliche Großstrukturen (Regierungsgebäude, Shoppingmalls) beginnen beziehungsweise enden. Grenzen sind hier einerseits als physische oder verwaltungstechnische Linien zu verstehen, andererseits als erkennbare Streifen der Andersartigkeit mit potenziell spannenden strategischen Eigenschaften im städtebaulichen, funktionalen oder soziologischen Sinne. Einzel- wie Teamforschungen widmen sich diesen Aspekten mit zum Teil beeindruckender Ausführlichkeit. Demnach scheinen Grenzsituationen im Stadtkontext Eigenheiten zu offenbaren, die vertieftes Nachdenken in unterschiedlichen Wissenschaftssparten auslösen.

Die amerikanische Stadtbeobachterin, Jane Jacobs, hat Anfang der 1960er Jahre in ihrer Monographie »Death and Life of Great American Cities« den Begriff *Border Vacuum* geprägt.¹³ Er beruht auf ihrer zunächst als Journalistin in New York City gesammelten Erfahrung, dass die im unmittelbaren Umfeld von innerstädtischen Grenzen liegenden Räume zumeist wenig vital sind, da sie nur eingeschränkt genutzt werden (können). »Eine Grenze, d. h. die Peripherie eines Gebietes mit intensiver einseitiger Nutzung, ist gleichzeitig die Grenze zum ›gewöhnlichen‹ Stadtgebiet.« (Jacobs 1963:146). Als Fundstellen für solche Räume nennt Jacobs Flächen an Eisenbahnstrecken, an Schnellstraßen und ihren Rampen, an Wasserwegen und Wasserfronten, an großen Parks, Krankenhauskomplexen, Verwaltungszentren, Universitätsgebäuden, also jeweils an einem Gelände, in dem man unvermittelt in Sackgassen gerät, wo das Durchqueren unmöglich ist oder wo die Bewegung durch Hindernisse eingeschränkt wird.

Gewiss gäbe es auch positive Wirkungen solcher Grenzen, hält Jacobs fest, denn eine große Stadt brauche nun mal Verkehrsinfrastruktur, Krankenhäuser und Parks. Auch müsse man den Stadtplanern konzedieren, dass Grenzen der Stadt eine klar definierte Form abgäben und dass sie ein brauchbares Mittel zur Erhöhung der Intensität seien, und doch sei es selten so, dass wichtige Grenzen die entsprechenden Bezirke stärke. Vielmehr neigten Grenzen dazu, in ihrer Nachbarschaft

13 Jacobs, Jane (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Random House, New York City. Wiederauflage 1992. Vintage Books, New York City. Deutsche Übersetzung 1963: *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*. Verlag Ullstein, Frankfurt am Main.

Leerräume zu bilden: »Grenzen jeder Art zerschneiden die Stadt in Stücke. Sie trennen die Nachbarschaften der »gewöhnlichen« Stadt und verhalten sich somit entgegengesetzt zu kleinen Parks und Straßen, die die Gebiete und Nutzungen zu beiden Seiten miteinander verknüpfen.« (Jacobs 1963: 150). Die Stadtbeobachterin betrachtet solche Wirkungen der innerstädtischen Grenzen als ein Übel, was die Lebendigkeit der Stadt merklich beeinträchtigt. Jacobs sucht daher nach Abhilfe und macht für einige der betroffenen Orte in New York City konkrete Vorschläge, die zu einer »Partnerschaft« zwischen Grenzgebiet und Nachbargelände führen sollen.

Die Unbestimmten Räume bei Jacobs sind Leerräume besonderer Art. Sie sind nicht wirklich leer, sondern ihrer vollen Aufgabenstellung und natürlichen Funktionsfähigkeit beraubt. Anders als die oben beschriebenen Forschungen zu Vacant Land und zu Stadtlichtungen nimmt Jacobs bebaute und bewohnte Areale ins Visier, die aufgrund ihrer spezifischen Lage in der Stadtstruktur degeneriert sind und deshalb zu gesellschaftlicher Ausdünnung, lokaler Verödung und zu baulichem Verfall tendieren. Dieser, den innerstädtischen Grenzen geschuldete, Prozess kann bis zur Entstehung »toter Orte« (Jacobs) führen, die dem Thema Restraum sehr nahe kommen. Auf sie wird weiter unten vermehrt einzugehen sein.

Neben der auf New Yorker Großstadtverhältnisse im vergangenen Jahrhundert gerichteten kritischen Untersuchung von Jacobs fällt eine umfangreiche Forschungs-, Programm- und Projektarbeit auf, die jüngst ein Expertenteam bezogen auf eine europäische Großstadt der Gegenwart, Hamburg, unternommen hat, veröffentlicht unter dem Titel »Metropole: Metrozonen«.¹⁴ »Das Zusammenziehen von »Metro« und »Zone« im neuen Begriff »Metrozone« soll deutlich machen, dass es sich um einen Stadtraumtypus handelt, der sich auf Metropolen oder große Städte bezieht.«¹⁵ Mit kreativer Semantik versucht hier der Geschäftsführer der Internationalen Bauausstellung IBA Hamburg, Uli Hellweg, die Aufmerksamkeit auf ein viel versprechendes Entwicklungsfeld in der Stadtlandkarte zu lenken. Dabei solle, laut Hellweg, der neue Terminus weniger einen neuen wissenschaftlichen Raumtypus einführen als ein »beschreibbares Phänomen der Stadt der Moderne prägen« (Hellweg 2012:8), wobei sich das Phänomen vor allem als »Leer- und Zwischenraum« manifestiere.

Vierzig Beiträge berichten in dem Projektband über auffällige städtische Räume, Metrozonen, die wie folgt definiert werden: »An den Bruchkanten der Stadt mit der Landschaft und mit Verkehrs-, Industrie- und Hafensarealen eröffnen sich Möglichkeitsräume für innovative Stadtentwicklung.«¹⁶ Der Untersuchungsschwerpunkt liegt auf dem Hamburger Stadtteil Wilhelmsburg (»Metrozone Wilhelmsburg«), den Elbinseln als »metropolitanem Patchwork«. Das Ziel ist, die inneren Stadtränder zu nutzen, um die Stadt weiterzubauen. Mehrere Artikel gehen indessen weit

14 Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg.) (2010). METROPOLE: Metrozonen. Band 4 der IBA Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin.

15 Hellweg, Uli (2010). Metrozonen – auf der anderen Seite der Stadt. In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg.) (2010). METROPOLE: Metrozonen. Band 4 der IBA Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin, S.8

16 Umschlagstext vorne, in: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg.) (2010). METROPOLE: Metrozonen. Band 4 der IBA Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin.

über Hamburgs Innengrenzen hinaus, blicken in andere deutsche und europäische Städte und noch weiter in die Mega-Städte Asiens und Südamerikas, um weitere Eigenschaften von Metrozonen zu entdecken.

Die Beiträge sind in drei thematische Kapitel gruppiert: (1) Diskurs: Metro-Polis und Metro-Zonen. (2) Beobachtungen: Wie sich das Leben in den Städten einnistet. (3) Strategien: Möglichkeiten eröffnen, Reserven mobilisieren. Die Autoren arbeiten über den Ausdruck Metrozone hinaus mit jeweils eigenen Begriffen wie Restflächen, Sperrbezirke, Splitterzonen, Übergangsorte, Gemengelagen, Grenzzonen, Inseln, innere Peripherie, Ränder, Nahtstellen. Auch wählen sie den Zugang zum Thema von verschiedenen Seiten und aus unterschiedlichen Disziplinen heraus. Die beruflichen Hintergründe der Verfasser zeichnen ein vielfältiges Bild des Expertenkreises: Architekten, Landschaftsarchitekten, Stadtplaner und Landespfleger, ein Musiker und Historiker, Juristen, Journalisten, Ökonomen und Geografen, Künstler, Bauingenieure, Verwaltungswirte, Raumplaner und Soziologen. Die disziplinäre Vielfalt wird offensichtlich von der Komplexität des Forschungsthemas gefordert, wirkt aber ebenso als Untersuchungsmethode, die sicherstellen will, dass der Forschungsgegenstand nicht verkannt oder leichtfertig eingeengt und dadurch unterbewertet wird. Eben diese umfassende Herangehensweise dürfte für die Bearbeitung des Phänomens Restraum von exemplarischer Bedeutung sein.

ENTLANG UND ZWISCHEN VERKEHRSINFRASTRUKTUREN

Auch städtische Infrastrukturen können innere Stadtgrenzen bilden, zumeist aber durchschneiden sie einzelne Quartiere, gleich mehrere Viertel oder sogar die ganze Stadt. Andererseits können sie auch Anlass und Formgeber für Stadtstrukturierung sein. Versorgungs- und Entsorgungsinfrastrukturen wie Pipelines, Hochspannungsleitungen oder Abwasserkanäle haben um sich herum zuweilen ausgedehnte Begleitflächen oder bedrängen gewachsene Bausubstanz. Verkehrsinfrastrukturen wie Schnellstraßen, Bahntrassen oder Hochstraßen lassen zwischen, neben oder unter sich Räume entstehen, die oftmals ungewöhnliche Formen haben und für eine Weiterverwendung nur bedingt in Frage kommen. Solche Rand- und Reststücke sind ebenso wie die vertiefte Frage nach der Relation von Infrastruktur und Urbanität vielfach Gegenstand von Untersuchungen und Projekten.

Ein Beispiel einer solchen Forschungsbemühung stellt das internationale Symposium zum Thema Infrastruktururbanismus dar, das 2010 von der TU München abgehalten wurde und zu dem Sammelband mit dem Titel »Infrastructural Urbanism« geführt hat.¹⁷ Darin wirft das Institute for Urban Design, Urbanism and Landscape die Frage auf, ob Infrastruktur, so wie das bei Landschaft oder Architektur der Fall ist, einen Sonderbeitrag zur qualitativen Gestaltung von Stadtraum leisten kann. Die Leitfrage der Institutsdirektorin Regine Keller lautet: »... can and do infrastructures generate specific spaces with idiosyncratic spatial characteristics that allow certain types of infrastructure to comprise a spacial category?«

¹⁷ Hauck, Thomas/Keller, Regine/Kleinekort, Volker (Hrsg) (2011). *Infrastructural Urbanism, Addressing the In-between*. DOM Publishers, Berlin.

(Hauck/Keller/Kleinekort 2011:7). Zweifelsohne haben Infrastrukturen eine anerkannte Rolle für die Versorgung und die Mobilität in der Stadt, aber sie sind auch über ihre technischen Aufgaben hinaus, so lautet die These, ein eigenständiges Element der Stadtgestaltung – nicht zuletzt durch die von ihnen gebildeten Räume.

Während sich Hauck und Kleinekort noch bemühten, die überfällige Frage nach einem »Reflexive Infrastructural Urbanism« in großem Stil anzustoßen, hatte sich das Architekturbüro Teamwerk bereits am Visions-Wettbewerb »Open Scale« der Landeshauptstadt München im Jahr 2009 beteiligt, und zwar mit dem Konzept New MUH (New Munich Urban Housing). Dabei handelt es sich um »eine Stadtvision, die die Verkehrsbrachen Münchens zu neuen Zentren einer mobilen Bevölkerung macht.«¹⁸ In Kenntnis des steigenden Platzbedarfs sowie der Knappheit geeigneter Freiflächen in der Stadt richtet das Projekt den Blick auf die Potenziale ihrer infrastrukturell bedingten Restflächen: Abstandsräume entlang der Straßen, an Verkehrsknoten oder sonstiges Begleitgrün. Soweit es sich dabei um bisher ungenutzte und ungeliebte Brachen handelt, sollen sie zu neuen Grundstücken umfunktioniert und für neue Siedlungsformen verwendet werden.

Typologien für ausgewählte Standorte hat das Teamwerk, eine Gruppe junger Architekten, Ingenieure und Landschaftsarchitekten, bereits entworfen.¹⁹ Planerische Grundlage dieser Arbeiten (Wohnvisionen dicht an oder über Verkehrsadern) bildet ein systematisches Zählen und Ordnen aller Münchner Restflächen, die von Infrastrukturen ausgehen. Im Rahmen des Wettbewerbs entwickelte das Team eine Untersuchungs- und Bewertungsmethode, um ca. sieben Millionen Quadratmeter Brachflächen hinsichtlich ihrer Eignung für eine zukünftige Nutzung zu katalogisieren und zu analysieren. Knapp eine Million davon stufte es als bebauungsfähig ein. Die Jury kam denn auch zum Urteil: »Der Beitrag zeigt ein enormes Entwicklungspotenzial für Münchens Stadtentwicklung und -planung auf.«²⁰ Im Motivationsschreiben zur Wettbewerbssteilnahme geht das Teamwerk noch einen Schritt über das erklärte Projektziel hinaus, um »dem ansteigenden Siedlungsdruck durch gezielte strategische Revitalisierung von infrastrukturell bedingten Restflächen entgegenzuwirken.«²¹ Die Visionsgruppe möchte die Chance der Open Scale Methode nutzen, »München im Gesamten konzeptionell zu betrachten und dessen Zukunft zu hinterfragen.«²² Die Stadt sei im positiven Sinne zu sehr dörflich und zu wenig weltstädtisch. Ursache dafür sei die dem

18 http://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Ausstellung_und_Praemierung_in_Muenchen_846534.html; 13.4.2017.

19 Am Wettbewerb beteiligten sich folgende Mitglieder des Teamwerks: Jan Foerster, Klaus Rothhahn, Christine Seen-Hibler, Elisabeth Lesche, Christian Henke, Sabrina Klinger, Annegret Beyer. (www.teamwerk-architekten.de) 13.4.2017.

20 http://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Ausstellung_und_Praemierung_in_Muenchen_846534.html; 13.4.2017.

21 http://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Ausstellung_und_Praemierung_in_Muenchen_846534.html; 13.4.2017.

22 http://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Ausstellung_und_Praemierung_in_Muenchen_846534.html; 13.4.2017.

Gefühl der Bewohner innewohnende »Dörflichkeit«, die sich durch Angst vor etwas Neuem und somit in einer eingeschränkten Offenheit zum »Anderen« manifestiere. Doch, so fragt das Team, »ist es nicht genau das, was eine Weltstadt ausmacht? Raum zu bieten für das Unvorhergesehene?«²³ In der Tat wird die individuelle Gestaltung einer Stadt ebenso wie ihre urbane Qualität nicht zuletzt von unkonventionellen Ideen und deren Umsetzung geschaffen. Innovative Wohnvisionen gehören dazu, dennoch dürfte das »Unvorhergesehene« weit mannigfaltiger sein und vermutlich auch Restraum einschließen.

In dieser Hinsicht wird die stadtgestalterische Vorstellungskraft von einem Projekt angeregt, das solch »Unvorhergesehenes« bereits verwirklicht und in der Zeitung DIE EICHBAUMER vom Dezember 2010 dokumentiert hat. Der Mülheimer Stadtteil Heißen wird von der Autobahn A40 und der U-Bahntrasse U18 in zwei Teile zerschnitten. Im Schnittpunkt liegt der U-Bahnhof Eichbaum, ein Ort mit räumlichen und gestalterischen Mängeln. Laut Stadtverwaltung sind Jugendliche die Einzigen, die sich mit diesem Ort identifizieren. Sie erarbeiteten im Projekt »Eichbaum Countdown«, unterstützt vom Raumlaborberlin und dem Stadtplanungsamt Mülheim, eine neue Vision für den Eichbaum und gaben damit Denkanstöße für zukünftige Maßnahmen im Rahmen des Stadtumbaus.²⁴

Wie bei New MUH zielt auch dieses Projekt darauf ab, Ideen für einen offensichtlichen Bedarf in der Stadt zu entwickeln. Allerdings geht es nicht um Wohnraumknappheit, sondern um den Mangel an geeigneten Räumen, wo sich Jugendliche treffen und entfalten können. Auf das Konzept dieses Projekts und seine Ergebnisse wird weiter unten noch näher einzugehen sein. Hier soll aber bereits angesprochen werden, dass in diesem Fall die Infrastrukturen selbst, nicht die durch sie entstandenen Restflächen, den Impuls zur Umgestaltung der Stadt ausgelöst haben. Die von den Jugendlichen konzipierten und umgesetzten Ideen (eine Oper, ein Boxkampfturnier, eine Rapveranstaltung, u. a.) wurden zwischen den Gleisen des Bahnhofs verwirklicht unter den Augen der Fahrgäste: Verkehrsraum als Kulturstätte. Naheliegend und unvermeidlich wird die Frage aufgeworfen, ob die aufgebauten Kulissen, der Boxring, die Rapbühne erhalten werden können. Bei der »Bauhütte« ist die Erhaltung ein Muss, wenn Eichbaum-Countdown fortgesetzt werden soll.²⁵

Die Aneignung von öffentlichem Raum (einschließlich von Teilen der Infrastrukturen) durch die Bewohner einer Stadt rücken Franck/Stevens ins Zentrum ihrer Forschung. In dem von ihnen 2007 herausgegebenen Sammelband unter dem Titel »Loose space: possibility and diversity in urban life« präsentieren amerikanische und europäische Stadtexper-ten eine Reihe von Fallstudien, die von New York bis Rom, von Tel Aviv

23 http://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Ausstellung_und_Praemierung_in_Muenchen_846534.html; 13.4.2017.

24 <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2009/JugendlichemStadtquartier/Modellvorhaben/MuehlheimRuhrEichbaum.html?nn=430172>; 13.4.2017.

25 Haury, Stephanie (2011). Junge Impulse für die Stadtentwicklung. In: Bürgernetzwerk Bürgerschaftliches Engagement-Newsletter, 5/2011, Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Berlin, S. 1–6.

bis Melbourne und von Berlin bis Bangkok reichen.²⁶ Beschrieben und analysiert wird jeweils, wie die Menschen Räume nutzen, die entweder offiziell als öffentliche Räume gedacht waren oder vom Stadtbewohner dazu umfunktionierte wurden. Die Herausgeber gehen von der Annahme aus: »In cities around the world people use a variety of public spaces to relax, to protest, to buy and sell, to experiment and to celebrate.« (Franck/ Stevens 2007: Eingang). Ihr Konzept »loose space« versucht auszudrücken, dass Bürgeraktivitäten öffentliche Stadträume von ihren eigentlichen Aufgaben entbinden können. So entstehe die Möglichkeit, von der durch Planung festgelegten Ordnung abzuweichen und Vielfalt zu leben.

Für die Charakterisierung von Restraum lassen sich aus den oben rezipierten Projekten und Untersuchungen dreierlei Lehren ziehen. Zum ersten fällt auf, dass es von Bedeutung ist, wie die Zielsetzung beziehungsweise die Hypothese lautet, unter der Forschungsarbeiten geschrieben werden. So führt das leitende Interesse an der ökonomischen Entwicklung der Stadt zu einem anderen Einzugskreis und einer anderen Bewertung von Räumen als dies der Fall wäre, wenn etwa die Integration von Jugendlichen angestrebt würde, obwohl in beiden Fällen das Gemeinwohl der Stadt bedient wird. Zweitens hat offenbar die Erhebungsmethode eine große Wirkung auf die Bestimmung von Restflächen und deren Eigenschaften. So sind die Stadtbewohner als Mitwirkende unverzichtbar, wenn es um die Identifizierung von Restraum geht. Drittens ist klar erkennbar, dass sich die analysierten Räume und die jeweilige städtische Umgebung wechselseitig beeinflussen. Raum und Umfeld sind also als Ganzes zu sehen.²⁷ Weitere Lehren werden sich aus dem oben betrachteten Schrifttum ziehen lassen, wenn nun jene Forschungen hinzugenommen werden, die sich vor allem auf Gestalt und Beschaffenheit der Unbestimmten Räume spezialisiert haben.

GESTALT UND BESCHAFFENHEIT

Die Fachliteratur zur physischen Gestalt und zur immateriellen Beschaffenheit von Restraum zeigt sich als ebenso umfangreich wie diejenige zum Forschungsbereich Lage im Stadtkontext und überschneidet sich mit dieser. Einige nun schon bekannte Markennamen wie raum+, Terra Incognita oder Loose Space werden also wieder auftauchen, allerdings gewissermaßen dekontextualisiert. Der Raum selbst steht nunmehr im Mittelpunkt des Forschungsinteresses, also die räumlichen Maße und Beschaffenheiten der Unbestimmten Räume beziehungsweise

²⁶ Franck, Karen A./Stevens, Quentin (Eds) (2007). Loose Space: Possibility and Diversity in Urban Life. Routledge, London.

²⁷ Gleiches kann über Untersuchungen gesagt werden, die sich mit den Randgebieten der Stadt oder dem ländlichen Raum beschäftigen, wie etwa die Arbeiten von Alan Berger, Wolfgang Kil, den Urban Pioneers sowie einige Artikel aus dem oben eingeführten Band METROPOLE: Metrozonen (zum Beispiel Dettmar/Hesse). Diese Forschungsberichte sollen hier zwar erwähnt, aber in diesem Kapitel nicht ausführlich dargestellt werden. Ihre Zielrichtung bringt keine wesentlichen weiteren Erkenntnisse für den Forschungsbereich Lage von Restraum im Stadtkontext und liegt zudem außerhalb des Untersuchungsgegenstandes städtischer Restraum.

des Restraums. Die Forscher befassen sich mit drei Hauptaspekten: Die einen sind mehr an Größe und Form interessiert, die anderen eher an den Raumkörpereigenschaften und eine dritte Gruppe von Experten geht den Besonderheiten an den Rändern und äußeren Kanten von Restraum nach. Allen gemeinsam ist zusätzlich das Interesse an Unmessbarem, was einem Raum anhaften kann. Gerade an diesem Unsichtbaren muss auch der Restraum-Forschung gelegen sein.

GRÖSSE UND FORM

Die Größe einer städtischen Restfläche wird in der Literatur zu Unbestimmten Räumen nicht als ein herausragendes Merkmal behandelt, eher schon die besondere Form. Eine Unterscheidung von kleiner, mittlerer und großer Fläche wird in der Regel nicht gemacht, jedenfalls kaum thematisiert, es sei denn die Addition der einzelnen Restflächen steht zur Debatte wie etwa bei schrumpfenden Städten. Dagegen rückt die Form der Einzelflächen sehr wohl ins Blickfeld der Forscher wie beispielsweise bei Straßenbegleiterrains oder entlang von Infrastrukturschneisen. Hier kommt dann implizit doch auch die Größe dieser Abstandsbereiche ins Spiel, sodass Form und Größe zusammen in bestimmten Kontexten ein eigenes Erkennungsmerkmal bilden.

Wir erinnern uns: raum+ hat für seine Projektzwecke in der Metropolregion Rhein-Neckar bei der Flächenerhebung eine gestaffelte Größenuntergrenze je nach Gemeindebevölkerungszahl gewählt. Dafür gibt es nachvollziehbare Gründe. Zum einen sollten »die für die kommunale Entwicklung strategischen Flächen erfasst und die Erhebung auf die Areale konzentriert werden, für deren Entwicklung die Kommunen häufig auf Unterstützung angewiesen sind.« (Verband Region Rhein-Neckar, 2009:3). Zum anderen helfe eine solche Grenze, belastbare Übersichten im regionalen Maßstab zu erstellen. Und schließlich biete die aufgebaute Internetplattform allen Kommunen zudem die Möglichkeit, selbstständig kleinere Flächen beziehungsweise Baulücken zu erfassen.

Allein aus den Informationen zur Stückgröße lassen sich indessen keine Aussagen zur konkreten Verwertbarkeit der Flächen ableiten, weshalb jeweils auch weitere Merkmale zur Nutzung, zum Planungsstand und zur Lagebeurteilung aufgenommen wurden. Zur Lagebeurteilung gehören Angaben zum Umfeld und Eigentümer, zur Nachfrage und Erschließung sowie zu Altlasten. Zur Nutzung werden Flächennutzungsplan und Folgenutzung abgefragt. Hinsichtlich der Planung werden der aktuelle Stand, der Verfahrensstand sowie eine eventuelle Blockade geprüft. Diese Daten weisen deutlich auf die vielen Eigenschaften hin, die über das physische Erscheinungsbild hinausgehen und die eine nicht offensichtliche, immaterielle Beschaffenheit der untersuchten Räume anzeigen. Sie unterstreichen ihre Bedeutung für das Mobilisierungsinteresse, was hinter dem raum+ Projekt steht, geben aber gleichzeitig Hinweise für die Restraum-Forschung. Auch den Raumpionieren in Berlin geht es um die Mobilisierung von brach liegenden Stadtflächen. Sie streben Stadtentwicklung durch Zwischennutzung (mit der heimlichen Hoffnung auf Permanenz)

an. Im gegebenen Fall kooperiert die Berliner Senatsverwaltung mit dem aneignungsfreudigen Stadtbewohner. Die Anliegen der beiden sind verschieden, ergänzen sich aber: dem Senat, der häufig Eigentümer von brach liegenden Grundstücken ist, ist an interessanten temporären Nutzungen gelegen, während der kreative Bürger nach Möglichkeiten der Selbstgestaltung sucht. In der von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung unter dem Titel »Urban Pioneers« herausgegeben Broschüre wird die Kooperation von beiden beteiligten Seiten her schriftlich und visuell aufbereitet, als städtisches Initiativfeld von engagierten Stadtforschern diskutiert und mit Fallstudien zu anderen europäischen Städten sowie einem detaillierten Ratgeber für Zwischennutzer in Berlin angereichert.²⁸

Bei den Zwischennutzungsflächen handelt es sich um ungenutzte Gewerbegebiete, aufgegebene Infrastrukturen, Abrissflächen in Großsiedlungen, überzählige Friedhofsflächen und Baulücken – insgesamt eine Anhäufung von Restraum-Potenzial. Anschauliches Herzstück der Broschüre bildet die Dokumentation von 43 Zwischennutzungsbeispielen, aus denen Erfahrungen unter anderen hinsichtlich der Art der Zwischennutzung, der soziologischen Zusammensetzung der Raumpioniere und der Flächenverfügbarkeit abgeleitet werden. Aussagekräftig sind die Ergebnisse zur Flächengröße, die von 300 qm bis 155 000 qm reicht: »Reviere mit großen Freiflächen stellen eine höhere Hemmschwelle für eine Vielfalt kleinteiliger Raumeignungen dar, als kleinteilig organisierte Reviere, in denen sich leichter eine Mischung aus unterschiedlichen Nutzungsarten ausbreiten kann.« (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2007:44). In der Tat misst bei der Hälfte der dokumentierten Zwischennutzungsfälle die verfügbare Fläche allenfalls 3 000 qm, was eben nur kleinere Projekte erlaubt, etwa einen Kiezkindergarten, ein Kinderblockhaus oder eine Skatehalle, nicht aber Skipisten, Golfplätze oder ganze Sportparks.

Die Wirkung der Flächengröße auf die Verwendungsart ist unverkennbar, die Flächenform hingegen wird bei keinem der Projekte angesprochen. So befindet sich auch keines davon entlang von Infrastrukturtrassen, obwohl Berlin riesige solche Flächen hat. Offensichtlich stehen genügend Freiobjekte zur Auswahl, die entweder im oder nahe beim Bedarfsort liegen sowie geräuscharm sind und gefahrlos zugänglich, was sich von den meisten Infrastrukturräumen nicht sagen lässt. Die häufig lang gezogene schmale Form von Infrastrukturflächen sowie die unwirtliche Nähe von Unter- und Überführungen, Tunnels und Hochstraßen sind wohl als Position für Zwischennutzungen nicht einträglich genug, um sich dem Aneignungsstress zu stellen. Anders sieht das, wie oben bereits erwähnt, beim Eichbaum Projekt, bei den New MUH Wohnvisionen und den Ideen des Infrastructural Urbanism aus, die vermeintlich nachteilige Sonderformen zu nutzen wissen, um aus den Entlang-, Zwischen- und Ring-Räumen städtische Erfolgsgeschichten zu machen – sei es temporär oder langfristig.

Mit einem ganz anderen Ansatz widmen sich Schultz/Sieweke in ihrem Beitrag »Bausteine für einen Metrozonenplan« im Band *Metropole: Metrozonen der Form von Unbestimmten Räumen*.²⁹ Am Beispiel der Wilhelmsburger Kulturlandschaft in Hamburg entwickeln sie mit Hilfe von sechsfach überlagerten Themenkarten der Elbinsel ein geschichtetes Bild der Potenziale dieser Metrozone: Wasser, Landschaft, Gemeinschaften, homogene Gebiete, Kontraste, Resträume. Graphisch sieht das so aus, dass sich durch das Verblässen der ersten fünf Schichten die Resträume in der sechsten Schicht herausheben, und zwar gewichtet mit den ihnen unterlegten beziehungsweise sie umgebenden anderen fünf Funktionsräumen. Dieses Verfahren erlaubt die strukturelle Betrachtung von städtischen Lebensräumen und ihren Wechselwirkungen. Es demonstriert eindringlich, wie unbekannte Resträume durch die sukzessive Aussonderung der bekannten Kulturschichten übrig bleiben und welche unregelmäßigen Formen sie dabei annehmen. Diese Erfassungsmethode wird der Restraum-Forscher im Gedächtnis bewahren.

RAUMKÖRPER UND BEZUGSSTRUKTUR

Die physische Ausprägung des Raumes als Körper, seine dreidimensionale Gestalt, sein Inneres, dessen Umschlossenheit und sein Äußeres bilden wesentliche Merkmale, der sich die Wissenschaft in mehreren Fachdisziplinen zuwendet, nicht zuletzt auch die mit Stadtentwicklung betrauten Professionen. Sie sind jedoch bei der Erfassung und Bewertung von Unbestimmtem Raum in der Stadt unterschiedliche Wege gegangen, um Erkenntnisse zu gewinnen. Die einen haben das Erforschenswerte in der materiellen Körperlichkeit des Raumes gesucht, die anderen eher in seinen immateriellen Potenzialen beziehungsweise Restriktionen. In beiden Fällen spielt neben der textlichen die bildliche Auseinandersetzung mit dem Forschungsgegenstand eine besondere Rolle.

So findet die Verbindung von Raumkörper und Bezugsstruktur bei den infrastrukturell bedingten Räumen ganz offensichtlich einen exemplarischen Ausdruck wie auch schon bei der Beschreibung des New MUH Ansatzes erwähnt. Die Herausgeber von *Infrastructural Urbanism* schlagen sogar vor, versuchsweise von einer eigenen Raumkategorie auszugehen, da Infrastruktur Besonderheiten habe, die sich an einer Reihe von historischen und aktuellen Projekten nachweisen lasse. Dementsprechend untersuchen Fallstudien beispielsweise die Infrastrukturen der Telekommunikation und konstatieren in der Tat Eigenheiten, die zwar auch an anderen städtischen Räumen auftreten, aber eben nicht in gleicher Häufigkeit. Insofern scheuen sich Hauck und Kleinekort nicht, Infrastruktur, Stadt und Landschaft in langfristiger Planungsperspektive auf eine gemeinsame Stufe zu stellen: »... for only urban design that applies and integrates the three described urbanistic views can fulfil the demands of the future city.« (Hauck/Keller/Kleinekort 2011:17)

29 Schultz, Joachim/Sieweke, Jörg (2010). Bausteine für einen Metrozonenplan. In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg). *METROPOLE: Metrozonen*. Band 4 der IBA-Schriftenreihe *METROPOLE*. Jovis Verlag, Berlin, S. 172–178.

Franck/Stevens gehen den immateriellen Werten von Räumen nach, und zwar durch die Verbindung von Raum und menschlichem Verhalten. Für die Herausgeber des Buches *Loose Space* wird ein städtischer Raum dadurch zu einem Möglichkeitsraum (*loose space*), dass er von Bewohnern genutzt wird: ein durch Planung für vorgegebene Funktionen entstandener öffentlicher Raum (Plätze, Straßen, Fußwege) wird durch Benutzer nach ihrem Gutdünken aktiviert und individuell gestaltet, willentlich oder unbeabsichtigt, der öffentlichen Intention entsprechend oder nicht. Die Stadtbewohner können auch Räume in Besitz nehmen, deren ursprüngliche Zweckbestimmung inzwischen entfallen ist, wie bei stillgelegten Fabriken. Oder sie eignen sich Räume an, die eigentlich nicht für eine Nutzung vorgesehen waren, wie solche entlang von Verkehrsadern. Der Raum selbst ist beim *loose space* Ansatz nicht interessant, sondern die Handlungen der Menschen dort, also weniger ein städtebauliches als ein soziologisches Interesse.

Deshalb werden auch die materiellen Eigenschaften dieser Räume im Franck/Stevens Buch nicht näher beschrieben, lediglich aus den in den Text eingestreuten Bildern lassen sich (bruchstückhaft) Hinweise auf den jeweiligen Raumkörper entnehmen: Teile einer Treppenflucht, eine Freifläche von Gebäuden eingegrenzt, eine Rasenfläche umstanden von Bäumen, ein Stück einer Gasse. Die Beschriftung dieser Bilder befasst sich ausschließlich mit den darin gezeigten Aktivitäten der Menschen, nicht mit den geometrischen Gegebenheiten des Raumes – bis auf die Tatsache, dass sich die Menschen offensichtlich von den physischen Raumeigenschaften zu korrespondierenden Handlungen anregen lassen. Zum Beispiel eignet sich eben ein breiter U-Bahn Treppenaufstieg zum Auslegen von Verkaufsware, folglich eignet sich ein Bewohner einen Seitenstreifen der Treppe an. Mit welcher Berechtigung dies geschieht, welche Konsequenzen es hat für den einzelnen Aneigner, für den Freiraum seiner Mitbürger, für sein Stadtviertel und seine ganze Stadt sind spannende Restraum-Fragen, die sicher im Kapitel über die Forschungsaktivitäten zu Nutzungen auftauchen werden.

ZUGÄNGLICHKEIT UND ANGRENZUNG

Zur physischen Gestalt und Beschaffenheit des Unbestimmten Raums gehört die Frage nach seiner Einordnung in die unmittelbare Umgebung. Stößt der fragliche Raum in der Höhe oder an den Seiten an benachbarte Gebäude oder Wege? Verhindern Zäune, Mauern, Schienen den Durchgang? Verstellen Pfeiler den Blick? Ist er zentriert und auf seinen Kern hin ausgerichtet? Gehen Räume ineinander über und überspringen Grenzen? War der Raum schon immer gepflastert und an den Rändern teilweise begrünt, wie kam das zustande und für welchen Zweck? Ist die Fußgängerbrücke über den Kanal neu, mit welcher Wirkung? Solche Fragen nach der Zugänglichkeit und Angrenzungssituation machen Aussagen über die Möglichkeiten des Raumes. Einige der Publikationen gehen diesen Eigenschaften nach.

Beispielsweise äußert sich Henrik Sander im Rahmen der Metrozonen-Publikation zum urbanen Potenzial von Autobahnen, die am Rande vieler deutscher Großstädte noch immer als Fernverkehrsstraßen konzipiert werden, obwohl sie inzwischen lokale Erschließungsfunktionen bis weit in die Stadt hinein wahrnehmen.³⁰ In diesen Fällen bilden Stadt und Straße häufig keine Einheit, sondern werden durch Emissions- und Lärmschutzwälle getrennt. Restflächen entstehen, an denen Sanders Verbesserungsvorschläge ansetzen: »... gerade diese unwirtlichen Ränder sind die interessanten Orte der Stadtentwicklung, weil hier etwas völlig neues entstehen kann.« (Sander 2010:294) Seine Vorstellung ist, Fernverkehrsstraßen als internationale Marktplätze zu konzipieren, das heißt, über die zaghaften Großlogo-Anzeigen hinaus, Werbe- und Verkaufseinrichtungen direkt an Abstandsflächen und Schutzwände heranzuführen beziehungsweise mit diesen zu verbinden. So könne, seiner Meinung nach, in dicht besiedelten Gebieten jede Autobahnausfahrt ein potenzieller Stadtmacher sein.

Für Bahn-, Flug- und Schiffsverkehr sind solche symbiotischen Verbindungen in den Bahnhöfen, Airports und Passagierhäfen bereits weit fortgeschritten. Sander schlägt fünf Thesen für eine Urbanisierung von Infrastrukturtrassen vor: (1) Verkehrsinfrastruktur diene nicht nur der Mobilität, sondern solle auch die Stadt repräsentieren. (2) Straßenbaugestaltung sei keine Kostenfrage, sondern eine Frage der Baukultur. (3) Straßenbaugestaltung sei kein Selbstzweck, sondern erfülle eine Reihe von Funktionen (Schadstoffemissions-, Lärmschutz). (4) Infrastrukturausbau sei Stadtbau, da er in angrenzenden Bereichen eine Optimierung der Nutzungsstrukturen induziere. (5) Ein solches »Straßen-Land« brauche ein neues Recht, was die öffentlich-private Partnerschaft regelt.

In der Summe laufen die Thesen darauf hinaus, dass für die neue Straßenraumgestaltung von Autobahnen die gleichen hohen Ansprüche gelten wie für innerstädtische öffentliche Räume. Bisherige infrastrukturelle Grenzen und Ränder wären reduziert beziehungsweise überwunden.

Einen Schritt näher an den Eigenschaften von Restraum scheint Jacobs mit ihrem Begriff *border vacuum* zu sein. Auch sie lenkt die Aufmerksamkeit auf die inneren Stadtgrenzen wie oben bereits zitiert, sie versucht jedoch intensiv die Individualität der Orte zu identifizieren, an denen Grenzen die Ursache für mangelnde Aktivität sind, ein stadtgemeinschaftliches Vakuum bilden. Ihr Ziel ist ein möglichst barrierefreies Miteinander in der Stadt, um Lebendigkeit und Vitalität zu erzeugen. An dieser Stelle trifft sie sich mit den Grenzlinienbetrachtungen von Kevin Lynch,³¹ der solchen Barrieren, auch wenn sie hoch über dem Stadtboden verlaufen, wichtige städtische Funktionen zuweist: »... sie (die Hochbahn) markiert von unten den Weg und legt die Richtung zum Downtown-Gebiet fest... Und doch können solche angehobenen Grenzlinien, die keine Schranken auf dem festen Boden bilden, in Zukunft sehr wichtige

30 Sander, Henrik (2010). Zum urbanen Potenzial von Autobahnen. In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg). METROPOLE: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin, S.294–300.

31 Lynch, Kevin (2007). Das Bild der Stadt. Birkhäuser Verlag, Basel.

Orientierungselemente sein. Grenzlinien können – wie Straßen – Richtungscharakter haben.« (Lynch 2007:81)

Wie oben schon vermutet ergeben sich in der Literatur zu Gestalt und Beschaffenheit Unbestimmter Räume weitere Hinweise für die Restraum-Forschung. So verstärkt sich der Eindruck, dass Restraum und sein städtisches Umfeld in enger Verknüpfung gesehen werden müssen, hier nun verfeinert durch die Erkenntnis, dass Form und Ränder von Flächen und Räumen zwar Abgrenzungen zur Nachbarschaftsstruktur erzeugen, diese aber auch städtebauliche, gesellschaftliche oder kommerzielle Entwicklungschancen für die Stadt beinhalten. Das bedeutet jedoch, dass das border vacuum Paradigma von Jacobs nicht absolut zu nehmen ist, sondern von Grenzen verursachte Bewegungshindernisse auch überwunden werden beziehungsweise als Orientierungsanstoß dienen können.

ZUSTAND UND ERSCHEINUNG

Neben der Fachliteratur, die sich primär mit der Lage von Restraum im Stadtkontext sowie mit seiner physischen Gestalt und immateriellen Beschaffenheit beschäftigt, gibt es ein ausgedehntes Schrifttum zu seinem Zustand und Erscheinungsbild. Darin geht es weniger um die gegenständlichen Merkmale von Restraum, stattdessen werden die oben teilweise schon berührten nicht-physischen Aspekte (Umweltverschmutzung, Lärmbelästigung) erweitert und vertieft. Der Übergang von objektiv messbaren zu eher subjektiv empfundenen Eigenschaften wird erkennbar. Das Hauptaugenmerk liegt zum einen auf dem ästhetischen, zum zweiten auf dem atmosphärischen Eindruck, den der Restraum vermittelt. Drittens befassen sich die Publikationen ausführlich damit, welche Assoziationen diese Eigenschaften bei den Offiziellen der Stadt, den Bewohnern und den Besuchern hervorrufen und wie sie zu deuten sind. An dieser Stelle drängt sich die Erinnerung an den einleitenden Teil A dieser Arbeit auf und an den dort von James Graham Ballard zitierten Ausdruck »dreckiger Flecken Ödland«. Wie also wird der Flecken Restraum von der Fachliteratur analysiert und bewertet?

ÄSTHETISCHE QUALITÄT

Aufgrund seiner Entstehungsgeschichte u. a. als stadtplanerisches Abfallprodukt (nämlich Ballards Verkehrsinsel), aber auch als Terrain unter Autobahnbrücken oder als entwicklungsblockierte Brache geht hier Unbestimmter Raum in Restraum über. Bei dieser Art von Restraum ist sicher nicht mit einem ästhetischen Highlight der Stadt zu rechnen, weder baulich noch naturbezogen, weder optisch noch kunstrelevant. Dennoch widmen sich erstaunlich viele Stadtexterten dieser Seite vom Unbestimmten Raum, entweder weil sie die Unförmigkeit und die Unansehnlichkeit dieser Räume als Problem für die Stadt einstufen oder weil sie in der scheinbar mangelnden Attraktivität ein ungeahntes

Potenzial erahnen. Es fällt auf, dass an diesen Betrachtungen über Ballard hinaus nicht wenige fachferne Beobachter beteiligt sind.

Zu dieser letztgenannten Gruppe können beispielhaft die Bürger von Köln gezählt werden, die zwar ortskundig, aber in der Regel nicht stadtgestalterisch ausgebildet und erfahren sind. Dennoch werden sie von Seiten der städtischen Behörden als geeignet erachtet, ein Urteil darüber abzugeben, was einen Unort auszeichnet und worin dessen Mängel bestehen. Wie der Bericht zum Projekt Unortkataster ausweist, bestimmt der Eintragende durch Text und Bild selbst, was für einen Unort charakteristisch ist. Die bisher aufgebrachten Missstände reichen von mangelhafter Architektur, Bauruine, Leerstand und fehlender Grünfläche bis zu Verkehrslärm, Vandalismus, Verschmutzung, Verunstaltung durch Werbung und Graffiti.³²

Es werden also die Missgestalt des Raumes, seine mangelhafte Pflege, die Lärmbelästigung und seine unschöne Erscheinung angeprangert. Inwieweit solche rein persönlichen Bewertungen auch einen allgemeinen Anspruch verfolgen oder lediglich auf einer spontanen Abneigung beziehungsweise einer privaten Unstimmigkeit beruhen, lässt sich nicht herauslesen, auch weil von der Möglichkeit, Ersteintragungen zu kommentieren, bisher nur wenig Gebrauch gemacht worden ist. Was immerhin zählt ist die Identifizierung von ästhetisch zweifelhaften Stellen in der Stadt und das Befassen der Öffentlichkeit sowie der Stadtverwaltung damit.

Auf einer geographisch ausgedehnteren Ebene (ganz USA, davon zehn Städte im Detail) befasst sich Alan Berger ebenfalls mit der unschönen Erscheinung von Flächen und Räumen, die in großer Zahl über Stadt und Land verteilt sind, und die er in ihrer Gesamtheit als Abfalllandschaft wahrnimmt.³³ Sein Zugang zu diesen Gebieten und die Bewertung ihres Aussehens weichen indessen von den Einschätzungen der Kölner Bürger deutlich ab. Berger, Professor of Landscape Architecture and Urban Design am Massachusetts Institute of Technology, wählt einen durch und durch wissenschaftlichen Ansatz, und zwar basiert auf präzisiertem statistischen Material, mit historischen Verlaufskurven, Diagrammen und Grafiken sowie einer professionellen Präsentation der untersuchten dross-Flächen durch Karten und Bilder.

Unter dross versteht Berger aufgegebenen innerstädtischen Industriegebiete und verlassene Investitionsruinen im Umland. Dass es diese Stätten gibt und welches Bild sie abgeben, überrascht Berger nicht, seien sie doch schlicht »the waste product of defunct economic and industrial processes« und damit Anregung zu einem Konzept des Wiederverwendens und der Anpassung an solche sich immer wieder bildende Abfalllandschaften, was er als drosscape bezeichnet und was schlicht einer Etappe im ökonomischen Kreislauf entspricht.³⁴ Bergers Luftaufnahmen

32 <http://unortkataster.de/news/unortkataster-koln>; 13.4.2017.

33 Berger, Alan (2006). *Drosscape: Wasting Land in Urban America*, with a postscript by Lars Lerup, Princeton Architectural Press, New York City.

34 »According to Berger, drosscape, as a concept, implies that dross, or waste, may be »scaped«, or resurfaced, and reprogrammed for adaptive reuse.« <http://en.wikipedia.org/wiki/Drosscape>; 13.4.2017

solcher Industriebrachen sind – trotz all der zu vermutenden Hässlichkeit am Boden und der dokumentierten Misere des wirtschaftlichen Verfalls – von ausgeprägter Schönheit, so als würden sie Stadtentwickler und Stadtplaner zu neuem Aufschwung und zum Re-Design animieren wollen.³⁵ Auch wenn sich Berger in seinem Buch jeglicher ästhetischer Wertung von Dross enthält, verrät er seine Einstellung durch die private Widmung des Buches: »To Elaine Harris Reiter, who sees beauty in all the world's dross« (Berger 2006:10). Die diskrete Zurückhaltung Bergers beim Beurteilen der Ästhetik von ausgemustertem Stadtraum kontrastiert mit der lauten Pädagogik, die die Landschaftsplanerin Irma Stopka und ihre Mitarbeiterin Sandra Rank anwenden, um die Notwendigkeit von Naturerfahrungsräumen (NER) in Großstädten zu begründen. Bei ihrem Forschungsprojekt »Erprobungs- und Entwicklungsvorhaben Naturerfahrungsräume in Großstädten am Beispiel Berlin«³⁶ für die Berliner Stiftung Naturschutz³⁷ kommen sie zum Ergebnis, dass naturnahe Flächen und die Möglichkeiten für Naturerfahrung in Städten in den letzten Jahrzehnten bis zu einem Punkt abgenommen haben, an dem ein bewusster Einsatz von Naturerfahrungsräumen zur Reduzierung der entstandenen Defizite notwendig geworden sei. (Stopka/Rank 2013:126)

Nachdem der heutige städtische Alltag ein spontanes Naturerleben kaum noch zulasse,³⁸ müssten Naturerfahrungsräume folgendermaßen definiert werden: »Städtische NERäume sind große »wilde« Freiräume für Kinder und Jugendliche zum Toben und Spielen, die sie eigenständig aufsuchen und ohne Vorgaben bzw. ohne vorgegebene Spielelemente (ohne Infrastruktur) nutzen können. Das Spielen in und mit der Natur soll genug Raum für Interaktionen mit Natur und mit anderen Kindern und Jugendlichen bieten.« (Stopka/Rank 2013:10). Freiflächen dafür sollen aus Erholungswald, öffentlichen Grünanlagen, Brachflächen und Spielplätzen gewonnen werden. Das aber sei gerade in den Innenstadtbezirken Berlins nicht leicht zu realisieren, wie der Abschlussbericht aufzeigt. Darüber hinaus sei auf die umfangreichen rechtlichen Rahmenbedingungen hinzuweisen sowie auf die Sicherheitsanforderungen und die Haftungs Vorschriften, denen entsprochen werden müsse. Alles in allem scheint sich der Kindheitstraum vom schönen, wilden Naturraum in der Stadt nur schwer realisieren zu lassen. Dennoch wollen Stopka/Rank in Berlin Natur künstlich herstellen und dafür geeignete Räume aus der Stadt

35 Zu einer differenzierteren Bewertung urbaner Qualität ehemaliger Industrieareale, siehe: Baum, Martina (2008). Urbane Orte. Ein Urbanitätskonzept und seine Anwendung zur Untersuchung transformierter Industrieareale. Universitätsverlag, Karlsruhe.

36 Stopka, Irma/Rank, Sandra (2013). Naturerfahrungsräume in Großstädten – Wege zur Etablierung im öffentlichen Freiraum. Abschlussbericht zur Voruntersuchung für das Erprobungs- und Entwicklungsvorhaben »Naturerfahrungsräume in Großstädten am Beispiel Berlin«; BfN-Skripten, Heft 345. <http://www.bfn.de>; 17.3.2017

37 <http://www.stiftung-naturschutz.de/unsere-projekte/neraeume/>; 17.3.2017

38 Hinzu kommt, dass diesem Mangel zunehmend größere Bedeutung beizumessen ist, da durch den hohen Urbanisierungsgrad immer mehr Menschen in Städten leben werden – im Jahr 2009 lebten bereits ca. 75% der deutschen Bevölkerung in Großstadtreionen, Tendenz steigend (BBSR 2009).

umwidmen, um vor allem für Kinder und Jugendliche die Distanz Mensch-Natur wieder zu verringern.

Ein solches Projekt hätte in Hamburg-Wilhelmsburg von vornherein keine Chance, denn dort ist es bereits Wirklichkeit. Es gibt dort schon »drei verschiedene Naturen«, die Bertram Weisshaar bei seinem Spaziergang über die Elbinsel wahrnimmt: »Da sind die an alte Kulturlandschaften erinnernden, kleinteilig parzellierten und weitgehend flächendeckend landwirtschaftlich genutzten Bereiche ... Dann befinden sich auf der Insel viele Flecken, die man als momentane Pausenlandschaft beschreiben könnte. Hier findet sich die wildwüchsige und oft unbeachtete Natur, so zum Beispiel unter den Leitplanken, zwischen Containern, auf den Restflächen zwischen den Auf- und Abfahrten der Schnellstraßen, in brachgefallenen Fabrikhallen ... Schließlich ist da noch die dritte Zone ... Hier begegnet uns die Natur in Form des Flusses als die nach wie vor nicht gänzlich beherrschbare und gefürchtete Naturgewalt ...« (Weisshaar 2010:40) Weisshaar und seine Kollegen im Projekt Metropole: Metrozonen finden das Gelände so ansprechend, dass sie nicht nur vor Ort mit neuen Strategien der Stadtentwicklung experimentieren, sie wollen anhand dessen auch ein neues Paradigma von Stadtplanung auf den Weg bringen wie Oliver Bormann und Michael Koch in ihrem Artikel »Von der Zwischenstadt zur Metrozone« klarmachen: »So wie die Zwischenstadt-Debatte sich den urbanen Realitäten jenseits der Kernstädte – und damit der Mehrheit des Gebauten – in Forschung und Planung zuwandte, so rückt der Begriff Metrozonen nun Rest-, Übergangs- und Zwischenräume, die sowohl dem ordnenden Impetus des Stadtplaners als auch formalen Gestaltungsversuchen entgangen sind, in den Blick.« (Bormann/Koch 2010:46).

Diese Räume im neuen stadtplanerischen Fokus sind nicht nur Teil der Unbestimmten Räume einer Stadt, sie repräsentieren exakt den Restraum, so wie er in dieser Arbeit thematisiert wird. Im Wilhelmsburger IBA Projekt verwandeln sich solche Räume in neue Stücke lebendiger Stadt, sobald sie im Istzustand beplant werden. Das Metrozonen-Buch mit seinen multidisziplinären Beitragenden bietet reichhaltig Ideen für diese Gestaltungsaufgabe. Nehmen wir als ein Beispiel den »unvollständigen Entwurf einer akustischen Aneignung von Wilhelmsburg«, den der Musikgelehrte Peter Androsch in seinem Artikel »Die Strategie der Yrr« skizziert.³⁹ Androsch geht davon aus, dass Lärm eine akustische Belastung für den Menschen ist: »Der Lärm ist ein abgelehnter Teil unserer Gesellschaft, den wir als das »böse Andere« empfinden und bekämpfen.« (Androsch 2010:262) Er stellt sich daher einen Klangplan für ganz Wilhelmsburg vor, der als Basis für eine akustische Raumplanung dient. »Diese Planung ist genauso räumliche wie soziale Planung und nutzt traditionelle und experimentelle Lärmschutzstrategien, Bürgerbeteiligungs- und -aktivierungsmodelle, Bildungs- und Vermittlungsprogramme, künstlerische und politische Interventionen.« (Androsch 2010:264) Es entsteht das Modell einer »Hörstadt« mit Ausbaukomponenten wie »Wilhelmsburger

39 Androsch, Peter (2010). Die Strategie der Yrr. In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg). METROPOLE: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin, S.262–268.

Ruhepole«, »Kampagne Beschallungsfrei«, »Wilhelmsburger Hörenswürdigkeiten«, »Hörspaziergänge«, u. a. (Androsch 2010:262)

Mehrere weitere Autoren des Bandes *Metropole: Metrozonen* wenden sich im thematischen Kapitel »Strategien: Möglichkeiten eröffnen, Reserven mobilisieren« ästhetischen Fragen zu. Sie stellen Ideen und Konzepte, Pläne und Visionen vor, die illustrieren, in welcher Weise diese »Restflächen als Ressource« (Dettmar/Hesse) verwertet und gleichzeitig die gegenwärtige Ästhetik des Ortes konserviert oder erneuert werden könnte. »Denn die Metrozone gehorcht eigenen Gesetzen« wie Julian Petrin⁴⁰ feststellt, das heißt, sie mag zwar historisch und materiell untrennbar mit der Metropole verbunden sein, aber trotz »der strategischen und funktionalen Bedeutung für die Metropole im 21. Jahrhundert ist die Metrozone doch ein dienender Raum, nämlich Ablagerungsplatz für all das, was die Schauseiten der Metropole stören würde: Müllberge, Lärm, Gestank, soziale Unerträglichkeiten ... ein urbanistischer Sperrbezirk, ein Sonderareal.« (Petrin 2010:270) Hier klingt an, dass erhaltenswerte Ästhetik im Abfall, am Ablagerungsplatz zur stadtplanerischen Herausforderung werden kann und Planung as usual keine Lösung wäre.

ATMOSPHERISCHE SITUATION

»Der fortschrittliche Staat plant für alle. Er plant die Sandkästen für die Kleinsten, er stellt den Müttern die Bänke bereit, er baut die Spazierwege und pflanzt und fällt die schattenspendenden Bäume für die Alten, erschafft einen Bolzplatz für die älteren Kinder, Sportplätze für die Jugend, Parks und Tummelplätze für die Familien, ...« (Burckhardt 1980:321) Wie oben bei der Ästhetik des »dreieckigen Fleckens Ödland« sind wir auch bei den atmosphärischen Eigenschaften des Restraums an den Teil A der Forschungsarbeit erinnert, an das dort beschriebene Ambiente im Niemandsland, in dem Schorsch und Anne ihre ersten Wagnisse eingehen konnten.

Burckhardt geht in seiner Aufsatzsammlung »Wer plant die Planung?« auf die sensiblen Eigenschaften von Niemandsland ein, das zwar durch Planung entstehen könne, aber seine Charakteristik dadurch verlöre, dass den Planern ihr Missgeschick bewusst würde.⁴¹ Er traut den Planern nicht. Er problematisiert die Gefahr der Zerstörung von Niemandslandatmosphäre: »Natürlich bedroht die Planung auch das Niemandsland. Diese Bedrohung nennt sich »Grünplanung« ... Die Stadtplanung, die das Niemandsland in disziplinierte Grünflächen verwandelt, leistet weder einen Beitrag zur Verschönerung der Stadt noch zur Vermehrung der Freizeitleflächen ... Je mehr dem Auge schon vorgegeben wird, desto weniger ist es geneigt, dieses Gesehene unter das Bild einer Landschaft zu subsumieren.« (Burckhardt 1980:322) An diesem Punkt wäre eine Diskussion des Stadtpazierwissenschaftlers Burckhardt mit der Landschaftsplanerin Stopka über die Errichtung städtischer NER spannend.

⁴⁰ Petrin, Julian (2010). *Metrozone gestalten*. In: Hamm, Oliver G./ Koch, Michael (Hrsg). *METROPOLE: Metrozonen*. Band 4 der IBA-Schriftenreihe *METROPOLE*. Jovis Verlag, Berlin, S.270–276.

⁴¹ Burckhardt, Lucius (1980). *Wer plant die Planung? Architektur, Politik und Mensch*. Martin Schmitz Verlag, Berlin.

Beide streben das gleiche Ziel an: wilde Natur für die Jugend in der Stadt. Der eine erreicht es durch Nicht-Eingreifen, ja sogar durch Verschweigen eines solchen Zieles, die andere versucht es durch deklarierte Intervention, wenn nicht sogar Usurpation, von bereits verplanten und bebauten Flächen. Beide sind im Dilemma: Burckhardt, weil er das vorhandene, verschwiegene Niemandsland als solches nicht schützen kann, ohne es publik zu machen und damit dessen Atmosphäre zu gefährden; Stopka, weil sie ein städtisches Areal umfunktionieren und so gestalten muss, als sei es ein Wildgewächs, obwohl es auch dann Natur pur nur simulieren kann.

Solchen Dilemmata gehen die Organisatoren von raum+ schon allein dadurch aus dem Weg, dass sie die atmosphärischen Gegebenheiten der Mobilisierungsflächen nicht in ihre Datenbank aufnehmen. Zwar lassen sich aus Merkmalen wie Altlasten, etc. Vermutungen über den Zustand fraglicher Flächen anstellen, das Schwergewicht liegt aber nicht bei sozialen oder atmosphärischen Kriterien, sondern bei rechtlichen, ökonomischen oder technologischen Eigenschaften. Andere Projekte machen gerade aus der oft sterilen, teils rauen, gelegentlich strengen Atmosphäre, die im Umfeld von Infrastrukturen und unbestimmten Räumen herrscht, ein Geschäftsmodell.

Die Beiträge im Sammelband *Infrastructural Urbanism* nehmen die schmalen Bahndämme und wildbewachsenen Abstandsflächen, die Verschnitte an lauten Hochstraßen und die zugigen Räume in den Überführungen als neue städtische Freiräume und als Eingriffsstellen für Verbesserungen. Lärm- und Sichtschutzwände, Reklametafeln und überdimensionale Hinweisschilder werden aufgestellt. Verschönerungen werden erdacht, nicht englische Parks, sondern Skateparks und Rad-sportbahnen, Fitnessanlagen und Boxschulen. Das rohe räumliche Milieu zieht entsprechend harte Sportarten an, was den Ausnahmecharakter dieser Orte zusätzlich unterstreicht. Extreme treffen sich in einer abge-sonderten Umwelt.

Die besondere Konfiguration der meisten Unbestimmten Räume wirkt offenbar als ein atmosphärischer Stimulans für kühne Nutzungsprojekte. Die Aktivitäten der Eichbaumer haben hier ihren Ursprung. Die Stuttgarter Opernaufführungen unter der Brücke, das Theaterstück der Münchner Kammerspiele im Container sind weitere Beispiele, in dem Fall eher für vorübergehende Nutzung, aber jeweils weg von der eigenen, konventionellen Bühne, den Kontrast suchend. Selbst die mit anderer Intention erdachten NER können in ihrer künstlichen Wildheit als Szenenbild dienen – etwa für die Werbung in der Modebranche, die auf der Suche nach naturnahen Gegenwelten ist. Dies sind keine Rest-Aktivitäten im Restraum, sondern Kapriolen, angetrieben von der Atmosphäre im Restraum, einfach etwas anderes zu machen.

Schließlich sind im Schrifttum jene vertreten, die sich um den Erhalt gewachsener Atmosphären von Restraum kümmern, ihn schlicht genießen wollen. Das führt wieder zurück zu Burckhardt, dem Promenadologen, und zu seinen »Jüngern« (mehrere der Metrozonen-Wissenschaftler wie

Kohler, Siewerts, Weisshaar, u. a. pflegen diese Kunst), die es als wertvoll erachten, eine Stadt durchstreifen zu können und neben viel Bekanntem Ungewöhnliches zu erleben und sich davon anregen zu lassen. Sorge um die gewünschte Atmosphäre an bestimmten Ecken der Stadt spricht auch aus den Eintragungen der Kölner Bürger in den Unortkatalog, wenn sie einen hoch geschätzten Durchblick plötzlich verbaut sehen, wenn sie das Aufstellen von Parkbänken anmahnen, um einen Platz mehr genießen zu können, und wenn sie bessere Straßenbeleuchtung erbitten, um einem Ort die Unheimlichkeit zu nehmen und ihre Angst zu vertreiben.

So zivilisiert, so bequem und ausgeleuchtet ist Restraum in der Regel nicht, er ist vermutlich das genaue Gegenteil davon, er ist Unort und Abenteuer, aber auch Idylle und Hochgefühl, je nachdem, wer ihn aufsucht und welche Assoziationen bei ihm ausgelöst werden.

ASSOZIATIVE DEUTUNG

Die Literatur, die sich mit den ästhetischen und atmosphärischen Eigenschaften von Restraum beschäftigt, belässt es nicht bei der Beschreibung des dort Gesehenen und Gefühlten, sondern erforscht auch die Möglichkeiten und Zielsetzungen der Erhaltung und Entwicklung solcher Räume. Noch einen Schritt weiter gehen jene Arbeiten, die sich von den gefundenen Besonderheiten tragen lassen und dem Gegenstand Seiten abgewinnen können, die von historischen und visionären Betrachtungen bis zu philosophischen und mythischen Reflexionen reichen.

So stellt Lindner in seinen »Walks on the Wild Side« die ungebrochene Notwendigkeit der Ethnographie für das Verständnis von Nischenkulturen im Rahmen von Stadtentwicklung heraus. Von zentraler Bedeutung sei dabei, dem Ruf nachzugehen, der einem Ort vorangehe. »Zu den Geistern, die die Orte heimsuchen, gehören auch, wenn auch nicht in vorderster Front, Ethnographien, die in die kumulative Mythographie der Stadt eingegangen sind.« (Lindner 2004:203). Das heißt, übertragen auf den Restraum einer Stadt, dass auch in der Geschichte und der Aura jener ungewöhnlichen Räume ein Teil der Erklärung für ihre Anziehungskraft liegt, die sie auf bestimmte Stadtbewohner und gewiss auch auf Besucher ausüben. Hier kann, wie bei der Betrachtung der aus der Plattenfuge geborgenen Kleinteile, über Herkunft und Schicksal dieser Fundstücke sinniert werden.

Demgegenüber werden auch jene Stadträume im Schrifttum thematisiert, die eher abstoßende Eigenschaften haben. Jacobs charakterisiert – wie oben bereits angesprochen – Räume im unmittelbaren Umfeld von innerstädtischen Grenzen als verdorben, unbenutzt und von einem Mangel an städtischer Aktivität gekennzeichnet. In ihrem Buch »Death and Life of Great American Cities« widmet sie sich in Kapitel 14: »The curse of border vacuums« (Jacobs 1992:257ff) dem Fluch dieser Grenzzonen.⁴²

⁴² »A curse (also called execration) is any expressed wish that some form of adversity or misfortune will befall or attach to some other entity— one or more persons, a place, or an object. In particular, ›curse‹ may refer to a wish that harm or hurt will be inflicted by any supernatural powers, such as a spell, a prayer, an imprecation, an execration, magic, witchcraft, a god, a natural force, or a spirit. In many belief systems, the curse itself (or accompanying ritual) is considered to have some causative force in the result.« (wikipedia englisch)

Es sind Räume entlang von Grenzen oder Räume, die selbst die Grenze sind. Mit Grenze ist nicht die Stadtgrenze gemeint, sondern das Aufeinandertreffen von sehr verschiedenen städtischen Strukturen, die sich jeweils durch eine Hauptnutzung definieren. Als ein naheliegendes Beispiel für solche Grenzen führt sie Bahngleise an, die eine starke physische Trennung darstellen, da sie nur schwer und unter Gefahr überwindbar seien.⁴³ Die unmittelbar an die Gleise angrenzenden Flächen hätten nur wenig Reiz. Da es dort laut und gefährlich sei, sobald Züge vorbeifahren, seien es leblose Orte, an denen sich Menschen nicht gerne aufhielten. Zu früheren Zeiten noch verstärkt belastet durch die Rußpartikel der Lokomotiven seien an Gleise angrenzende Flächen zumeist reine Abstandsflächen (Jacobs 1992:258).

Der Fluch, mit dem diese Räume belegt sind, besteht darin, dass sie eine Leere mit sich bringen (nicht, dass sie selbst leer sind), denn es sind Grenzen, die entweder keine Querung zulassen (Gleise) oder nur einen einseitigen Zugang, aber keine Querung erlauben (Gebäude) oder allenfalls eine eingeschränkte Querung ermöglichen (Park bei Tag/Nacht). Diese Konstellation führt dazu, dass wenig Bewegung stattfindet und damit Kommunikation und Lebendigkeit leiden, was zu eingeeengter privater und öffentlicher Nutzung sowie zu Wertverlust und zu Verfall führt. Sollen diese Grenzzonen wiedergewonnen werden, so muss der Fluch aufgehoben werden. Hierfür greift Jacobs auf die Aussage des MIT-Planungsspezialisten Kevin Lynch zurück: »An edge may be more than simply a dominant barrier, if some visual or motion penetration is allowed through it – if it is, as it were, structured to some depth with the regions on either side. It then becomes a seam rather than a barrier, a line of exchange along which two areas are sewn together.« (Jacobs 1992:267) Sie betont, dass border vacuums nicht nur Fluch, sondern auch Segen für eine Stadt sein können, »mixed blessings« (Jacobs 1992:265), denn Infrastrukturen und öffentliche Gebäude werden gebraucht und ihrem negativen Effekt als Grenzhindernis soll Positives entgegen gesetzt werden. Sie hebt die Vielseitigkeit und Verschiedenheit von border vacuums hervor und zielt auf städtische Lebendigkeit und Mannigfaltigkeit. Insofern versucht sie, die Interaktion der klassischen Aufgaben der Stadt (Wohnen, Arbeiten, Erholung, Verkehr) zu fördern wie Walter Siebel⁴⁴ deutlich macht: »Le Corbusier, der Verfasser der Charta von Athen, plädierte für ihre Trennung, heute dagegen schließen sich die meisten der Auffassung von Jane Jacobs (1963) an, die die kleinteilige Mischung gefordert hat.« (Siebel 1994:6). Bei aller Kritik an den zu wenig beachteten Auswirkungen von innerstädtischen Grenzen spricht ihnen Jacobs nicht nur teilweise segenshafte Funktionen zu, sondern schätzt sie letztlich sogar als einen Freiraum für die Entwicklung von Diversität in der Stadt (»vacuum for urban activity«) ein.

43 Als weitere Formen von Grenzen schaffenden Räumen listet Jacobs Wasserkanten und Stadtautobahnen auf. Aber auch ein Krankenhauskomplex, ein Campus oder ein großer Park haben für sie den Effekt des Sichabgrenzens.

44 Siebel, Walter (1994). Was macht eine Stadt urban? Zur Stadtkultur und Stadtentwicklung. Oldenburger Universitätsreden Nr. 61, Bibliotheks- und Informationssystem der Universität Oldenburg.

In der Fachliteratur ist die Bandbreite der Einschätzungen von Unbestimmten Räumen fast zu groß, um sie in dieser Zusammenstellung in toto zu erfassen. Die Anziehungskraft einzelner unwirtlicher Orte, ihr Ambiente, ihre Ausstrahlung verführen zu mehr oder weniger genuinen Deutungen und Assoziationen. Sie reichen von politischen Interpretationen beim Anblick von Brache in schrumpfenden Städten, wie sie Walter Kil vornimmt, der die gravierenden Auswirkungen kapitalistischer Wirtschaftsweise thematisiert, bis zu sehr privaten Gefühlen der Verschwiegenheit und des Geborgenseins, die die Bildende Künstlerin und Bildhauerin Elisabeth Richnow empfindet, wenn sie »Am Zaun« zwischen dem Spreehafen und Wilhelmsburg ihren Gedanken nachhängt.⁴⁵

Kil wie Richnow sind im Zwiespalt: Soll die Brache der schrumpfenden Städte zwangsmäßig aufgeräumt werden? Sollte man sich gar nicht darum kümmern? Dann wächst wieder Wald ... Soll der Zollzaun beseitigt werden? Soll man sich für seine Erhaltung als »Denkmal« einsetzen? Dann wäre der Lieblingsplatz gerettet ... Peter Arlt sinniert »Über die Herstellung urbaner Orte in einer Gegend«.⁴⁶ Er will jene räumlich-atmosphärischen Qualitäten erhalten, jene idyllischen Orte im Gewerbebereich, und er will wenn möglich solche Orte schaffen, zumindest aber will er sie in den vermuteten Gegenden »intensivst« suchen (Arlt 2010:282). Dieser Ansatz steuert direkt auf Restraum-Forschung zu, inhaltlich und methodisch.

NUTZUNGSPRAKTIKEN

Das Schrifttum zur Nutzung von Unbestimmten Räumen überschneidet sich teilweise mit den Recherchen zu ihren Eigenschaften, hat indessen relevante eigenständige Untersuchungsfelder aufgetan. Die Fragestellungen verraten eine aufgefächerte, originäre Forschungsrichtung: Inwieweit verwendet eine Stadt die Unbestimmten Räume als Flächenreserve? In welcher Weise und von wem werden sie als städtischer Freiraum genutzt? Wo und wie finden sie zumindest eine temporäre Nutzung? Die Literatur nähert sich diesen Fragen von zwei unterschiedlichen Seiten her: Welche Praktiken sind dort anzutreffen (Gegenwart) und welche Nutzungen lassen sich für solche Räume vorschlagen (Zukunft)? Aus beiden Perspektiven heraus ergeben sich Anhaltspunkte für die Wertschätzung von Unbestimmten Räumen und näherungsweise auch für Restraum.

⁴⁵ Siehe den Ausschnitt aus dem Interview der Künstlerin mit dem Architekturjournalisten Dirk Meyhöfer hinsichtlich des Zollzauns zwischen Spreehafen und Wilhelmsburg, wo Richnow an ihrem Projekt »Grenzgänger« zu arbeiten pflegte: »Meyhöfer: Wir reden jetzt ja über eine sensible Welt der Sollbruchstelle zwischen dem Hafen, der Geld verdienen muss, und dem Stadtteil Wilhelmsburg, der leben will. Und der Zaun markiert räumlich diesen Konflikt ...

Richnow: Ich bin eigentlich ganz froh über diesen Konflikt. Politisch bin ich gegen den Zaun, privat nicht unbedingt. Denn der Zaun schützt ja auch bestimmte Bereiche, damit sie nicht so abgelaufen werden, dass sie für mich nicht mehr reizvoll sind...« (Meyhöfer 2010:316)

⁴⁶ Arlt, Peter (2010). Über die Herstellung urbaner Orte in einer Gegend. In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg). METROPOLE: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin, S.278–284.

NUTZUNG ALS RAUMRESERVE

Raumreserven sind für eine Stadt von durchaus ambivalentem Wert. Sie verschaffen ihr willkommene Entwicklungsspielräume, stellen aber auch ein wirtschaftlich unproduktives Kapital dar. Dennoch wird eine solche Reserve von vielen, insbesondere von schnell wachsenden Städten angestrebt, um sie in der geeigneten Konstellation einsetzen zu können, und zwar als Vorteil zum besseren Management der Stadtentwicklung. Andere Städte erachten Unbestimmte Räume als nützliche Brache oder als Stadtfunktionsraum im Wartestand. Einen Sonderfall bilden die schrumpfenden Städte, die qua ihrer Leerstände eigentlich unerwünschte Raumreserven anhäufen und diese dann als städtebauliches Problem bewältigen müssen.

Wie schon in Teil A unter dem Aspekt Nachverdichtung angesprochen, machen Städte dann besondere Erhebungen von Unbestimmtem Raum, wenn dringender Siedlungsbedarf besteht, aber keine umgehend nutzbaren Freiflächen zur Verfügung stehen. Wenn ein solcher Überblick zusätzlich mit einer Mobilisierungsuntersuchung gekoppelt wird, wie in dem oben beschriebenen Projekt raum+, so entsteht ein Vorrat an verfügbaren Flächen, die entweder unmittelbar genutzt oder für eventuellen weiteren Bedarf als Planungspotenzial in Reserve gehalten werden. Daraus entstehen Spielräume für Stadtplanungspolitik wie etwa die oben zitierte Umsteuerungsstrategie von Außen- zu Innenentwicklung im raum+ AKTIV Projekt.

Flächenreserven dieser Art werden auch unabhängig von Bedarfsanforderungen aufgebaut, etwa in Form eines Notvorrats für den Fall räumlicher Zwangslagen, für erforderliche Ausweichflächen, als eine Ersatzreserve für Zwecke des Grundstückstausches oder ähnliches. Jenseits solcher eiserner Reserven bilden sich Städte auch strategische Raumreserven, mit denen sie im Immobilienmarkt besser bestehen, also zum Beispiel Preisdruck abfangen beziehungsweise von erwarteten Preissteigerungen profitieren können. Der aktive Aufbau dieser Reserven steht zumeist unter Spekulationserwägungen und ist damit Teil umstrittener städtischer Finanz-, Gewerbe- und Sozialpolitik mit strukturierenden Konsequenzen für die Stadtbaukultur. Insofern gibt es »gute« und »schlechte« Raumreserven, ihre Reservefunktion ist zugleich ihre Nutzung.

Auf dieser Ebene der Stadtpolitik können allein schon durch rechtliche Anpassung städtebauliche Neunutzungen beschlossen und bisherige stadtplanerische Prinzipien geändert werden. Gegebenenfalls können dadurch auf Szenarien basierte Planungen, wie sie von New MUH entworfen worden sind, umsetzungsreif werden. »Neue Nischen« werden nicht mehr nur thesenhaft im Gedankenexperiment entdeckt, sondern aufgrund der veränderten marktwirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen realisierungsnah aufgetan wie beispielsweise zu groß bemessene Infrastrukturbegleitflächen.⁴⁷ Im Wilhelmsburger Metrozonen

47 Philipp Dechow und Mathias Jehling stellen sich die Frage: »Was wäre, wenn in der Vorstadt genau die Nischen schlummern, die in den Innenstädten nach und nach verschwinden? Wie könnte man dieses Potenzial aktivieren?« Dechow, Philipp/Jehling, Mathias (2014). Neue Nischen? In: Stadtbauwelt, Heft 48/2014, S. 38–41.

Projekt werden neue städtebauliche Elemente wie Joker in einem Kartenspiel aufgedeckt, mit denen sich eine Abfolge von verschiedenartigen Interventionen kreieren lässt, etwas zutiefst Prozesshaftes, was die Metropole Hamburg augenscheinlich braucht. Hier liegt Stadtfunktionsraum in Reserve bis die Neunutzung angestoßen wird.

Von solchen realistischen Belebungsvisionen zehren auch jene Stadtplaner und Wissenschaftler, die sich mit schrumpfenden Städten befassen. Der Begriff der Raumreserve mag hier ebenso irreführend wie zynisch sein, kann und muss aber als Innovationsherausforderung angenommen werden, denn Leerstand ist nicht zuletzt auch Gestaltungschance. Philipp Oswald hat in seinem Handbuch »Schrumpfende Städte« mithilfe eines Heeres von Stadtplanungsexperten eine nahezu erschöpfende Liste von Nutzungskonzepten zusammengestellt, die von »Verwilderte Stadt« über »Pionierstadt« bis zu »Do-it-yourself-Stadt« und »Imaginierte Stadt« reicht.⁴⁸ Ein solches Kompendium der Leerraumnutzung ist für Stadtplaner und Landschaftsarchitekten wie eine Reise ins Schlaraffenland – das Phänomen Restraum indessen taucht darin nicht auf.

NUTZUNG ALS STÄDTISCHER FREIRAUM

Unbestimmte Räume sind eigentlich kein klassischer öffentlicher Raum, sie können aber als städtischer Freiraum verwendet werden, was sich teilweise mit der Nutzungsweise des öffentlichen Raums deckt. Auch wenn die oben soeben zitierten strategischen Raumreserven nicht als Restraum genutzt werden, so schließen sie dennoch Stadtflächen ein, die restraumtypische Eigenschaften haben, wie sie beispielsweise bei infrastrukturell bedingten Nebenräumen, Planungsverschnitten oder Angrenzungsarealen üblicherweise zu finden sind. Bei städtischem Freiraum verhält es sich nun zum Teil genau umgekehrt, sie stellen zwar keinen Restraum dar, werden aber nicht selten als solcher genutzt beziehungsweise zweckentfremdet.

Ein Beispiel dafür sind die von Franck und Stevens beschriebenen Möglichkeitsräume, die sie unter der Bezeichnung loose space analytisch bearbeiten und wozu sie öffentliche Räume, aber auch sonstige Freiräume, zählen, deren ursprüngliche Zweckbestimmung entfallen ist oder die keine spezielle Nutzungsfunktion haben. Die Nutzer können sich solche Möglichkeitsräume auf verschiedene Weisen aneignen: durch einfaches Betreten, durch eine mehr oder weniger gewichtige Möblierung oder beispielsweise durch den Betrieb eines Geschäftes unter einer Autobahnbrücke. Die Menschen deuten solche Räume als Angebot, dort ihren Interessen nachgehen zu können. Dabei kommt die Vielfältigkeit des Nutzerverhaltens zum Ausdruck einschließlich der wechselseitigen Reaktion der Stadtbewohner auf einander, was zu Spannungen, zu Resistenz, aber auch zu unerwarteten Entdeckungen führen kann, wie sie von Franck und Stevens ausführlich beschrieben worden sind.

Solche physischen Gebrauchsspuren und zwischenmenschlichen Nutzungsreaktionen deuten auf Restraum hin. Das besondere Interessensspektrum der städtischen Gesellschaft, wie es bei loose space Situationen ausgeprägt ist, kann demnach als Fundgrube für Motivationen und Aktionen dienen, die auch im Restraum auftreten können. Typisch sind die stadtgestalterische Eigeninitiative der Nutzer sowie die Arten der Nutzung, die eigens auch Risiko einschließen. Dabei bleibt offen, inwieweit solche Verwendungen negativ oder positiv für die Stadt zu bewerten sind. Immerhin lässt sich konstatieren, dass im loose space Konzept der Raum nur mehr das Gefäß zu sein scheint, wichtig hingegen ist, um was es dort geht. So gesehen bietet sich städtischer Freiraum besonders den Situationisten und Stadtwanderern an, wird aber auch speziell von den Infrastrukturalisten in Besitz genommen.

Im Konferenzband *Structural Urbanism* werden zu den theoretisch-methodischen Beiträgen jeweils auch praktisch-empirische Beispiele abgehandelt. Von der informellen Benutzung der Flächen unter Hochstraßen etwa als Picknick-Platz, über Kleinprojekte wie dem Einbau und Betrieb eines Skate Parks bis hin zu Planung und Errichtung von High-Tech Strukturen reicht die Fantasie der Stadtbewohner und Stadtbauexperten. Gepflegte, wohlgeplante, überschaubare Projekte der Freiraumgestaltung demonstrieren beispielsweise wie aus den Seitenflächen einer neu errichteten Stadtautobahn ein öffentlicher Raum wird, der bei der Bevölkerung Akzeptanz findet wie im Fall der Garcia Faria Promenade in Barcelona; Beispiele aus Sao Paulo oder Istanbul zeigen, dass das, was ursprünglich unbeachtete Restflächen waren, nun dichte, rapid gewachsene Stadtbezirke geworden sind. (Hauck/Keller/Kleinekort 2011:248). Präsentiert werden diese Fallbeispiele mit reichhaltigen graphischen Darstellungen und aktuellem Bildmaterial, was den Grad der Raum verändernden Eingriffe dieser Nutzungen von Freiraum belegt.

NUTZUNG ALS ZWISCHENLÖSUNG

Die Literatur zu den beiden bisher betrachteten Nutzungen von Unbestimmtem Raum (als strategische Reserve und als städtischer Freiraum) handelt überwiegend von Raum verändernden Interventionen und Langfristverwendungen. Auch werden hauptsächlich Zukunftspläne, Gestaltungsvisionen und Nutzungsideen präsentiert und diskutiert. Eine dritte Verwertungsform ist weniger invasiv und häufig von nur begrenzter Dauer, gleichzeitig besteht eine gewisse Neigung zu inoffizieller Nutzung. Die Publikationen zu Zwischennutzungen gehen eher auf laufende Projekte und aktuelle empirische Befunde solcher Aktivitäten ein, was sie den Eigenheiten von Restraum stärker annähert.

Dieses Kriterium trifft sicher auf die privaten und individuellen Nutzungen von Unbestimmtem Raum zu, wie sie oben bereits mehrfach angesprochen worden sind. Hier sei erinnert an Burckhardts Schorsch und Anne stellvertretend für die vielen anderen spontanen Nutzungen von

städtischen Orten, die wie Restraum durch Unwirtlichkeit und Verschwiegenheit gekennzeichnet sind und in denen Gesetz und Kontrolle fehlen. Sie haben einen Gutteil der Eigenschaften, die von Solà-Morales Rubió den *terrain vague*⁴⁹ und von Wolfrum den *urban void*⁵⁰ zugesprochen werden, aber sie sind eben gerade nicht leer und ohne Bedeutung, und sie werden genutzt und wahrgenommen. Sie sind auch nicht einfach der Rückzugsraum für soziale und funktionale Minderheiten der Stadt und fallen auch nicht aus der Komplexität der Stadt heraus. Restraum füllt nicht die Lücke im Nutzungsspektrum, sondern erweitert es.

In Unbestimmten Räumen und besonders im Restraum-Gelände können nicht nur kleine Randgruppen und Abenteurer unbeaufsichtigt ihre Experimente starten, eine breite Klientel nutzt solche Areale für vielfältige Zwecke. Beispielhaft sei hier an die schon genannten Stadtwanderer erinnert und an jene Stadtplaner und Landschaftsarchitekten, die sich zum Prinzip gemacht haben, Möglichkeitsräume aufzusuchen, mit allen Sinnen zu erfassen und ihre Essenz in Planungen und Visionen zu übernehmen. Dabei handelt es sich sicher nicht um einen Massenauflauf, hingegen kann die Breiten- und Langzeitwirkung überproportional sein. Ähnliches gilt für Poeten und Künstler, auch hier alle Alters- und Sozialschichten, nicht nur die Eichbaum Projektler in Mülheim, auch das vornehme Opernensemble in Stuttgart.⁵¹ Es gibt ferner jene, die dringend auf der Suche nach Räumen sind, wo sie zumindest teilweise ein alternatives Leben führen, einen Bolzplatz einspielen oder eine private Kita aufziehen können.

Nicht alle Bürger einer Stadt sind aneignungswillig und selbstverantwortungsfreudig. Der Wunsch nach möglichst viel Selbstbestimmung ist indessen gerade in einem regulierten Stadtleben stark ausgeprägt. Im Berliner Projekt *Urban Pioneers* kommt dieser Freigeist exemplarisch zum Ausdruck und findet prompt auch seine Grenzen an den Regulierungsnotwendigkeiten des Stadtsenats. Dies führt zu jenen hybriden Nutzungen, die von der politischen Spitze der Stadt und auch von privater Hand gewünscht werden, nicht nur um Wildwuchs zu bannen, sondern mit dem eigenen, noch nicht zugeordneten Grund und Boden etwas Vernünftiges anzufangen und sei es nur vorübergehend. Es geht darum diese Räume nicht verwehrlos zu lassen, einen traurigen Anblick durch Frische und Lebendigkeit zu überblenden und eventuelle spätere längerfristige Nutzungen einzuüben. Diese Art der zeitweisen Verwendung hat unter dem Terminus *Zwischennutzung* inzwischen einen neuen Zweig des Städtebaus entstehen lassen.⁵²

Über diese einzelnen Nutzungsgruppen hinaus ist das kurzzeitige, improvisierte, aber nahe an der Lebenssituation gelegene

49 Solà-Morales Rubió, Ignasi de (1996). *Terrain vague*. <http://www.tributosurbanos.es/en/terms/terrain-vague/>; 13.4.2017.

50 Wolfrum, Sophie (2013). *Urban void – unplanbar*. In: Lippert, Hans-Georg/Gollan, Rut-Maria/Köth, Anke (Hrsg). *Un/planbar*, Band 2. *Agora und Void: Die Funktion der Mitte in Architektur und Städtebau*, Thelem, Dresden, S. 149–158.

51 <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2009/JugendlicheImStadtquartier/Modellvorhaben/MuehlheimRuhrEichbaum.html?nn=430172>; 13.4.2017.

Nutzungskonzept inzwischen zu einer Lebenserwartung in größerem Stil geworden. Getragen von gesamtgesellschaftlichen Trends zum raschen Ortswechsel, der kommunikativen Beschleunigung und der wachsenden Lebensvielfalt ist auch ein Verlangen nach flexibleren Wohn- und Arbeitswelten entstanden. »Bewegliche Architektur«⁵³, »Flexible«⁵⁴ und »Open City«⁵⁵ Konzepte erhalten Konjunktur. In dieser Umgebung werden Unbestimmte Räume und nicht zuletzt auch speziell Restraum in einer Stadt zu einem Anregungsfeld für Alternativ- und Gegenwelten und damit Teil der Komplexität der städtischen Gesellschaft. Die entsprechenden Nutzerspuren zu entdecken und zu entschlüsseln sowie ihr urbanes Potenzial wahrzunehmen, bleibt Forschungsauftrag.

WAHRNEHMUNGSARTEN

Die auf Unbestimmte Räume einschließlich Restraum spezialisierte Literatur hat sich über Raumeigenschaften und Nutzungspraktiken hinaus auch mit der Art der Wahrnehmung solcher Räume befasst. Als was und wie werden sie perzipiert, fragt diese städtebaulich-soziologische Forschungsrichtung, innerhalb derer sich mehrere Untersuchungsschwerpunkte unterscheiden lassen:⁵⁶ Eine erste Gruppe von Stadtextperten nimmt solche Räume vor allem als Potenzial für städtebauliche Entwicklung wahr, eine zweite Gruppe – unter Einschluss von Stadtbewohnern – perzipiert sie als Erlebniswelt, in einer dritten Perzeption wird auf ihre Qualität als Urbanitätsressource abgehoben. Welche Wahrnehmungsmethoden werden jeweils eingesetzt und zu welchen Ergebnissen führen sie? Was lässt sich daraus für die eigene Forschungsarbeit gewinnen?

52 Über die Publikation der Berliner Senatsverwaltung hinaus sind u. a. erschienen: Ziehl, Michael/Oßwald, Sarah/Hasemann, Oliver/Schnier, Daniel (Hrsg) (2012). *second hand spaces – über das Recyclen von Orten im städtischen Wandel*. Jovis Verlag, Berlin. Reichenbach-Behnisch, Jana/Rudolph, Michael (2009). *Leerstandsmanagement durch Zwischennutzung*. Hammonia-Verlag, Hamburg. BMVBS, BBR (Hrsg) (2008). *Zwischennutzungen und Nischen im Städtebau als Beitrag für eine nachhaltige Stadtentwicklung*. Werkstatt Praxis, Heft 57, Bonn. Oswald, Philipp/Overmeyer, Klaus/Misselwitz, Philipp (Hrsg) (2011). *Urban Catalyst: Strategies For Temporary Use*. ACTAR Verlag, Barcelona.

53 Beispielhaft: http://publik.tuwien.ac.at/files/PubDat_185105.pdf; 13.4.2017.

54 Beispielhaft: Kronenburg, Robert (2007). *Flexible. Architecture that responds to change*. Laurence King Publishing, London.

55 Als ein Beispiel: <http://www.ud.hcu-hamburg.de/142-0-Tim+Rieniets+Open+City+Designing+Coexistence.html>; 13.4.2017.

56 »Einmal ist es die übergeordnete Wahrnehmung als ein ganzheitlich orientierter Informationsaufnahmeprozess mit dem Primat des Sehens. Zum anderen sind es die Beobachtung als strukturierter Prozess mit konkreten Vorgaben und Zielsetzungen sowie schließlich die Betrachtung, ein methodisch kontrollierter Analyseprozess, der sich vor allem für die Bildanalyse bzw. Film- und Videoanalyse eignet.« Bachleitner, Reinhard/Weichbold, Martin (2015). *Wahrnehmen und Sehen, Beobachten und Betrachten*. In: *Forum Qualitative Sozialforschung*, 16:2, Art. 10. Mai 2015, S.2. www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/download/.../3781; 13.4.2017.

WAHRNEHMUNG ALS STÄDTEBAULICHES POTENZIAL

Kennzeichnend für die Projekte und Publikationen dieses Clusters ist, dass am Beginn der Untersuchungen jeweils eine Notwendigkeit oder zumindest ein Interesse steht, spezifischen Raum für städtebauliche Aufgaben und Ziele ausfindig zu machen. Der Impetus zur Suche nach dafür freien Räumen kann im konkreten Bedarf an Wohn- oder Gewerberaum, an Flächen für besondere Funktionen in der Stadt oder an Kapazitäten für Stadtentwicklung festmachen. In jedem Fall aber wird die stadtplanerische, politisch-ökonomische Verwertung zum Ausgangspunkt für die Identifizierung geeigneter Flächen gemacht. Häufig signalisiert die Stadt selbst den Bedarf für ein bestimmtes Stadtbaupotenzial und zählt auf die Community der Stadtplanungsexperten, dieses Kontingent zu orten.

So hat sich das von der Metropolregion Rhein-Neckar angestoßene Projekt raum+ – wie oben bereits ausgeführt – vorgenommen, die Innenentwicklung in Stadt und Region zu fördern und zu diesem Zweck eine Datenbank aufzubauen, um nicht festgelegte Flächen zu erheben und ihre Mobilisierungsfähigkeit zu prüfen und zu dokumentieren. Die dafür verwendeten Kriterien machen es zwar unwahrscheinlich, dass sich unter den gefundenen Flächen viele Restraum-Areale befinden (siehe die einseitige ökonomische Zielrichtung), dennoch bleibt dieses Projekt eines der wenigen, das sich sowohl einen Überblick über die potenziell geeigneten Räume verschafft als auch zusätzlich jeden Raum individuell vertieft analysiert und bewertet. Hier wird Mengenerhebung mit Einzelanalyse verbunden. Diese Vorgehensweise ist für die Restraum-Forschung beachtenswert, sind die eingeleiteten Erhebungen der Flächen und die von ihnen geforderten Eigenschaften doch in einer Weise angepasst, dass sie nur jene Gelände anzeigen, die für die gewünschte Wirtschaftsbelebung im fraglichen Revier geeignet sind. Das heißt, es werden lediglich die städtebaulichen Potenziale wahrgenommen, die dem vorgegebenen Ziel der Umsteuerung in der Stadtentwicklung hin zu mehr Innenentwicklung entsprechen.

Ähnlich verhält es sich bei den Programmen der Nachverdichtung, wie sie bereits oben in Teil A angesprochen worden sind. Wenn es wachsenden Siedlungsbedarf gibt, werden die städtischen Planer beauftragt, Raumreserven oder jedenfalls geeignete Flächen zu finden, die eingesetzt werden könnten. Es finden entsprechende Ausschreibungen und Wettbewerbe statt, Ideen und Entwürfe werden von Fachkommissionen geprüft. Bei diesen Bewertungsprozessen wird offenbar mit unterschiedlicher Elle gemessen, je nachdem, welche architektonische Vorstellungskraft zugrunde liegt. Selbst vor offensichtlichen Restraum-Bereichen, wie etwa dem Raum zwischen Hochstraßen oder den Abstandsflächen von Bahnlinien, machen kühne Stadtplanungsexperten nicht halt. Fachbüros wie das Teamwerk empfinden die Unmöglichkeit dieser Räume geradezu als Herausforderung, sich auch bei eigentlich ungeeigneten Flächen etwas einfallen zu lassen. Dem Problem Wohnraumbedarf wird hier mit der

Lösung begegnet: Unmögliches bauen. Die Stadt München findet diesen Vorschlag gut, schließlich hat sie selbst zum Wettbewerb der kreativen Raumgewinner und Nachverdichter eingeladen.

Für diese Art der Wahrnehmung à la New MUH ist fast jeder Quadratmeter Stadtgrund für Bauzwecke qualifizierbar. Hierfür entfällt eine besondere Flächensuchmethode, jeder unbestimmte Raum ist ein Treffer. Noch extremer ist das von Tolla und Lignano konzipierte Verfahren, bei dem Gegenstände bildlich aus ihrem Kontext herausgelöst, in Sparten einer Datenbank archiviert und mit einer Suchmaschine abrufbar gemacht werden.⁵⁷ In der Tat lassen sich diese Rohdaten nach Bedarf und Eingebung in neue architektonische Aufträge oder Projekte einfügen, wo vorgefertigte Industriegüter wie zum Beispiel ein Schiffscontainer in eine völlig andere Verwendung wie beispielsweise in ein Restaurant verschoben werden. Eine Art Baustoffkatalog wird zur Denkmethode des Design-Büros. Dieses innovative Vorgehen aus der Architektur hat Parallelen im Restraum, wo ebenfalls vorgefertigte Materialien, also bestimmte, für den üblichen Gebrauch nicht nutzbare Räume, für unübliche, fremde Nutzungen erwogen werden.⁵⁸

Nicht viel anderes betreiben auch die Urban Pioneers, wenn sie Terrain im Wartestand oder andere Unbestimmte Räume zur Verwendung für ihren unmittelbaren Lebensbedarf beanspruchen und damit eine Transformation der städtischen Flächennutzungsstruktur bewirken. Ihre Intervention ist in der Regel zwar nur von begrenzter Dauer, dient aber sowohl den Bedürfnissen der Nutzer wie den Zielen der Stadtverwaltung. Die Nutzer erhalten – wie oben bereits angesprochen – die Möglichkeit, ungenutzte Flächen temporär für das Schaffen von Stadtgärten, die Einrichtung von Werkstätten oder Kindergärten, die Anlage von Wohnplätzen und dergleichen zu gebrauchen. Die Stadt, in dem Fall der Berliner Senat, fühlt sich verpflichtet, Leerstände sinnvoll zu nutzen, ohne sich hinsichtlich der noch nicht entschiedenen Endnutzung fest binden zu müssen. Hier wird möglicher Restraum seitens der Stadt als Stadtbau-potenzial wahrgenommen und behandelt. Dieser Ansatz nährt das öffentliche Image der Stadt, liberal und sozial zu sein, also auf die Wünsche ihrer Bewohner (hier der Urban Pioneers) einzugehen. Gleichzeitig bestimmt die städtische Behörde aber die Bedingungen, unter denen eine solche halb-private Nutzung gestattet wird, spannt die Nutzer zur Durchsetzung dieser Bedingungen ein und behält sich selbst Nutzungsänderungen grundsätzlich vor.

57 Tolla, Ada/Lignano, Giuseppe/Nobel, Philip (2002). LOT/EK: Urban Scan. Princeton Architectural Press, New York City. »Urban scan is an ongoing investigation into artificial nature, or the un-mappable outgrowth of familiar, unexplored, man-made and technological elements woven into urban and suburban reality. (it) is extracting from this artificial nature prefabricated objects, systems and technologies to be used as raw materials. (it) is the random encounter with objects that are displaced, transformed and manipulated to fulfil program needs. (urban scan) is the dialogue that develops between the specific features of these existing objects and generates unexpected spatial and functional solutions.« (Tolla/Lignano/Nobel 2002:135)

58 Ausführlicher wird in Teil C im Kapitel »Urban Scan« auf LOT-EK beziehungsweise Urban Scan eingegangen.

In anderen Fällen werden den städtischen Planungsbehörden von Expertenseite immer wieder neue Konzepte zur Verbesserung der Stadtstruktur angeboten. Landschaftsarchitekten beispielsweise, auf der Suche nach neuen Wirkungsfeldern, entwickeln Ideen für die neue urbane Landschaft wie etwa – um in Berlin und bei einem schon zitierten Beispiel zu bleiben – die Einrichtung von Naturerfahrungsräumen (NER). Stopka und Rank machen erhebliche Anstrengungen bei der Nachforschung über Naturbedarf und der Recherche geeigneter Flächen, um für den Senat nachzuweisen, dass der dringende Bedarf an NER gegeben ist und in der Stadt genügend Freiflächen für deren Einrichtung vorhanden wären. Die beiden Wissenschaftlerinnen brauchen eine belastbare Übersicht, um ihre Projektidee überzeugend darstellen zu können. Die durchaus eingängige Überzeugung, dass den Berliner Kindern und Jugendlichen mehr Naturerfahrung guttun würde, führt zu einer entsprechenden Raumsuche. Indessen wird ein Großteil der gefundenen und für NER-Zecke auserwählten Flächen bereits für andere Funktionen verwendet. Es müssten also öffentliche Spielplätze, Stadtwald, Äcker, etc. verkleinert oder umgewidmet werden, was auf eine Abwägung zwischen unterschiedlichen Nutzungspräferenzen hinausläufe. Der dabei vermutlich auftretende Zielkonflikt wird allerdings im Stopka/Rank Bericht nur begrenzt thematisiert. Die stadtbaulichen Auswirkungen der Anlage von NERs in Berlin stehen weiterhin zur Diskussion.

Die Unterschiedlichkeit der bisher perzipierten, zumeist einzelnen Stadtbaupotenziale mag schon beeindruckend sein, erdrückend aber wirkt erst die städtebauliche Wahrnehmung der massenhaften Fälle von verfallenen Industrie- und Siedlungsstätten, mit denen sich die Fachliteratur beschäftigt. Bowman und Pagano haben die amerikanischen Mittelstädte untersucht: im Durchschnitt etwa 15 % Vacant Land haben sie festgestellt (Bowman/Pagano 2004:45). Das ist eine Zahl, die bei schrumpfenden Städten in Europa und speziell in Deutschland ebenfalls erreicht und durchaus übertroffen wird wie etwa in Teilen Ostdeutschlands, insbesondere bei Leerstand von Altbauten in den Innenstädten (Gieseke/Spiegel 2007:121f). Solche Größenordnungen haben eine Wirkung auf die Wahrnehmung, die vom verlassenen Einzelobjekt schnell zu ganzen Revieren oder zur Ebene der Stadt selbst steigt, wo sich die Problemlösungen wie oben angesprochen (Handbuch von Philipp Oswalt) auf vier Extreme verteilen: Abbauen, Umwerten, Reorganisieren, Einbilden. Den 85 Buchbeiträgen ist anzumerken, sie können sich nicht lange mit der nostalgischen Beschreibung der nieder gegangenen Areale aufhalten. Für Städte im Schrumpfungsprozess scheint die primäre Wahrnehmung zu sein: Sanierung, auf welche Art auch immer. Restraum-Erhaltung zu betreiben wäre Luxus, stattdessen müssen Städtebauexperten von außen und die betreffenden städtischen Behörden von innen zusammenwirken.

Die vielen Fachvertreter im Metrozonen-Projekt mögen ebenfalls diagnostizieren, dass in Wilhelmsburg städtebauliches Potenzial ganz offensichtlich im Überfluss vorhanden ist und schon lange vorhanden

war, weshalb es nun endlich auch entdeckt und genutzt werden muss. Denn laut Jörn Walter⁵⁹ zeigen sich »handfeste lokale Aufgaben und Probleme«: Wohnungsneubaubedarf, Bedarf für Arbeitsplätze und Gewerbeflächen, verkehrliche und technische Großinfrastrukturen, Logistikzentralen und vieles andere mehr (Walter 2010:212). In der (zu) frühen Wahrnehmung von Gestaltungsnotwendigkeiten steckt indessen die Verführung, die Phase der Beobachtung des Lebens, wie es sich in Wilhelmsburg eingenistet hat, zu diminuieren und vorschnell Umbauvorschläge zu produzieren. Selbst in einem Bertram Weisshaar, der als professioneller Stadtwanderer unterwegs ist und auf den im folgenden Unterkapitel noch zurück zu kommen sein wird, wohnt der Urtrieb des Stadtplaners zur Intervention, wozu er sich sehnlichst wünscht, König von Wilhelmsburg zu sein. In diesem Spektrum von Erhaltung bis Gestaltung kündigt sich an, dass eine Metrozone wie Wilhelmsburg nicht nur als Stadtbaupflicht, sondern zugleich auch als originäre Erlebniswelt sowie als Chance zur Aufwertung der Gesamtstadt wahrgenommen werden kann.

WAHRNEHMUNG ALS ERLEBNISWELT STADT

Den Autoren, die unbestimmte städtische Flächen als Erlebniswelt perzipieren, geht es um die Erkundung von Stadtleben. Dazu gehören gewiss auch Stadtplaner, die ihre Konzeptionen gründlich und realitätsnah entwerfen wollen. Der überwiegende Teil der Publikationen zu diesem Wahrnehmungsfokus stammt jedoch von anderen stadtbezogenen Disziplinen und aus dem literarisch-kulturellen Einzugsbereich. Das heißt jedoch nicht, dass hier lediglich Fragen des Wohlfühls thematisiert werden. Vielmehr stehen dahinter sehr wohl materielle Probleme und strategische Strukturentscheidungen der Stadt. Ansatzpunkt bildet aber zuvorderst nicht das stadtbauliche Design, sondern die Lebenssituation des Stadtbewohners, das Befinden der städtischen Gesellschaft, der Gemütszustand der Stadt. Diese Perspektive schlägt sich auch in den Methoden nieder, die bei Forschung wie Projekten angewendet werden.

Auffallend ist hier die Gruppe der Stadtwanderer, angelehnt an die Sicht- und Vorgehensweise des schon mehrfach erwähnten Lucius Burckhardt, der den Spaziergang als wissenschaftliches Instrument zur Wahrnehmung von Stadt hochschulreif gemacht und in der Folge Gleichgesinnte und Nachahmer gefunden hat. Wandernd wollen diese Wissenschaftler auffällige Stadträume entdecken und markante Strukturen erkennen, Übersehenes sehen und Unterschätztes schätzen lernen. Dieses Interesse führt sie daher häufig zu vernachlässigten oder gemiedenen Rayonen, also auch zu unbestimmten Räumen sowie speziell zu Restraum. »Mit unseren Spaziergängen schalten wir die Angst vor dem Ungewohnten aus. Und außerdem macht es Spaß.« (Burckhardt 2006:8) Dadurch, dass die Stadtwanderer sich den Wegen und Orten aktiv und

intensiv widmen, die normalerweise passiv passiert werden, praktizieren sie über visuelle Kontemplation hinaus auch räumliche Wertschätzung.

Mehrere der Beiträge zum Metrozonen-Band sind aus der Perspektive des Promenadologen entstanden. Insbesondere der Artikel von Bertram Weisshaar, der als »Fremder« in Wilhelmsburg ankommt und sofort »Robinson« in sich erwachen fühlt, zelebriert diese urempirische Wahrnehmungsmethode. Um das Gebiet kennen zu lernen, beschließt er, einfach mal diesem, mal jenem Ortsansässigen nachzulaufen. »Diese Auswahl der Orte wird sicher eine sehr zufällige sein – keine Spur von wissenschaftlicher Objektivität. Und doch, es werden Splitter der Realität aufscheinen.« (Weisshaar 2010:38) Auch für seine Kollegen sind die Erfahrungen der ersten Begehung prägend. Sich mit unbekanntem städtischen Raum vertraut zu machen, Eindrücke zu verarbeiten und Erkenntnisse zu vermitteln, verläuft recht unterschiedlich: siehe die »Metrozonenbeschreibungen« von Martin Kohler,⁶⁰ die »Wiederentdeckung einer Stadt« von Boris Sieverts,⁶¹ eine »Spazierfahrt durch die Häfen und Kanäle der Elbinsel Wilhelmsburg« von Stephan Rogge⁶² und all dies verinnerlicht im »Unterwegssein« von Hille von Seggern.⁶³

Wilhelmsburg ist gewiss eine ideale Versuchsanordnung für Stadtspazierwissenschaft sowie für eine Reihe verwandter methodischer Ansätze wie sie von den Situationisten, den Anhängern von Dérive, der Psychogeographie oder generell den Betreibern von revolutionären Expeditionen vertreten und praktiziert werden.⁶⁴ Es geht jeweils darum, sich physisch in einen unbekanntem (in unserem Fall einen auch unbestimmten) Raum zu versetzen, um ihn auf sich wirken zu lassen. Die Psychogeographie beschreibt eine ungeplante Reise durch die urbane Landschaft mit dem Ziel, eine neue, authentische Erfahrung zu machen einschließlich der psychischen Wirkungen. Dérive erkundet Stadt durch zielloses Umherschweifen, wobei es zu einem Dialog, zu einer Auseinandersetzung mit dem Organismus Stadt kommt.⁶⁵ Die Situationisten gehen dezidiert vom subjektiven Erleben des Einzelnen aus, von seinen Wünschen und Begierden, immer bereit, neue Lebensbedingungen zu entdecken, auch und besonders in der Stadt.⁶⁶

Diese zum Teil altehrwürdigen Methoden der Stadterfahrung (die Situationistische Internationale geht auf die Mitte des letzten

60 Kohler, Martin (2010): Metrozonenbeschreibungen, in: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg). METROPOLE: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE, S. 146–153.

61 Sieverts, Boris (2010). Die Wiederentdeckung einer Stadt. In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg). METROPOLE: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin, S. 116–122.

62 Rogge, Stefan (2010). Volle Kraft voraus! In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg). METROPOLE: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin, S. 180–198.

63 Seggern, Hille von (2010). Recht auf öffentliche Räume. In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg). METROPOLE: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin, S. 138–144.

64 Zur situationistischen Denk- und Schaffensrichtung siehe die Themenausgabe der Zeitschrift für Architektur und Städtebau: Situationer Urbanismus, archplus 183, Mai 2007.

Jahrhunderts zurück und gilt als zeitweise vom Sozialrevolutionär Guy Debord dominiert⁶⁷) erleben zurzeit eine Renaissance in Form der »flânerie« wie sie u. a. Kay von Keitz und Sabine Voggenreiter (plan-Projekt) in ihrem Sammelband »En passant. Reisen durch urbane Räume: Perspektiven einer anderen Art der Stadtwahrnehmung« propagiert haben.⁶⁸ Quasi im Vorübergehen soll der urbane und suburbane Raum erkundet werden, und zwar mit allen Sinnen, um intensivere und reflektiertere Architektur- und Stadterfahrungen zu sammeln. Anhand von Stadtwanderungen durch Köln haben die beiden Kulturmanager diese Wahrnehmungsmethode per DVD dokumentiert und kommerzialisiert: Stadtplanern und Architekten ebenso wie interessierten Stadtbewohnern und -nutzern werden neue Perspektiven auf ihr gewohntes Arbeits- und Umfeld in Aussicht gestellt. Eine Riege von Architekten, Planern und Kulturtheoretikern ist aufgebrochen, um »alternative Strategien des Städtebaus, die Planung von Unplanbarem, die Aneignung urbaner Räume und die Aktivierung von ungenutzten Potenzialen ...«⁶⁹ zu wagen. Im Kern aber bleiben sie verliebt in die urbane Situation vor Ort.

In dieser Hinsicht werden sie allenfalls noch von den intellektuellen und künstlerischen Stadtwanderern übertroffen, die den Stimulans der städtischen Umgebung zu nutzen suchen. Philosophen, Soziologen, Anthropologen, Schriftsteller und Künstler lassen sich – vergleichbar dem Planungsreflex des Stadtplaners – durch ihren eigenen professionellen Reflex mitreißen, sobald sie Städte begehen und ungewöhnliche Räume wahrnehmen. Es können hoch geachtete Wissenschaftler sein wie der Anthropologe Marc Augé, völlig unbekannte jugendliche Künstler wie die Gruppe Eichbaumer oder einfach Lebenskünstler, Abenteurer, Aussteiger, Szenenleute, die die Codes ihrer Gleichgesinnten in der Stadtlandschaft lesen können.

65 »Unter den verschiedenen situationistischen Verfahren ist das Umherschweifen eine Technik des eiligen Durchgangs durch abwechslungsreiche Umgebungen. Der Begriff des Umherschweifens ist untrennbar verbunden mit der Erkundung von Wirkungen psychogeographischer Natur und der Behauptung eines konstruktiven Spielverhaltens, was ihn in jeder Hinsicht den klassischen Begriffen der Reise und des Spaziergangs entgegenstellt. Eine oder mehrere das Umherschweifen experimentierende Personen verzichten für eine mehr oder weniger lange Zeit auf die ihnen im allgemeinen bekannten Bewegungs- bzw. Handlungsgründe, auf die ihnen eigenen Beziehungen, Arbeiten und Freizeitbeschäftigungen, um sich den Anregungen des Geländes und den ihm entsprechenden Begegnungen hinzugeben.« <http://www.si-revue.de/theorie-des-umherschweifens/> 13.4.2017.

66 Chlada, Marvin (2002): Eine andere Stadt für ein anderes Leben. Der Urbanismus der Situationisten: In: Quadratur. Kulturbuch, Bd. 4: Stadt, Blicke, FKO-Verlag, Duisburg/Köln, S. 155–160.

67 Debord, Guy (1967). Die Gesellschaft des Spektakels. Vom Autor gebilligte Übersetzung aus dem Französischen von Jean-Jacques Raspaud. Edition Nautilus Verlag, Hamburg. <http://www.si-revue.de/die-8-konferenz-der-si/>; 13.4.2017.

68 Keitz, Kay von/Voggenreiter, Sabine (2010). En passant. Reisen durch urbane Räume: Perspektiven einer anderen Art der Stadtwahrnehmung. Jovis Verlag, Berlin.

69 Keitz, Kay von/Voggenreiter, Sabine (2014) (Hrsg.). Architektur im Kontext. Die Entwicklung urbaner Lebensräume jenseits von Masterplan und Fassadendiskussion. Jovis Verlag, Berlin.

Eindeutig städtebaulich orientiert sind dagegen all die, die sich programmatisch unter die Metapher »as found«⁷⁰ gestellt haben. Der Ausdruck wurde zwar für Architektur und Kunst entwickelt, hat inzwischen aber auch Eingang in die Stadtplanung und Landschaftsarchitektur gefunden, wofür Claude Lichtenstein und Thomas Schregenberger mit ihrem 2001 herausgegebenen Sammelband »AS FOUND. Die Entdeckung des Gewöhnlichen«⁷¹ einen maßgebenden Beitrag geleistet haben. Darin wird dafür geworben, dass jede stadtplanerische Intervention damit beginnen möge, sich den Zustand des fraglichen Komplexes erst mal genau anzuschauen und festzustellen, was er für Eigenschaften hat, ihn also im Jetzt-Zustand zu entschlüsseln, ehe weitere Reflexionen folgen können. Ziel ist, die Identität eines Ortes so aufzunehmen, dass sie als besondere Charakteristik weiterentwickelt werden kann und erkennbar bleibt. Mit diesem Ansatz sind Wettbewerbe gewonnen,⁷² Institute gegründet⁷³ und Ausstellungen⁷⁴ veranstaltet worden. Restraum ist per se »as found«.

All die oben zitierten Ansätze haben ihren Fokus im unverfälschten, örtlichen Entdecken und Erfahren von Stadt, von Urbanem. Es handelt sich zu einem guten Stück um Feldforschung, wie sie aus den Sozialwissenschaften bekannt ist. Es ist kontextuelle Wahrnehmung ohne zur Teilnehmenden Beobachtung zu werden, sondern bewahrt – trotz intimer Nähe – die Distanz, um Gesehenes und Erkanntes wissenschaftlich reflektieren zu können. Dieses Cluster von Stadtwissenschaftlern befindet sich quasi auf einer ethnographischen Expedition à la Alexander von Humboldt: »Auf dem Weg nach Spanien vermaß Humboldt jeden Hügel. Er erklimmte jeden Berg. Er klopfte Steinproben von jeder Felswand. Mit seiner Sauerstoffmaske erkundete er jede Höhle bis in die hinterste

70 Smithson, Alison and Peter. The »As-Found« and the »Found«. In: www.archplus.net/home/archiv/artikel/46,2077,1,0.html, S. 291f.; 13.4.2017.

71 Lichtenstein, Claude/Schregenberger, Thomas (Hrsg.) (2001). AS FOUND. Die Entdeckung des Gewöhnlichen. Verlag Lars Müller Baden/Schweiz und Museum für Gestalten, Zürich.

72 Die HCU-Professoren Michael Koch (Stadtplanung), Bernd Knies (Urban Design) und Klaus Sill (Architektur) haben den Anerkennungspreis der Johannes-Göderitz-Stiftung 2011 erhalten. In der Begründung heißt es: »Die Arbeit »as found« transformiert Vorgefundenes ins Neue.« https://www.hcu-hamburg.de/.../2011-10-26_PM_Goederitz-Preis.pdf; 13.4.2017.

73 Das Institut für angewandte Urbanistik (ifau) arbeitet seit 1998 im Kern als Architektengruppe in verschiedenen interdisziplinären Konstellationen und untersucht die Möglichkeiten einer direkten Übersetzung urbaner Realität, Differenz und Vielfalt in den Entwurf von Architektur und Stadtraum.

74 Das Schweizerische Architekturmuseum Basel hat im Frühjahr 2007 die Ausstellung »Unaufgeräumt/As Found« ausgerichtet und parallel dazu eine vierteljährliche Zeitschrift gegründet, die jeweils einer ausstellungsbezogenen Thematik gewidmet ist. Die erste Ausgabe lautet: »Unaufgeräumt. Urbane Reanimationen und die Architektur des Minimaleingriffs.« Vgl. Schweizerisches Architekturmuseum (Hrsg.), S AM No. 01, 2007, Christoph Merian Verlag, Basel.

75 Dieses Zitat von Kehlmann über Alexander von Humboldt muss nicht der historischen Wahrheit entsprechen. Es stammt zudem aus einem Roman, der das Vermessen der Welt zum Fokus hat. Dennoch zeigt es, dass der Forscher nur die Mittel und Maßstäbe anwendet, die er kennt, um Ergebnisse aus seiner Expedition festzuhalten. Kehlmann, Daniel (2005). Die Vermessung der Welt. Rowohlt Verlag, Berlin.

Kammer ... Ob das denn nötig sei, ...man sei schließlich nur auf der Durchreise. Humboldt überlegte. Ein Hügel, von dem man nicht wisse wie hoch er sei, beleidige die Vernunft und mache ihn unruhig. Ohne stetig die eigene Position zu bestimmen, könne ein Mensch sich nicht fortbewegen. Ein Rätsel, wie klein auch immer, lasse man nicht am Wegesrand.«⁷⁵ (Kehlmann 2005:201)

WAHRNEHMUNG ALS URBANITÄTSRESSOURCE

Gibt es jenseits von utilitaristischer und idealistischer Wahrnehmung, noch eine dritte Perzeptionsmethode von Restraum? In der Tat ist ein beachtliches Schrifttum vorhanden, das sich von den vorher beschriebenen Ansätzen dadurch unterscheidet, dass es Elemente der beiden Wahrnehmungsarten mit einander verbindet. Der Blickwinkel ist dementsprechend erweitert. Städtischer Restraum wird weder prioritär als Stadtbaupotenzial, noch in erster Linie unter Laissez-faire Perspektive betrachtet, er wird ganz realistisch als eine Urbanitätsressource wahrgenommen, die zu einer aufgeklärten, umfassenden Herangehensweise an Stadtgestaltung auffordert. Methodisch werden die zweckorientierte Erhebung der betreffenden Räume oder ihr Genuss per Expedition diesem Anspruch nicht mehr gerecht. Zusätzliche Wahrnehmungsmethoden sind gefragt.

Dafür lohnt es sich zunächst auf das fiktive, oben erwähnte Streitgespräch zwischen Burckhardt und den Verfechterinnen der NERäume für Berlin zurück zu kommen, die wie gesagt beide in einem Dilemma stecken. Stopka und Rank hatten sich vorgenommen, den Kindern und Jugendlichen in Berlin mehr Naturerfahrung angedeihen zu lassen. Da es dafür aber nicht genügend gewachsene Natur in der Stadt gibt, soll wilde Natur künstlich installiert werden. Die beiden Landschaftsarchitektinnen erwarten, dass die künftigen Nutzer der NER diese als »Natur« wahrnehmen werden. Burckhardt hält dieser Methode des »second best« seine Methode des »best« entgegen: »Die Art und Weise, wie Städte begärtnert werden, steht immer noch unter dem Anspruch der dreißiger Jahre: Funktionalisierung und Hygienisierung. Und diese zweckgerichtete Begrünung nimmt nun gerade der Freifläche ihre Freiheit, letzter Auslauf zu sein, insbesondere für jene Altersstufe, die ohnehin mit dem Stigma des Undisziplinierten behaftet ist, für die Halbwüchsigen. Und halbwüchsig sind wir bis ins hohe Alter.« (Burckhardt 1980:322) Burckhardt wie Stopka und Rank haben das gleiche Ziel, der eine argumentiert mit Maximalforderungen, die anderen versuchen ein Optimum zu erreichen. Es könnte ein Restraum-typischer Streit sein, denn Optionen für Stadtgestaltung werden gegeneinander abgewogen.

In dieser gestellten Diskussion haben beide sehr gute, übereinstimmende Vorstellungen von den Bedürfnissen der Jugend (mehr Naturerfahrungen), dennoch werden sie sich nicht leicht einigen. Der direkte Einbezug der betroffenen Kinder, Jugendlichen, Erwachsenen, Alten in

den Dialog könnte zu einer Verständigung beitragen. Einen solchen Versuch der partizipativen Stadtpolitik exerziert die Kölner Stadtverwaltung mit dem Unortkataster vor. Dabei lässt sich die Stadt, wir erinnern uns, durch ihre Bürger inspirieren, was in deren Augen unschöne, ungeliebte, störende Orte sind, um daraus »Schönheitsorte« machen zu können. Wie weit sollten, wie weit können, Stadtbewohner Teilnehmer der offiziellen Stadtgestaltung sein? Sollte es sich hier um Orte handeln, die zum Restraum gehören, lässt sich ahnen, dass beide Orte, der Unort und der Schönheitsort, als Urbanitätsressource wahrgenommen werden könnten. Etwas vom Phänomenhaften am Restraum scheint auf.

Restraum scheint gegensätzliche Einschätzungen zu provozieren, sie aber auch in einem breiteren Konzept einfangen zu können. Der Stadtforscher Alan Berger geht von einem Nutzungskreislauf aus, in den momentan ungenutzte Flächen einbezogen sind und einen eigenen Stellenwert haben. Er verbindet eine eingehende, bildlich angereicherte Zustandsbeschreibung von dross (wozu potenziell auch Restraum gehören dürfte) mit der Notwendigkeit der Stadterneuerung. Für Berger ergibt sich dross als Konsequenz unseres Ressourcen verbrauchenden Lebensstils, worauf mit einem übergeordneten Ansatz geantwortet werden muss. Für dieses umfassende Konzept hat er den Ausdruck »Systemic Design« entworfen und als Fachterminus eigens schützen lassen. Die Restraumforschung kann sich davon anregen lassen, denn dieser Zutritt versucht, von einem strukturierenden kleinen Teil aus auf das große Ganze zu schließen.

In dem Band *Infrastructural Urbanism*, der aus einem Call for Papers hervorgegangen ist, werden eine Reihe theoretischer Überlegungen angestellt: zu Infrastruktur als Raumkategorie, zu infrastrukturellem Urbanismus als informelle und kontextuelle Erscheinung, zu Formen infrastruktureller Landschaft. Technische Infrastruktur sowie Stadtentwicklung und Stadtgestaltung werden in einen konzeptionellen Zusammenhang gebracht. Die an die Infrastrukturen angrenzenden oder von ihnen eingeschlossenen Flächen werden nachträglich als Chance für den öffentlichen Raum gesehen. Umgekehrt gilt eine Neukonzeption von Infrastrukturen als Gelegenheit, solche Flächen in den Planungs- und vor allem den städtischen Gestaltungsprozess mit einzubeziehen. Die Organisatoren des Symposiums, Thomas Hauck und Volker Kleinekort, fassen die Wirkungsvorgänge zusammen: »Infrastructures are always both dynamic and static and do not remain anonymous. Instead, they influence, dominate or even define their context.« (*Infrastructural Urbanism* 2011:9) Restraum besteht zu einem großen Teil aus Abstandsflächen entlang an Bahngleisen, Straßen, Kanälen, Leitungen. Diese an sich getrennten Bestandteile (Verkehrsadern und Begleiterrains) als Komponenten eines integrierten Raumes zu perzipieren offenbart ihre Qualität als eigenständige Urbanitätsressource.

Ähnlich wie Alan Berger entwerfen auch Bowman/Pagano ein Modell, mit dem sich durch die gezielte Rückführung ungenutzter Parzellen in den Nutzungskreislauf der Marktwert dieser Flächen steigern

und die Lebensqualität einer Stadt verbessern lassen. Für die Verwaltungen der untersuchten amerikanischen Städte ist es nämlich, wie oben bereits notiert, erforderlich, den fiskalischen, den sozialen und den entwicklungspolitischen Bedarf der Stadt abzugleichen.⁷⁶ Aus diesen drei Imperativen entwickeln nun die Autoren ein Modell für strategische Entscheidungen, in das jede vakante Parzelle eingeordnet werden kann. Beurteilt eine Stadt mehrere Parzellen nach diesem System, so stapeln sie sich in einem dreidimensionalen Koordinatensystem. Ihre Position im System gibt dann Auskunft darüber, welche Parzellen die Stadt auswählen sollte, um die größten Erfolge zu erzielen. Das Modell läuft auf ein Abwägen von Optionen hinaus, die jeweils aus einem unterschiedlichen Mix von Präferenzen bestehen. Eine solche Methode des Abgleichs könnte auch für umstrittenen Restraum relevant sein.

Über dieses Modell zur Abwägung bei Einzelfällen ungenutzter Flächen hinaus verlangen Bowman/Pagano eine grundlegende Entscheidung und strategische Ausrichtung der Stadtentwicklung: »City governments formulate plans and regulations intended to use and reuse these vacant land parcels. These plans are purposive and strategic, designed to accomplish some greater good.« (Bowman/Pagano 2004:1) Die Autoren weisen nun darauf hin, dass vacant land für eine Stadtverwaltung sowohl ein Problem als auch eine Ressource sein kann, dass es aber ebenso eine Frage der Perzeption ist, welche Perspektive eingenommen wird. Ihre eigene Antwort ist klar: »A first step, however, is to reorient the concept of vacant land – to take a new perspective that sees it as an urban resource rather than a problem.« (Bowman/Pagano 2004:4) Mit dieser Wahl rückt die Wahrnehmung von ungenutzten städtischen Flächen auf die oberste Ebene der Stadtentwicklungsstrategie (»opportunity to refigure the city«, Bowman/Pagano 2004:4).

Wenn vacant land als Ressource wahrgenommen wird, ist von einer stadtpolitischen Bereicherung auszugehen. Der Begriff Ressource kommt dem Synonym von Wert sehr nahe, daher die Frage: Handelt es sich um wertvolle Räume für die Stadtregierung, etwa als Masse zur Optionenbildung oder zum Entwicklungsmanagement, und sind die leer stehenden Flächen eine Ressource beziehungsweise ein Wert für die Stadtbewohner? In ihrem Fragenkatalog hatten Bowman und Pagano die Landeigentümer direkt nach dem geschätzten Wert ihres leer stehenden Grundstücks oder Gebäudes gefragt. Die Antworten gingen einhellig in die Richtung, dass ihre Parzellen nicht groß genug und ungünstig geschnitten seien sowie am falschen Ort lägen. Insgesamt eher eine pessimistische Einschätzung. (Damit aber sehr nahe am Restraum, kann von der Warte der eigenen Forschungsarbeit hinzugefügt werden.) Fühlt sich eine Stadt mit leer stehenden Strukturen und Flächen über- oder unterversorgt, war ein weiterer Punkt in der Umfrage. (Das dürfte selbst

76 »The strategic policy choices of cities toward vacant land and abandoned structures are influenced to a greater or lesser extent by an interaction of ... three imperatives, namely, a fiscal need to generate resources and to keep the city's fiscal position strong, a social need to create stable neighbourhoods and sectors and to protect property values, and a development need to ensure and enhance the economic vitality of the community.« (Bowman/Pagano 2004: 45)

für einen Restraum-Forscher keine einfach zu beantwortende Frage sein.) Die Antworten aus der Umfrage waren übrigens geteilt.

Durch solche Fragestellungen wird nochmals deutlich, dass die Wahrnehmung der unbestimmten Räume als Ressource für die Stadtentwicklung über die städtebauliche und die situative Wertschätzung hinausreicht. Sie bewegt sich auf die oberste Strategieebene der Stadt zu, dorthin wo die relevanten Fachgremien einer Stadt zusammenkommen, um ihre notwendige beziehungsweise wünschenswerte Ausrichtung zu beraten, und wo die nicht-professionellen Nutzer der Stadt auf unterschiedliche Weise ein Stückweit einbezogen sein können (Stichwort: Planung von unten). Stadtplaner verstehen sich in diesem Kontext offensichtlich nicht allein als Fachvertreter, sondern entwickeln Modelle, Konzepte und Praktiken, in denen sie zum Moderator der beteiligten anderen Disziplinen und Interessenvertreter avancieren. In diesem pluralistischen Prozess gehen die so fachkundig entwickelten Schulen zur Betonung der idealistischen Gegenwart wie zur Gestaltung der planerischen Zukunft nicht verloren, sondern werden Komponenten eines »greater good« (Bowman/Pagano).

ERGEBNISSE DES LERNLABORS LITERATURSYNOPSE

Der Überblick über einschlägige Publikationen, Untersuchungen und Projektberichte zu Unbestimmten Stadträumen, die für Restraum-Forschung relevant sind, hat in mehrfacher Hinsicht Ergebnisse gebracht. Zum einen hat er geholfen, das Phänomen Restraum im weiteren Forschungskontext des stadtplanerischen Schrifttums erfahrener Wissenschaftler verortet und »mit«-behandelt zu sehen, sodass der bisherige marginale Platz des engeren Gegenstands dieser Forschungsarbeit deutlich geworden ist. Zum anderen hat dieses Forum der gewachsenen Wissenschaftscommunity ein Gutteil jenes methodischen und inhaltlichen Vorwissens beige-steuert, ohne das die eigene Untersuchung nicht auskommt, will sie nicht »bei Adam und Eva« anfangen. Gleichzeitig ist die Ahnung gefestigt worden, dass das Endergebnis der eigenen Forschung mit der Namensgebung »Restraum« ein eigenständiger Beitrag zu einem laufenden Diskurs in der Fachdisziplin sein wird.

Ein Großteil der durchgesehenen Literatur kommt zu Erkenntnissen auf der Basis von Großforschung, also durch ausgedehnte Forschungsprojekte, riesige Faktenerhebungen, durch wissenschaftliche Konferenzen und Sammelbände. Auch der Anteil der Berichte über Planungswettbewerbe und durchgeführte Projekte ist beachtlich. Dies vor allem im Vergleich zu der relativ geringeren Anzahl von Monographien, die zudem hauptsächlich von einigen wenigen bekannten Fachgrößen stammen. Gute Vorbilder sind sicher wichtig, dennoch zeigen diese Größenordnungen, dass es nicht schadet, sich vor diesem Hintergrund die eigene anfängliche Forschungsfrage nochmals vorzunehmen, und sie auf ihre

wissenschaftlich methodischen Implikationen hin, das heißt auch auf ihre Machbarkeit hin zu überprüfen.

So wird ein Weg zu suchen sein, wie das Phänomen Restraum in der gegebenen Stadt überhaupt auffindbar ist. Die durchforschte Literatur gibt dafür wenig brauchbare Beispiele, weder kann in ein Flugzeug gestiegen werden, um die fraglichen Räume gezielt zu sichten, noch wäre eine Fragebogenaktion bei Stadtverwaltungen zielführend, zumal diese die Existenz von Restraum in der Regel negieren. Am ehesten scheint die Methode Stadtwanderung hilfreich, obwohl der Stadtwanderer eigentlich nicht auf der Suche nach einem bestimmten Raumtypus unterwegs ist. Immerhin entsteht durch diesen Ansatz eine gewisse Kenntnis über die potenziellen Eigenschaften von Restraum einschließlich der physischen Beschaffenheit und der dortigen Ansprache der menschlichen Sinne. Weder bietet die durchgesehene Literatur eine Restraum-Wünschelrute an, noch findet überhaupt eine nähere Erfassung von Restraum, geschweige denn eine intensive Untersuchung wie etwa beim Ausleeren der Plattenfuge statt.

Genau diese Art der Inhaltserforschung aber ist unumgänglich, soll etwas zur Bedeutung dieser Stadträume gesagt werden. Restraum ausfindig zu machen, ist die erste Herausforderung, ihre Besonderheiten zu erfassen ist eine zweite, ihren Wert zu bestimmen die dritte. Überblicke, Aggregationen und Querschnittsanalysen führen nicht tief genug, insbesondere wenn die fraglichen Räume vorwiegend durch ihre vielfältige Heterogenität gekennzeichnet sind. Dennoch ist Mengenanalyse unumgänglich, wie die Publikationen und Projektberichte immer wieder beweisen. Will man sich indessen eine Intimkenntnis über den Charakter solcher Stadträume verschaffen, kommt man nicht umhin, jeden der Orte einmal, wenn nicht sogar mehrmals aufzusuchen, ihn in sich aufzunehmen und Wahrgenommenes für sich und andere erhellend zu dokumentieren und auszuwerten.

Hinsichtlich des Auslesens und der Präsentation von Restraum ist die eingesehene Literatur nicht sehr differenziert und methodisch wenig entwickelt. Auf weiten Strecken wird in den Publikationen ohne Bildmaterial gearbeitet und gewissermaßen davon ausgegangen, dass die entsprechenden Räume bekannt seien. Insofern wird von den vorhandenen Forschungen nicht nur eine Vermittlungslücke in Kauf genommen, sondern auch eine Erkenntnischance verpasst. Der eigenen Forschungsarbeit bleibt auch die Gelegenheit, den innovativen Versuch zu unternehmen, den Wert des Restraums darzustellen und damit vermittelbar zu machen, ihn also nicht nur zu konstatieren.

Diese Einschränkungen im Methodenbereich des durchforschten Schrifttums werden durch inhaltliche Einseitigkeit gespiegelt. So befasst sich der bei weitem überwiegende Teil der Literatur mit künftigen städtebaulichen Gestaltungsideen, während ein kleiner Teil zwar auf die Gegenwart eingeht, aber das »as found« mehr als Postulat verwendet denn als Durchführung von detaillierten aussagekräftigen Beschreibungen des Iststandes. Diese verbreitete Zukunftsorientierung, die vermutlich auf

den professionellen Bias der Stadtbauexperten zurück geht, erweist sich indessen als besonders anregend was die Entstehungsursachen und das Nutzungsspektrum von Restraum betrifft. Auch hinsichtlich der möglichen Eigenschaften und der Wahrnehmungsarten von Restraum bringen die Publikationen reichhaltige Erkenntnisse zur Präzisierung des eigenen Forschungsgegenstandes.

So macht die Literatur immer wieder darauf aufmerksam wie stark Restraum von seinem städtebaulichen Kontext determiniert und wie sehr er davon geprägt ist, dem üblichen Regelungsgeflecht einer Stadt ganz oder teilweise entfliehen zu können. Ebenso wird bewusst wie bedeutend der Übergang vom objektiv mess- und erfassbaren Restraum zu seiner subjektiv getragenen Wertbestimmung ist, wo solche Räume schließlich die Seele berühren und zu Orten mit eigener Kultur und Geschichte werden. Spätestens an dem Punkt kann ein gewisser Grad von Einzigartigkeit des Phänomens Restraum vermutet werden, den es allerdings dann doch im Einzelnen noch nachzuweisen gilt.

Insgesamt hat sich die Erwartung, dass die Literatursynopse etwas mehr zur Erfassung, Bestimmung und Bewertung von Unbestimmten Räumen und speziell von Restraum beitragen könne, in begrenztem Maß erfüllt. Es bleiben trotz der methodischen und inhaltlichen Ergebnisse aus dem Lernlabor große Wissens- und Erkenntnislücken bezogen auf den Forschungsgegenstand Restraum. Einige seiner gefundenen definitiven Elemente aber erlauben nun, von der Vermutung zur verifizierenden Bestimmung über zu gehen. Das lässt sich nicht durch weitere Sekundärliteratur erreichen, hier ist Feldforschung aus erster Hand gefragt.

SUKZESSIVE DEFINITIONS- ENTWICKLUNG ZU RESTRAUM – DEFINITION NACH TEIL B

Wieder lohnt sich ein Blick in die Plattenfuge, diesmal um zu sehen, was die Literatursynopse – über die Definition nach Teil A hinaus – an zusätzlichem Wissen über Restraum erbracht hat:

- 1 Restraum lässt sich als eine Sammlung einzelner Räume beschreiben, die zu den unbestimmten Räumen einer Stadt gehören, mithin nicht verplant sind.
- 2 Restraum ist übriggeblieben, nachdem der nutzbare Teil der unbestimmten Räume für bauliche Entwicklung, etc. genutzt wurde.

Restraum ist nicht einfach nur ein Rest, der als städtebaulich nutzlos vom unbestimmten Raum übriggeblieben ist, sondern vermutlich mehrere Entstehungsursachen hat:

- *Restraum kann der Verschnitt einer Planung sein.*
- *Restraum kann aus (gesetzlichen) Abstandsflächen bei Infrastrukturen bestehen.*

- *Restraum kann ein Überrest sein, also von einem verfallenen Stadtraum (Infrastruktur, Anwesen, Platz) übriggeblieben sein.*
 - *Restraum kann in Gänze oder zu einem Teil dem Stadtraum entsprechen, der geschwunden ist.*
- 3 Restraum gilt einerseits als offiziell nicht nutzbar, weil er Eigenschaften hat, die eine städtebauliche Verwendung nicht möglich machen oder sie als zu aufwendig erscheinen lassen. Andererseits hat er Eigenschaften, die ihn für private Unternehmungen von Stadtbewohnern sehr wohl geeignet erscheinen lassen.
- Restraum kann Eigenschaften haben, die vermutlich auch eine städtebauliche Nutzung erlauben, allerdings nur in eingeschränktem Maße. Dagegen kann er vermutlich eine ausgedehnte, vielfältige Nutzung für individuelle Zwecke zulassen.*
- 4 Zu den für individuelle Nutzung relevanten Eigenschaften von Restraum gehören: seine Lage, seine physische Gestalt, seine Abgeschlossenheit.
- Zu den Raumeigenschaften, die solche Nutzungen verhindern beziehungsweise fördern, gehören vermutlich ferner: der ästhetische und atmosphärische Befund der fraglichen Räume, ihre Eingebungen, die diversen Nutzungsarten, deren Auswirkungen vor Ort sowie ihre Wahrnehmungsmöglichkeiten durch die Stadtbewohner.*
- 5 Spezifische Raumeigenschaften sind mit typischen Nutzungspraktiken gepaart und führen zu Erscheinungsbildern, an denen Restraum im Stadtkontext in gewissem Grad erkennbar ist.

Der Plattenfuge haben sich mit Hilfe der Literatursynopse weitere Informationen zum Phänomen Restraum entlocken lassen. Es kann vermutet werden, dass ein Teil davon auf die Entschlüsselung von Restraum übertragbar ist. Mit Sicherheit lässt sich dies aber nur dann behaupten, wenn städtischer Restraum selbst im Detail untersucht wird. Eine solche Untersuchung erfordert ein das Phänomen Restraum auffächerndes methodisches Werkzeug.

TEIL C

WISSENSCHAFT-
LICHES WERKZEUG

AUSSTATTUNG
DES FORSCHUNGS-
LABORS

94	EXPEDITIONSMODUS
97	VERDACHTSZONE
100	URBAN SCAN
104	Kontaktabzüge
111	ANALOGIE PLATTENFUGE
112	ZOOM IN DIE PLATTENFUGE
114	Zoom in die Plattenfuge
120	EXPEDITIONSBERICHT
122	DEFINITION NACH TEIL C

»Go into the district, get the feeling« riet Robert Ezra Park¹, der Begründer der Chicagoer Schule der Soziologie, seinen Studenten, denn, um die Kunst des »Sehens« zu praktizieren, müsse man unbedingt das Studierzimmer verlassen. (Lindner 2004:117). Lindner preist Park als einen von jenen Stadtforschern des vergangenen Jahrhunderts, die sich als Stadtbaumeister, Soziologe, Ethnograph oder Anthropologe in die »wilden« Ecken der Städte gewagt hätten, um dort ihre terra incognita aufzustoßern. Im Feld scheint ihnen »the feeling« das ebenso Spannende wie Einträglichke zu sein. Dafür lohnt es sich, die Strapazen einer Reise in unwirtliche Gefilde zu ertragen und die zur vorschnellen Abschätzung neigende Resonanz in der Fachwelt hinzunehmen.

In der oben zitierten Aufforderung kommt indessen ein wissenschaftsmethodischer Imperativ zum Ausdruck, der auch im jetzigen Jahrhundert unverändert seine Gültigkeit hat: »Die Untersuchungsmethoden sind nicht beliebig, sondern sollten dem Status der wissenschaftlichen Frage Rechnung tragen.« (Bortz/Döring 2009:49) Die Frage nach dem Wert von städtischem Restraum verlangt Einfühlungsvermögen in den besonderen Ort, in seine Atmosphäre, seine Regeln. Es geht um die Einübung von Sensibilität, »... bei der der Feldforscher sich außerhalb der Normen seiner Herkunftskultur befindet. Nicht zuletzt darin besteht aber auch der Reiz (thrill) der Feldforschung.« (Lindner 2004:41).

Wissenschaftlicher Nervenkitzel trübt das empirische Vorhaben nicht, vielmehr regt er jenen Expeditionsdrang an, der sich unvoreingenommen und unerschrocken auf paradiesische wie risikoreiche Orte richtet, die schon lange auf Entdeckung warten.²

Dieser Antrieb wird auch in dieser Arbeit genutzt, um Restraum als unerforschtes städtisches Terrain auszurufen und – soweit wir seiner habhaft geworden sind – intensiver Analyse zu unterziehen.

Womit muss ein Forschungslabor ausgestattet sein, um vermutete Räume orten zu können, Tiefenuntersuchungen zu ermöglichen und Wertschätzungen zu offenbaren? Als Hauptausstattung ist hierfür ein Expeditionsansatz geeignet. Er ist, wie auch die Literatursynopse gezeigt hat, der topographischen Unkenntnis über den Untersuchungsgegenstand sowie dem hohen Grad an Verborgenheit seiner Ausprägungen angepasst. Außerdem erlaubt er belastbare Forschungsergebnisse mit begrenzten Kapazitäten zu erzielen und diese angemessen zu kommunizieren.

Unverzichtbarer Teil dieses Ansatzes ist, sich als Forscher in den Expeditionsmodus zu versetzen und dadurch die Neugier aufzubauen, die den Expeditionsablauf strukturiert und unter Spannung hält. Als nächstes

1 Park, Robert Ezra (1952). Human communities: the city and human ecology. Band 2 von Collected Papers. Free Press, New York City.

2 Lindner beschreibt die Methoden und Erfahrungen der Stadtforscher beim Untersuchen von so genannten »no-go-areas«, also Gegenden in einer Stadt, die man besser meiden sollte – außer man gehört dort dazu. Die Forscher verkleideten sich oder sie erlernten das Boxen oder versuchten, im Idealfall unsichtbar zu sein. Nur so konnten sie ungestört beobachten, ohne gewaltsam vertrieben zu werden. Das gilt aber nicht nur für die Armenviertel Londons in der Mitte des 19. Jahrhunderts, sondern gleichwohl für Räume unter Brücken oder entlang von Bahngleisen in deutschen Städten heutzutage. Man bewegt sich nicht, wie vielleicht geglaubt, im öffentlichen Stadtraum, sondern findet sich in »Gated Communities« mit aufmerksamem Wachpersonal wieder. (Lindner 2004:117).

wird mit Hilfe der Verdachtszonen die Lage von Restraum im Stadtgefüge ausfindig gemacht. Die Nahaufnahme der gefundenen unbekanntem Flecken erfolgt mit dem dritten methodischen Werkzeug, dem Urban Scan Verfahren, das ebenfalls aus dem Literaturlabor bekannt ist, nun aber für unsere Zwecke adaptiert wird. Viertens ist das Forschungslabor mit einem besonderen Denkinstrument zu bestücken, der Analogie zur Plattenfuge, die schon von ihrer Funktion als Motivationssponder bekannt ist. Schließlich wird das gesamte Expeditionsset durch einen Bericht komplettiert, der üblicherweise Feld- und Laborarbeit dokumentiert, der jedoch im Falle der Restraum-Expedition einen spezifischen Duktus annehmen muss.

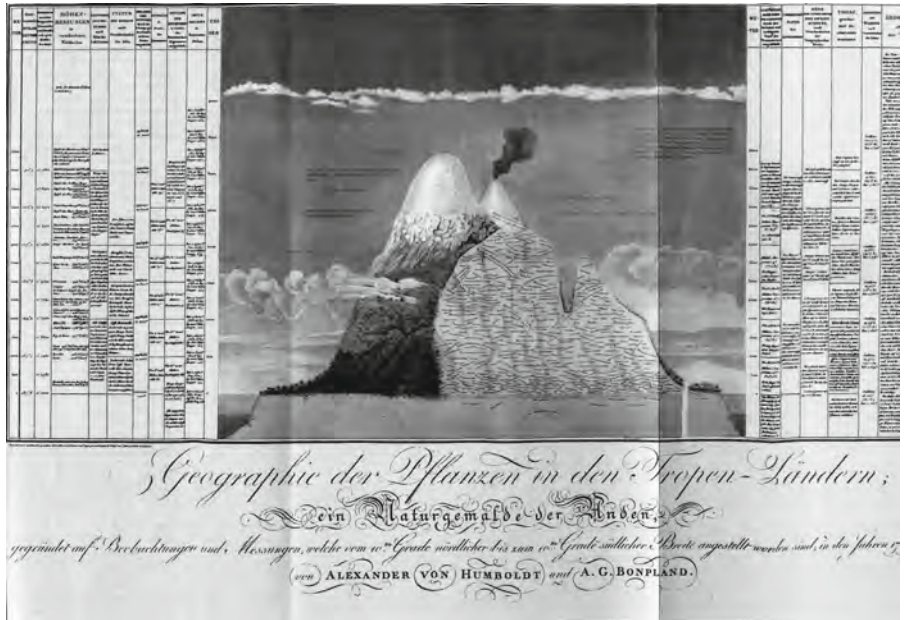
Insgesamt kann somit die Feldforschung zum Restraum auf fünf Untersuchungsinstrumente zurückgreifen: Expeditionsmodus, Verdachtszonen, Urban Scan, Analogie Plattenfuge, Expeditionsbericht. Sie kommen sequenziell, parallel und komplementär zum Einsatz. Mit dieser Laborausstattung wird versucht, dem Anspruch der in Teil A gestellten Forschungsfrage gerecht zu werden. Letztlich wollen Expeditionen nicht nur neue Daten und Fakten sammeln, sondern diese auch auswerten und zugänglich machen. Das methodische Instrumentenpaket könnte helfen, das Expeditionserlebnis des Forschers für diejenigen nachvollziehbar zu machen, die an der Expedition nicht teilnehmen konnten.³

EXPEDITIONSMODUS

Zu allererst muss das Forschungslabor mit dem Expeditionsmodus ausgestattet werden. Es handelt sich um ein Forschungsverhalten, was von der Neugier getrieben wird, unentdecktes Gelände inmitten von seit langem Entdeckten zu ergründen. Um sich in die Vorgehensweise einer Expedition einzufühlen und ihre Fähigkeiten für die Erforschung des Phänomens Restraum nutzen zu können, lohnt sich eine Erinnerung an die Vermessung der Welt.⁴ Unerforschtes Land war bis etwa um 1900, als bereits fast die ganze Erdoberfläche entdeckt und kartographiert war, zumeist mit einem weißen Fleck auf den Landkarten gekennzeichnet und häufig mit dem Kommentar »terra incognita« versehen. Auf sehr alten Karten wurde die geographische Lücke zuweilen kaschiert: Ein Meer oder ein Gebirge wurde willkürlich eingesetzt, wohl aus Furcht vor dem Nichts; oder die Fehlstelle wurde gar mit einem Ungeheuer übermalt, um eventuelles Nachfassen abzuschrecken. Dennoch wurden Expeditionen zu unerschlossenen Gebieten durchgeführt mit dem Ziel, Wissen zu schaffen, auch wenn man es momentan nicht unbedingt brauchte. Immerhin konnten auf dieser Basis die Kartografie erweitert und die weißen Flecken mit Informationen statt mit Ungeheuern gefüllt werden. Andere Expeditionen

³ Das entworfene Methodenset kann auch als Einladung an Interessierte gesehen werden, die sich den Wert eines Restraumes auf eigene Faust und für eigene Zwecke erschließen wollen.

⁴ Hier sei nochmals auf Kehlmann verwiesen, der zwar nicht die ganze Erdentdeckungsgeschichte in den Blick nimmt, dafür aber die Expeditionskultur Alexander von Humboldts exemplarisch beschreibt, was Methoden und Erfahrungen enthält, die teilweise auf die Restraum-Forschung übertragbar sind.



[1] Geographie der Pflanzen in den Tropenländern, Naturgemälde der Anden mit Beobachtungen und Messungen von Alexander von Humboldt und A. G. Bonpland, 1799–1803, gezeichnet 1805 von Schönberger und Turpin nach einem Entwurf von Von Humboldt.

wurden von dem Bedürfnis getrieben, Rohstoffe und weitere Schätze aufzuspüren beziehungsweise sich (herrenloses) Land anzueignen.

In diesen Expeditionszielen werden – zumindest methodische – Parallelen zur Restraum Forschung offensichtlich, wobei sich die Vergleichbarkeit nicht auf die Zielsetzung beschränkt, sondern weitere Komponenten der Forschungspraxis erfasst: Finanzierung, Route und Zeitplan, Karten und sonstige Orientierungshilfen, Messgeräte und Ausrüstung wurden vorbereitet und ein Team zusammengestellt. Die Vorbereitung einer Expedition dauerte meist länger als die Forschungsreise selbst. Im unbekanntem Terrain angekommen (und meist schon auf dem Weg dorthin) wurden unzählige Zeichnungen und Notizen in die Expeditionstagebücher eingetragen und Gesteinsproben, getrocknete Pflanzen, präservierte Tiere und sonstige interessante Fundstücke eingesammelt. Alexander von Humboldt hat angeblich – wie oben bereits kolportiert – auf seinen Entdeckungsreisen nichts ausgelassen, was ihm unbekannt war, und wohl akribisch die kleinste Fuge nach Lerninhalt durchsucht.

Der gesamte Fundus wurde mit zurück genommen, um genauer untersucht und archiviert zu werden, teilweise ohne zu wissen, um was es sich bei den Fundstücken handelte und wofür genau sie dienlich sein könnten. Viel Aufmerksamkeit und Investition wurde verwendet, um den Fachkreisen wie auch der Allgemeinheit die gehobenen Schätze zugänglich zu machen. So wurden etwa die Masse und Diversität der Fundstücke

EXPEDITIONSPHASEN NACH BORTZ / DÖRING⁵

Zielsetzung	Identifizierung »weißer Flecken« in der (Forschungs-) Landschaft
Vorbereitung	Zeitplan, Finanzierung, Route, Team, Ausrüstung, Kartenmaterial, Vorwissen, Kontakte
Durchführung	Hinreise, Aufenthalt vor Ort, Ortsbesichtigung, Ortsbeobachtung, Ortsanalyse, Rückreise
Dokumentation	Fundstücke (Pflanzen, Gesteinsproben, u. a.), Tagebucheinträge (Messungen, Fotos, u. a.)
Aufbereitung	Archivierung, Datenauswertung, Präsentation der Ergebnisse, u. a. im Expeditionsbericht

zu Eindrucks-Bildern zusammengestellt und ausführliche Berichte über Expeditionsverlauf und Forschungsergebnisse verfasst, welche den Daheimgebliebenen den aufgesuchten »weißen Fleck« bestmöglich illustrierten und letztlich den Wert der Erkundung des Ortes belegten [1].

Expeditionen zu »weißen Flecken« gibt es noch immer. Inzwischen bezieht sich der Terminus im übertragenen Sinn meist auf fehlende Informationsdetails und Wissenslücken in fast allen Bereichen der Wissenschaft. Sie werden durch Forschungsfragen identifiziert und dann in Expeditionsmanier als Forschungsziel deklariert. Die Expedition als Forschungsmodus scheint mit ihrem gängigen Aufbau (Zielsetzung, Vorbereitung, Durchführung, Dokumentation, Aufbereitung) und ihrer klar wissenschaftlichen Ausrichtung wie gehabt neues Wissen produzieren zu können und damit geeignetes Werkzeug für die Klärung offener Fragen zu sein, auch für den »weißen Fleck« Restraum. Der Lernprozess beim Studium der Restraum-Literatur hat einige methodische Ansätze und fachliche Erfahrungen aufgezeigt, die auf den Expeditionsgedanken zurückgehen.

So hat Lindner aufgrund seiner historischen Studien die Expedition als mögliche Forschungsmethode speziell für Stadtforschung ins Spiel gebracht. Demnach löst ein Ethnograph, der die Stadt oder einen Teil davon zur »terra incognita« erklärt, den Prozess einer Entdeckungsreise aus, also das Vor-Ort-Erforschen, wobei er vom unbewussten Drang der Menschen, Unbekanntes zu ergründen, unterstützt wird.⁶ In diesem Sinne kann Restraum der Status terra incognita zugewiesen werden. Jacobs

⁵ Für weitere Hinweise zur Expeditionsmethode siehe Bortz, Jürgen/Döring, Nicola (2009). Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler. Springer Verlag, Berlin, S. 337f.

⁶ »Die Entdeckung des ganz Anderen, das zugleich, wie bei einer Medaille, bezeichnenderweise als die »andere Seite« vorgestellt wird – die Nachtseite, wie bei gängigen Etiketten für diese Welten (dark continent, nether world, dunkle Winkel) suggerieren – bildet den motivischen Faden einer Ethnographie, die sich der Stadt als terra incognita, als einem erst zu findenden und zu erfindenden Territorium zuwendet.« (Lindner 2004:204).

dagegen empfiehlt nicht so sehr die geplante Expedition als vielmehr die spontane Observation städtischer Szenerien: »While you are looking, you might as well also listen, linger and think about what you see.« (Jacobs 1992 [1961]:xiii) Aber auch sie beharrt auf dem Studium von Stadtraum an Ort und Stelle und nicht im Studierzimmer, allerdings nicht als zeitlich begrenzte Reise, sondern jederzeit und immer wieder und mit allen Sinnen. Burckhardt graduiert den Spaziergang, den er gewissermaßen als sanfte Expedition praktiziert, auf das Niveau einer wissenschaftlichen Methode. Bei der wissenschaftlichen Promenade ist der Weg das Ziel und ebenso wie bei einer Expedition ist dabei für Burckhardt der Vorsatz entscheidend, Unbekanntes im Bekannt-geglaubten wahrzunehmen. Erfolgreich wären sie alle, wenn ihnen die Reise gelingt und sie Neues heimbringen.

VERDACHTSZONE

Nachdem sich der Forscher in den Expeditionsmodus begeben hat, will er zu dem Instrument greifen, mit dem er die »weißen Flecken« in der Stadt auffinden kann. Restraum aber ist auf den Stadtkarten nicht als solcher markiert, nicht einmal als weißer Fleck. Er ist kein gängiger, kein eigenständiger Typus von Stadt. Da aber auf Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen jede Fläche eingefärbt und damit einer Nutzung zugeordnet sein muss, sind unbestimmte Räume und damit auch der Restraum bei den offiziellen Markierungen von Bahnflächen, Biotopflächen, Wohngebietsflächen, Verkehrsflächen, Gewerbefläche, u.a. stillschweigend inkorporiert. Einen eigenen Layer für Restraum, den man isolieren könnte, um eine Übersicht über das Vorkommen zu erhalten, gibt es nicht.⁷ Restraum liegt offenbar im Schatten einer dominanteren, eindeutigeren Nutzung verborgen und wird einfach zu ihr hinzugezählt. Ein passendes, verfeinertes Suchwerkzeug muss entwickelt werden, mit dem Restraum aus dem Stadtgefüge herausgehoben und eigens eingefärbt werden kann.

Grundvoraussetzung für die Entwicklung eines solchen Suchinstruments ist eine Vorstellung davon, was ein unbestimmter Raum respektive ein Restraum ist und woran man ihn erkennt. Dabei leisten die oben entworfenen Restraum-Definitionen nach Teil A und Teil B, die Literatursynopse und das Experiment mit der Plattenfuge wichtige Hilfestellungen. Aus den Erfahrungen, die in den Publikationen zu unbestimmten Räumen dokumentiert sind (Lage im Stadtkontext, erwiesene Eigenschaften, diverse Nutzerpraktiken, empirische und wissenschaftliche Wahrnehmungen), lässt sich ein Suchradar aufbauen. Ähnliche, methodisch übertragbare Beobachtungen kommen aus dem Testraum der Plattenfuge. Beispielsweise tauchen bestimmte attributive Kennzeichen häufig auf, wenn über das Thema geschrieben oder gesprochen wird: dazwischen (in-between), neben, unter, laut, wild und roh, schmutzig, tot, leer, frei

7 Das Projekt Raum+ hat mit seiner Datenbank für Entwicklungsflächen gebietsweise einen solchen Layer geschaffen. Siehe Verband Region Rhein-Neckar (Hrsg) (2009). Bericht Raum+. Nachhaltiges Siedlungsflächenmanagement in der Metropolregion Rhein-Neckar, Mannheim.

(loose), gefährlich, unheimlich, schwer zugänglich. Eben diese Attribute lassen sich als Indikatoren für Restraum testen.⁸

Aus den genannten Quellen heraus werden geeignete Praktiken ausgewählt, die im Zusammenwirken das Suchverfahren Verdachtszone ermöglichen:

- 1 Räume werden in einer Recherche mit Hilfe von Anfangsvermutungen in Karten und Luftbildern vorsondiert. Zonen, die restraumträchtig scheinen, werden identifiziert und anschließend vor Ort verifiziert.
- 2 Räume werden aus der persönlichen Kenntnis der zu untersuchenden Stadt direkt abgerufen und anschließend vor Ort auf Aktualität überprüft.
- 3 Räume werden zufällig, im Vorbeigehen oder Vorbeifahren (zum Beispiel mit dem Zug) entdeckt und dokumentiert.
- 4 Räume werden auf eigens geplanten Streifzügen durch die Stadt gefunden und aufgenommen.
- 5 Räume werden durch die gezielte Suche, zum Beispiel im Umfeld von Verkehrsinfrastrukturen und entlang anderer städtischer Bruchkanten, entdeckt.

Das Instrument Verdachtszone wird folgendermaßen eingesetzt, um Restraum zu finden:

Der Suchansatz (1) beginnt zunächst im Arbeitszimmer, und zwar mit der Auswertung von Daten und Kartenmaterial, das von den jeweiligen Stadtplanungsämtern zur Verfügung gestellt wird oder aus dem Online-Informationsangebot der Städte stammt und entscheidende Informationen in Form von Lärmkarten, Flächennutzungsplänen und Informationen zu den Eigentumsverhältnissen liefert. Damit kann man sich großflächig an die Verortung des Phänomens herantasten. Markante Eigenschaften und Attribute helfen, Verdachtszonen herauszuarbeiten und sie in Übersichten darzustellen. Das Ergebnis zeigt die grobe Verteilung von jenen Zonen in der Stadt, die sehr wahrscheinlich Restraum beinhalten. Nun erfolgt der Schritt ins Gelände, um die skizzierten Zonen vor Ort gezielt auf ihren Restraum-Gehalt zu prüfen. Bei diesem Vorgehen lassen sich auch jene Räume wahrnehmen, die eventuell bei einem gezielten Spaziergang verborgen geblieben waren, da sie nur per Luftbild oder Plan erfassbar sind, mithin im zugänglichen Stadtbild nicht in Erscheinung treten.

Die Suchpraktik (2) wird angewandt, wenn dem Suchenden die Laborstadt vertraut ist oder er sich auf andere Weise entsprechende Vorinformationen beschaffen konnte.⁹ Bei den Praktiken (3) bis (5) wird, wie bei den Stadtwanderern, die Stadtlandschaft aktiv begangen und Stück für Stück nach unbestimmten Räumen und speziell nach Restraum durchkämmt.

⁸ Der Test mit solchen Indikatoren, die auf Eigenschaften von Restraum beruhen, wurde im zentralen Bereich der Stadt Ludwigshafen durchgeführt.

⁹ Diese Suchpraktik nimmt Anleihe bei den Verfahren des Unort-Katasters der Stadt Köln.



[2] Verdachtszone Ludwigshafen zeigt Unbestimmte Räume, die durch ihre Figur die zentrale Verkehrsinfrastruktur erahnen lassen.

[3] Suche nach Münchens Restraum: Forschen nach »weißen Flecken«. Die Lage der gefundenen Reste konnte folgendermaßen klassifiziert werden: Verkehrsinseln, Straßenbegleitgrün (hellgrüner Punkt), unter /neben Brücken und Unterführungen (orange-farbener Punkt), zwischen Gleisen, Bahnflächen (roter Punkt), Brache, Baulücke, leerstehendes Grundstück (blauer Punkt), Verschnitt, Versprung, neben großen Strukturen, z. B. Stadion, Heizkraftwerk (dunkelgrüner Punkt), Sonstige (gelber Punkt)

Es ist anzunehmen, dass mit der Suchmethode Verdachtszone flächendeckend jeglicher Restraum in einer Stadt ausfindig gemacht werden kann, allerdings wäre dies wegen des hohen Zeitaufwandes von einer Einzelperson nicht zu leisten, lediglich Teilmengen sind auf diesem Wege realistischer Weise erfassbar [2].

Der Test einer anfänglichen Version des Suchwerkzeugs Verdachtszone wurde mit Seminarstudenten durchgeführt:¹⁰ Jeder Student hatte den Auftrag, mindestens fünf restraumähnliche Orte zu finden. Wie die große Anzahl an Einreichungen belegte, war es für die Studenten kein Problem, Orte mit den vorgegeben Kriterien in München zu suchen und zu finden. Die Orte verteilten sich über das ganze Stadtgebiet. Einige Orte wurden von mehreren Studenten benannt. Die Zuordnung zu den vorgegebenen Kategorien zeigte ungleiche Verteilung.

¹⁰ Im Rahmen des Seminars »Betoninsel« des Lehrstuhls Sustainable Urbanism, Architektur fakultät der TU München, war es im Jahr 2011 Aufgabe einer kleinen Studentengruppe, nach namenlosen Flächen in der Stadt oder nach sonstigen scheinbar nutzlosen Nischen und Resten des Stadtraums Ausschau zu halten, sie zu fotografieren und ihre Lage zu notieren. Das Seminar wurde zusammen mit der Architektin und Szenarbildnerin Waleska Defne Leifeld konzipiert und durchgeführt.



O 9 1
D O N N E R S B E R G E R B R Ü C K E



Position	unter Brücke
begrenzende Struktur	Straßen
Typ/Funktion	Verschnitt
Größe	ca. 100 qm
Eigentümer (nach Augenschein)	Stadt München
Zugänglichkeit	ja
momentane Nutzung	Parkplatz
Merkmal	sehr dunkel, laut
gibt es seit	ca. 1970er Jahre, Bau des Mittleren Rings

[4] Beispiel Karteikarte; Luftbildausschnitt: Google Maps

Alle verdächtigen Orte wurden je nach kategorischer Zuordnung mit verschieden farbigen Klebepunkten auf einem Stadtplan vermerkt. Ein zusätzlicher Erkenntnisgewinn war die unterschiedliche Interpretation dessen, was andere unter Restraum verstehen.

Die mit diversen Suchpraktiken zu findenden Räume wurden auf Karteikarten dokumentiert, und zwar mit jeweils einem aussagekräftigen Foto, mit einem Luftbildausschnitt der direkten Umgebung und mit wichtigen Merkmalen des Raumes [3] [4].

URBAN SCAN

Wenn mithilfe der Verdachtszonen-Methode erste Forschungsgegenstände gefunden sind, fragt sich, auf welche Art und Weise sie am besten untersucht werden können. Für diese Expeditionsetappe ist wiederum ein passendes Werkzeug zu finden beziehungsweise zu entwerfen. Das Instrument muss in der Lage sein, unterschiedliche Exemplare von Restraum zu entschlüsseln. Dazu muss es die Fähigkeit besitzen, die räumlichen und sinnlichen Eigenschaften solcher Orte abzugreifen und Nutzungen festzustellen. Es muss ferner erlauben, bei bestimmtem, vielleicht besonders auffälligem oder gerade unauffälligem Auftreten von Restraum hinein zu zoomen. Gemeint ist damit nicht nur der Vergrößerungsprozess, sondern auch die mentale Annäherung im Sinne des sich in eine Situation Hineindenkens.

Wo ist das Instrument, mit dem die Situationen vor Ort im Restraum gelesen und anschließend im Labor erhellt und wertgeschätzt werden können? Bei der Literaturdurchsicht im Teil B war dafür am ehesten die Methode Urban Scan aufgefallen. Sie wird zwar nicht primär in stadtplanerischen Kreisen angewandt, enthält aber innovative Komponenten, die bei entsprechender Adaptation die anstehende Expeditionsaufgabe

übernehmen können. Der Begriff Urban Scan ist der gleichnamigen Publikation aus dem Jahr 2002 des New Yorker Architektur Büros LOT-EK entnommen und steht – wie oben in Teil B bereits erwähnt – für ein Innovation stiftendes Verfahren bei der Archivierung und Nutzung von Baumaterialien.¹¹ Das Büro dokumentiert fotografisch fortlaufend seine Entdeckungen von Streifzügen durch die Stadtlandschaft. Diese Dokumentation wird durch die thematische Neuordnung und Charakterisierung der einzelnen Fotomotive für künftige Projekte vorbereitet. Durch die Herauslösung von Objekten aus dem gewohnten Kontext und durch das anschließende Versetzen in einen neuen Dialog werden dogmatische Sichtweisen gelockert und traditionelle Wertschätzungen in Frage gestellt. Neue Spielräume für die Verwendung der Objekte in einem ganz anderen Kontext werden frei.

In Anlehnung an diese Vorgehensweise lassen sich auch die Formen, Inhalte und Stimmungen einzelner Resträume mit der Kamera erkunden und herauslösen. Dies geschieht nicht zuletzt in der Absicht, die Aufnahmen anschließend zueinander in Beziehung zu setzen, sie in neue Dialoge zu bringen und sie auf diesem Wege zu weiteren Aussagen zu den betreffenden Orten zu befähigen (siehe dazu Seiten 104–110). So verleiht beispielsweise das fotografische und empathische Variieren des Betrachtungsabstandes dem Stadtraum mehr Komplexität und stellt eine entsprechend differenzierte Bindung zum Betrachter her. Es entstehen Interpretationen, Assoziationen und Bewertungen.

Die Urban Scan Methode ist für die Restraum-Forschung vielversprechend, weil sie zunächst einen in der Realität angetroffenen Zustand (die Wahrnehmung des räumlichen Angebotes) dokumentiert, ihn dann aber aufschlüsselt und durch neue Linsen betrachtet (die Realisierung der Nutzernachfragen), sodass weitere Charakteristika von Restraum erkennbar werden, die zu einer breiteren und differenzierteren Ermittlung seines Wertspektrums führen. Vier Komponenten machen die Urban Scan Methode aus:¹² Sie ist eine fortlaufende Erkundung (investigation), löst die Objekte aus ihrem gewohnten Kontext und hebt sie isoliert heraus (extracting), stellt sie dann auf zufällige Art in Reihe bzw. gegenüber (random encounter) und bringt sie schließlich in einen neuen, thematischen Kontext (dialogue). Dementsprechend wird die Methode für die Zwecke dieser Arbeit in mehreren Schritten wie folgt adaptiert (siehe auch Seiten 108–110):

Erkundung Urban Scan besteht anfangs aus einer Methode des visuellen Erfassens mit dem Ziel, das Raumphänomen durch punkt- und scheinchenweises Abtasten in einer optischen Bestandsaufnahme zu begreifen. Wichtigster Ausrüstungsgegenstand bei den Ortsbegehungen ist der Fotoapparat, der zusätzlich die Aufgabe des gezielten Einsammelns von vorgefundenen, potenziell relevanten Objekten übernimmt, also jenen Schätzen, die einst bei traditionellen Expeditionen in Schachteln und Kisten als reale Anschauungsgegenstände in die Heimat

11 Tolla, Ada/Lignano, Giuseppe/Nobel, Philip (2002). LOT/EK: Urban Scan. Princeton Architectural Press, New York City.

12 Siehe Teil B, Fußnote 57.

mitgenommen wurden. Da die digitale Fotografie dazu verführt, tausende von Aufnahmen zu machen, bedarf es der produktiven Verwertungsdisziplin.

Herauslösung Die genaue Betrachtung ausgewählter Einzelsituationen und einzelner Fundstücke sowie das akribische Weiterverfolgen einer auffälligen Spur dienen der in der Literatursynopse ansonsten vermissten empirischen Tiefenerkundung. Urban Scan löst einzelne Elemente aus ihrer Umgebung und Funktion heraus, um sie anschließend fotografisch in neue Zusammenhänge stellen zu können.¹³ Wie schon bei der Erforschung der Plattenfuge geschehen, werden Motive ausgewählt, die exemplarisch auf neue Wertaspekte von Restraum hinweisen: Was fällt an einem Fundstück auf? Wieso liegt es an dieser Stelle? Wer hat es zurückgelassen und warum? Was hat derjenige dort gemacht? Weshalb hat er diesen Restraum dafür ausgewählt? Hätte er das nicht auch woanders machen können? Nimmt er den Raum anders, in unüblicher Weise wahr? Dieses non-reaktive Verfahren (Objektivität, Reliabilität, Validität)¹⁴ der Beobachtung liefert zumindest bruchstückhafte, tentative Aussagen zur Rolle des Restraums in der Stadt. Es arbeitet mit Vermutungen und Interpretationen, mit Geschichten und assoziativen Gedanken. Eine lückenlose Aussage beispielsweise zur Benutzung dieser Räume kann auf diesem Wege nicht gemacht werden und müsste in einem speziellen, auf das menschliche Verhalten gerichteten Forschungsfokus gesondert und ergänzend durchgeführt werden.

Gegenüberstellung Der Handhabung des New Yorker Büros folgend wird der Bilderschatz der einzelnen Fundorte in Materiallisten zusammengeführt und sortiert. Dieses Format war indessen weiterzuentwickeln, um eine größere Ausbeute zu ermöglichen. Als Inspiration dienten dazu die aus der Analogfotografie bekannten Kontaktabzüge (Schwarzweißbögen), bei der die Abzüge nicht nur dazu verwendet werden, einen Überblick über die gemachten Aufnahmen zu geben, sondern auch Kommentare anzubringen, um die Fotos bereits zu bewerten und um all jene Bilder zu markieren, die es ganz oder als Detailausschnitt wert zu sein scheinen, vergrößert zu werden. Dieser quasi erneute persönliche Kontakt mit dem Ort, jetzt allerdings im Forschungslabor, wird – nach dem Eindruck, den man vor Ort gewonnen hat – zu einem eigenen Bewertungsvorgang, der auf dem »zweiten Blick«¹⁵ basiert. Dieser handschriftlich kommentierte Layer dient als Skript für das weitere Hineinzoomen in das Geschehen vor Ort im Restraum. Auffällige und aussagekräftige Spuren

13 Aber auch die As Found Bewegung, die einen vorgefundenen Ort in seinem aktuellen Zustand zunächst belässt, reklamiert einen zusätzlichen Erkenntnisgewinn für ihren Ansatz: »Sind abgeplatzte Farbstellen ihrer Fassadenkritzeleien, Wasserlachen auf dem Boden oder Rostflecken auf einer glatten Oberfläche nur ein Fehler oder Mängel in der Wirklichkeit? As found führt über eine Entkontextualisierung der Dinge zu deren unvermittelter Wahrnehmung. Die Arbeit mit Images ist eine Arbeit des spezifischen Entwertens und Neubewertens. Sogenannte Mängel werden integriert, sie werden ins Bild hineingenommen, sie werden als Teil des Ganzen akzeptiert. Sie sind Ingredienzien des durch sie mitgeschaffenen ›Bildes.« (Lichtenstein/Schregenberger 2001:10).

14 »... indirekte Beobachtungen, die menschliches Erleben und Verhalten indirekt aus Dokumenten, Spuren, Rückständen erschließen, wobei Sammeln, Lesen und Dokumentanalyse die Hauptaktivitäten darstellen.« (Bortz/Döring 2009:325f)

der Restraumnutzung werden auserlesen, isoliert betrachtet, gegenübergestellt.

Für die Kontaktabzüge werden die Aufnahmen thematischen Bildserien zu den Rubriken Raumeigenschaften, Spuren der Benutzung und Wahrnehmung zugeordnet, also den drei Schlüsselbereichen, in denen das urbane Potenzial von Restraum vermutet wird. Die Zusammenstellung gibt auf den ersten Blick Aufschluss über Menge (z. B. an Nutzerspuren), Tendenzen (z. B. der Materialverteilung) oder Auffälligkeiten (z. B. der Raumwirkung).

Dialog Als Ergänzung zum Monolog, den die Einzelgeschichten durch ihre Herauslösung führen, dient der angeregte bebilderte wie textliche Dialog zwischen thematisch gleichen wie verschiedenartigen Motiven der weiteren Wertschöpfung. Dieser Dialog wird sich besonders in der Auswertungsphase als hilfreich erweisen, wo sowohl themenübergreifend wie Fallbeispiel übergreifend Vergleiche möglich sind.

Einige Beispiele zeigen die Aufklärungskraft, die durch die Dialogkomponente der Urban Scan Methode ermöglicht wird:

Treten beispielsweise die Raumeigenschaften als das Angebot mit den Nutzerpraktiken als der Nachfrage in Dialog, lässt sich wirtschaftswissenschaftlich inspiriert der städtische Marktwert eines Restraums diskutieren.

Als ebenso diskussionswürdig können sich Situationen herausstellen, in denen bestimmte räumliche Eigenschaften (beispielsweise die Uneinsehbarkeit eines Restraums oder gerade seine Einsehbarkeit) von bestimmten Nutzern (Sprayern) mit ganz bestimmten Tätigkeiten (Wandbeschriftung) verknüpft werden.

Der Dialog zwischen gleichen Motiven kann Auffälligkeiten und Varianten innerhalb der drei Schlüsselbereiche (Raumeigenschaften, Nutzerpraktiken und Wahrnehmung) diskutieren, beispielsweise das Spektrum, das Graffiti bieten, was vom Wandgemälde bis zur simplen Beschmierung und vom banalen Ausruf bis zur fundierten Parole reichen kann.

Mit Hilfe des fotografischen Dialogs der Graffitibilder aus allen Fallbeispielen kann der Wert eines Restraums als realer Chatroom sichtbar werden.

Der Dialog mit allen drei Restraum-Potenzialen kann über ihre wechselseitigen Abhängigkeiten hinaus auch den kollektiven Bezug zum gemeinsamen Kontext Stadt offenlegen.

15 »Es verlangt: zuerst hinblicken und empfänglich werden für die feinen Töne und Bedeutungen und davon ausgehend etwas machen. Als Entwurfsansatz setzt er auf den zweiten Blick. Es ist ein Ansatz, der ein bestehendes Wertgefüge zunächst neutralisiert und von dort aus gleichsam neu aufstartet. Was konventionellerweise als ungehörig, banal oder nicht der Rede wert gilt, kann nun ganz anders gesehen werden: als passend, faszinierend, substantiell.« (Lichtenstein/Schregenberger 2001:10)

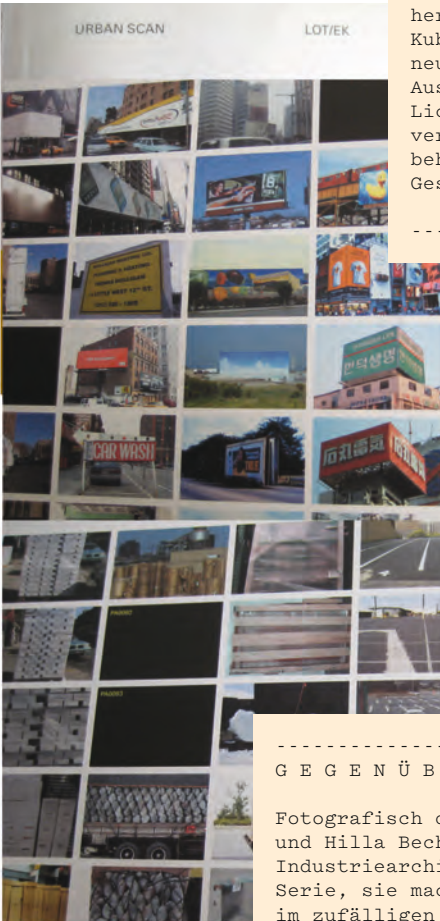
INNOVATIONSMETHODE EINES
NEW YORKER ARCHITEKTURBÜROS

Das Büro LOT-EK verwendet für seine Architekturprojekte meist Materialien oder Objekte, die nicht aus dem gängigen Bauwesen stammen und als Baustoffe ungewöhnlich sind. Dabei wird auf Wiederverwendung und Umwidmung geachtet, sowohl von Materialien, als auch von Objekten. So recycelt das LOT-EK Team beispielsweise einen Tanklastler, indem es ihn in eine Fernsehlounge verwandelt oder macht aus einem Pfortnerhäuschen ein Badezimmer und baut eine Wand aus Waschbecken statt Ziegelsteinen. Urban Scan nennen sie ihre Art der Erfassung, Dokumentation und Verwertbarmachung dieser potenziellen Bauelemente. Um die stetig wachsende Menge und Vielfalt an Objekten überblicken und somit überhaupt verwenden zu können, werden die Fotos davon alphabetisch nach Typen von A wie air condition units bis W wie wires in einem Bildkatalog zusammengefasst. Als Untertitel findet der Betrachter aufgelistete Eigenschaft, die mit den Objekten einhergehen und sie zusätzlich charakterisieren. Abgebildet sind die Fotos der einzelnen Materialien in kleinem Format und in engem Raster, Bild an Bild. 36 Bilder auf jeder Seite. Seite für Seite, wie man das von Kontaktabszugsbögen der Analogfotografie kennt. Das verschafft Überblick über die Bandbreite, die es innerhalb einer Objekt-Kategorie geben kann, und offenbart über das Gesamtbild eine Tendenz was Regelmäßigkeiten, Gemeinsamkeiten oder Besonderheiten angeht, die diese Objekte durch ihre Beschaffenheit mitbringen, ebenso über die Art und Weise wie diese Objekte momentan benutzt werden. Diese Aufbereitung inspiriert zu neuen Nutzungsideen. Studiert man beispielsweise die Kategorie Kabel, so fällt auf, dass ihre Anordnung (linear-gebündelt, chaotisch-verknotet oder ordentlich-aufgerollt) ein wichtiges Merkmal für alle Kabel ist, ebenso wie ihre klaren Farben rot, blau, grün, gelb, grün-gelb und schwarz. Diese Erkenntnis wird durch entsprechende Adjektive, wie endlos oder aufgewickelt, verbal ergäntzt.



ERKUNDUNG UND HERAUSLÖSUNG

Christian Diehls Fotokunstwerke können als Methodenvorlage herangezogen werden. Die Objekte, die er aus einem Kubikmeter Erde herausgesiebt hat, werden vor einem neutralen Hintergrund betrachtet, durch spezielle Ausleuchtung in Szene gesetzt und dadurch in ein anderes Licht gerückt. Bei Diehl fotografisch geschehen, aber auch verbal möglich. Die Einzelobjekte werden wie Indizien behandelt, die Hinweis sind auf ein Geschehen, und mit Geschichten verknüpft.



GEGENÜBERSTELLUNG UND DIALOG

Fotografisch dokumentierten das Künstler-Duo Bernd und Hilla Becher vor allem Fachwerkbauten und Industriearchitektur. Auch sie ergründen Typologien in Serie, sie machen einen Urban Scan. Allerdings nicht im zufälligen »Vorbeigehen« (random encounter) wie bei LOT-EK, sondern akribisch geplant fotografieren sie ihre Motive als Abwicklung in festgelegten Winkeln. Die Aufnahmen sind schwarz-weiß, möglichst unverzerrt und bei diffus Licht gemacht, um starken Schattenwurf zu vermeiden, der vom Objekt ablenken könnte. Sie wollen möglichst gleiche Bedingungen bei allen Motiven schaffen, um sie besser vergleichen zu können.

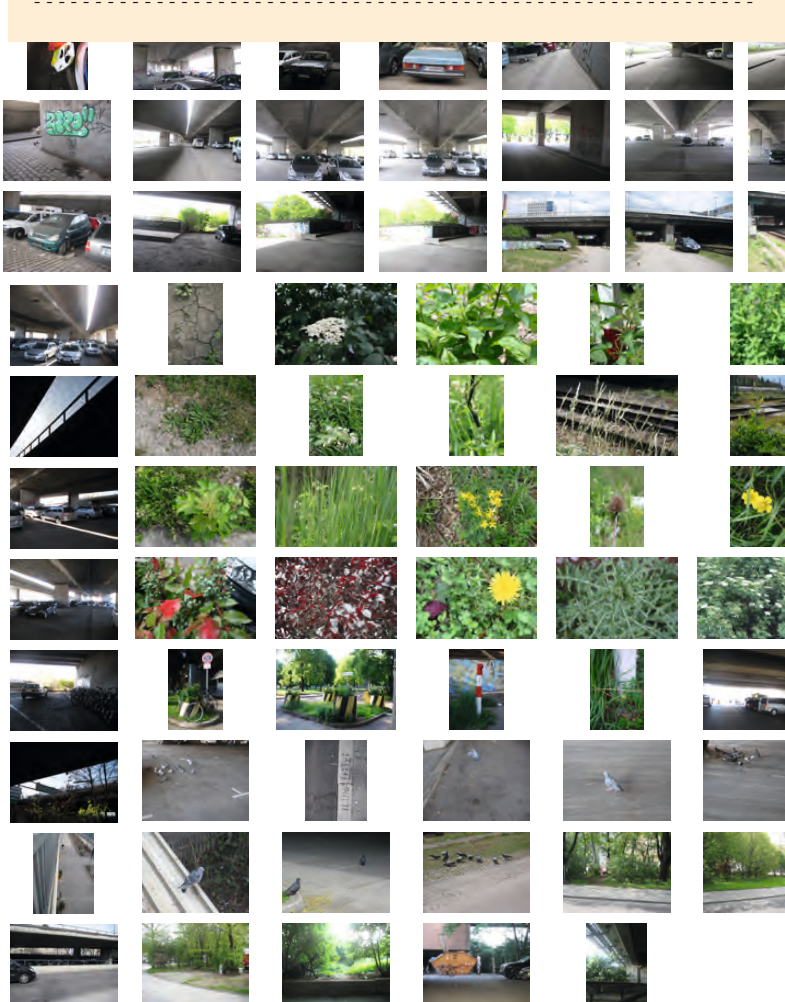
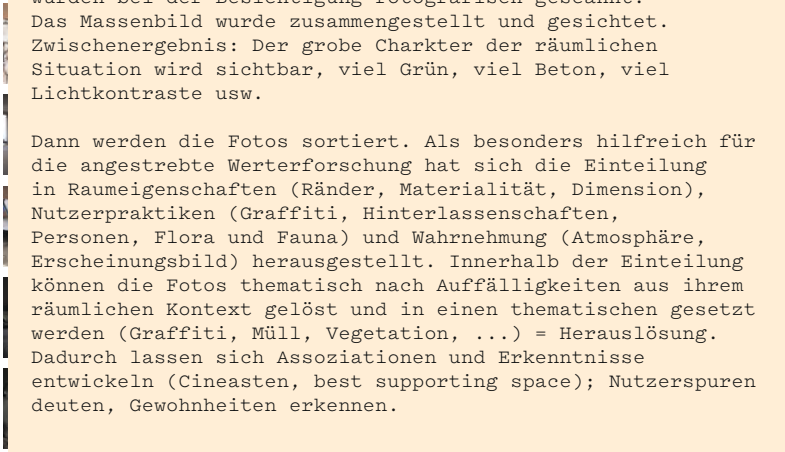
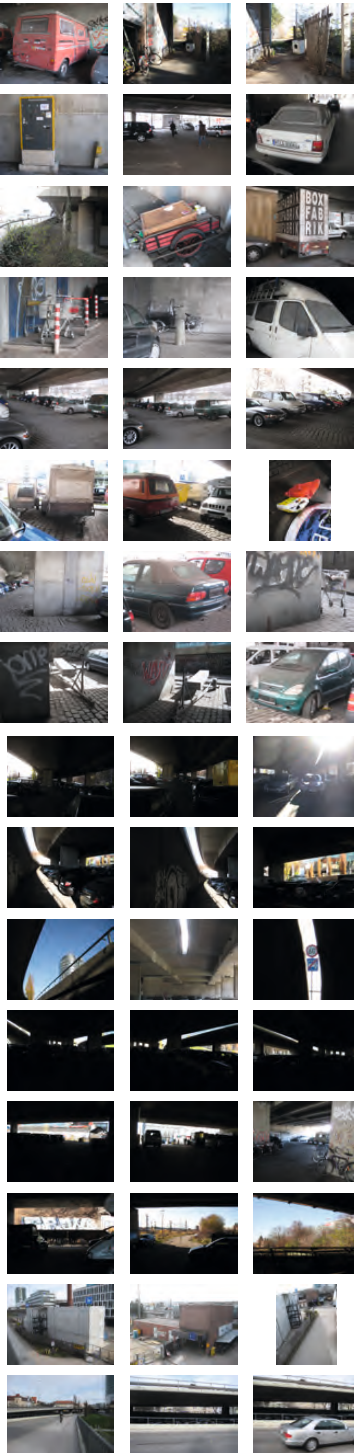




M A S S E N B I L D

Die für die Einzelfallbeispiele ausgewählten Resträume wurden bei der Besichtigung fotografisch gescannt. Das Massenbild wurde zusammengestellt und gesichtet. Zwischenergebnis: Der grobe Charakter der räumlichen Situation wird sichtbar, viel Grün, viel Beton, viel Lichtkontraste usw.

Dann werden die Fotos sortiert. Als besonders hilfreich für die angestrebte Werterforschung hat sich die Einteilung in Raumeigenschaften (Ränder, Materialität, Dimension), Nutzerpraktiken (Graffiti, Hinterlassenschaften, Personen, Flora und Fauna) und Wahrnehmung (Atmosphäre, Erscheinungsbild) herausgestellt. Innerhalb der Einteilung können die Fotos thematisch nach Auffälligkeiten aus ihrem räumlichen Kontext gelöst und in einen thematischen gesetzt werden (Graffiti, Müll, Vegetation, ...) = Herauslösung. Dadurch lassen sich Assoziationen und Erkenntnisse entwickeln (Cineasten, best supporting space); Nutzerspuren deuten, Gewohnheiten erkennen.



KONTAKTABZUG

Kontaktabzug, auf dem auffällige Objekte handschriftlich gekennzeichnet und identifizierte Muster vermerkt sind.



Herauslösung

Die Herauslösung von Objekten aus dem Kontext erleichtert deren Neu- und Eigeninterpretation. Die thematisch geordneten Massenbilder legen Regeln, Gemeinsamkeiten, Besonderheiten und Atmosphäre von Objekten offen. Das liefert Material und ist Inspirationskatalog, denn es geht um Umdenken und »neu« Sehen. »Extract from artificial nature to be used as ... raw materials« (S.135, LOT-EK)

RAUMEIGENSCHAFTEN

Struktur

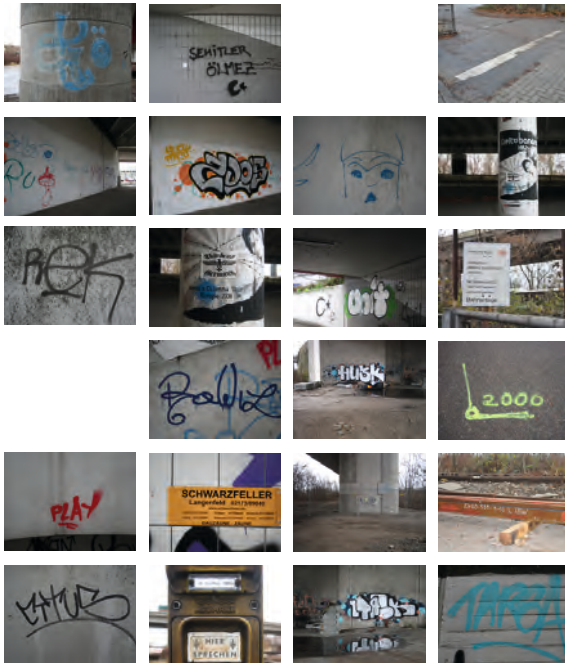


Umfeld

Flora



Materialität



Gegenüberstellung
und Dialog
Graffiti = Chatroom





Neudenken

Restraum ist was für Cineasten: ... Mit dem Betreten findet man sich in eine 360 Grad Split-Screen-Inszenierung und damit in die 60er und 70er Kinojahre versetzt ...



ANALOGIE PLATTENFUGE

Nach der Einstellung auf den Expeditionsmodus, der physischen Aufsuche der Verdachtszonen und der bildlichen Objektbearbeitung durch Urban Scan steht als nächster Etappenschritt an, wie das Gefundene zu werten sei. Klassische Expeditionen aus der Vergangenheit waren nicht selten von hohen Entdeckungserwartungen geleitet, die sich nur allzu oft als voreilig oder mythenhaft herausstellten. Dem Restraum eilt der Ruf voraus, Stadt und Bürger seien ihm gegenüber ebenfalls voreingenommen, selbst die stadtplanerische Fachwelt signalisiert überwiegend Geringschätzung, bestenfalls Indifferenz wie die Literatursynopse gezeigt hat. Um die realen Raumqualitäten adäquat beurteilen zu können, ist die verbreitete Voreingenommenheit zu reduzieren und möglichst durch Faktenwissen zu ersetzen. Es gilt Restraum zu überdenken, in weiten Teilen neu zu lesen beziehungsweise in seinem Potenzial überhaupt erst einmal zu entdecken. Es steht also eine Expeditionsetappe bevor, die einem Prozess des Umdenkens und der Umbewertung gewidmet ist. Als geeignetes methodisches Werkzeug wird dafür die Analogie zur Erforschung der Plattenfuge herangezogen, die bereits für Motivation und Forschungstest gute Dienste geleistet hat.

Die Fuge zwischen Gehwegplatten als Analogie zum städtischen Restraum ist die naheliegende Wahl, weil der oben beschriebene und dargestellte Blick in die Plattenfuge den Zugang zu einem Phänomen geöffnet hat, das in vielen Köpfen als unbedeutend, negativ und problembeladen gespeichert ist, aber auch das Geheimnis zu einer ganz anderen Sichtweise in sich birgt. Diese zum Herkömmlichen alternative Betrachtung stellt sich nicht von selbst ein, sie kann aber (zum Beispiel auf einer Expedition) erworben werden. Plattenfuge wie Restraum leiden am Grundproblem der Voreingenommenheit, was einer erfolgreichen, adäquaten Wertschätzung im Wege steht. Für beide stellt sich die in den stadtbaulichen Lehrbüchern gängige Frage: »Wie kommt man über Bekanntes hinaus und schafft Neues, wie entsteht Kreativität und was sind die Bedingungen ihrer Möglichkeit?« (Bormann/Koch 2010:462)

Für Analogiezwecke bringt die Plattenfuge erstaunlich gute Voraussetzungen mit. Restraum unterscheidet sich zwar von ihr in Größe, Nutzung oder Materialität, hat aber wie sie die Eigenschaft »dazwischen« zu liegen, keine dezidierte Nutzung zu haben, durch eine übergeordnete Struktur generiert und somit nicht das primär erstrebte Produkt, sondern der entstehende kleine Rest eines großen Ganzen zu sein – ohne dass man auf diesen Rest verzichten könnte. Tatsache ist, dass man sich im Fall der Plattenfuge zumeist eine nähere Wahrnehmung dieses kleinen Restes schenkt. Fugen werden zwar wahrgenommen, aber es genügt zu taxieren, dass sie nicht zu breit und nicht zu schmal oder sonst wie auffällig sind. Beim Gehweg liegt der Fokus auf Platte, nicht auf Spalte. In dieser Perzeption ist die Fuge ein Kollateralprodukt. Es gibt sie nur, weil

es die Platte gibt. Sie lebt, wie Restraum auch, von der Koexistenz mit den umgebenden Strukturen.

ZOOM IN DIE PLATTENFUGE

Raumeigenschaften Die Plattenfuge ist ein Abstandssystem. Als konstruktiver Spalt hat sie die Funktion eines Verbundsystems und eines Montagespielraums und ermöglicht das reibungslose Verlegen der Gehwegplatten und Gehwegentwässerung. Ihre Abmessungen entstehen durch die Konstruktion, welche sie unterstützt.¹⁶

Nutzerspuren Zum einen findet sich »geplanter« Inhalt: Sand, Kies oder gelegentlich ein Markierungsnagel. Da aber dieser Raumrest dem städtischen Treiben unterliegt, ist die Liste »ungeplanter«, zufälliger Inhalte lang. Anzeichen von Aneignung durch die Tier- und Pflanzenwelt (Insekten und die von ihnen produzierten Rückstände, Moos und kleine Sprösslinge) findet man ebenso wie Überbleibsel des gesellschaftlichen Lebens (Haare, Verpackungsfetzen, Zigarettenkippen, Essensreste).

Wahrnehmungsarten Was man bei der Betrachtung einer simplen Plattenfuge erkennt, hängt unmittelbar mit dem Betrachtungsabstand zusammen, der unterschiedliche Informationen über diesen kleinen Raum preisgibt. Von oben betrachtet ist die Plattenfuge ein Strich von homogener Breite mit einer gleichmäßigen dunkelgrau-grünen Färbung. Verringert man den Betrachtungsabstand, löst sich die anfänglich beschriebene Homogenität der Fuge auf. Sie wird zu einem eigenständigen Raum, begrenzt von zwei Betonwänden, vollgestopft mit unerwarteten Fremdkörpern, die Hinweise auf Nutzer sind.

Im Zeitverlauf wechseln die Inhalte, vieles ist flüchtig, anderes temporär oder gar permanent. Objekte, die haften bleiben, verändern sich in ihrem neuen Umfeld. Das hängt mit den äußeren Einflüssen zusammen, damit wie stark eine Fuge der Witterung ausgesetzt ist, wie regelmäßig sie begangen oder gereinigt wird. Was nistet sich ein, was setzt sich fest, was bleibt? Und warum? Was kommt von der Natur und was von der Gesellschaft?

Bereits diese analoge Situation von Plattenfuge im Gehweg und Restraum in der Stadt ist gewiss schlagend und von mehr als nur illustrativem Wert. Der dramatische Gewinn der Analogie kommt aber erst in den Momenten zum Tragen, wo der bei der Plattenfuge angewandte Perspektivwechsel auch auf den Restraum angewandt wird (siehe Seiten 116–117).

¹⁶ In diesem Fall die »Münchner Gehwegplatte« und ihr typisches Verlegemuster. Die Platte ist quadratisch und aus Beton. Sie hat eine Seitenlänge von 35 Zentimetern (entlang einer Plattenseite) und ist fünf Zentimeter stark. Die Abmessungen für die Fuge richten sich nach der Plattenlänge (35 cm), der Plattenhöhe und der Fugebreite. Diese beträgt ca. 0,8 Zentimeter. Daraus ergibt sich ein Fassungsvermögen von ca. 140 ccm. Bedenkt man, dass die Platten zur Hälfte in Sand gebettet werden, kann man von einem tatsächlichen Raumabfall von 70 ccm ausgehen. Da jedoch nach oben keine Begrenzung gegeben ist, kann man von einem Raumabfall von 70 ccm plus Ausdehnungsmöglichkeit sprechen. Wie erwähnt steckt die untere Hälfte der Platte im Sandverbund (was man somit als ihre Nutzung bezeichnen kann), für die oberen 70 ccm ist allerdings keine Nutzung vorgesehen.

Urplötzlich ist dann der Restraum nicht mehr die Randerscheinung eines Quartiers, nicht mehr die Nebensache eines Stadtteils, sondern erhält eine Eigenständigkeit, seine Eigenständigkeit. Er erscheint überraschend reichhaltig, unkonventionell designt. Er ist unerwartet, unpassend möbliert. Gibt Rätsel auf, so wie jene Fundstücke aus den damaligen Expeditionen beim Auspacken der Kisten und beim Sortieren der Schätze im Labor: viel Mitgebrachtes war mit heimischem Wissen nicht zu verstehen, zusätzliche Deutungen waren anzustrengen. Auch beim Restraum scheinen Phänomene aufzutreten, die mit bisher bewährten Kategorien nicht fassbar sind, zusätzliche Einschätzungsmöglichkeiten sind auszudenken.

Hier bietet die Forschungserfahrung mit der Plattenfuge wesentliche Ermunterung. Sie hat nämlich die Bereitschaft belohnt, das System der Fuge (das der Platten sowieso) durch Hineinzoomen auszublenken. In den Vordergrund wurde u. a. die detailgenaue Struktur einer in der Fuge gefundenen Moospflanze geschoben, die das Interessensfeld der Botanik mehr als das des Straßenbaus berührt (siehe Seiten 116–117). Diese Hintanstellung des eigenen professionellen Fahrtenkreuzes hat eine frische Betrachtung ermöglicht, der Natur des Fundstücks näher zu sein. So kann ein botanisches Objekt eine archäologische Komponente beinhalten, Auskunft über umgebende Bedingungen, über das Verhalten von Mensch und Tier, über örtliche Veränderungsprozesse geben. Es kann auch Anstoß zu Annahmen und Geschichten sein. Kurzum, es wird erkennbar, dass in dem sehr regelmäßigen System der Gehwegplatten viel Spielraum für Unregelmäßigkeiten ist: Freiheit, die zwischen festen Vorgaben und wegen dieser Vorgaben entsteht. Im Kern lehrt die hier für Restraumbewertung bemühte Analogie, dass Grundlage eines solchen Ansatzes nicht städtebauliche Ideologie sein kann, »sondern ein sich-Einlassen auf verschiedene urbane Zustände.« (Bormann / Koch 2010:463).



Thuja

Ein kleines Ästchen einer Thujapflanze könnte darauf hindeuten, dass man sich in einem Wohngebiet befindet. Tatsächlich ist jedoch kein Garten weit und breit. Das Fundstück stammt aus einem Blumenkasten im Obergeschoss.



Moos

In dem durch Ausbruch geweiteten Bereich der Fuge findet sich etwas Moos, das begonnen hat, auf den kleinen Steinen zu wachsen. Ist das bereits ein Hinweis auf die später festgestellte Regelmäßigkeit?



Kirschkern

In dieser Straße wachsen keine Kirschbäume. Der Kern kann also ein Hinweis auf die Kirschenzeit sein, auch darauf, dass ein Objekt dieser Größe sich für längere Zeit festsetzen kann.



I N H A L T E I N E R P L A T T E N F U G E

Ein 15 cm langer Fugenabschnitt wird auf seinen Inhalt untersucht. Herausgelöst und vom Kontext freigestellt gibt er Aufschluss über die Benutzung und öffnet Raum für Mutmaßungen.

Wie bei Christian Diehl (Seite 95) wurden die Fundstücke sorgfältig inszeniert. Das erinnert an Exponate eines Völkerkundemuseums. Die Aufmerksamkeit des Betrachters wird geweckt: Fasziniert bewundert er Detail, Struktur und Farbigkeit des Objekts, sinniert über dessen Ursprung, Lebensgeschichte und letzte Ruhe im Einkubikmetergrab. Ganz erstaunt, was es in einem gewöhnlichen Stück Erde alles zu entdecken gibt und wie viele Hinweise auf Nutzer und Benutzung die Nützlichkeit dieses Haufens belegen. Freistellung befreit von Voreingenommenheit.

Filter

Der Fetzen eines Zigarettenfilters zeigt wohl das letzte Stadium der Verwandlung. Es ist kein flüchtiges Objekt, sondern ein temporäres, sich immer weiter veränderndes Fundstück.

Haar

Ein menschliches Haar, das auf den ersten Blick oder gar auf Distanz nicht auszumachen ist. Kein ungewöhnliches Fundstück auf einem frequentierten Gehweg und dennoch Informationsträger.

Stein

Split sind die Reste des Streuguts bzw. neben Sand das Füllmaterial für die Plattenfugen.

RAUMEIGENSCHAFTEN



Distanz
verringern



Zoom

Entwicklung



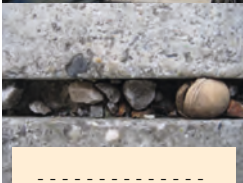
Ränder

Je nachdem wodurch der Fugenraum begrenzt wird, entstehen andere Bedingungen. Unterschiedliche Fugenbreiten, mehr oder weniger Schwachstellen sowie mehr oder weniger Gleichmäßigkeit was die Füllobjekte angeht.

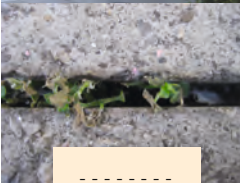


 Gefahren für
 den Restraum
 Fuge

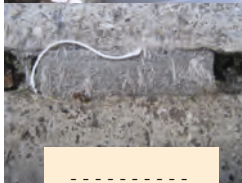
 N U T Z U N G S P R A K T I K E N



 Objekte,
 zurückgelassen



 Oase,
 lebendig



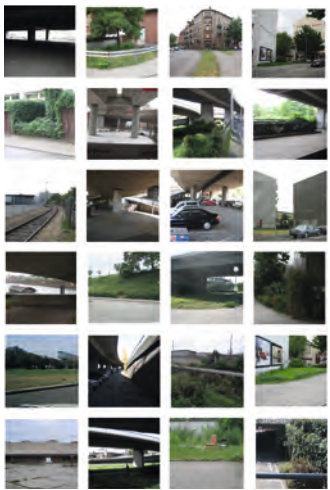
 Einbauten,
 angepasst



 letzte
 Ruhestätte,
 ungestört



 D E N K W E R K Z E U G



Muster

Es ist nicht ungewöhnlich, Moos oder sonstiges »Unkraut« in einer Fuge zu finden. Betrachtet man aber nicht nur eine Plattenfuge, sondern viele, stellt man fest, dass Moos vermehrt in den t-förmigen Kreuzungsbereichen der Fugen auftritt und seltener in den geraden Abschnitten. Woran liegt das? An den Wachstumsanforderungen von Moos? Gedeiht es besser wenn es mehr Raum hat, da dort mehr Feuchtigkeit ist? Der Wert mancher Entdeckungen offenbart sich erst später, wenn der Wunsch aufkommt, unkrautfreie Fugen zu haben. Dann weiß man, wo die Problemstellen sind. Ebenso bei dem Wunsch nach bemoosten Fugen, nun kennt man eine Option von Wachstumsförderung.

WAHRNEHMUNGSARTEN

Entfaltungsraum

Ein klar geregeltes System wie das der Plattenfuge sichert die Funktionalität. Solange sie gewährleistet ist, bedeutet das Freiheit für das Innenleben.



P E R S P E K T I V E N

Wofür und für wen hat eine Plattenfuge welchen Wert?
14 Perspektiven zur Wertung der Raumeigenschaften:

Für das Gehwegplattensystem:
der entscheidende Negativraum,
Entwässerung, Verlegeabstand,
Gliederung

Für einen Vogel:
Nahrungsquelle
(Käfer, Krumen,
...), Nestbau-
material Moos

Für Stöckelschuh-
trägerin: Bei
Pfennigabsätzen:
Gefahr!

Für die Stadt: Reinigungs-
verpflichtung, Wiedererkennungs-
wert durch Verlegemuster,
Möglichkeit, Vermessungsnägel
anzubringen

Für ein Kind: Fundgrube, da
Finger klein genug, um Objekte
herauszupicken und da kleinerer
Betrachterabstand. Und der Reiz
nicht auf sie zu treten.

Für den Botaniker:
Groß angelegte
Versuchsanordnung
Mini-Biotop: besonders
robuste Pflanzen, was
wächst in schmalen
Spalten, Moosarten, etc.

Für eine
Ameise:
Straßennetz

Für die Straßenreinigung:
Herausforderung, was auf den
Platten lag verschwindet oft
in der Fuge, für Kehrmaschinen
schwer erreichbar, Grauzone
der Zuständigkeit

Für einen Käfer:
Versteck, Schutz,
Eiablage, Nahrungs-
quelle (Pflanzen,
Brösel,...), Grab

Für das Sandwerk:
Sorgt für die Füllung,
verkauft Sand

Für den Hersteller
von Hochdruck-
reinigern: Je mehr
Fugen, umso mehr Moos
und sonstiger Bewuchs,
umso mehr wird
gereinigt

Für Passanten
Passant 1: Freut sich
an den Pflanzen, die es
schaffen, in den Ritzen zu
sprießen.
Passant 2: Mokiert sich
über den ungepflegten
Zustand und fordert
Reinigung.

Für den Platten-
leger: Hilfreich
als Verlegeabstand
bei Einbau und
Austausch,
Erschaffer

Für den Finder eines
kleinen verlorenen
Gegenstandes:
Glücksfall

EXPEDITIONSBERICHT

Ein Expeditionsbericht gilt für gewöhnlich als unerlässlich in der Nachphase einer Forschungsreise. Er schließt das Vorhaben ab und weist nach, dass es wie vorgesehen verlaufen ist und was es erbracht hat. Diesen Zwecken kann der Expeditionsbericht hier auch dienen, er hat jedoch eine zusätzliche eigenständige Funktion, und zwar als eine der Komponenten im eigens für die Restraum-Feldforschung konzipierten Methodenset. Die oben beschriebenen vier Ansätze reichen aus, um die ersten Tranchen der Feldforschung durchzuführen und zu dokumentieren, also das zu Suchende zu bestimmen und das Gefundene zu ordnen. Wenn aber danach gefragt wird, welches Wissen durch diesen Feldzug hinzugewonnen wurde, wie dieses Plus zu bewerten wäre und wo es gebraucht würde, so fehlt noch ein passendes Werkzeug. Das Instrument Expeditionsbericht soll diese Aufgabe übernehmen. Es ist dafür prädestiniert, weil es nicht nur die Durchführung der Feldforschung, sondern auch die Analyse des Fundmaterials und deren Ergebnisse vermitteln kann.

Mithin muss der Expeditionsbericht für die Zwecke dieser Forschungsarbeit eine besondere Struktur annehmen. Das betrifft weniger die Texte zur Durchführung und zum Ergebnis, als vielmehr primär die Übermittlung der analytischen Feld- und Laborarbeit. Auch erklärt es, weshalb das Feldforschungskapitel Überlänge hat und durch Bilddokumentation dominiert wird. Die Bilddominanz ergibt sich aus dem Anspruch, Restraum aus seiner städtischen Anonymität herauszuholen und Ansatzstellen für die Einschätzung seines Wertes zu gewinnen. Gewiss ließe sich dieser Anspruch auch mit anderen Medien verfolgen beziehungsweise ergänzen (Videoaufzeichnungen, historische Studien, verwaltungspolitische Untersuchungen, u.a.), der hier gewählte Weg konzentriert sich aber auf den Plattenfugen-Zugang und versucht dessen Erkenntniskraft auszuschöpfen. Es geht dabei um ein Abbilden der relevanten Aspekte vom Äußeren und Inneren des Restraums.

So entstehen Bilder aus der Besichtigung im Feld sowie Zeugen aus der Weiterbearbeitung im Labor. An beiden Arbeitsplätzen wird mit eigenen Perspektiven, Techniken und Differenzierungen analysiert. Das Forschungsobjekt wird von unterschiedlicher Warte aus erfasst, Wesensmerkmale werden herauspräpariert. Der Analysebericht spiegelt diese Herangehensweise in einem eigenen Duktus in Form einer Komposition aus vielfältigen Ausdrucksformen: Einzelfotos und Fotoserien, Collagen auf doppelseitigen Bögen, Überschriften und Planausschnitten, sachlichen Texten und persönlichen Erfahrungsbeschrieben, Zeichnungen und Montagen. Das alles dient dem Forscher dazu, das Phänomen Restraum zu sezieren, seine Bestandteile zuzuordnen, seine Nutzungen aufzudecken. Zugleich dient diese aufwendige Präsentationsstruktur dem Betrachter und Leser des Analyseberichts zur Information und zur Anregung.



[5] Methodenpaket zur Untersuchung von Restraum

- 1 Expeditionsmodus
- 2 Verdachtszone
- 3 Urban Scan
- 4 Analogie Plattenfuge
- 5 Expeditionsbericht

Insofern ist der Expeditionsbericht mehr als die Bildergeschichte zu den durchgeführten Ortsanalysen. Er ist Kernstück der Forschungsarbeit insgesamt, dafür gedacht, aus ihm den Wert des Restraums herauszulesen. Dies kann gelingen, selbst ohne die begleitenden Fließtexte zu lesen. In umgekehrter Richtung ist das weniger denkbar: die rein verbale Beschreibung schafft es – wenn überhaupt – nur auf Umwegen, ein Wertverständnis für Restraum beim uneingeweihten Leser zu wecken. Die optische, akustische und haptische Wahrnehmung vor Ort ist mehr als wünschenswert, ebenso das zweite Erleben der Ortsbesichtigung im Fotolabor. Am liebsten würde man – wie das Jacobs tut – jeden Interessenten direkt ins Feld schicken wollen, um ihn dem Restraum live auszusetzen, ihm also jegliche Ersatzinformation mit Hilfe von Bildern versagen. Aber kann man sich sicher sein, dass die per Appell verordnete Ortsbegehung beherzigt wird, dass Restraum tatsächlich erkannt, dass nicht Entscheidendes verpasst wird? Die Methode Expeditionsbericht verneint diese Fragen, sie ist ein Gegenstück zu Jacobs' Überzeugung.

Das Instrument Expeditionsbericht geht davon aus, dass man die meisten Interessenten (Stadtverwaltung, Stadtbewohner, Stadtplaner) zum Jagen tragen muss, sie also eher keine eigene Feldforschung betreiben wollen. Deshalb ist der Bericht als ein methodisches und inhaltliches Vermittlungswerkzeug konzipiert, was Neugier wecken und das originäre Forschungserlebnis nachvollziehbar machen kann. Dem Leser werden ausgewählte Aspekte eines Ortes illustriert und dabei Sichtweisen vermittelt. Auch werden Hinweise gegeben, worauf bei der Besichtigung eines Restraums zu achten ist beziehungsweise wie man die Suche nach

Restraum erfolgreich gestaltet. In der Regel illustrieren bei wissenschaftlichen Arbeiten Bilder die Textpassagen. Sie veranschaulichen diese, indem sie abbilden, was beschrieben wurde. Umgekehrt gibt es aber auch Bilder, die ohne Text eine Aussage machen. Die Kommentierung findet individuell im Kopf jedes Betrachters statt.¹⁷ Bei der Version Bild mit Überschrift oder Bild mit Bildunterschrift rückt der schriftliche Wink das Bild in den anvisierten Zusammenhang beziehungsweise gibt dem Betrachter einen Betrachtungshinweis. Beim Expeditionsbericht beruht die Erklärungskraft zwar auf der Basis des Bildmaterials, wird aber durch textliche und grafische Kommentierungen angereichert. Darin stecken Deutungen, die entweder als subjektive Bewertungen angenommen oder als Einladung zu abweichender Interpretation verstanden werden können.

Das gesamte Methodenpaket [5] ist daraufhin angelegt, Restraum vorurteilsfrei wahrzunehmen und einzuschätzen. Dies auch als Reaktion auf die entsprechenden Warnungen in der Literatursynopse. Nach Berger trägt die Gewohnheit die Hauptschuld am unberechtigten Ignorieren von »Abfallräumen« (Berger 2006:28). Lindner mahnt für die Stadtforschung an, »dass dieses empirische Vorgehen unvoreingenommen und zweckfrei zu geschehen habe.« (Lindner 2004:117). Bormann/Koch schlagen vor, Zustände in Metropolregionen wie Wilhelmsburg nicht per se als Missstände zu betrachten, »die es mit fertigen Rezepten zu beseitigen und gegen etwas grundsätzlich anderes zu ersetzen gilt.« (Bormann/Koch 2012:50). Und LOT-EK macht Unvoreingenommenheit zu seiner Geschäftsidee, um jenseits der herkömmlich wahrgenommenen Funktion von Bauelementen ganz neue Verwendungen zu entdecken. Allen Autoren ist die Wertschätzung gemeinsam, die sie dem Überschreiten ihrer Herkunftskultur beimessen. Feldforschungen und Expeditionsberichte bieten eine solche Chance.

SUKZESSIVE DEFINITIONS- ENTWICKLUNG ZU RESTRAUM – DEFINITION NACH TEIL C

Welchen Erkenntnisgewinn steuert das wissenschaftliche Werkzeug bei, um das Phänomen Restraum zu enttarnen, und zwar über die Erkenntnisse der Teile A und B hinaus?

- 1 Restraum lässt sich als eine Sammlung einzelner Räume beschreiben, die zu den unbestimmten Räumen einer Stadt gehören, mithin nicht verplant sind.

¹⁷ Eine weitere Spielart der Verbindung Text-Bild verwendet der französische Philosoph Roland Barthes in einem seiner Bücher: Er schreibt seine Gedanken zu einem Thema auf und stellt dem Text ein Bild an die Seite, und zwar ohne augenscheinlichen Bezug zum Text und ohne jegliche Bildbeschriftung. Er zählt darauf, dass der Leser/Betrachter aus sich heraus eine gedankliche Beziehung zwischen Text und Bild herstellen und so die vom Autor begonnene Geschichte fortsetzen wird. Siehe Barthes, Roland (1981). Das Reich der Zeichen. Aus dem Französischen von Michael Bischoff. Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main.

- 2 Restraum ist übriggeblieben, nachdem der nutzbare Teil der unbestimmten Räume für bauliche Entwicklung, etc. genutzt wurde.
- Restraum ist nicht einfach nur ein Rest, der als städtebaulich nutzlos vom unbestimmten Raum übriggeblieben ist, sondern vermutlich mehrere Entstehungsursachen hat:
- Restraum kann der Verschnitt einer Planung sein.
 - Restraum kann aus (gesetzlichen) Abstandsflächen bei Infrastrukturen bestehen.
 - Restraum kann ein Überrest sein, also von einem verfallenen Stadtraum (Infrastruktur, Anwesen, Platz) übriggeblieben sein.
 - Restraum kann in Gänze oder zu einem Teil dem Stadtraum entsprechen, der geschwunden ist.
- 3 Restraum gilt einerseits als offiziell nicht nutzbar, weil er Eigenschaften hat, die eine städtebauliche Verwendung nicht möglich machen oder sie als zu aufwendig erscheinen lassen. Andererseits hat er Eigenschaften, die ihn für private Unternehmungen von Stadtbewohnern sehr wohl geeignet erscheinen lassen.
- Restraum kann Eigenschaften haben, die vermutlich auch eine städtebauliche Nutzung erlauben, allerdings nur in eingeschränktem Maße. Dagegen kann er vermutlich eine ausgedehnte, vielfältige Nutzung für individuelle Zwecke zulassen.
- 4 Zu den für individuelle Nutzung relevanten Eigenschaften von Restraum gehören: seine Lage, seine physische Gestalt, seine Abgeschlossenheit.
- Zu den Raumeigenschaften, die solche Nutzungen verhindern beziehungsweise fördern, gehören vermutlich ferner: der ästhetische und atmosphärische Befund der fraglichen Räume, ihre Eingebungen, die diversen Nutzungsarten, deren Auswirkungen vor Ort sowie ihre Wahrnehmungsmöglichkeiten durch die Stadtbewohner.
- Die erforderliche Bandbreite des methodischen Werkzeugs lässt auf einen forschungsmäßig anspruchsvollen Untersuchungsgegenstand schließen, ein weiteres Charakteristikum von Restraum.*
- 5 Spezifische Raumeigenschaften sind mit typischen Nutzungspraktiken gepaart und führen zu Erscheinungsbildern, an denen Restraum im Stadtkontext in gewissem Grad erkennbar ist.
- Es können städtische Verdachtszonen für das Auftreten von Restraum bestimmt werden, sodass er je Stadt in Anzahl und Aussehen identifizierbar wird, und zwar trotz seiner weitgehend verborgenen Ausprägungen.*

Noch bleibt Restraum im Wesentlichen ein Phänomen. Die differenzierte Ausstattung des Forschungslabors lässt jedoch erwarten, dass das Geheimnis durch ergiebige Feldforschung merklich gelüftet werden kann.

TEIL D

FORSCHUNG
IM FELD

LABORSTÄDTE
LUDWIGSHAFEN
UND MÜNCHEN

127 EXPEDITIONSBERICHT ZUR MENGENUNTERSUCHUNG

127 Untersuchungsweg

127 Angewandte Methoden

128 Auslese der Beispielstädte

130 Datenerhebung

130 Informationsquellen

131 Restraum-Verdachtszonen in Ludwigshafen und München

132 Mengenanalyse Ludwigshafen

144 Mengenanalyse München

148 Karteikarten

154 Auswertung

154 Indikatoren führen zum Restraum

156 Restraum hat Vielfalt

168 EXPEDITIONSBERICHT ZUR EINZELFALLUNTERSUCHUNG

168 Untersuchungsweg

168 Angewandte Methoden

169 Auslese der Beispiel-Resträume

173 Datenerhebung

173 Analysemuster

178 Restraum-Beispiele in Ludwigshafen

180 1 Zwischen Frankenthaler Straße und Bahntrasse

202 2 An der Ecke Frankenthaler Straße

216 3 Unter und im Knoten Nord

248 Restraum-Beispiele in München

250 4 Unter und neben der Donnersbergerbrücke

286 5 Zwischen Gebäudebrandwand und Trappentreustraße

298 6 Zwischen Viehhof und Bahn

314 Auswertung

314 Freimütige Aneignung von Stadtraum

330 Individuelle Bedarfsdeckung im Restraum

336 Folgerungen

337 DEFINITION NACH TEIL D

Nunmehr für die empirische Untersuchung von Restraum methodisch gerüstet, kann die Forschung im Feld beginnen. Zwei Grundentscheidungen sind anfangs zu treffen: Welche Städte sind in das Forschungslabor einzubeziehen? Welche Restraum-Beispiele aus diesen Städten kommen für die vertiefte Analyse in Frage? Sind diese Entscheidungen getroffen, ist die Gesamtmenge der Untersuchungsräume umrissen: Eine Teilmenge ist aggregiert auf dem Niveau der Stadt versammelt und erlaubt eine Mengenanalyse, eine zweite ergibt sich detailliert auf der Stufe des einzelnen Restraumes und wird der Einzelfallanalyse unterzogen. Beide Untersuchungsebenen besitzen Eigenständigkeit hinsichtlich ihrer Erkenntnisziele, ihren Durchführungsmethoden und der Darstellung ihrer Ergebnisse, sind aber integraler Teil einer gemeinsamen Expedition, nämlich zu ausgewählten Restraum-Fällen in ausgewählten Städten, das heißt, die Erkenntnisse aus Mengen- und aus Einzelfallanalyse verbinden sich zu einer Gesamteinschätzung des untersuchten Sample Restraum.

Berichtet wird in der Folge hintereinander zuerst über die Mengenforschung, dann über die Einzelfalluntersuchung. Beide Berichtsteile haben die gleiche dreigliedrige Struktur: zunächst erscheint jeweils der Bericht zum Untersuchungsweg, dann der Forschungsbericht zur Datenerhebung, anschließend der Bericht zur Auswertung. Der Gesamtbericht tritt nicht als chronologische Aufzeichnung gleich einem Tagebuch der Entdeckungen auf, sondern verläuft in funktionalen Schritten von der Darlegung der methodischen Einsatzmittel über das ausführliche optische Narrativ zur ergänzenden Niederschrift der daraus gewonnen Erkenntnisse.

EXPEDITIONSBERICHT ZUR MENGENUNTERSUCHUNG

Der erste Berichtsteil befasst sich mit der Auswahl der einzubeziehenden Laborstädte einschließlich ihres Potenzials an Restraum, und zwar mit dem Ziel, seine räumliche Verteilung sichtbar zu machen und einen Überblick über seine typologische Bandbreite zu erhalten. (Als Nebeneffekt werden auch Hinweise zur Auswahl geeigneter Fallbeispiele für die folgenden Einzeluntersuchungen erwartet.) Nacheinander werden die Berichte zur Durchführung der Feldarbeit, zur kommentierten bildlichen Erfassung sowie zur Datenauswertung vorgestellt, wobei jeweils geeignete Komponenten des in Teil C entwickelten methodischen Expeditionspakets speziell für die Mengenerforschung von Restraum zur Anwendung kommen.

UNTERSUCHUNGSWEG

ANGEWANDTE METHODEN

Methodisch wurde die Mengenforschung durch eine Kombination von Expeditionsmodus, Verdachtszone und Urban Scan durchgeführt und wird mit dem Expeditionsbericht zum Abschluss gebracht. Der

Expeditionsmodus, allein schon mit seinem Fokus auf Zielsetzung, Vorwissen, Orientierungshilfen und laufender Dokumentation, leistete eine wesentliche Unterstützung am Beginn der Feldforschung, wo es darum ging, sich darauf einzustellen, was und wo bei dieser Forschungsunternehmung die weißen Flecken sind und welche davon man sich angesichts der Arbeitskapazität, des technischen Instrumentariums und der Bordmittel zur Ortsbesichtigung vornehmen kann. Reisen nach und in (potenzielle) Laborstädte wurden im Rahmen des Internationalen Doktorandenkollegs Forschungslabor Raum unternommen.

Punktuelle Hilfe speziell in der Mengenforschung leisteten Seminarstudenten, wobei zum Teil mit dem Instrument Verdachtszone und ganz embryonal auch mit der Urban Scan Methode experimentiert wurde. Die Auszählung aller potenziellen Resträume war auch mit der Leistungsfähigkeit einer Gruppe von Studenten nicht möglich, geschweige denn eine flächendeckende Begehung. Immerhin ließen sich die Untersuchungsfälle dadurch auf eine stattliche Anzahl (ca. 150) bringen, die eine gewisse Repräsentanz erwarten lässt. Die studentischen Scouts wurden nach entsprechender Einweisung (auch in die Methode Analogie Plattenfuge) in alle Himmelsrichtungen der Stadt entsandt, ausgestattet mit Fotoapparat und Kriterienliste. Die Ergebnisse dieser Expedition sind vor allem in die Datenerhebung zur Mengenanalyse von Restraum eingegangen.

AUSLESE DER BEISPIELSTÄDTE

Es zeigte sich, dass das Vorkommen an Restraum in Städten äußerst unterschiedlich ist und von vielen Einflussfaktoren abhängt: der geografischen Lage, dem historischen Werdegang, den Ausbreitungsmöglichkeiten in der Fläche und der Höhe, der demografischen Situation, den ökonomischen Strukturen, dem Management der Stadt, den politischen Präferenzen – um nur einige zu nennen. Angesichts solcher Vielfalt schien – neben praktischen Forschungserwägungen – das simple Kriterium »viel oder wenig Restraum« ein akzeptabler Ausweg, um geeignete Laborstädte zu finden. Insofern wurden Ludwigshafen und München für die empirische Untersuchung ausgewählt. Für beide Städte spielt das Thema Restraum eine, wenn auch unterschiedliche, Rolle. Ludwigshafen, berüchtigt durch seine »Lage zwischen Hochstraßen«, scheint seinen Charakter nahezu aus unbestimmten Stadträumen zu generieren. Wie reagiert die Stadt auf dieses augenscheinlich sehr große Angebot an unbestimmten Räumen, kann es ein Überangebot sein? Münchens außergewöhnlich hohe Grundstückspreise und der immer weiter steigende Wunsch vieler Menschen, in dieser Stadt zu wohnen und zu arbeiten, lassen vermuten, dass dort jeder Quadratmeter vermarktet wird und man nur ganz wenige unbestimmte Stadträume findet. Steigert das erkennbar die Nachfrage nach unbestimmtem Raum, wünscht sich München mehr davon?

Zwar interessiert, wie Restraum in einer Stadt, wo es ihn zu Hauf gibt, im Vergleich zu einer Stadt, in der er rar ist, genutzt und eingeschätzt wird, es sei aber angemerkt, dass weder die Auswahl noch die

Untersuchung der Laborstädte auf einen Vergleich abzielt. Vielmehr wurden sie allein wegen ihres unterschiedlichen Anteils an unbestimmten Räumen gewählt. Das schließt eine Gegenüberstellung der beiden Raumuntersuchungen nicht aus, etwa die Frage, ob und wie der Wert von Restraum von der Häufigkeit seines Auftretens, vom Stadtstandort oder der Stadtpolitik abhängt. So weit wird hier jedoch der Vergleich nicht betrieben, es bleibt eher bei einem Nebeneinander der Wertbestimmungen für die beiden Städte, um damit immerhin eine etwas breitere, ausbalancierte Untersuchungsbasis zu haben.

Eine quantitative Erhebung von Restraum in den beiden Laborstädten konnte nicht flächendeckend, sondern nur stellenweise durchgeführt werden. Die punktuelle Ermittlung bereitete aber die Suche mit Hilfe des Verdachtszone-Ansatzes für einen größeren Perimeter (beispielsweise mit GIS Datenbanken) vor, was allerdings ein rudimentäres Wissen darüber voraussetzt, mit welchen offiziellen Raumkategorien Restraum in der Regel verknüpft ist. Quadratmetergenaue Aussagen zum Vorkommen wären nur einer stark bemannte Expeditionsgruppe möglich gewesen, da die Verdachtszonen einzeln durchkämmt hätten werden müssen. Dagegen war eine quantitative Erhebung im Sinne der Vielfalt an Raumtypen sehr wohl möglich, sodass die Mengenanalyse, indem sie den Begriff Restraum mit einem Spektrum an Raumbeispielen verbindet, einen Beitrag zur Auflösung des Phänomens Restraum leisten konnte.

Was nimmt man anfänglich vom Restraum einer Stadt wahr? »Orte wie Ludwigshafen sind die ersten Seestädte auf dem Land, fluktuierend, aufgelockert, am Meer einer unstatischen Zukunft«. (Bloch 1964:17). Der deutsche Philosoph¹ hat nicht Unrecht, wenn er seine Geburtsstadt auf diese Weise charakterisiert. Der erste Eindruck der Stadt, wenn man sich zum Ziel gesetzt hat, Restraum dort zu (unter)suchen, war das Im-Fluss-Sein der Stadt. Die Stadt fluktuert, verkehrlich auf jeden Fall. Es schien als erzeuge dieser Fluss eine Menge Restraum oder, anders formuliert, sei ohne Restraum gar nicht vorhanden. In der Tat reiht sich entlang der enormen Verkehrsinfrastrukturen rund um den Ludwigshafener Hauptbahnhof bis hin zum Rathaus Center, also an sehr zentralen Punkten der Stadt, eine Restfläche an die nächste.

Hier wird bewusst der Begriff der Fläche gewählt, da diese so ausgedehnt sind, dass man ihnen mehrere Funktionen zuschreibt. Einige werden als Parkplatz oder Flohmarktstandort temporär genutzt, bei anderen scheint das nicht so zu sein. Zur reichlichen Anzahl an großen Unbestimmten Räumen kommen noch die kleinen hinzu, die zunächst wie kaschiert waren. In sie ließe sich die von Bloch formulierte unstatische Zukunft hineindeuten. Das macht sie zu Möglichkeitsräumen und zu Potenzial für die Stadt, nicht in erster Linie als Nachverdichtungsflächen, sondern als Elemente, deren Zukunft noch nicht verplant und kontrolliert ist. Diesen Gedanken wagt die Stadt so noch nicht. Die vielen kleinen und großen Unbestimmten Räume, die zumeist durch äußere Einflüsse stark belastet und im herkömmlichen Sinne »entwertet« sind, gelten noch als Problem mit wertlosem Status quo, wofür Lösungsvorschläge

willkommen sind. Als Forscher wurde man bei der Suche nicht zuletzt für diesen Zweck großzügig mit Karten- und Infomaterial unterstützt.

In der Entwicklungsabteilung der Stadt München hingegen war man sich des potenziellen Wertes Unbestimmter Räume bewusst, solange dort die äußeren Einflüsse nicht zu abartig und unwirtlich sind. Diese Einschätzung erklärt sich aus dem Druck, der auf vermeintlichen Freiflächen in der Stadt herrscht, um sie für Umwidmungen oder als Nachverdichtungspotenzial zu beanspruchen. So gibt es beispielsweise eine Warte-
liste der schwer in die Stadt zu integrierenden, aber dennoch unerlässlichen Nutzungen.² Diese Liste für städtische Bedarfe wäre durchaus mit einer Aufstellung über Unbestimmte Räume (die es so allerdings noch nicht gibt) abgleichbar. Vom ersten Eindruck her ist in München auffällig, dass es an und in unbestimmten Räumen verhältnismäßig selten offensichtliche menschliche Nutzungsspuren gibt.

In beiden Laborstädten wurde zu Beginn der empirischen Phase gezielt nach unbestimmten Räumen und restraumverdächtigen Zonen gesucht. Stadtraumteile wurden auf den ersten Blick danach beurteilt, ob sie eine eindeutige planerische Bestimmung haben oder nicht. Nur ein Teil der gefundenen Räume hatte per se Restraumqualität im bisher definierten Sinne, andere ließen sich als Randtypen des Phänomens bezeichnen. Beide extreme Ausprägungen halfen das Untersuchungsfeld einzugrenzen. Für diesen Ausleseprozess erwies sich der Aufbau eines Karteikartenarchivs als wertvoll. Die Karteikarten, die zu den gefundenen Stadträumen angelegt wurden, sind der Anfang einer Restraum-Bibliothek. Sie erlaubte, die im Feld gefundenen Räume im Labor zu überarbeiten und zu kommentieren. Die »objektiven« Daten aus der Begehung vor Ort wurden durch subjektive Beiträge ergänzt, wodurch ein Mehrwert in Form zusätzlicher Ausrichtungen und Einschätzungen entstanden ist. Diese zweite Suchphase, dieser »zweiter Blick« in Bildern und Kommentaren, konnte als optisches Narrativ initiiert und ausgebaut werden.

DATENERHEBUNG

INFORMATIONSQUELLEN

Um den ersten Überblick über möglichen Restraum in den Laborstädten Ludwigshafen und München zu erhalten, wurden mehrere Techniken angewendet beziehungsweise miteinander kombiniert. Basis bildete zum einen der städtische Strukturplan, der die einzelnen stadtbaulichen Komponenten sortiert, sodass bekannte und unbekannte Teile getrennt voneinander lokalisiert werden können. Mit diesem Verfahren des sukzessiven Ausblendens bekannter Räume bleiben zunehmend restraumverdächtige Areale aus dem Stadtplan übrig. Darüber gelegte Lärmkarten grenzen die Verdachtszonen weiter ein oder bestätigen sie wie vor allem im Falle der lauten Verkehrsinfrastrukturen. Zum anderen wurde durch das Studieren von Luftbildaufnahmen weitere Erkennungsmerkmale (Restgrünflächen, Verschnittflächen) in die Suche eingebracht.

Neben diesem städtischen Primärmaterial könnte auch das sonstige kommunale Wissen in die Nachforschungen einbezogen werden, was in unserem Fall aber nicht erforderlich war. So könnte die Polizei wegen gefährlicher Gegenden konsultiert, die Presse nach unkonventionellen Orten in der Stadt durchkämmt und die lokale Bevölkerung danach befragt werden.³ In der Regel reicht indessen das seitens der Stadt vorhandene Plan- und Kartenmaterial schon aus, um genügend Verdachtsmomente für Restraum-Kandidaten zu sammeln. Mit diesem Anfangsverdacht können die fraglichen Orte aufgesucht und individuell kartiert werden. Vor Ort selbst erhobene Daten (Merkmale, Eindrücke, Bilder) helfen zu entscheiden, ob ein Treffer erzielt wurde und ob dieser Raumtypus eher selten oder eher häufiger auftritt.

RESTRAUM-VERDACHTSZONEN IN LUDWIGSHAFEN UND MÜNCHEN

In der Folge wird ein graphischer Überblick präsentiert, der zunächst zu Ludwigshafen und dann zu München die Restraum-Verdachtsgebiete herauspräpariert und anschließend in einer weiteren Präsentation eine Verifizierungsprüfung für beide Städte vornimmt.

Auf den folgenden Seiten im Abschnitt »Ludwigshafen, Mengenanalyse« werden für Ludwigshafen grafische Teilstrukturen mithilfe von relevanten Selektionskriterien (Lage, Phonzahl, Bundesbahn, Öffentlicher Stadtraum) erstellt, die Aussagen zu Verdachtszonen für Restraum enthalten. So lassen sich in der Überlagerung dieser Detailstrukturen all jene Orte lokalisieren, die im Rahmen des Kartierungsprozesses als potenzielle Resträume identifiziert und beschrieben worden sind.

Im Abschnitt »München, Mengenanalyse« werden für München Kartierungsergebnisse vermuteter Resträume in eine Luftbildaufnahme der Stadt eingetragen und damit die Streuung der Verdachtsorte für Restraum demonstriert.

Im Abschnitt »Karteikarten« wird für beide Städte die Verdachtsüberprüfung bei den identifizierten Kandidaten durchgeführt. Unter Verwendung von Bildern, Raummerkmalen und kommentierenden Beschriftungen der Karteikarten wird entschieden, inwieweit es sich im Einzelfall um Restraum handelt oder nicht.

3 Welche Orte man z. B. als unheimlich empfindet ist subjektiv oder, wie Walter Siebel es beschrieben hat, hängt sehr von der momentanen Lebenssituation ab, in der man sich zum Zeitpunkt der Beurteilung befindet. So kann die Tatsache, dass ein Raum nicht einsehbar und dunkel ist, für den einen starkes Unbehagen hervorrufen, wenn er ihn passieren muss, ein anderer fühlt sich genau dort geschützt und sicher. Durch Bevölkerungsbefragung können emotionale Karten erstellt werden, die als unheimlich empfundene Stadträume hervorheben. In diesem Zusammenhang soll nochmals auf das Unortkataster der Stadt Köln hingewiesen werden.



Flächen von
Stadt und DB als
Luftbild, alle
übrigen Flächen
sind ausradiert

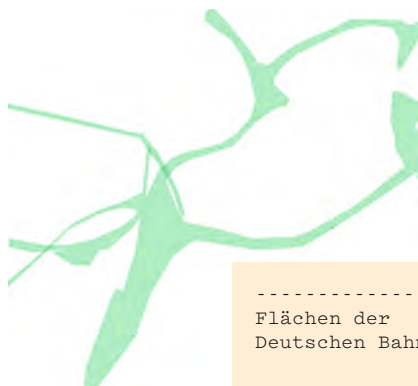
STADT
LUDWIGSHAFEN
UND DB

Alle Flächen, die der Stadt
oder der Deutschen Bahn gehören,
wurden zusammengestellt und
fungieren als Filter. Sie
fokussieren auf die Bereiche,
die der Stadt für ihre Öffent-
lichkeit direkt oder leicht
zugänglich sind, da nicht im
Besitz von Privateigentümern.

Luftbildauschnitt: Google Maps



Flächen der
Stadt Ludwigshafen



Flächen der
Deutschen Bahn

Dazwischen



Laut

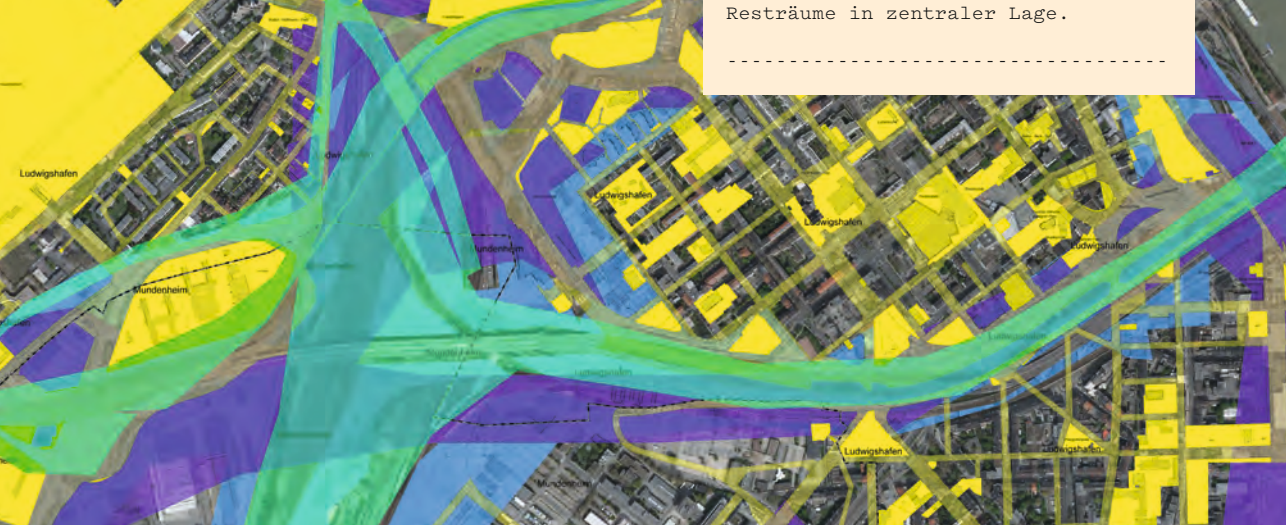


D A Z W I S C H E N

Beginnt man aus einem Strukturplan der Stadt Ludwigshafen eindeutig ausmachbare städtebauliche Strukturen (Altstadtkern, Gründerzeitviertel Hemshof, Wohnungsbaustruktur, die BASF als zusammenhängende Industrieanlage, Gewerbegebiete, Parks, Friedhof und auch Verkehrsinfrastrukturen) herauszuschneiden, bleibt ein Gerippe übrig. Was nun zu sehen ist, sind die Reste der Stadt Ludwigshafen, die nicht klar zuzuordnen sind, da sie irgendwie dazwischen liegen. Das Dazwischen gliedert die Stadt, gibt ihr Ränder.

L A U T

Bei Lärmkarten werden Flächen, bei denen Pegelwerte ab 55 dB(A) gemessen werden, als laut festgelegt. Betrachtet man die Verteilung, stellt man fest, dass damit die großen Infrastrukturen für Auto- und Bahnverkehr abgedeckt werden. Stellenweise gibt auch noch die Hafenindustrie einen Ausschlag. Der von Lärm belastete Bereich beschränkt sich nicht auf das Verkehrsbauwerk, sondern strahlt in den angrenzenden Stadtraum aus. Er liegt unter einer Hochstraße tatsächlich niedriger, wird aber nicht so vermerkt. Die zentrale Position gewaltiger Infrastrukturen beschert der Stadt somit potenzielle Resträume in zentraler Lage.

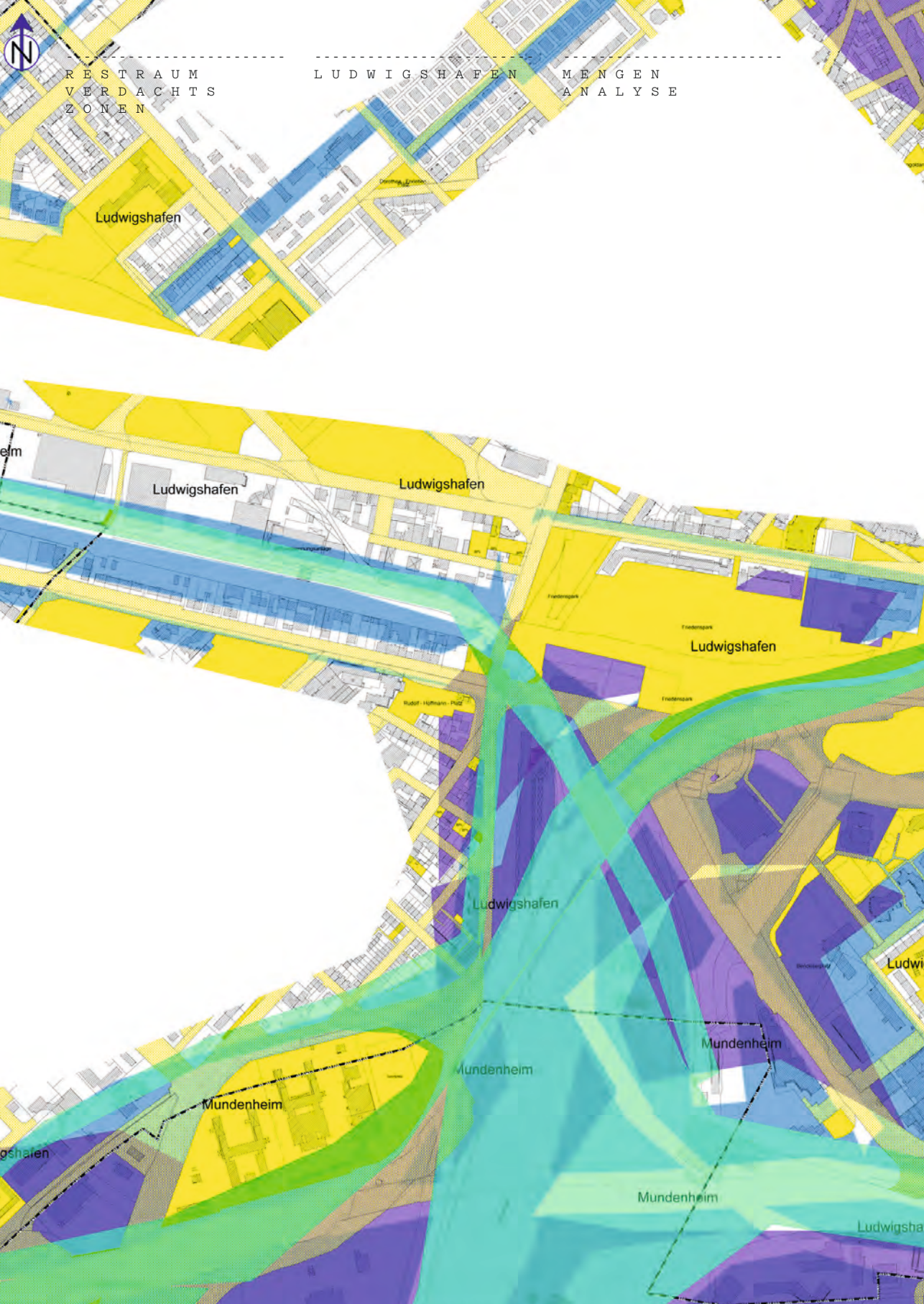




RESTRAUM
VERDACHTS
ZONEN

LUDWIGSHAFEN

MENGEN
ANALYSE



Ludwigshafen

Ludwigshafen

Ludwigshafen

Ludwigshafen

Ludwigshafen

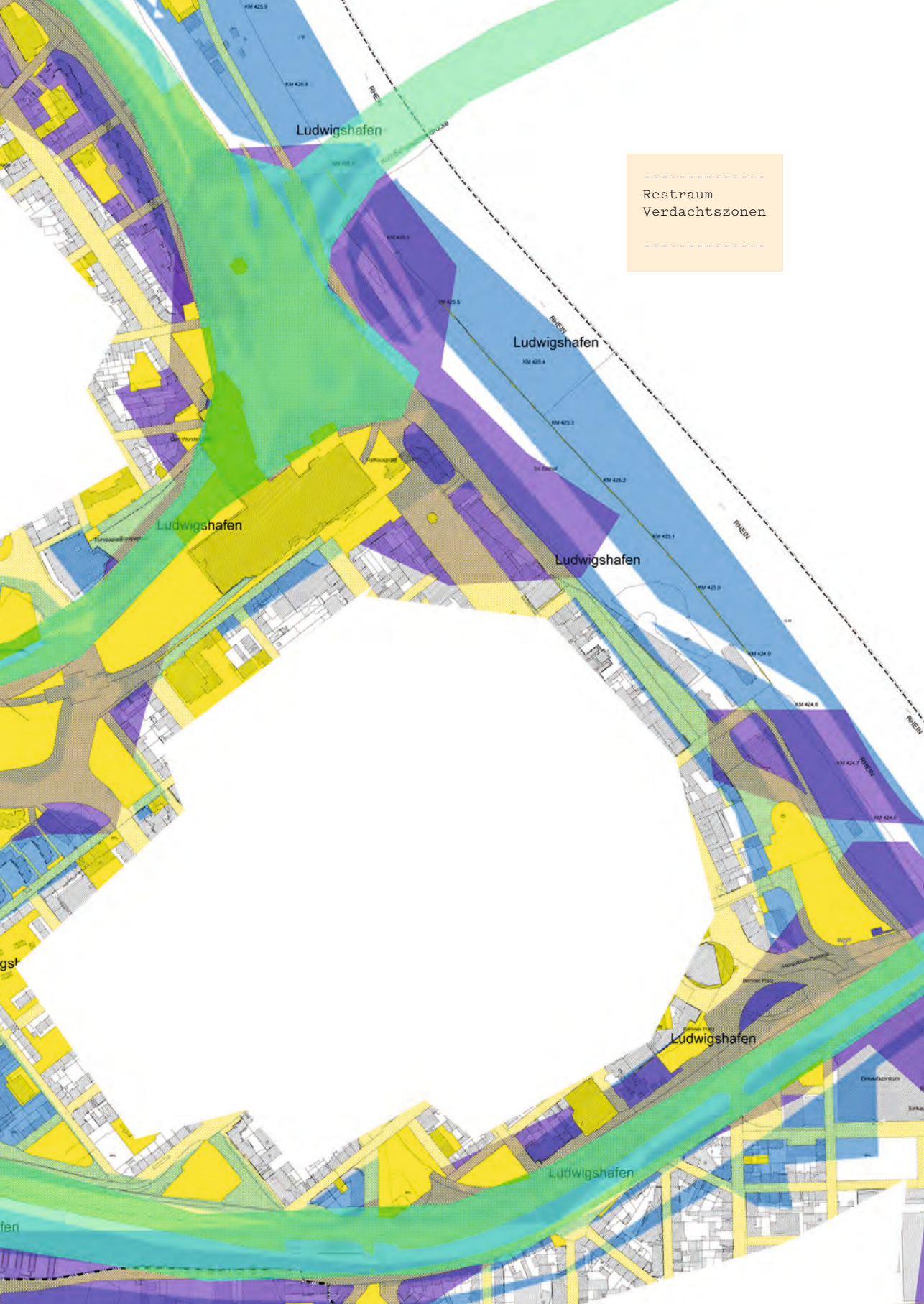
Mundenheim

Mundenheim

Mundenheim

Mundenheim

Ludwigshafen



Restraum
Verdachtszonen

Ludwigshafen

Ludwigshafen

Ludwigshafen

Ludwigshafen

Ludwigshafen

Ludwigshafen

Erkennraum

Erkenn

RESTRAUM
VERDACHTS
ZONEN

LUDWIGSHAFFEN

MENGEN
ANALYSE





RE STRAUM
VER DACHTS
ZON EN

LUDWIGSHAFEN

MENGEN
ANALYSE







RESTRAUM
VERDACHTS
ZONEN

LUDWIGSHAFEN

MENGEN
ANALYSE



Ludwigshafen

Ludwigshafen

Ludwigshafen

Ludwigshafen

Ludwigshafen

Mundenheim

Mundenheim

Mundenheim

Mundenheim

Ludwigshafen

5

12

4

18



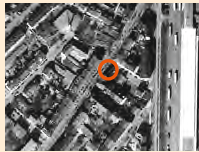
0 1 2
S C H A N Z S T R A S S E

Position: zwischen Gebäuden
begrenzende Struktur: Brandwände
Typ/Funktion: Baulücke
Größe: ca. 120 qm
Eigentümer (nach Augenschein): privat
Zugänglichkeit: nein
momentane Nutzung: keine
Merkmal: zugewuchert, wild bewachsen
gibt es seit: k. A.



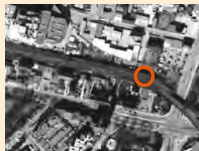
0 0 4
L O R I E N T A L L E E

Position: unter Brücke
begrenzende Struktur: Hochstraßen
Typ/Funktion: Verschnitt
Größe: ca. 300 qm
Eigentümer (nach Augenschein):
Stadt LU
Zugänglichkeit: bedingt
momentane Nutzung: keine
Merkmal: Graffitis, sehr laut
gibt es seit: k. A.



0 1 8
A M A L I E N S T R A S S E /
V A L E N T I N - B A U E R - S T R

Position: neben Gebäude
begrenzende Struktur: Brandwand
und Straßen
Typ/Funktion: Baulücke
Größe: ca. 100 qm
Eigentümer (nach Augenschein): privat
Zugänglichkeit: nein
momentane Nutzung: Garten
Merkmal: gepflegtes Grün
gibt es seit: k. A.



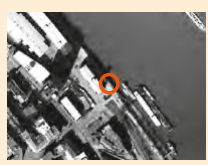
0 0 5
F R A N K E N T H A L E R
S T R A S S E

Position: neben Gleisen
begrenzende Struktur: Gleise,
Rückseite Gebäudereihe
Typ/Funktion: Verschnitt
Größe: ca. 800 qm
Eigentümer (nach Augenschein): DB
Zugänglichkeit: nein
momentane Nutzung: keine
Merkmal: Grünstreifen entl. d. Gleise
gibt es seit: k. A.



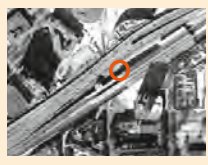


Ludwigshafen



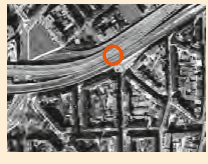
0 0 1
RHEINSCHANZEN -
PROMENADE

Position: neben Promenade
begrenzende Struktur: Rhein
Typ/Funktion: Verschnitt
Größe: ca. 30 qm
Eigentümer (nach Augenschein): Stadt
Zugänglichkeit: ja
momentane Nutzung: keine
Merkmal: Lieferrampe
gibt es seit: k. A.



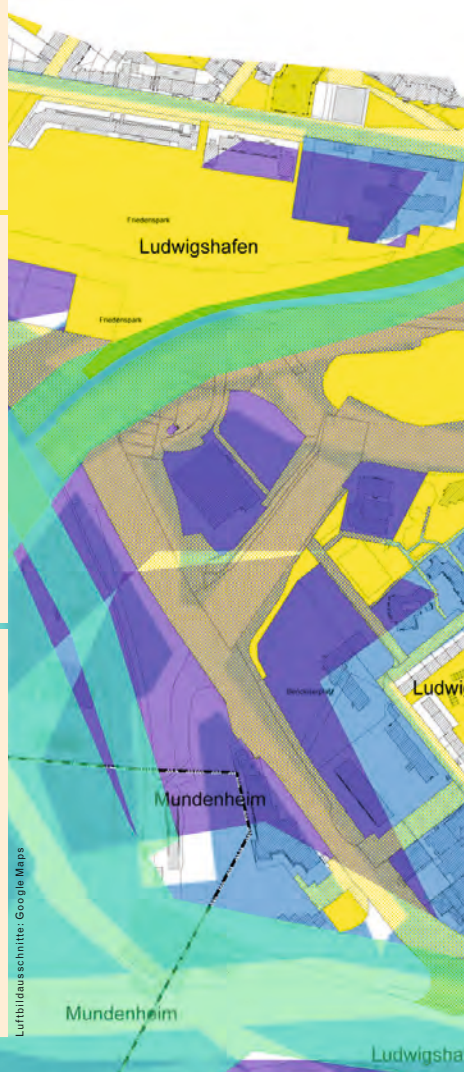
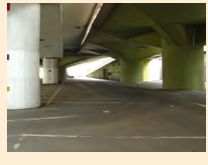
0 2 5
YORCKSTRASSE

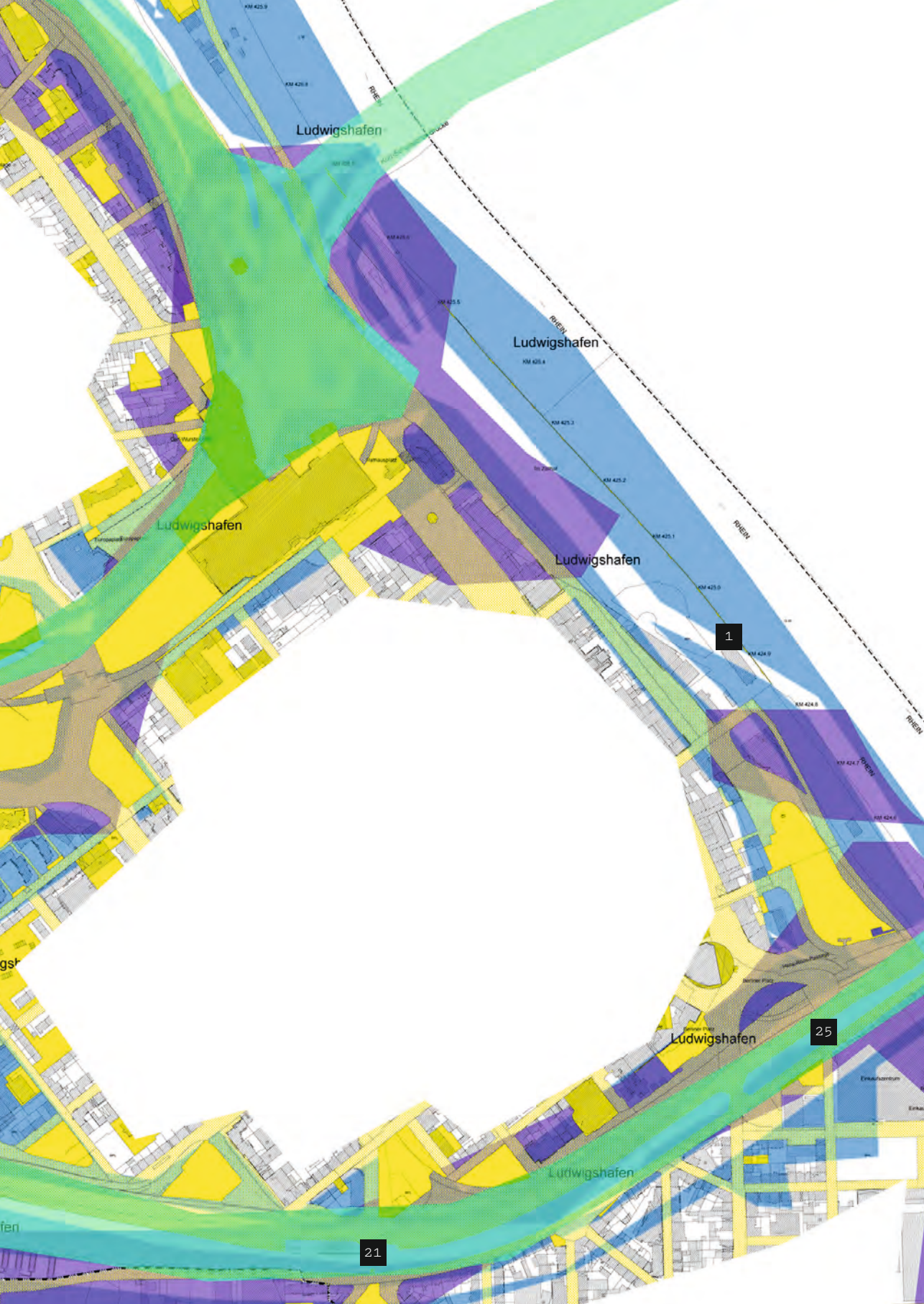
Position: unter Brücke
begrenzende Struktur: Hochstraße
Typ/Funktion: Verschnitt
Größe: ca. 800 qm
Eigentümer (nach Augenschein): Stadt
Zugänglichkeit: ja
momentane Nutzung: Parkplatz
Merkmal: dunkel, laut
gibt es seit: k. A.



0 2 1
DAMMSTRASSE

Position: unter Brücke
begrenzende Struktur: Hochstraßen
Typ/Funktion: Verschnitt
Größe: ca. 2000 qm
Eigentümer (nach Augenschein): Stadt
Zugänglichkeit: ja
momentane Nutzung: Parkplatz
Merkmal: dunkel, laut
gibt es seit: k. A.





Ludwigshafen

Ludwigshafen

Ludwigshafen

Ludwigshafen

1

25

Ludwigshafen

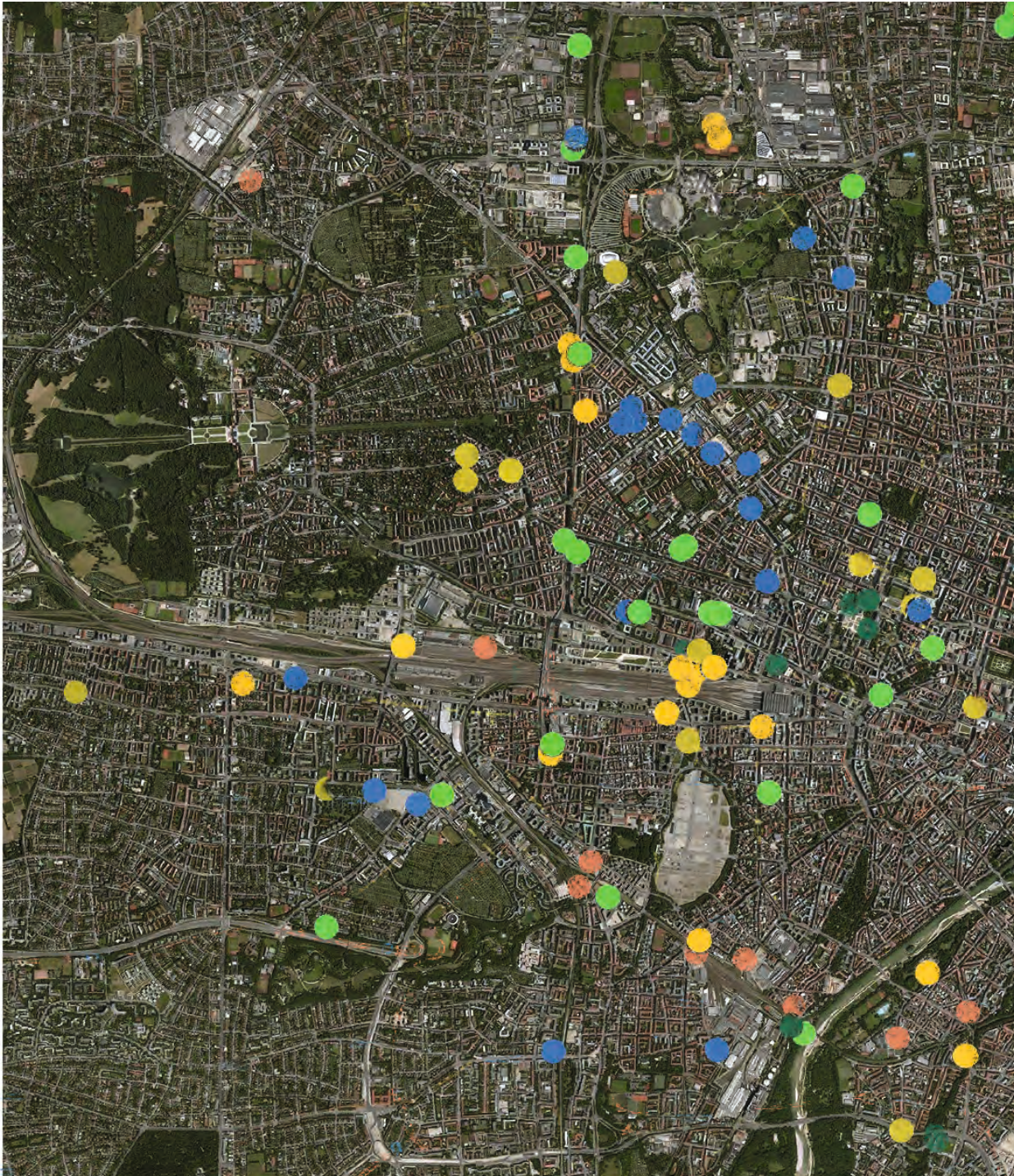
Ludwigshafen


21

RESTRAUM
VERDACHTS
ZONEN

MÜNCHEN

MENGEN
ANALYSE



- 
- Verkehrsinseln, Straßenbegleitgrün
 - unter/neben Brücken und Unterführungen
 - zwischen Gleisen, Bahnflächen
 - Brache, Baulücke, leerstehendes Grundstück
 - Verschnitt, Versprung, neben großen Strukturen (z.B. Stadion, Heizkraftwerk)
 - Sonstige

M E T H O D E N

(1) Räume werden in einer Recherche mit Hilfe von Anfangsvermutungen in Karten und Luftbildern vorsondiert. Zonen, die restraumträchtig scheinen, werden identifiziert und anschließend vor Ort verifiziert.

(2) Räume werden aus der persönlichen Kenntnis der zu untersuchenden Stadt direkt abgerufen und anschließend vor Ort auf Aktualität überprüft.

(3) Räume werden zufällig, im Vorbeigehen oder Vorbeifahren (zum Beispiel mit dem Zug) entdeckt und dokumentiert.

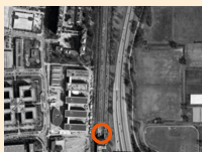
(4) Räume werden auf eigens geplanten Streifzügen durch die Stadt gefunden und aufgenommen.

(5) Räume werden durch die gezielte Suche, zum Beispiel im Umfeld von Verkehrsinfrastrukturen und entlang anderer städtischer Bruchkanten, entdeckt.



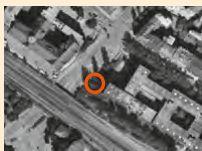
0 0 1
FRANKFURTER RING /
INGOLSTÄDTER STR

Position: unter Brücke
begrenzende Struktur: Hochstraße
Typ/Funktion: Betonfläche, Verschnitt
Größe: ca. 400 qm
Eigentümer (nach Augenschein): Stadt
Zugänglichkeit: ja
momentane Nutzung: Parkfläche
Merkmal: sehr laut
gibt es seit: 70er Jahre,
Fertigstellung mittlerer Ring



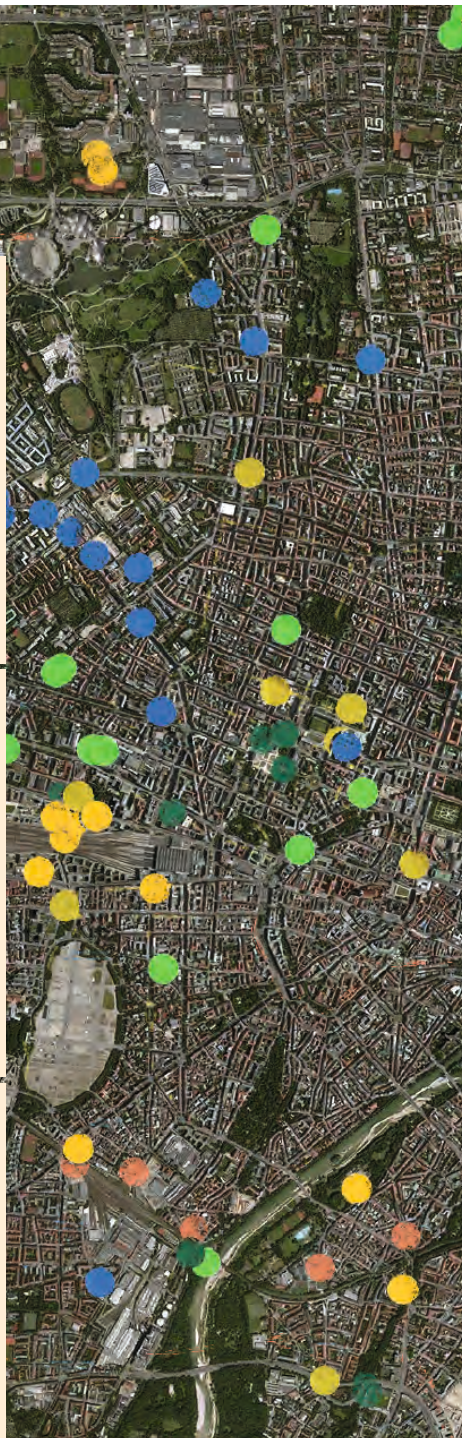
0 0 3
U - BAHNHOF
OLYMPIASTADION

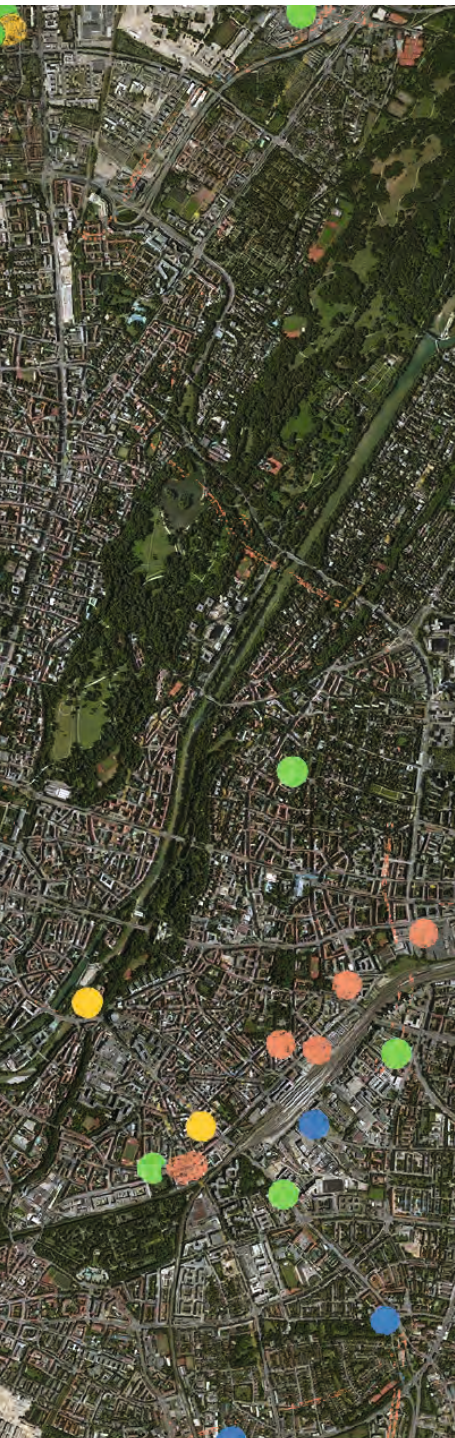
Position: neben Gleisbett
begrenzende Struktur: Bahngleise
Typ/Funktion: Gleisanlage m. Haltest.
Größe: ca. 500 qm
Eigentümer (n. Augensch.): Stadt/MVG
Zugänglichkeit: ja
momentane Nutzung: keine
Merkmal: abgelegen, wild bewachsen,
zugewuchert
gibt es seit: 1972-1988 still gelegt



0 0 6
LINDWURMSTRASSE /
POCCISTRASSE

Position: neben Gehweg
begr. Struktur: Zaun, Mauer, Gehweg
Typ/Funktion: Nische
Größe: ca. 20 qm
Eigentümer (nach Augenschein): Stadt
Zugänglichkeit: ja
momentane Nutzung: Technikzugang,
»Zeltplatz«
Merkmal: zugewuchert
gibt es seit: k. A.





0 1 8
GR Ü N W A L D E R S T A D I O N

Position: neben Stadion
begrenzende Struktur: Stadionzaun
Typ/Funktion: Versprung
Größe: ca. 200 qm
Eigentümer (nach Augenschein): Stadt
Zugänglichkeit: ja
momentane Nutzung: keine
Merkmal: Querstreifen mit Straßenfarbe
gibt es seit: 1911, jetziger Zustand
seit 1979



0 2 0
H A N A U E R S T R A S S E

Position: neben Straße
begrenzende Struktur: Leitplanke
Typ/Funktion: Brache
Größe: ca. 100 qm
Eigentümer (nach Augenschein): privat
Zugänglichkeit: ja
momentane Nutzung: Parkplatz
Merkmal: Schotterboden
gibt es seit: k. A.



0 7 3
K N O R R S T R A S S E

Position: neben Straße
begrenzende Struktur: Park, Straße
Typ/Funktion: Baulücke
Größe: ca. 200 qm
Eigentümer (nach Augenschein): Stadt
Zugänglichkeit: ja
momentane Nutzung: Werbefläche,
Hundetoilette
Merkmal: zugewuchert, wild bewachsen
gibt es seit: k. A.



0 7 5
O B E R H O F E R W E G

Position: neben Gehweg
begrenzende Struktur: Gebäude
Typ/Funktion: Verschnitt
Größe: ca. 50 qm
Eigentümer (nach Augenschein): Stadt
Zugänglichkeit: ja
momentane Nutzung: Unterführung
Merkmal: dreckig, Graffiti
gibt es seit: k. A.





Spiridon-Louis-Ring

Position: unter Brücke
begrenzende Struktur: Straßen, Brücke
Typ/Funktion: Verschnitt
Größe: ca 40qm
Eigentümer: (nach Augenschein)
Zugänglichkeit: ja
momentane Nutzung: keine
Merkmal: gepflasterte Rampe
gibt es seit: ca 70er Jahre

*Spez. Brücken-
tepp.*

*Typo
Radic*



Dreimühlenstraße

Position: unter Bahnbrücke
begrenzende Struktur: Gehweg, Mauer
Typ/Funktion: Verschnitt
Größe: ca 25qm
Eigentümer: (nach Augenschein)
Zugänglichkeit: ja
momentane Nutzung: Hundeleiste
Merkmal: wild bewachsen
gibt es seit: k.A.

Park



Lasallestraße (M)

Position: zwischen Grünflächen
begrenzende Struktur: Straße
Typ/Funktion: Verschnitt
Größe: ca 40qm
Eigentümer: (nach Augenschein)
Zugänglichkeit: bedingt
momentane Nutzung: keine
Merkmal: zugewuchert, Lieblincke davor
gibt es seit: k.A.

*Auslauf
zu 9m
Park*



Hebenstreitstraße

Position: neben Parkfläche
begrenzende Struktur: Bahndamm
Typ/Funktion: ~~Verschnitt~~ *Kanal H*
Größe: ca 50qm
Eigentümer: (nach Augenschein)
Zugänglichkeit: ja
momentane Nutzung: Grünfläche
Merkmal: gepflegtes Grün
gibt es seit: k.A.

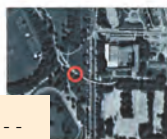
Stk



Joseph-Wild-Straße (M)

Position: neben Straße
begrenzende Struktur: Bürogebäude
Typ/Funktion: Verschnitt
Größe: ca 3
Eigentümer: (nach Augenschein)
Zugänglichkeit: ja
momentane Nutzung: Park
Merkmal: wild
gibt es seit: k.A.

IST EIN RESTRAUM



Rudolf-Harbig-Weg

Position: unter Brücke
begrenzende Struktur: Fußgängerbrücke
Typ/Funktion: ~~Verschnitt~~ *Kanal*
Größe: ca 200qm
Eigentümer: (nach Augenschein)
Zugänglichkeit: ja
momentane Nutzung: keine
Merkmal: gepflasterte Betonsteine
gibt es seit: 2004

Park



Brückenfischerstraße

Position: unter Brücke
begrenzende Struktur: Straße
Typ/Funktion: Verschnitt
Größe: ca 20qm
Eigentümer: (nach Augenschein)
Zugänglichkeit: ja
momentane Nutzung: ~~Parkplatz~~
Merkmal: dunkel, laut
gibt es seit: ca 70er Jahre (Bau Mollerer Ring)

*alle in Verbindung
mit
Fischer-
Ring*



Albert-Roßhaupter Straße

Position: unter Brücke
begrenzende Struktur: Straßen, Brücke
Typ/Funktion: ~~Verschnitt~~ *Kanal*
Größe: ca 60qm
Eigentümer: (nach Augenschein)
Zugänglichkeit: ja
momentane Nutzung: ~~Parkplatz~~, Werbeflächen
Merkmal: dunkel, laut
gibt es seit: ca 70er Jahre

Park



Truderingerstraße

Position: neben Straße
begrenzende Struktur: Straße
Typ/Funktion: Brache
Größe: ca 80qm
Eigentümer: (nach Augenschein)
Zugänglichkeit: ja
momentane Nutzung: ~~Parkplatz~~ *Imbissstand*
Merkmal: wild bewachsen, laut
gibt es seit: k.A.

9406



Leuchtenberggring

Position: neben Grünanlage
begrenzende Struktur: Grün
Typ/Funktion: Restgrün, Verschnitt
Größe: ca 100qm
Eigentümer: (nach Augenschein)
Zugänglichkeit: bedingt
momentane Nutzung: keine
Merkmal: zugewuchert
gibt es seit: k.A.

Park





Frankfurter Ring / Ingotstädter Straße ⊗

Position: unter Brücke
 begrenzend Struktur: Hochstraße (Ingotstädter Ring)
 Typ/Funktion: Betonfläche, Verschnitt
 Grösse: ca 400 qm
 Eigentümer: Stadt München
 Zugänglichkeit: ja
 momentane Nutzung: Parkplatz
 Merkmal: sehr laut
 gibt es seit: 70er Jahre, Fertigstellung mittlerer Ring



Balanstraße / Am Giesinger Feld ⊗

Position: unter S-Bahn Brücke
 begrenzend Struktur: Zäune, Geländer
 Typ/Funktion: Verschnitt
 Grösse: ca 40qm
 Eigentümer: Stadt München
 Zugänglichkeit: bedingt
 momentane Nutzung: keine
 Merkmal: Graffiti
 gibt es seit: seit 1972 - Bau der S-Bahn Stammstrecke



Ludwigsbrücke ⊗

Position: unter Ludwigsbrücke
 begrenzend Struktur: Isarraum
 Typ/Funktion: Unterführung / Retentionalfäche
 Grösse: ca 80qm
 Eigentümer: Stadt München
 Zugänglichkeit: ja
 momentane Nutzung: Graffiti, Graffiti, Obdachlose
 Merkmal: dunkel
 gibt es seit: 1935



Rosenheimerstraße ⊗

Position: unter S-Bahnbrücke
 begrenzend Struktur: Gleisanlage
 Typ/Funktion: Verschnitt
 Grösse: ca 10qm
 Eigentümer: Stadt München
 Zugänglichkeit: ja
 momentane Nutzung: keine
 Merkmal: zugespülter, Böschung
 gibt es seit: k.A.

IST EIN RESTRAUM



Kupferhammerstraße ⊗

Position: unter Glas
 begrenzend Struktur: Grünflächen, Bahngleise
 Typ/Funktion: Brache, Straßenbegleitgrün
 Grösse: ca 200qm
 Eigentümer: Stadt München
 Zugänglichkeit: ja
 momentane Nutzung: Sonnwägel, Fahrradweg, Parkplatz
 Merkmal: wild bewachsen, zugewacht, laut durch Zugverkehr
 gibt es seit: k.A.



Ganghoferstraße ⊗

Position: neben Gleisanlage
 begrenzend Struktur: Zäune
 Typ/Funktion: Verschnitt
 Grösse: ca 200qm
 Eigentümer: DB
 Zugänglichkeit: nein
 momentane Nutzung: keine
 Merkmal: Sandboden
 gibt es seit: k.A.



Kolombusplatz ⊗

Position: unter Bahnbücke
 begrenzend Struktur: Grünflächen
 Typ/Funktion: Verschnitt
 Grösse: ca 30qm
 Eigentümer: Stadt München
 Zugänglichkeit: ja
 momentane Nutzung: keine
 Merkmal: laut
 gibt es seit: Bau der Bahnstrecke



Ampfingstraße ⊗

Position: zwischen Straßen
 begrenzend Struktur: Gehweg, Straße
 Typ/Funktion: Verschnitt
 Grösse: ca 40qm
 Eigentümer: Stadt München
 Zugänglichkeit: ja
 momentane Nutzung: Grünfläche
 Merkmal: gepflegtes Grün
 gibt es seit: k.A.



Orpheusstraße ⊗

Position: neben Straße
 begrenzend Struktur: Straße
 Typ/Funktion: Verschnitt
 Grösse: ca 10qm
 Eigentümer: Stadt München
 Zugänglichkeit: ja
 momentane Nutzung: keine
 Merkmal: gepflastert
 gibt es seit: k.A.



Landsberger Straße / Donnersbergerbrücke ⊗

Position: unter Brücke
 begrenzend Struktur: Straße
 Typ/Funktion: Verschnitt
 Grösse: ca 100qm
 Eigentümer: Stadt München
 Zugänglichkeit: ja
 momentane Nutzung: Parkplatz
 Merkmal: sehr dunkel, laut
 gibt es seit: ca 70er Jahre, Bau des mittleren Rings

RESTRAUM
VERDACHTS
ZONEN

LUDWIGSHAFEN
MÜNCHEN

KARTE I KARTEN



Arnulfstraße / Seidstraße

Position: neben Glesien *H6f*

begrenzende Struktur: Straßen *9/10er*

Typ/Funktion: Verschnitt

Grösse: ca 30qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Stadt München

Zugänglichkeit: nein

momentane Nutzung: Werbefläche

Merkmal: zugewuchert, wild bewachsen, vermull

gibt es seit: k A



Haidenauplatz

Position: neben Glesianlage *9/10er*

begrenzende Struktur: Holzzaun

Typ/Funktion: Abstandsfläche

Grösse: ca 50qm

Eigentümer: (nach Augenschein) DB

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: keine

Merkmal: zugewuchert, wild bewachsen

gibt es seit: k A



Grünwalder Stadion

Position: neben Stadion *12/10er*

begrenzende Struktur: Stadionzaun

Typ/Funktion: Versprung / Konstr.

Grösse: ca 200qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Stadt München

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: keine

Merkmal: Que

gibt es seit: 191



Leuchtenbergring

Position: neben Glesianlage *9/10er*

begrenzende Struktur: Giese

Typ/Funktion: Resignin, Verschnitt

Grösse: ca 100qm

Eigentümer: (nach Augenschein) DB

Zugänglichkeit: bedingt

momentane Nutzung: keine

Merkmal: zugewuchert

gibt es seit: k A

IST EIN RESTRAUM



Hessastraße

Position: zwis

begrenzende Struktur: Zäune, Mauern, Wege

Typ/Funktion: Verschnitt, Bautücke, Brache

Grösse: ca 400qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Stadt München

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: keine, Multiladepplatz

Merkmal: schmal, zugewuchert, wild bewachsen

gibt es seit: k A



Landsberger Straße

Position: neben Straße *9/10er*

begrenzende Struktur: Gebäude

Typ/Funktion: Verschnitt

Grösse: ca 80qm

Eigentümer: (nach Augenschein) DB

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: keine

Merkmal: zugewuchert, wild bewachsen

gibt es seit: k A



Tengstraße

Position: neben Gehweg *12/10er*

begrenzende Struktur: Gehweg

Typ/Funktion: Verschnitt

Grösse: ca 40qm

Eigentümer: (nach Augenschein) privat

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: Handboilette

Merkmal: zugewuchert

gibt es seit: k A



Am Nockherberg

Position: neben Gehweg *9/10er*

begrenzende Struktur: Hanglage, Kanal

Typ/Funktion: Brache

Grösse: ca 60qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Stadt München

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: keine

Merkmal: zugewuchert, verkommen, Böschung

gibt es seit: ca 1900



Lindwurmstraße / Poccistraße

Position: neben Gehweg *9/10er*

begrenzende Struktur: Zaun, Mauer, Gehweg

Typ/Funktion: Nische

Grösse: ca 20qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Stadt München

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: Technikzugang, Zeitplatz

Merkmal: zugewuchert

gibt es seit: k A



Domagkstraße

Position: neben Straße *9/10er*

begrenzende Struktur: Parkplatz, Stp.

Typ/Funktion: Verschnitt, Abstand

Grösse: ca 120qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Stadt München

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: keine

Merkmal: wild bewachsen, laut

gibt es seit: k A



Quellenstraße

Position: unter Ortsallstraße

begrenzende Struktur: Zaun / Mauer

Typ/Funktion: Fuß-/Radfahrerunterführung

Größe: ca 60qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Stadt München

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: Unterführung, Müllabladeplatz

Merkmal: dunkel, dreckig, stinkig

gibt es seit: ab ca 1970



UF



geschnitten

Teil der UF - RR



Hanauer Straße

Position: neben Straße

begrenzende Struktur: Leitplanken

Typ/Funktion: 9m²

Größe: ca 100qm

Eigentümer: (nach Augenschein) 1/8m 17

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: 1/8m 19/20

Merkmal: Schütterböden

gibt es seit: k.A.

UR B



Prinz-Eugen-Straße

Position: zwischen Wohngebäuden

begrenzende Struktur: Straße

Typ/Funktion: Abstandsfläche

Größe: ca 400qm

Eigentümer: (nach Augenschein) privat

Zugänglichkeit: ja

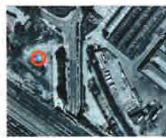
momentane Nutzung: Grünfläche, Park

Merkmal: zugemüllt, Graffiti

gibt es seit: k.A.

RR

1/8kabe/BL?



Tumbingerstraße

Position: neben Bahngleisen

begrenzende Struktur: Gleise, Straße

Typ/Funktion: Baulücke

Größe: ca 500qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Stadt München

Zugänglichkeit: ja

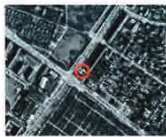
momentane Nutzung: keine

Merkmal: zugewuchert, wide Wiese

gibt es seit: k.A.

UR MK Schwarz

1/8



Ungererstraße / Craisheimstraße

Position: neben Straße

begrenzende Struktur: Hauswand

Typ/Funktion: Baulücke

Größe: ca 80qm

Eigentümer: (nach Augenschein) privat

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: keine

Merkmal: zugewuchert, wild

gibt es seit: k.A.

RR Astico

IST VIELLEICHT
EIN RESTRAUM



Preußenstraße / Lerchenauer Straße

Position: neben Straße

begrenzende Struktur: Straße, Bürogebäude

Typ/Funktion: Lücke

Größe: ca 800qm

Eigentümer: (nach Augenschein) privat

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: Parkplatz

Merkmal: zugewuchert, wild bewachsen

gibt es seit: k.A.

UR



Frankfurter Ring

Position: neben Straße

begrenzende Struktur: Frankfurter Ring

Typ/Funktion: Baulücke

Größe: ca 40qm

Eigentümer: (nach Augenschein) privat

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: Parkplatz

Merkmal: sehr laut, zugewuchert

gibt es seit: k.A.

NV

NV 9m²



Richelstraße (M)

Position: neben Gleisen

begrenzende Struktur: Gleise

Typ/Funktion: Verschmitt

Größe: ca 350qm

Eigentümer: (nach Augenschein) privat

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: keine

Merkmal: Baugrupe

gibt es seit: k.A.

UR NV

*Laufwege
Pflanz?*



Rosenheimer Straße

Position: zwischen Schnellstraße

begrenzende Struktur: Straßen

Typ/Funktion: Baulücke

Größe: ca 750qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Stadt München

Zugänglichkeit: nein

momentane Nutzung: Abstellfläche für Baureifen

Merkmal: gepflegtes Grün, Bauzäune

gibt es seit: k.A.

NV



Schlachthof München (Tumbingerstr.)

Position: neben Schlachthof

begrenzende Struktur: Leitplanken

Typ/Funktion: Abstandsfläche

Größe: ca 300qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Stadt München

Zugänglichkeit: bedingt

momentane Nutzung: Parkplatz

Merkmal: Betonplatten im Boden

gibt es seit: seit 1878 - 1943 zerstört - jetziger Zustand aus den 70ern

UR RR!

*im Vorhand
Laufwege
Pflanz*



RESTRAUM
VERDACHTS
ZONEN

LUDWIGSHAFEN
MÜNCHEN

KARTE I KARTEN



Knorrstraße (M)

Position: neben Straße

begrenzende Struktur: Park, Straße

Typ/Funktion: Verschnitt

Grösse: ca 200qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Stadt München

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: Werbefläche, Hundetoilette

Merkmal: zugewuchert, wild bewachsen

gibt es seit: k A

NR NVK



Linprunstraße

Position: neben Straße

begrenzende Struktur: Wohngebäude

Typ/Funktion: Baulücke

Grösse: ca 120qm

Eigentümer: (nach Augenschein) privat

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: Parkplatz

Merkmal: Schranke

gibt es seit: k A

Werkstatt
Kiosk



U-Bahnhof Olympiastadion

Position: neben Gleisbett

begrenzende Struktur: Bahnhofsgebäude

Typ/Funktion: Gleisanlage mit Haltestelle

Grösse: ca 500qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Stadt München / MVG

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: keine

Merkmal: abgelegen, wild bewachsen, zugewuchert

gibt es seit: 1972 - 1988 still gelegt

Str. 19EB
Brache



Bunker nahe Bruderühlbrücke

Position: zwischen Laubalumen

begrenzende Struktur: Isar

Typ/Funktion: Brache

Grösse: ca 60qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Stadt München

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: Grünfläche

Merkmal: Graffitis, dunkel

gibt es seit: 2 Weltkrieg

Park



Merianstraße (M)

Position: neben Straße

begrenzende Struktur: Brandwand

Typ/Funktion: Baulücke

Grösse: ca 40qm

Eigentümer: (nach Augenschein) privat

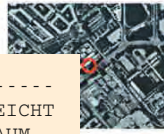
Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: keine

Merkmal: zugewuchert, v

gibt es seit: k A

IST VIELLEICHT
EIN RESTRAUM



Schwere-Reiter-Straße / Dachauer Straße

Position: neben Gehweg Schwere-Reiter-Str.

begrenzende Struktur: Straße / Zaun

Typ/Funktion: Straßensbegleitgrün

Grösse: ca 500qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Baureferat München

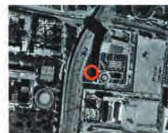
Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: Straßen-Laternen Showroom

Merkmal: laub

gibt es seit: k A

NF
Zellulose
Kiosk
NV



Donnersbergerbrücke (M)

Position: zwischen Straßen

begrenzende Struktur: Hochstraße, Fußweg

Typ/Funktion: Verschnitt

Grösse: ca 400qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Stadt München

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: Grünfläche

Merkmal: geoffenes Grün

gibt es seit: 2003

oder park?



Candidstraße

Position: neben Straße

begrenzende Struktur: Zaun, Gehweg

Typ/Funktion: Verschnitt

Grösse: ca 8qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Stadt München

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: Fußwegverbreiterung

Merkmal: über Candidbrücke

gibt es seit: 70er Jahre- Bau des mittleren Rings

Kiosk
Vgl. Fize



Lindberghstraße

Position: zwischen Bahnhassan

begrenzende Struktur: Straße

Typ/Funktion: Baulücke

Grösse: ca 1200qm

Eigentümer: (nach Augenschein) privat

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: Campingplatz

Merkmal: Schotter- Kiesboden

gibt es seit: k A

NVK

RR Atmo
aber wirklich RR?
RR Nutzungsformen obwohl
kon RR?





Briener Straße

Position: neben Straße

begrenzende Struktur: Gebäude

Typ/Funktion: Baulücke

Größe: ca 500qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Stadt München

Zugänglichkeit: bedingt

momentane Nutzung: keine

Merkmal: un gepflegte Grünfläche

gibt es seit: k A

NV

Planung



Bushaltestelle Olympiazentrum

Position: neben Straße

begrenzende Struktur: Park, Straße

Typ/Funktion: Baum

Größe: ca 500qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Stadt München

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: keine

Merkmal: ehemalige Bushaltestelle Olympiazentrum

gibt es seit: 1969

*Temp. PR
Licht PR*



Augustenstraße (M)

Position: neben Straße

begrenzende Struktur: Hauswand

Typ/Funktion: Verschnitt

Größe: ca 20qm

Eigentümer: (nach Augenschein) privat

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: Fußweg

Merkmal: laut

gibt es seit: k A

Verschnitt



Seidstraße

Position: neben Seidstr

begrenzende Struktur: Gehwege

Typ/Funktion: Verschnitt

Größe: ca 15qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Stadt München

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: Fußweg

Merkmal: Ampelübergang

gibt es seit: k A

Temp

IST KEIN RESTRAUM



Kochelseestraße (M)

Position: Ecke Kochel

begrenzende Struktur: Brandwand

Typ/Funktion: Baugrundstück

Größe: ca 700qm

Eigentümer: (nach Augenschein) privat

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: Parkplatz

Merkmal: Betonbodenplatten

gibt es seit: k A

Landberger Straße / Wotanstraße

Position: neben Gleisbrücke

begrenzende Struktur: Straße

Typ/Funktion: Verschnitt

Größe: ca 50qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Stadt München

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: Fußweg, Obststand, Werbefläche

Merkmal: direkt vor S-Bahn Brücke

gibt es seit: k A



Ganghoferstraße

Position: neben Straße

begrenzende Struktur: Gehwege

Typ/Funktion: Brache

Größe: ca 100qm

Eigentümer: (nach Augenschein) privat

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: keine, Hundeplatz

Merkmal: zugewuchert, wild bewachsen

gibt es seit: k A

*Maßstab
Neuer PR*



Candidplatz (M)

Position: neben Straße

begrenzende Struktur: Hochstraße, Kanal

Typ/Funktion:

Größe: ca 1100qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Stadt München

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: Skateranlage, Basketballplatz, parken

Merkmal: geschlossene Betonfläche

gibt es seit: ca 70er Jahre, Bau mittlerer Ring



Graf zu Castell Straße (M-Riem)

Position: zwischen Straßen

begrenzende Struktur: Straßen

Typ/Funktion: Baulücke

Größe: ca 1000qm

Eigentümer: (nach Augenschein) privat

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: Parkplatz

Merkmal: Grube

gibt es seit: 1994 - Beginn Bauarbeiten M-Riem

NV



Birnauer Straße (M)

Position: zwischen Straßen

begrenzende Struktur: Bach, Weg

Typ/Funktion: Verschnitt

Größe: ca 200qm

Eigentümer: (nach Augenschein) Stadt München

Zugänglichkeit: ja

momentane Nutzung: Weg, Fahrradweg

Merkmal: Wegwischer, Bachlauf

gibt es seit: ca 70er Jahre

*Temp für
Neubau
Verkehrsfläche*

AUSWERTUNG

Was lässt sich aus der Bilderanalyse der Laborstädte Ludwigshafen und München an neuem Wissen über Restraum extrahieren? Aus der Mengenuntersuchung dürfen wir zunächst eine bessere Vorstellung davon erwarten, wie sich im konkreten Fall Restraum in der Stadt verteilt und welche Erscheinungsformen anzutreffen sind. Markierungen auf den Stadtplänen, Verdachtsbesichtigungen, Bilder und Aufzeichnungen verraten Anordnung und Umfang von Restraum in der Stadt, während die Auswertung der Karteikarten eine Typenvielfalt zutage fördert.

INDIKATOREN FÜHREN ZUM RESTRAUM

Ja, nein oder vielleicht? Die Frage, woran man einen Restraum erkennt und von einem unbestimmten Raum unterscheidet, wurde schon früh in der Forschungsarbeit gestellt. Jetzt ergibt sich eine Antwort als Resultat der Mengenerhebung. Restraum ist durch eine Abfolge von Indikatoren identifizierbar:

Erster Indikator sind seine Raumeigenschaften. Ist er besonders klein, komisch geschnitten, unzugänglich, umgeben von unwirtlichen Großstrukturen, irgendwo dazwischen liegend oder belästigt von Lärm, so ist er ein Kandidat.

Zweiter Indikator ist die Nutzung, beziehungsweise Spuren davon: Graffiti und beschriftete Wände, abgemeldete Fahrzeuge, Sperrmüll, Flaschen, Hundehaufen, Schlaflager. Untrügliches Merkmal: keine Spuren offizieller oder geplanter Nutzung.

Dritter Indikator ist die dort wahrgenommene Atmosphäre. Nimmt man einen wilden undurchdringlichen Dschungel wahr oder eine Betonwüste in Grautönen, dunkle, stinkende Ecken und windige Passagen, so sind das deutliche Signale.

Dank dieser Indikatoren haben sich in den Verdachtszonen Resträume vermuten lassen. Gezielte Begehungen (Karteieinträge, Bilder) haben ihre Verifizierung erlaubt. Für Restraum findet sich in der Regel mindestens ein Hinweis aus jeder der drei Indikatorengruppen. Die Kartei wurde also nach »ist ein Restraum«, »ist vielleicht ein Restraum« und »ist kein Restraum« sortiert. Den Räumen, die von der Kategorie Restraum ausgeklammert werden, fehlte mindestens einer der Indikatoren, der sie zum Restraum hätte qualifizieren können. Eine Reihe von Fällen war nicht eindeutig, jedenfalls diskussionswürdig. Hier ein Ausschnitt der Identifikationserwägungen:

Es gibt Stadträume, die haben zwar Restraum-Atmosphäre, sind aber keine Resträume. Dazu zählen Baulücken, die schon längere Zeit unbenutzt sind und in denen sich Flora und Fauna ungestört entwickeln

konnten. Baulücken sind unbebaute Grundstücke und bieten sich eindeutig zur Nachverdichtung an, was sie als Restraum disqualifiziert. Ob sie bereits in einen laufenden Planungsprozess eingebunden sind und die Bagger bald anrücken, ist auf den ersten Blick meist nicht ersichtlich. Letztlich könnte man sie als Restraum auf Zeit bezeichnen, denn ihre Zukunft ist bestimmt. Gegebenenfalls ist zu testen, ob es mehr um den Wert von Restraum-Atmosphäre geht, als um den Wert von Restraum selbst, beziehungsweise, ob die Definition in diesem Punkt angepasst werden sollte.

Ähnlich ist das mit innerstädtischen Brachen, die so gut wie immer Restraum-Atmosphäre ausstrahlen. Sie können auch die nötigen Raumeigenschaften aufweisen und sogar die speziellen Spuren von Benutzung. Dennoch sind sie aus ähnlichen Gründen wie die Baulücken oft keine wirklichen Resträume. Sie sind zwar keine »leeren« Grundstücke, weil mit Relikten und Altlasten beladen, aber gerade für sie kann ein laufendes Planungsverfahren nicht ausgeschlossen werden.

Häufig gibt es Stadträume, die haben Nutzerspuren, wie man sie nicht selten im Restraum findet, sind aber eigentlich keine Resträume. Unterführungen sind dafür ein Beispiel. Sie enthalten keine überflüssigen Flächen, sondern sind gänzlich für eine Nutzung entworfen worden. Dennoch werden sie gelegentlich genutzt, so als wären sie Restraum (im gegebenen Fall als Schlaflager von einer Gruppe Obdachloser). Grund dafür sind die Raumeigenschaften, die eine Unterführung bieten kann, nämlich Schutz vor Witterung und (je nach Unterführung) Unge-störtheit und Nicht-Einsehbarkeit. Diese Entdeckung ist sehr aufschlussreich, bescheinigt sie doch auch planerisch bestimmten Orten (zumindest bedingt) Restraum-Qualitäten. Es bieten also auch andere städtische Räume, die nicht zu den Resträumen zu zählen sind, restraumtypische Nutzereigenschaften.

Wiederum andere Stadträume haben zwar die Raumeigenschaften von Restraum, werden aber offiziell genutzt und stehen aus diesem Grund hier nicht im Forschungsfokus. Sie sind Flächen, welche die Stadt für Sonderfunktionen (etwa einen Tierfriedhof) verwendet. Im konkreten Fall sind das eine Aus- und Aufstellungsfläche für alle im Stadtgebiet vorkommenden Straßenleuchten und mehrere kleine Baustoffzwischenlager des Bauhofs. Es handelt sich um einen Raumverschnitt, der sich zur Nachverdichtung im Sinne von Bebauung nicht eignet, wohl aber zur »Nachverdichtung« der Nutz- und Lagerfläche, die eine Stadt ebenso benötigt.

Schließlich gibt es noch Stadträume, die man auf Grund ihrer Wahrnehmung weder den unbestimmten Räumen noch dem Restraum zuschlagen würde und dennoch sind sie es. Das trifft besonders auf kleinere Verschnittflächen im Umfeld von Gebäuden zu, die sehr gepflegt aussehen. Dieser Typ Raum kommt dem, den man als »Straßenbegleitgrün« oder als »kleine Grünfläche« bezeichnet oft sehr nahe. Es ist auch nicht jeder Quadratmeter, der über eine für eine Nutzung optimierte Fläche hinausgeht, gleich ein Rest. Der gewachsene Stadtraum besteht per se aus Verbreiterungen, Verengungen und Versprüngen, aus Vorzonen

und Seitenbereichen. Der öffentliche Raum braucht sie, um auch ein Raum für die Öffentlichkeit zu sein. An diesen Stellen können Aktivitäten stattfinden, welche die Bewegung der Menschen durch die Stadt bereichern. Läden haben Auslagefläche, Gastronomiebetriebe Freischankflächen, Bürogebäude Raucherecken, Fahrradfahrer Abstellmöglichkeiten, usw. Sie bieten auch die Möglichkeit zur Seite zu treten und, ohne den »Bewegungsfluss« zu stören, spontaner Treff- und Austauschpunkt zu sein. Die aufgezählten Nutzungen gehören zum öffentlichen Raum und finden sich in ihrer Rohform auch beim Nutzungsspektrum von Restraum wieder. Es gilt dennoch zwischen dem Versprung eines Gehweges und planerischem Restraum zu differenzieren, denn bei aller Ähnlichkeit sind die Nutzungen des einen und des anderen in den seltensten Fällen austauschbar.

RESTRAUM HAT VIELFALT

So wie Restraum durch eindeutige, aber auch umstrittene Eigenschaften zu erkennen ist, zeichnet er sich durch mannigfaltige Erscheinungsformen aus. Kein anderer städtischer Raumtypus kann in dieser Hinsicht mit ihm mithalten. Typische Merkmale für den Restraum sind in den Begehungen zusammengetragen worden:

Lage in der Stadt	Position und Mutterstruktur
Typus / Funktion	Größe
Eigentümer	Zugehörigkeit
Momentane Nutzung	Wahrnehmung
Gibt es seit	

Die Einträge in den Karteikarten und die Auswertung der Bilderserien machen immer neue Seiten von Restraum sichtbar. Je nachdem was die Kamera von ihm hervorhebt, entsteht eine neue Ausgabe von Restraum, mit eigenen Erkennungszeichen. Die Mengenanalyse hat eine Reihe solcher Charakteristika ergeben, denen sich die Restraum-Funde in den beiden Laborstädten zuordnen lassen. Sie werden im Folgenden generisch beschrieben und zum Teil mit Bildern verdeutlicht:

Lage in der Stadt

Nach bisherigem Wissensstand verwundert die Verteilung von unbestimmten Räumen und potentiell Restraum über ein Stadtgebiet nicht sonderlich. Entlang der großen Verkehrsinfrastrukturachsen ist die Ballung so stark, dass die Verdachtsräume den Verlauf nachzeichnen. Das trifft auf den Mittleren Ring in München ebenso zu wie auf die Ludwigshafener Hochstraße. Auch die Bereiche neben den Ausfallstraßen und Bahntrassen scheinen in beiden Beispielstädten »belagert«. Eine über die Stadtfläche gleichmäßige Verteilung kann man bei kleinerem Verschnitt und Straßenbegleitgrün ähnelnden Flächen feststellen. Bei den größeren unbestimmten Räumen, darunter zahlreiche Baulücken und Brachen, unterscheiden sich allerdings die Verteilungsbilder in den

beiden Städten. Wo in München der Innenstadtkern kaum große unbestimmte Räume aufweist, ist in Ludwigshafen auch in zentraler Lage viel davon zu vermerken. Ein Grund für den Unterschied ist in der Organisation der Stadterschließung zu sehen, ein anderer im unterschiedlichen Entwicklungsdruck.

Position und Mutterstruktur

Wie sich herausgestellt hat, sind fast alle Resträume ein Kollateralprodukt, dominiert von einer sie begrenzenden Struktur, die sie auch hervor gebracht hat: eine Mutterstruktur. Man kann drei Gruppen von Mutterstrukturen unterscheiden: Verkehrsinfrastrukturen, Gebäude, Groß- und Sonderstrukturen. Innerhalb dieser Gruppen fächert sich ein Spektrum an Raumtypen auf, das Restraum beinhaltet. Wie das Resultat der Mengenuntersuchung gezeigt hat, bildet die erste Gruppe, die Verkehrsinfrastrukturen, die vielfältigsten und meisten Resträume, gefolgt von der Gruppe der Gebäude. Groß- und Sonderstrukturen finden sich seltener in Städten, man vermutet sie aber stark vertreten in randstädtischen Zonen und im ländlichen Raum wie auch in schrumpfenden Regionen.

Bereits bei der Expedition in die Plattenfuge wurde mit dem Charaktermerkmal der Abhängigkeit zu einer Mutterstruktur ein entscheidendes Kennzeichen von Restraum touchiert. Mutterstrukturen, die Fugenraum ebenso wie Restraum generieren können, unterscheiden sich physiognomisch von beiden radikal, oft sogar bis zum Gegenteil. Wertet man das Vorkommen von Restraum aus, gelingt die Zuordnung zur Mutterstruktur eigentlich immer. Man kann den Restraum nach dem räumlichen Verhältnis, das er zur Mutterstruktur hat, genauer klassifizieren. Liegt er beispielsweise unter einer Brückenauffahrtsrampe, dann erhält er seine Raumeigenschaft, den Witterungsschutz von oben, durch das Verkehrsbauwerk dessen planerisch-produzierter Überrest er ist. Die Rampe beeinflusst auch, wie er wahrgenommen wird, als dunkler, lauter, aber ungestörter Aufenthaltsort, was wiederum bestimmten Nutzungspraktiken entgegen kommt, wie trockenem Lagern von Gütern oder ungestörtem Treffen von Personen.

Mit Hilfe der Angaben zur Position und zur Mutterstruktur kann man Restraum leichter finden, verorten und nach Typen unterscheiden. Die Position zur Mutterstruktur prägt ihn als Typus stärker als seine Lage in der Stadt es tut. Die Position, die der unbestimmte Raum zu seinem unmittelbaren Kontext einnimmt, identifiziert und klassifiziert ihn (Beispiel: unter der Brücke). Da die Kontext-Strukturen (Brücke) viel leichter im Stadtbild auszumachen sind, als die Resträume selbst, ist es sinnvoll, die Suche nach Restraum mit der Suche nach ihnen zu beginnen.

Typus / Funktion

Große Verkehrsinfrastrukturen wie Bahngleise, Brücken, Hochstraßen, innerstädtische Schnellstraßen und Tunnels verhalten sich als Strukturen im Stadtraum sehr dominant. Hinzu kommt, dass sie langlebig sind und mit ihnen auch die Flächen, die um sie herum beim Planungsprozess

(ungewollt) entstanden sind. Bei der Planung von Verkehrsinfrastrukturen geht es in erster Linie um die Optimierung eines Bewegungsablaufes. Sei es der möglichst direkte Transport von Menschen oder Waren per Schiene von Punkt A nach Punkt B, oder ein schneller Weg durch die Stadt auf einer innerstädtischen Ringstraße. Sicherheit und Effizienz sind hier die Zielvorgaben und die Planung fokussiert darauf mehr, als auf den Verschnitt, der als kollaterales Produkt entsteht. Diese Tatsache und die starken Emissionen, die von der Nutzung von Verkehrsbauwerken ausgehen, führen dazu, dass in ihrem unmittelbaren Umfeld eine Menge Restraum zu finden ist [1].

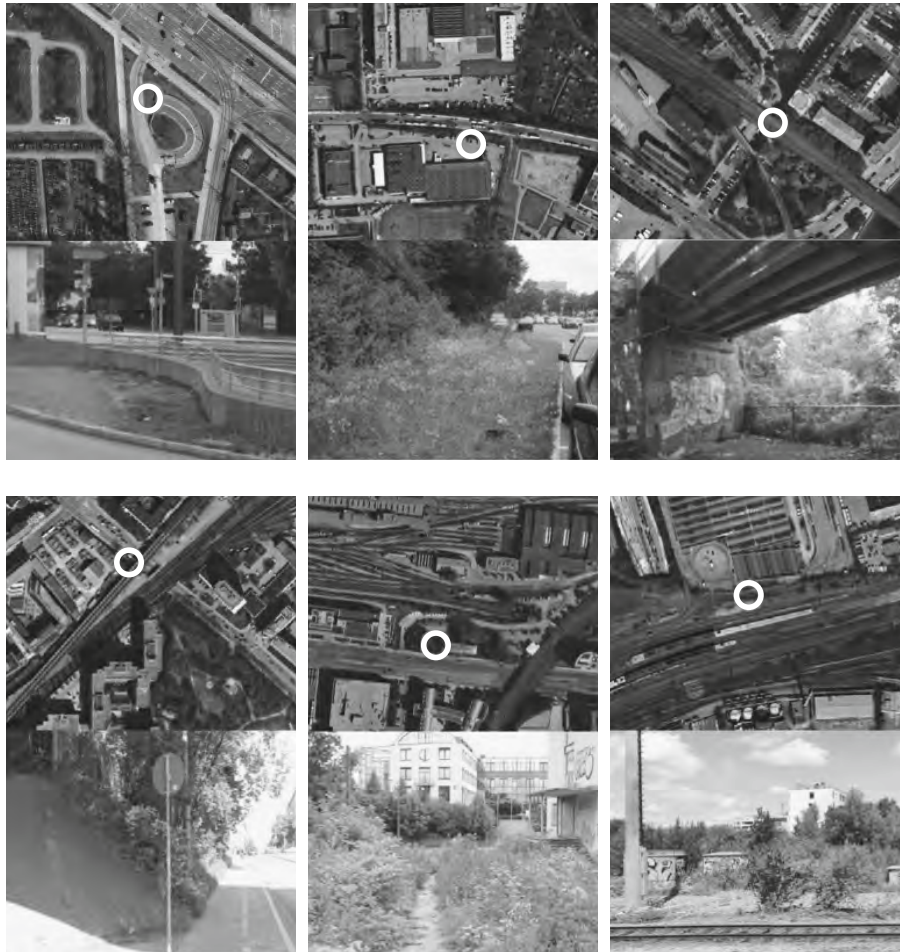
Unter Brücken, unter Hochstraßen, Unterführungen Räume, die unter etwas liegen, haben etwas über sich. In diesem Fall eine Brückenkonstruktion oder eine Fahrbahn, die wie ein Dach wirken. Sie schützen den darunterliegenden Raum vor den Witterungseinflüssen und sogar vor dem Lärm, der darüber herrscht. Unter einer Brücke ist es weniger laut als daneben, man nimmt den Verkehrslärm als Rauschen wahr und die Schwingungen, die Schwerlast-Fahrzeuge oder Bahnen verursachen, als Donnern. Die Akustik unter einer Brücke ist sehr speziell, denn neben dem konstanten Rauschen oder dem gelegentlichen Donnern von oben hat der Raum an sich eine hallende Wirkung, vor allem wenn seine Flächen versiegelt sind.⁴ Man befindet sich in einem nach oben begrenzten Außenraum und genauso wie er Schutz gibt, nimmt er auch Licht. So definieren die Lichtverhältnisse den Raum mit. Je nach Höhe und Breite der Brücke oder Hochstraße ist es dort so dunkel, dass sich die Augen erst eine Weile an die Lichtverhältnisse gewöhnen müssen bis sie den Raum vollends wahrnehmen können, oder aber es herrscht eine etwas gedämpfte Stimmung, die an gleißenden Hochsommertagen den Augen Entspannung ermöglicht.

Verkehrsinfrastrukturen

- große Vielfalt: unter, zwischen, in, neben Verkehrsinseln, Straßenbegleitgrün
- unter/neben Brücken und Unterführungen
- zwischen Gleisen, Bahnflächen
- Struktur begleitend, gut auffindbar, langlebig

Das eben Aufgeführte haben die meisten Räume unter Brücken oder Hochstraßen gemein. Worin sie sich allerdings unterscheiden ist ihre Zugänglichkeit. Räume unter Brücken entstehen dadurch, dass ein Hindernis überwunden werden muss, um eine bessere Erreichbarkeit oder einen reibungsloseren Ablauf auf einer anderen Ebene zu ermöglichen. Ein Fluss, Bahngleise oder vielbefahrene Kreuzungen werden überbrückt. Da eine Fahrbahn oder Bahntrasse nicht sehr steil sein darf, benötigt man einen gewissen »Anlauf« bis man die tatsächlich notwendige Höhe zur Überbrückung erreicht hat. Die Höhe wiederum richtet sich nach dem Hindernis. Oberleitungen, Schiffsverkehr oder ähnliches regeln die Durchfahrtshöhe. Übrig bleibt eine Fläche unter der Brücke bei der die

⁴ An dieser Stelle soll an die Opernaufführung unter der Paulinenbrücke in Stuttgart erinnert werden. Siehe auch Hauck, Thomas/Keller, Regine/Kleinekort, Volker (Hrsg) (2011). *Infrastructural Urbanism, Addressing the In-between*. DOM Publishers, Berlin.



[1] Beispieltypen Restraum und Verkehrsinfrastruktur, Luftbildausschnitte: Google Maps

Durchfahrtshöhe noch nicht erreicht ist oder das Hindernis noch nicht begonnen hat. Der Restraum beginnt da, wo das Hindernis, das der Grund des Brückenschlags war, aufhört. Es gibt dann drei Varianten, wie mit dem Restraum umgegangen wurde. Er wurde als Brückenfuß geschlossen und im Inneren befinden sich Wartungs- oder Leerräume oder er wurde offen gelassen. Am wahrscheinlichsten aber ist eine Kombination aus beidem. Weiter zu unterscheiden ist, ob der Raum unter der Brücke oder Hochstraße auch an seinen Längsseiten begrenzt ist (durch Auffahrtsrampen oder große Straßen beispielsweise) oder ob er umstandslos passiert werden kann. Trifft Fall eins zu, ist er eine Insel, im zweiten Fall ist er Teil einer orthogonal zur Brücke laufenden Raumabfolge und somit ein Verbindungsstück.

Unterführungen Räume unter Straßen oder Gleisen, sind in den meisten Fällen kein Restraum. Zumindest nicht nach der Definition, die diese Untersuchung für Restraum gegeben hat. Unterführungen sind

vielleicht laute, schlecht beleuchtete und unheimliche Orte, die von der Mehrheit der Bevölkerung als Schandflecken bezeichnet werden, aber sie haben – und das unterscheidet sie deutlich vom hier diskutierten Restraum – eine klare Funktion: Als Raumkategorie der Unterführungen bilden sie das Gegenstück zu den Brücken und sind bauliche Eingriffe, die nur zu dem Zweck geplant wurden, ein Hindernis zu unterwinden. Nur selten entsteht hierbei Abfall von Raum, der keine Funktion hat.

Unter, in Verkehrsknoten, Hochstraßenknoten Komplexer sind Verkehrsknoten. Aus den USA kennt man die riesengroßen innerstädtischen Hochstraßenknoten, die entworfen wurden, um durchgängigen Verkehr in viele Richtungen hindernislos zu ermöglichen. Hinzu kommen unzählige Auf- und Abfahrtsrampen, die das am Boden laufende Straßennetz anbinden. Was den Restraum angeht, der bei auf Verkehrsoptimierung fixierten Systemen abfällt, kann man sagen: Er ist schwer zu überblicken und noch schwerer zu durchschauen. Das liegt an der Vielzahl unterschiedlicher Räume, die innerhalb eines Knotens entstehen. Was Größen und Zugänglichkeiten angeht, bieten sie meistens Vielfalt. Oft sind sie räumlich so komplex, dass man nicht davon sprechen kann, man befände sich unter einem Hochstraßenknoten, sondern man würde treffender formulieren, dass man sich darin befindet.

Neben Hochstraßen, neben Hochstraßenknoten Betrachtet man die Räume, die an den Rändern von Hochstraßenknoten entstehen, stellt man fest, dass sie ganz andere räumliche Situationen zeigen als die Räume darunter bzw. im Inneren. So sind sie oft mehr von der Lärmbelastigung betroffen, da sie keinen Deckel haben, der sie schützt.

Neben Bahngleisen, neben Schnellstraßen Überwucherte Streifen findet man en masse entlang der Bahnstrecken. Gibt es für sie eine Nachfrage? Sofort denkt man an die zahlreichen Kleingärtner, die gerade in bahnnahe Reststücken ihr Paradies gefunden haben. In letzter Zeit werden dort immer häufiger Solarpaneele aufgestellt, um diese Restflächen gewinnbringend auszufüllen. Flächen, die unmittelbar an Bahngleise oder eine große Straße grenzen, sind zu großen Teilen Abstandsflächen. Als Sicherheitsabstand oder Lärmabstand sind sie in vielen Fällen gesetzlich vorgeschrieben, stellen aber auch einen psychologischen Abstand dar, denn man nimmt Gefahr wahr, wenn man sie betritt. Sie sind eine Grenze, die vor der eigentlichen räumlichen Begrenzung liegt, nämlich dem unüberwindbaren Hindernis einer Bahn- oder sonstigen Verkehrsstrasse. Typischerweise sind diese Flächen lang und begleiten die Trasse bis zur nächsten Querungsmöglichkeit. Im Verhältnis zu ihrer Länge sind sie dann aber wiederum sehr schmal, da sie oft nur der gesetzlich geforderte Mindestabstand sind. Außerdem sind die Flächen oft wild bewachsen und die Pflanzen werden nur bei akuter Verkehrsbehinderung getrimmt, ihr Zustand und Inhalt hängen sehr von der Art der Verkehrsstruktur ab. So produzieren beispielsweise neue Hochgeschwindigkeitstrassen ganz andere und vermutlich viel mehr geplante Resträume, als dies ursprünglich bei Bahntrassen der Fall war. Diese Überlegung gibt erneut den Hinweis: Restraum wird sich verändern, weil er bei aller Eigenständigkeit

doch mit der raumbildenden Struktur verwurzelt bleibt und aus ihr entsteht. Vernachlässigt man den gesetzlich geforderten Mindestabstand, werden die Abstandsflächen zu städtischem Restraum. Es sind Puffer, entstanden als Nebenprodukt der Planung einer Verkehrsinfrastruktur. Räumlich ist interessant, welche Struktur auf der anderen Seite an den Restraum anschließt, da es von ihrer Durchlässigkeit abhängt, wie zugänglich und einsehbar dieser Raum ist. Oft sind städtische Resträume entlang von Gleisen hauptsächlich aus den passierenden Zügen einzu-sehen. Das macht sie zu einer wichtigen Komponente des Stadtbildes. Häufig verlaufen die Schienen etwas erhaben auf einem Damm. Die Böschung, die dadurch entsteht, wird wie selbstverständlich zu den Gleisen dazugedacht, obwohl sie ein eigenständiger Raum ist, der im Vergleich zu den Gleisen ganz konträre räumliche Zustände erlaubt, wie beispielsweise dicht bewachsen zu sein.

Zwischen Bahngleisen, zwischen Straßen Die Resträume, die zwischen Bahngleisen oder parallel geführten Straßen entstehen, sind durch ihre fast unmögliche Erreichbarkeit, räumliche Inseln und haben Biotopcharakter. Zugänglich werden sie oft erst, wenn Gleise stillgelegt werden. Da sie exponiert liegen und einsehbar sind, werden sie von Menschen wenig benutzt, die Flora und Fauna richtet sich dort ungestört ein. Ihre Exponiertheit macht sie so übersichtlich, dass sie tatsächlich übersehen oder zumindest nicht als Potenzialraum erkannt werden.

Verschnitt, Straßenbegleitgrün Wichtig zu erwähnen ist hier auch der Raumtypus, der gängiger Weise als Straßenbegleitgrün bezeichnet wird. Hierzu zählen straßenbegleitende Grünstreifen, aber auch Mittelinseln, die zwei Fahrbahnrichtungen trennen. Straßenbegleitgrün ist eine existente Raumkategorie, unter der sich jeder etwas vorstellen kann, die geplant und von Stadt, Land oder Bund gepflegt wird. Straßenbegleitgrün besteht entweder aus einer Rasenfläche oder aus bodendeckenden Sträuchern und ist oft mit Baumreihen bepflanzt. Betrachtet man diese Fakten, ist laut der anfänglich aufgestellten Definition für Restraum, Straßenbegleitgrün kein Restraum und muss bei der Untersuchung ausgeklammert werden. Es gilt hier jedoch zu differenzieren. Es gibt Flächen, welche in der Tat ein Restprodukt von Planung sind, welche nicht als Begleitgrün entworfen wurden, nun aber dennoch grüne Streifen oder Flecken entlang einer Straße sind und als Straßenbegleitgrün verbucht werden könnten. Straßenbegleitgrün stellt sich als Grenzfall dar. Es kann keine klare Linie gezogen werden. Am ehesten kann man die Lage folgendermaßen beschreiben: es gibt Grünflächen im Straßenraum, die aus Sicherheitsgründen oder weil es schöner aussieht, extra angelegt werden, gegebenenfalls gestaltet wurden und von der Stadt gepflegt werden. Diese Flächen sind primär kein Restraum. Es gibt aber auch Straßengrün, das als Verschnittfläche einfach da war, begrünt wurde oder sich von selbst begrünt hat und auch nicht weiter gepflegt wird und in seiner Funktion unbestimmt ist.

Neben, zwischen Gebäuden Es gibt Restraum, der nur von einer Seite (durch ein Gebäude, durch eine Straße) räumlich eindeutig begrenzt wird.

Die anderen Ränder bildet ein Bordstein als Abschluss eines Gehweges. Solche Räume sind Verschnitt. Der Verschnitt von Gebäude und Grundstück oder der Verschnitt von Grundstück zu Straßenecke. Entstanden sind auch diese Resträume als ein Produkt der Planung, etwa durch die Platzierung einer bestimmten Grundrissform auf einem Grundstück. Auch hier muss man differenzieren. Es geht nicht um leere Grundstücke, die einfach momentan nicht bebaut sind. Baulücken stehen nicht im Fokus. Wobei eine Baulücke oder ein leer stehendes Grundstück durchaus so widrige Zustände aufweisen können, dass sie als Restraum zu bezeichnen wären [2].

Gebäude

- Baulücke und Brache, oft Grenzfälle, weniger wirkliche Reste
- Brache, Baulücke, leerstehendes Grundstück
- Eigentümer häufiger privat

Warum ist eine Baulücke kein Restraum? Definiert man Baulücke als ein unbebautes Grundstück, das zwischen zwei oder mehreren bebauten Grundstücken liegt und somit eine Lücke in der Bebauungsabfolge darstellt, die jeder Zeit geschlossen werden kann, ist das zwar an Restriktionen geknüpft, ein Bauvorhaben scheint jedoch nicht unmöglich, wie beim hier diskutierten Restraum. Schon bei der erwähnten anfänglichen Suche nach neuen Optionen zur städtischen Verdichtung ging es darum, zusätzliche Flächen zu rekrutieren, die das Nachverdichtungsangebot, das sich momentan auf Dachausbauten, Aufstockung und die effiziente Bebauung leer stehender Grundstücke konzentriert, erweitern würden. So könnte beispielsweise diskutiert werden, Brandwände als bebaubare Flächen zu erkennen und die Definition der Vokabel Grundstück völlig neu zu überdenken. Ein nicht bebautes Grundstück ist kein unbestimmter Stadtraum, da es durch seine Ausweisung als Grundstück dazu bestimmt ist, als umbauter Raum oder geplanter Freiraum genutzt zu werden, und sein Grundwert auch danach bemessen wird.

Der Umgang mit innerstädtischen oder auch randstädtischen Brachen ist ein eigenständiger Themenkomplex und eine eindringliche Behandlung würde den Fokus dieser Arbeit verzerren und ihren Rahmen sprengen. Dennoch muss das Thema Brache angesprochen werden, denn es hat, und mit ihm auch das Thema Konversion, einige interessante Schnittstellen mit dem Thema Restraum:

Restraum kann eine Brache beinhalten; Restraum kann zur Brache werden; bracher Restraum kann zum Konversionsprojekt werden; am Rande von Brachen findet sich Restraum, der später am Rande eines Konversionsprojektes liegen wird. Als Brache soll hier ein Gelände verstanden werden, bei dem die vormalige Nutzung aufgelassen wurde, die Überbleibsel (in Form von Gebäuden oder maschinellen Anlagen) noch vorhanden, aber nicht mehr in Betrieb sind. Diese zwischenzeitliche »Stilllegung« von Grundstücken hängt meist mit Verkaufsverhandlungen, langwierigen Planungsphasen oder aber mit einer starken Bodenbelastung durch industrielle Altlasten zusammen. In den letzten Jahrzehnten



[2] Beispieltypen Restraum und Gebäude, Luftbildausschnitte: Google Maps

sind in Deutschland vermehrt Gelände in (inzwischen) innerstädtischen Lagen brach gefallen, da Vornutzer aus Platzgründen an den Stadtrand gewechselt sind oder Betriebe optimiert oder aufgegeben wurden. Alte Brauereiareale, Schlachthof- und Industriegelände oder Kasernenanlagen wurden so zu innerstädtischen Flächenpotenzialen, die man nun versucht, durch zahlreiche Konversionsprojekte optimal auszuschöpfen. Oftmals wird der Gebäudebestand erhalten, der von der kreativen Szene gerne angenommen wird. So entwickeln sich Kreativquartiere.⁵

In ihrer räumlichen und atmosphärischen Konsistenz hat die Brache große Ähnlichkeit mit Restraum, weshalb auch Restraum, wie Beobachtungen zeigen, Interesse beim kreativen Sektor auslöst. Die Entwicklungsqualitäten von Restraum sind auf Grund der oft kleinen Größe, schwieriger Dimension und vor allem wegen des Einflusses einer übergeordneten Infrastruktur, unter welchem er meist steht, deutlich niedriger einzustufen als bei Brachen. Restraum kann Relikte einer ausgedienten Struktur beinhalten. In Ballards Betoninsel entdeckt der zum Robinson gewordene Architekt einen alten Bunker, der eingewachsen mitten im Schnellstraßenknoten steht. Die Schnellstraße wurde offensichtlich auf einer Brachfläche errichtet, die für die Straßenkonstruktion notwendigen Flächen wurden bereinigt, die Reste, die bei der Planung übriggeblieben sind, wurden in ihrem ursprünglichen brachen Zustand belassen. Restraum kann auch zur Brache werden und anschließend Teil eines Konversionsprojektes. Dies geschieht dann meist im Zusammenhang mit der Stilllegung der Struktur, die ihn entstehen ließ und die auf ihn abfährt, wie zum Beispiel die Außerbetriebnahme von Bahngleisen.

Sicherheitsvorkehrungen wie Absperrzäune schaffen Grenzen. Beispiele hierfür: Gefängnis, Krankenhaus, Fußballstadion, Hightech Firmen, Industrie, Schlachthof. Wie viele unbestimmte Räume an solche großen singulären Strukturen grenzen, hängt stark von der Planung ab. Je schlampiger geplant wird, desto mehr Restraum entsteht. Daraus



[3] Beispieltypen Restraum und Sonderstrukturen, Luftbildausschnitte: Google Maps

könnte man auch folgern, dass in Städten mit enormem Innenentwicklungsdruck und hohem Grundwert (wie München) viel häufiger bis zum letzten Quadratmeter geplant wird und weniger Räume unbestimmt bleiben. In Städten, die kein Platzproblem haben, wird eher großzügiger geplant und es gibt mehr Raum für Restraum. Welcher Typ Restraum entsteht, hängt demnach nicht nur von der Kontext-Struktur (Brücke, Bahntrasse, Fabrikhalle) ab, die ihn hervorbringt, sondern auch von der Art und Weise wie und von wem sie entworfen wird, also vom planerischen und entwerferischen Hintergrund.

Groß- und Sonderstrukturen

- Innere Peripherien, oft Verkehrsstrukturen beteiligt
- Gewerbe, Großnutzungen (Sportarena, u. a.)
- Verschnitt, Versprung, neben großen Strukturen wie einem Stadion, Heizkraftwerk, o. ä.
- Einzelnutzung ist gleichzusetzen mit Fluss, Bahngleisen, u. a.
- Kein Lärm, allerdings andere Emissionen und Immissionen.

Unter Sonderstrukturen können auch Versorgungsinfrastrukturen wie Hochspannungsleitungen verstanden werden. Oberirdische Stromführung gibt es in Städten immer seltener. Hochspannungsleitungen findet man in geplanten Schneisen in städtischen Randbereichen. Die Flächen unter Hochspannungsleitungen sind Restraum. Als Verdichtungsflächen eignen sie sich nicht, sie werden bewusst von Bebauung und Bepflanzung freigehalten. So findet man unter ihnen Gras oder Büsche, gelegentlich auch Baustofflager, Gärtnereianpflanzungen oder, wie bei einem Münchner Beispiel, einen Hundetrainingsplatz.⁶

Neben den Klassifizierungen von Restraum anhand des städtebaulichen Kontextes, in dem er anzutreffen ist, kann seine Bestandsvielfalt durch weitere raumspezifische Kennzeichen aus den Karteikarten gelistet und beschrieben werden:

Größe

Vor allem wenn man planerische Nachverdichtungsoptionen sondiert, ist eine Unterscheidung auf Grund von Größe spannend. Offensichtliche Nachverdichtungseignung ist hier eher ein Ausschlusskriterium für Restraum. 8 Quadratmeter misst der kleinste, aufgenommene Rest. Bei Restgrößen zwischen 10 und 50 Quadratmetern liegen Verdichtungsentwürfe noch nicht in der Schublade. Stadträume von 200, 400 oder gar 1200 Quadratmetern lösen zumindest auf den ersten Blick eher den planerischen Entwerferreflex aus, man zögert also, sie Restraum zu nennen. Bei der Studie zum Siedlungsflächenmanagement in der Metropolregion Rhein-Neckar raum+ beginnt die Erhebung bei zusammenhängenden Flächen ab 2000 Quadratmeter (Verband Region Rhein-Neckar 2009:3).

Eigentümer

Wem ein Grundstück bzw. ein Bauwerk gehört oder der Rest oder Verschnitt des einen mit dem anderen, ist entscheidend, wenn man eine mögliche Aktivierbarkeit dieser unbestimmten Räume untersucht, wie man auch aus den raum+ Studien lernen kann. Bei den Karteikarten wurden die Besitzverhältnisse unterschieden in: gehört der Stadt, gehört der Deutschen Bahn Gesellschaft und gehört sonstigen privaten Eigentümern. Im Mittelpunkt der Restraum-Studie stehen die Räume, die Stadt oder Bahn gehören, da die Themen Aktivierbarkeit für eine Stadt und Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit hier am brisantesten und von Wichtigkeit sind, wenn der Wert des Restraums für die Stadt ermittelt wird. Die Einschätzung zum Eigentümer basiert bei der Mengenuntersuchung auf Augenschein. Auch hier kann man sich meist auf die Abhängigkeit zur dominanten Mutterstruktur verlassen.

Zugänglichkeit

Auf den Karteikarten wurde auch die den Restraum begrenzende Struktur aufgenommen. Das beruht auf dem Verdacht, dass seine Ränder ihn besonders machen. In der Tat klassifizieren die Ränder Restraum schon allein deshalb, weil Mutterstruktur und Ränder hinsichtlich ihrer (Un-) Zugänglichkeit oft identisch sind. Es macht für den Restraum einen großen Unterschied, wie unüberwindbar die ihn definierenden Ränder sind. Jane Jacobs behandelt dies ausführlich in ihrem Border Vacuums Kapitel. Es gibt Ränder, die als unüberwindbar für einen Passanten eingestuft werden können, wie etwa eine Wasserkante, Eisenbahnschienen, eine sehr hohe Mauer, ein Schutzzaun, eine hochfrequentierte Schnellstraße oder Stadtautobahn mit Lärmschutzelementen. Hat ein Restraum solch einen Rand, kann er entlang dieses Randes als unzugänglich bezeichnet werden. Liegt er gar zwischen unüberwindbaren Elementen (zum Beispiel

zwischen Wasser und Bahn, zwischen Bahngleisen, zwischen Autobahnen / Stadtautobahnen, zwischen Straße und Bahngleisen, zwischen Gebäude und Bahngleisen) ist er schon fast abgeschottet vom Kontext, eine Insel.

Es gibt Ränder, die als bedingt überwindbar gelten wie etwa eine viel befahrene Straße, eine steile Böschung, ein hoher Zaun oder ein dichtes Gebüsch. Da ist die Querung des Randes bzw. der Zutritt zum Restraum nur unter Gefahr oder durch Körpereinsatz (die Böschung erklimmen, sich durch das Dickicht kämpfen) möglich. Zufällig kommt man dort nicht an. Manche Ränder lassen nur für einen bestimmten Personenkreis den Restraum zugänglich werden, etwa Wohngebäude, eingefriedete Privatgärten, Geschäftsgebäude, ebenso große Einzelnutzungen, die sich von Außen abschirmen, wie Gefängnisse, Kasernen, Heizkraftwerke, etc. Ränder regeln aber nicht nur die Zugänglichkeit, sie lassen auch Einblicke zu oder versperren sie. Ein Gebäude, eine hohe Mauer, ein Brückenpfeiler, starker Bewuchs oder eine Straße mit Lärmschutzelementen riegeln den Sichtbezug von Restraum zu angrenzendem Kontext ganz, teils oder gar nicht ab. Zugänglichkeit und Ein- und Ausblick sind die Raumeigenschaften, die den größten Sichtbezug von Restraum zu angrenzendem Kontext ganz, teils oder gar nicht ab. Zugänglichkeit und Ein- und Ausblick sind die Raumeigenschaften, die den größten Einfluss auf die Benutzung haben, da sie es sind, die den Restraum in seinem Bezug zum Umfeld kontrollieren.

Momentane Nutzung

Die Regelung der Zugänglichkeit hat vermutlich unmittelbare Auswirkung auf die jeweils aktuelle Benutzung der Räume. Diese Zusammenhänge werden in den Einzeluntersuchungen präzisiert und weiter reflektiert. Aber auch das oberflächliche, weil sich meist nur auf den ersten Blick berufende Auswertungsergebnis, liefert interessante Erkenntnisse. Bei vielen Beispielen ist keine momentane Nutzung vermerkt, auf allen Bildern sind die Räume verlassen und ohne Menschen. Häufigste Nutzung, vor allem bei Restraum um Verkehrsinfrastrukturen, ist das Parken bzw. das Abstellen von Fahrzeugen aller Art. Weiter direkt auffällige Spuren sind Hundehaufen, Werbeflächen, Graffiti und Müll.

Wahrnehmung

Was fällt als Hauptmerkmal eines entdeckten unbestimmten Raums auf? Als was nimmt man ihn oder was von ihm – quasi im Vorbeigehen – wahr? Bestimmte Eindrücke treten hervor, weil sie dem Suchenden speziell und nicht normal vorkommen, beispielsweise weil sie besonders abstoßend sind und den Raum unwirtlich machen. So fällt es sofort auf, wenn es sehr laut, extrem verdreht, dunkel, stinkend oder windig ist. Die Mehrzahl der genannten Attribute ist nicht sichtbar, nur erlebbar. Aber auch die Optik spielt eine wichtige Rolle. So wird als weiteres prägnantes Merkmal die Materialität genannt, wobei die Aussagen fast ausschließlich zwischen den beiden Versiegelungsextremen variieren: zugewuchert/wild

bewachsen/grün und zugepflastert/betongrau/Graffiti. Bei besonders auffälligen räumlichen Bedingungen wie Böschungen sind dies die Hauptmerkmale.

Gibt es seit

Die Ausbeute der Karteikarten ist hier dürftig. Stattdessen ist das Thema Entwicklungsgeschichte von Restraum als Phänomen, aber auch der spezielle Fall eines bestimmten Restraums als anknüpfendes Forschungsthema zu empfehlen, etwa nach dem Muster der Publikation zum Infrastruktururbanismus, wo auf die Anfänge von Infrastrukturflächen und ihr Umfeld eingegangen wird. Zu fragen wäre, aus welchen planerischen Konsequenzen heraus Restraum entstanden ist, welchen Entwicklungsprozess er durchgemacht hat und wie er sich verändert hat bis hin zu dem Zeitpunkt, zu dem er aufgehört hat zu existieren. Die leicht provokante Frage, ob man Infrastrukturbauwerke besser vom Restraum aus entwerfen sollte, lässt sich wahrscheinlich erst mit fundiertem Hintergrundwissen zur Entstehungshistorie zufriedenstellend beantworten. Wieder muss, wenn es um die Geburtsstunde des Restraums geht, die Mutterstruktur konsultiert werden, gibt es den Restraum doch erst seit dem Entstehen dieser Bezugsgröße, auch wenn er noch weiter zurückreichende Spuren tragen kann. Die Frage, in wieweit Restraum mehr als Zustand denn als Raumtypologie gesehen werden kann, bleibt ebenfalls zu diskutieren. Eröffnete diese Diskussion der Gedankengang des fiktiven Architekten Mailand in Ballards Roman: »...durch eine einmalige Arglist und Ausdauer überlebt, würde weiterleben, unbekannt und unbeachtet, und die Schnellstraßen überdauern, wenn sie längst in Schutt und Asche lagen.« (Ballard 1992:55).

FOLGERUNGEN

Mit dem Absuchen der beiden Laborstädte nach Restraum hat sich das Grundwissen über sein Vorkommen und über sein Erscheinungsbild deutlich erweitert. Wir wissen jetzt wie er aus der Gesamtmenge der (bekannten) Stadtstrukturen als (unbekannte) Teilmenge herausgefiltert werden kann und welches Sortiment an Ausprägungen er umfasst. Das Herausfiltern wurde mit Hilfe von Indikatoren geschafft: Raumeigenschaften, Nutzungsspuren, Atmosphäre. Einzelne Ausprägungen werden durch die jeweilige Mischung restraumtypischer Merkmale bestimmt. Besonders auffallende Erscheinungsformen sind Resträume in Mutterstrukturen, solche mit Zugangsproblemen und solche mit offensichtlicher Historie. In allen Fällen spielt der jeweils wahrnehmbare Zustand des Ortes eine charakterisierende Rolle. Insgesamt resultiert daraus eine mehrfach geschichtete Vielfalt von Restraum innerhalb einer Stadt.

Dank seiner typischen Merkmale und seiner Mannigfaltigkeit ist Restraum eigentlich nicht zu übersehen, einerlei ob viel oder wenig davon in einer Stadt vorhanden ist. In Ludwigshafen springen die Restraum-Areale überall ins Auge, ob auf den Luftbildern oder bei den Besichtigungstouren. In München verstecken sie sich, mit Ausnahme

derjenigen, die entlang der großen Infrastrukturen liegen. In beiden Städten aber sind sie durch Begehungsprotokolle und Bildersequenzen gut nachweisbar und lassen in der Summe auf eine unerwartete städtebauliche Relevanz schließen, die durch Einzelfallanalyse genauer zu prüfen ist.

EXPEDITIONSBERICHT ZUR EINZELFALLUNTERSUCHUNG

Der zweite Berichtsteil betrifft die nähere Untersuchung einzelner Beispiele von Restraum aus den beiden Laborstädten. Detail- und Nahaufnahmen versprechen Einblicke und Einsichten zu erzielen, die mit der Mengenuntersuchung nicht zu erreichen waren. Die Mengenanalyse half zwar bereits einen Teil der Erkennungsmerkmale von Restraum (Indikatoren, Raumtypen) zu benennen, das Phänomen Restraum war damit aber noch nicht aufgeklärt und vor allen war noch zu wenig über seinen Wert zu sagen. Es fehlten insbesondere konkrete Informationen zur Nutzung von Restraum und zur Wahrnehmung seiner Potenziale. Angaben dazu können erst durch intensives Ausleuchten einzelner Restraum-Beispiele gewonnen werden. Wie beim obigen Bericht zur Mengenuntersuchung gliedert sich auch der Bericht zur Untersuchung der Einzelfälle in Untersuchungsweg, Datenerhebung und Auswertung. Dabei fallen der Natur der Sache nach die Passagen zur physischen und fotografischen Erkundung der einzelnen Räume (wieder) besonders umfangreich und kompakt aus, was auch mit den verwendeten methodischen Instrumenten zu tun hat.

UNTERSUCHUNGSWEG

ANGEWANDTE METHODEN

Natürlich war unerlässlich, sich voll im Expeditionsmodus zu bewegen, ging es doch um das Aufsuchen der weißen Flecken in den beiden Städten, die in vieler Hinsicht als unbekannt galten. Sie wurden zwar faute de mieux mit der Bezeichnung Restraum zusammengefasst, ohne dass mit dem Begriff aber Genaueres über den Raum ausgesagt worden wäre. Eine Aufklärung hatte also alle Etappen einer Expedition zu durchlaufen, wobei, wie häufig bei Expeditionen, die Notizen und Bilder aus den Besuchen vor Ort ebenso aufschlussreich waren wie die anschließende Aufarbeitung des Gefundenen. Ohne in eine technisch-fotographische Arbeit abzugleiten, konnte der Bericht die Vielfalt der Möglichkeiten ausgiebig nutzen, die digitale Kapazitäten gerade für die Phase des Erkennens von Neuem und dessen Interpretation bieten (Kontaktabzüge, u. a.).

Methodenmäßig stand die Einzelfalluntersuchung überwiegend im Bann des Urban Scan, wurde in Teilen aber auch durch die Analogie Plattenfuge sowie das Instrument Expeditionsbericht getragen. Ohne die Detailarbeit der Scannologie wären die diversen Restraum-Nutzungen

nicht zu entschlüsseln gewesen. Gleich einer MRT lassen sich mit Urban Scan die Räume zerlegen und damit auffällige Stellen sichtbar machen. Das Verfahren des Herauslösens, wie es auch die Plattenfugen-Analogie empfiehlt, hat sich insbesondere bei der Spurensuche vor Ort als hilfreich erwiesen, geht es doch in fast detektivischer Manier darum, Nutzungsvermutungen anzustellen beziehungsweise zu bestätigen.

Aus dem gesamten Methodenset ist das Werkzeug Verdachtszone am wenigsten zum Einsatz gekommen, was sich schlicht dadurch erklärt, dass durch die Mengenanalyse bereits genügend Beispiele für Restraum in Ludwigshafen und München entdeckt waren, um daraus jene kleine Anzahl auswählen zu können, die sich für die Tiefenanalyse eignen. Bei manchen Räumen konnte die Mengenanalyse nicht klären, ob sie Restraum sind oder nicht. Bei anderen schon. Es gibt ganz einfache, übersichtliche, unscheinbare Räume. Sehr komplexe unübersichtliche Räume. Ganz abgeschirmte, unzugängliche Räume. Ganz wilde, stark eingewachsene, ungepflegte Räume. Offensichtlich stark benutzte Räume. An einem speziellen Ort (z. B. sehr zentral) gelegene Räume. Sie sind selten sehr groß. Sie sind häufig als laut, dunkel, dreckig, zugewuchert, zugestrichelt, selten als gepflegt zu charakterisieren. Sie gehören üblicherweise der Stadt oder der Bahn. Sie haben keine offizielle Nutzung, sind aber funktional an eine übergeordnete Struktur gebunden, das scheint auch ihre Entwicklung zu beeinflussen. Sie werden aber inoffiziell benutzt, wohl auf Grund ihrer Raumeigenschaften und der Atmosphäre vor Ort.

AUSLESE DER BEISPIEL-RESTRÄUME

Die Fallbeispiele wurden so gewählt, dass sie die oben aufgelistete Bandbreite an Restraum-Ausprägung berücksichtigen. Je Laborstadt wurden drei Orte ausgesucht, welche diese angestrebte Breite repräsentieren. Alle sechs Beispiele wurden bei der vorangegangenen Mengenanalyse auffällig. Sie haben weder Namen noch genaue Adressen und werden wie folgt bezeichnet:

- 1 Ludwigshafen, zwischen Frankenthaler Straße und Bahntrasse
- 2 Ludwigshafen, an der Ecke Frankenthaler Straße
- 3 Ludwigshafen, unter und im Knoten Nord

- 4 München, unter und neben der Donnersbergerbrücke
- 5 München, zwischen Gebäudebrandwand und Trappentreustraße
- 6 München, zwischen Viehhof und Bahn

Im Folgenden wird von jedem der sechs untersuchten Räume ein Porträtfoto präsentiert [4] und kurz ausgeführt, weshalb der jeweilige Restraum für die Einzeluntersuchung ausgewählt wurde, welche Themen er beinhaltet und welche Fragen er aufwirft.



[4] Portraitfotos der untersuchten Räume

- | | |
|--|--|
| 1 Ludwigshafen, zwischen Frankenthaler Straße und Bahntrasse | 4 München, unter und neben der Donnersbergerbrücke |
| 2 Ludwigshafen, an der Ecke Frankenthaler Straße | 5 München, zwischen Gebäudebrandwand und Trappentreustraße |
| 3 Ludwigshafen, unter und im Knoten Nord | 6 München, zwischen Viehhof und Bahn |

1 Ludwigshafen, zwischen Frankenthaler Straße und Bahntrasse

Auf dem Luftbild der Stadt Ludwigshafen sticht dieser Restraum als langer, dünner, grüner Balken heraus, wirkt eingeklemmt zwischen den Bahngleisen im Norden und dem dicht bebauten Streifen aus Gewerbe und Mehrfamilienhäusern entlang der Frankenthaler Straße im Süden. Von oben ist er deutlich zu erkennen, aber außer aus der Vogelperspektive kann diesen Raum nur sehen, wer mit seinem Privatgrundstück unmittelbar angrenzt oder wer sich an der einzigen zugänglichen Stelle zuerst

durch einen Riss im Maschendrahtzaun und dann durch ein Dickicht aus Brombeersträuchern kämpft. Bis vor einigen Jahren konnte der Raum aus dem Zugfenster heraus kurz vor der Einfahrt in den Ludwigshafener Hauptbahnhof als langgezogener, grüner Balken wahrgenommen werden; aufgestellte Lärmschutzwände schirmen diesen Einblick nun ab. Dieses Raumbispiel wurde wegen seiner abgeschotteten Lage und seiner speziellen Form ausgewählt. Welche Potentiale hat ein von der Öffentlichkeit sehr isolierter Raum, den alle als Bahndamm verbuchen, zu bieten und wie wichtig sind bahnbegleitende Grundstücke für das Image einer Stadt?

2 Ludwigshafen, an der Ecke Frankenthaler Straße

Der kleine Restraum ist ein grüner Fleck an der Ecke einer großen, lärm-belasteten Straßenkreuzung. Er grenzt dort direkt an den Gehweg, ist zugänglich und sichtbar, wenn auch wegen des dichten Bewuchses nicht einsehbar. So eine Situation kennt man, klassisches Hundegrün, ganz normal. Die Normalität macht den Restraum unauffällig, fast unsichtbar. Welche Qualität liegt in der Normalität? Welche Chancen bietet die Unauffälligkeit? Was ist in einem Raum möglich, der so unmittelbar an das öffentliche Geschehen angrenzt?

3 Ludwigshafen, unter und im Knoten Nord

Die Hochstraße, die in der Stadt Ludwigshafen kurz vor der Kurt-Schumacher-Brücke durch den imposanten Knoten Nord führt, verläuft 11 bis 13 Meter über der »städtischen Ebene«. Der Verkehrsknoten ist quasi der Brückenkopf. Was aber passiert auf der »städtischen Ebene«, wenn sich über ihr und um sie herum ein enormes Verkehrsbauwerk befindet? Wurde der städtische Raum, der sich im komplexen Knoten befindet, bei den Planungen, die in den 60er und 70er Jahren gemacht wurden, berücksichtigt oder gar entworfen? 30 Jahre nach Fertigstellung wurde eine Materialermüdung des Betons festgestellt. Über die Zukunft von Knoten und Hochstraße wird seitdem viel diskutiert. Renovierung, Rückbau, Umbau – egal welchen Weg die Stadt wählt, er wird Auswirkung auf den Restraum haben. (Wie) läßt sich solch ein Abwägungsprozess mit Restraumwissen diskutieren?

4 München, unter und neben der Donnersbergerbrücke

Die Donnersbergerbrücke ist seit den 1970er Jahren auch ein Teilstück des Münchner Mittleren Rings. Sie hebt den Ring über das breite Gleisbett, das von Westen zum Münchner Hauptbahnhof führt und Gleise für Regional- und Fernverkehr bereitstellt. Die Donnersbergerbrücke als Verbindung gab es aber schon viel früher, an etwas anderer Position als Stahl-Fachwerk-Konstruktion und längst nicht so breit wie das aktuelle Betonbauwerk. Auch damals gab es einen Restraum unter der Brücke. Dieser sieht jetzt ganz anders aus. Noch vor wenigen Jahren grenzte der Raum unter der Donnersbergerbrücke an unzugängliches Bahngelände, jetzt befindet sich dort mit dem Arnulfpark die zentralste

Wohnungsbau- und Büroentwicklung der Stadt. Es ist erstaunlich einen Ort zu studieren, dessen Drumherum in den letzten Jahren stark im öffentlichen Interesse stand, der sich trotz aller Veränderung eine gewisse Unsichtbarkeit bewahrt hat und inzwischen im Schutze des großen Daches heimlich innerlich auflebt.

5 München, zwischen Gebäudebrandwand und Trappentreustraße

Es ist das Beispiel für den zweiten, dritten und vierten Blick. Wirkt die Fläche auf den ersten Blick total unnötig, unwichtig und unbenutzt, zu klein und zu lärmbelastet und daher schwierig nachzuverdichten, entdeckt man bei längerem und genauerem Hinsehen doch ihre Begabung. Das mit knapp 60 qm kleinste hier untersuchte Fallbeispiel liegt als exponierte, unscheinbare, begrünte Fläche an einer häufig frequentierten Straße, ist Verschnitt von Gebäude, Grundstück und dem um die Ecke biegenden Gehweg, begrenzt von einer hohen Brandwand und belärmt vom unmittelbar vorbeiführenden Münchner Mittleren Ring. Als Typ ordnet man den Restraum irgendwo zwischen Straßenbegleitgrün und einem leeren Grundstück ein. Diese Position zwischen den Stühlen macht eine genauere Untersuchung lohnenswert, interessiert es doch herauszufinden, wo die Trennlinie zwischen unbebauten Grundstücken, Begleitgrünflächen und planerisch unbestimmtem Restraum zu ziehen ist.

6 München, zwischen Viehhof und Bahn

Brachen sind Überreste, aber sind sie auch Restraum? Das letzte Untersuchungsbeispiel wurde gewählt, da es sich thematisch im Randbereich befindet. Bei Diskussionen über Brachen und deren Konversion taucht gelegentlich der Begriff des Restraums auf. Was Brachen nicht sind, aber beinhalten können. Häufig werden sie von Restraum flankiert und wurden das häufig schon, als sie noch keine Brachen, sondern florierende Industriebetriebe waren. Mit dem Münchner Viehhof grenzt Beispiel 6 an einen ehemaligen Großbetrieb. Es gibt Entwicklungspläne für das Gelände. Zu Beginn der Untersuchung zu diesem Ort, wurde die erste Halle stillgelegt und etwas später abgebrochen.

Untersucht wird am Beispiel Viehhof nicht ein Raum, der nun zeitweise an eine Brache grenzt, sondern ein Raum, der durch eine große, in sich organisierte und nach außen hin kontrollierte Struktur entstanden ist und sich mit ihr verändert. Auch in München werden immer mehr Großstrukturen zur Optimierung an den Stadtrand verlagert und geben innerstädtische Entwicklungsflächen, häufig für Wohnen, frei. Zwischen dem regen Schlachtbetrieb und den befahrenen Bahngleisen lag dieser Restraum wie eine Insel. Zunächst Teil des Betriebes, nach einer Umplanung der Abläufe ein Restraum mit Spuren vorangegangener Benutzung, werden nun neue Ränder geplant. Kann man davon ausgehen, dass dieser Typ Restraum sich mit verlagert und auf einmal an strategisch ganz anderen Stellen und in anderer Gestalt wieder auftaucht? Ein Karrierist.

DATENERHEBUNG

ANALYSEMUSTER

Das folgende Analysemuster dient dem besseren Verständnis der in den nächsten Kapiteln »Restraumbeispiele in Ludwigshafen« und »Restraumbeispiele in München« dargestellten Restraum-Einzelfälle. In jedem Einzelfall wird das gefundene Material jeweils nach vier Gesichtspunkten gegliedert:

Identifizierung, Kontaktabzüge, Raumeigenschaften,
Nutzungspraktiken, Wahrnehmungsarten

Die Aufbereitung jedes dieser Aspekte wird – wie unten beschrieben – mit Hilfe einer bildlich/graphischen Dokumentation und einem sie erklärenden Text vorgenommen. Dieses Analyseschema wird für alle sechs Restraum-Fälle durchgehalten. Aus Gründen der praktischen Darstellung war Flexibilität bei der Sequenz der behandelten Elemente erforderlich, für die Vergleichbarkeit aber unbedeutend. Zusammengekommen ergeben daher die Einzelanalysen einen umfangreichen Bericht der empirischen Erkundungen in Bild und Wort [5].

Identifizierung

Zum Einstieg wird jeweils das Individuelle und das Spezielle jedes untersuchten Beispiels vorgestellt. Schon auf der ersten Seite bekommt der Leser einen Einblick in das Wesen des Restraums: Wie er sich darstellt, wie seine Dimension ist, welchen Wert er beinhaltet und wie es ist, ihn zu suchen und zu durchsuchen.

Porträt Das als Porträtfoto gewählte Bild ersetzt die Bezeichnung des Beispiels (beispielsweise durch Straßenangaben). Zumal Restraum nur in den seltensten Fällen eine Anschrift hat und eine Abbildung des Ortstypischen zur Differenzierung der Räume hilfreicher ist, ersetzt auch im gesamten Verlauf der Arbeit das Porträt einen Objektitel.

Dimension Klein, groß, schmal, lang: die Dimension des Restraums im Zusammenhang mit dem Porträtbild baut die Charakterskizze weiter aus. Für den Vergleich zwischen den Fallbeispielen ist die Dimension ein interessanter Anhaltspunkt.

Wert Wie eine Unterüberschrift beschreibt die Aussage, was für ein Grundgefühl die Ortserkundung hinterlassen hat. Meist sind das Hinweise auf Qualitäten oder Potenzial, was eng mit den Raumeigenschaften verknüpft ist.

Erfahrungsbericht Wie eine Passage aus einem Expeditionstagebuch sind diese kurzen, einleitenden Beschreibungen zu lesen. Subjektive Erfahrungen bei der Untersuchung des Raumes, ausgelöst durch zufällige Begegnungen, beeinflusst durch Witterung oder unerwartete Ereignisse führen den Leser näher an das Wesen des Restraums heran, da sie die

wichtigen Aspekte des Wandels durch Zeit und des Verwandels durch Perspektive in den Fokus rücken.

Kontaktabzüge

Der erste (und auch jeder weitere) Kontakt zum Raum wurde fotografisch festgehalten. Die großen Mengen an Aufnahmen wurden, auf traditionelle Methoden zurückgreifend, auf Kontaktabzügen zur Übersicht zusammengestellt, zusätzlich geordnet und kommentiert. Die Kontaktabzüge sind daher mehr als die Dokumentation einer Ortsbegehung in Form einer Fotoserie, die Kommentare machen die tatsächliche Kontaktaufnahme nachvollziehbar, erlebbar. Die vorab beschriebene Methode des Urban Scan stand dafür Pate.

Fotoserie, Dokumentation Die hier abgedruckten Fotoserien sind nicht, wie auf Kontaktabzügen üblich, chronologisch angeordnet, sondern schon grob vorsortiert nach Fotos, die Raumeigenschaften, Nutzerpraktiken und Raumwahrnehmung zeigen. Diese Einteilung fußt auf den Erfahrungen aus der Plattenfuge und aus der Literatursynopse.

Attribute, Themen Die bei der Analyse der Urban Scan Methode von LOT-EK als besonders sinnvoll aufgefallene Auflistung von Attributen, welche dort den Materialfotografien zur Seite gestellt sind, wurde hier übernommen. Durch Raumkomponenten entstehende Eigenschaften werden ebenso vermerkt wie Themenfelder, die durch die Aufnahmen angerissen werden. Beide geben Hinweis auf das Angebot vor Ort sowie auf dessen Ausnutzung. Ohne Weiteres über den Restraum zu wissen, ist es dem Betrachter möglich, erste eigene Spekulationen über den Wert des Restraums anzustellen.

Persönlicher Kommentar Welche Vermutungen mit einzelnen Aufnahmen assoziiert werden, ist handschriftlich als Kommentar vermerkt. Diese Arbeitsfassung der Kontaktabzüge schien zur Nachvollziehung des Erkundungsprozesses hilfreicher als die eigentliche Vorlage. Ihr Duktus transportiert den Gedanken des Sich-immer-weiter-Herantastens an das Phänomen Restraum.

Raumeigenschaften

Daten und Fakten zu den räumlichen Gegebenheiten vor Ort werden primär durch die aufgeführten Informationsebenen (Datenblatt, auffällige Eigenheiten, ...) dargestellt. Diese Vorstellung des Beispielraums ist wichtig, da er als Gefäß oder Plattform die räumliche Grundlage ist, die dann mit Spuren und gefolgerten Nutzungen gefüllt wird.

Datenblatt Für jedes Fallbeispiel wurde ein Datenblatt zusammengestellt, welches eine Kurzübersicht über Typ, Flächengröße, Umgebung, Eigentumsverhältnis und weitere wichtige Merkmale gibt.

Auffällige Eigenheiten Herausstechende Einflüsse und Raumkriterien wie starke Topografie, wilder Bewuchs oder konstante Lärmbelastung werden gesondert beschrieben oder durch Fotos verbildlicht.

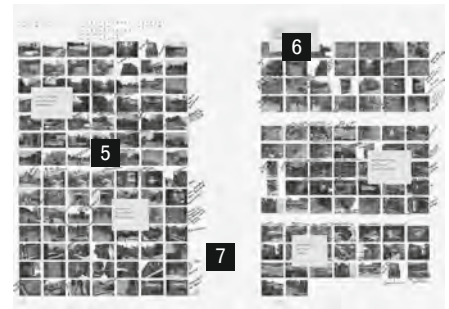
Räumliche Situation Die Hauptaussage zu den räumlichen Bedingungen wird als Zeichnung dargestellt. Abhängig von der räumlichen

IDENTIFIZIERUNG



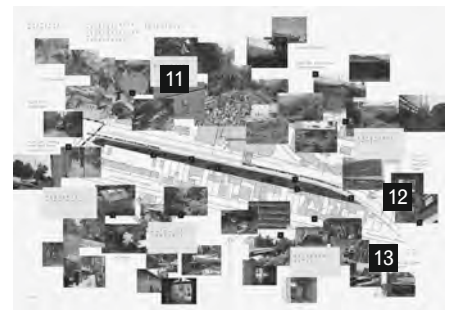
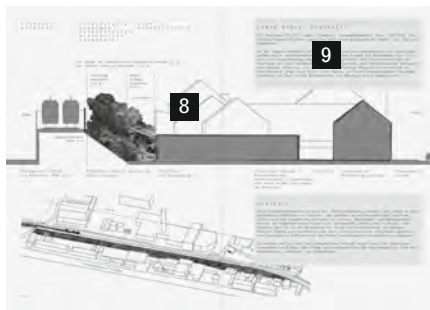
- 1 Porträt
- 2 Dimension
- 3 Werthinweis
- 4 Erfahrungsbericht

KONTAKTABZÜGE



- 5 Urban Scan: Fotoserie, Dokumentation
- 6 Attribute, Themen
- 7 persönlicher Kommentar

RAUMEIGENSCHAFTEN



- 8 räumliche Situation
- 9 auffällige Eigenheiten
- 10 Datenblatt
- 11 Atmosphären
- 12 Teilräume
- 13 Einbauten

NUTZUNGSPRAKTIKEN



- 14 Schlagwort, Charakteristikum
- 15 Herausgelöstes Indiz, aufgenommene Spur
- 16 Beschreibung, Deutung

[5] Analyseschema Restraum Beispiele

Komplexität des Restraums, wird die räumliche Situation als Schnitt, Axonometrie oder Grundrissplan (oder eine Kombination daraus) dargestellt und durch Luftbild- und Feldaufnahmen weiter illustriert.

Atmosphären, Teilräume, Einbauten Bei manchen Fallbeispielen wird zusätzliches Material notwendig, welches Teilatmosphären in räumlichen Bezug setzt. Auch Informationen über Einbauten, Organisation und schon eine erste Abhängigkeit vom räumlichen Angebot und von der Nutzernachfrage lassen sich so zeigen. Meist mehrere Seiten nimmt der tiefe Einblick in den Restraum ein, bei dem der Raum auf seine Benutzung abgetastet wird. Einzelne Motive werden aus dem Kontext der Kontaktabzüge herausgelöst und bewertet. Die Freistellung allein steigert den Wert zumindest temporär, denn das Objekt bekommt Beachtung, ihm wird mit dem Bestreben begegnet, seinen Ursprung verstehen zu wollen. Was als Motive und Objekte bezeichnet wird, sind in der Regel Fundsachen, die als Indizien neu interpretiert werden, weil man mit ihnen die Nutzerpraktiken vor Ort rekonstruieren kann.

Nutzungspraktiken

Schlagworte, Charakteristika So wie man einem Raum typische Attribute zuweisen kann, kann man auch Charakteristika des Gebrauchs feststellen. So wird an dem einen Ort alles mögliche entsorgt, ein anderer ist Szene-Treffpunkt oder Zufluchtsort. Der so entstehende Katalog an Schlagworten wird bei der Auswertung raumübergreifend, vergleichend diskutiert.

Herausgelöste Indizien, aufgenommene Spuren Ein Zigartettenstummel ist Indiz dafür, dass hier jemand eine Zigarette zu Ende geraucht hat. Viele Stummel und ein paar leere Flaschen sind Indiz für einen längeren Aufenthalt bzw. eine größere Party. Da das Restraumpublikum sehr scheu ist, muss man sich auf einen Indizienprozess einlassen und jeder noch so kleinen Spur folgen, um die Logiken des Restraums zu verstehen. Fundstücke, Indizien, Spuren, etc. werden als Fotos festgehalten.

Beschreibungen, Deutungen Mehr Kontext zur vorgefundenen Situation wird in textlicher Form beigesteuert. Dabei gehen die Textauschnitte über eine rein analytische Beschreibung hinaus, wagen sich bewußt in den für die Wissenschaft etwas sensiblen Bereich der Deutung und Interpretation vor. Jedoch ist das phantasievolle Ergänzen ein wichtiger Antrieb in der Wertedebatte um Restraum, denn der Betrachter kann dabei herausfinden wie sehr die Interpretation von der eigenen Lebenssituation abhängt, und wie bei längerem Hinsehen die Deutungen immer wohlwollender für die unsichtbaren Benutzer des Restraums ausfallen.

Wahrnehmungsarten

Sind die Raumeigenschaften von Restraum noch objektiv bestimmbar, fallen die Ansichten über seine Nutzungsmöglichkeiten schon weniger einhellig aus. Die Wahrnehmung von Restraum schließlich ist weitgehend offen und überwiegend subjektiv, geprägt vom professionellen Standpunkt, individuellen Kontext und weiteren persönlichen wie soziologischen

Faktoren. Ortsbegehung und Datenmaterial helfen hier nur begrenzt. Ableitungen, Assoziationen, Plausibilitäten sind zu bemühen.

Stadtplaner Nicht jeder Stadtplaner unterliegt einer déformation professionnelle, kann aber seinen städtebaulichen Reflex beim Anblick von Restraum nicht leugnen. Zusätzliche Parkplätze, Lagerräume, Bauhoferweiterungen, Kleingewerbeflächen kommen eher in den Sinn als private Erlebniswelten für Bürger.

Stadtbürger Sie sind entweder vom Restraum fasziniert oder stehen ihm gleichgültig gegenüber. Die Faszination kann zu seinen Gunsten ausfallen oder zur totalen Ablehnung neigen. Restraum-Fans kommen aus allen gesellschaftlichen Schichten, sind Penner oder Künstler, Gescheiterte oder Erfolgsmenschen, Abenteurer oder stille Genießer.

Aufgeklärte Unter Bürgern wie Stadtexterten gibt es die, die etwas breiter denken, inklusiver handeln, die Bedürfnisse der gesamten Stadtgesellschaft in den Blick nehmen. Sie sehen Restraum als integralen Teil des Stadtganzen und Hinweis auf das Befinden der Stadt.



1
Z W I S C H E N
F R A N K E N T H A L E R
S T R A S S E
U N D B A H N T R A S S E

2
A N D E R E C K E
F R A N K E N T H A L E R
S T R A S S E



3
UNTER UND IM
KNOTEN NORD

RE STRAUM
BEI SPIEL 1

LUDWIGSHAFEN
ZWISCHEN
FRANKENTHALER
STRASSE UND
BAHNTRASSE

IDENTI
FIZIERUNG



P A R A D I E S G E F U N D E N

Die Erkundung dieses Restraums kommt dem, was man sich unter einer »Expedition ins Ungewisse« vorstellt, aufregend nahe. Der lange, grüne, die Bahngleise begleitende Streifen war zunächst nur über das Luftbild als potenzieller Restraum anvisiert worden. Wie man an ihn herankommt, ist unklar und vor Ort wird man sogar unsicher, ob er tatsächlich existiert oder nur eine Fatamorgana gewesen ist.

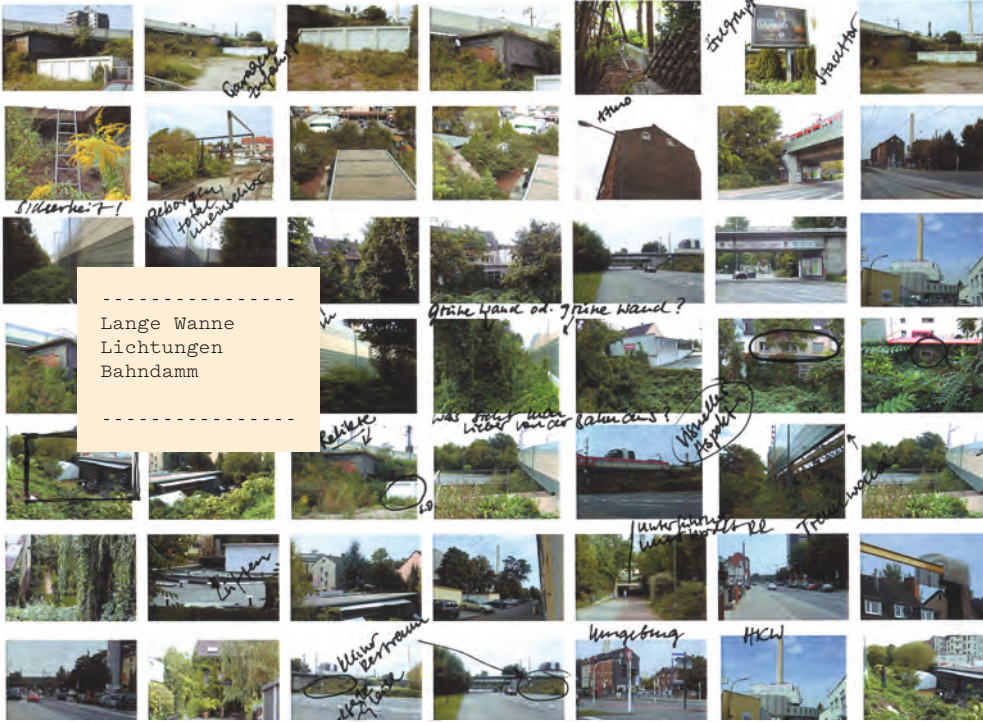
Der erste Anlauf, den Streifen zu erforschen, findet im Winter statt und muss unvollendet abgebrochen werden. Auf der Suche nach einem Zugang zu dem von Außen nicht einsehbaren Raum wird entlang der Frankenthaler Straße Grundstück für Grundstück nach einem Durchlass abgesucht. Teilweise scheitert das bereits an den die Grundstücksbreite ausfüllenden, verriegelten Vorderhäusern, dann an den Hinterhäusern oder den rückwärtigen Nebengebäuden, kleinen Gewächshäusern und Stapeln von Grabsteinen (Floristen und Steinmetze, da Friedhof gegenüber). Spätestens wenn – was die Forschung angeht (und die Dokumentation der Forschungsreise per Kamera) – uneinsichtige Männer mit noch uneinsichtigeren Hunden den Eindringling des Ortes verweisen, verbucht man den Versuch, an dieser Stelle den ersehnten Durchlass zu entdecken, erst einmal als gescheitert und zieht weiter. Manche Resträume werden von Passanten als Angsträume betitelt, in diesem Fall empfindet man das Gefühl der Bedrohung weniger beim Durchschreiten des Raumes als vielmehr in seiner Vorzone an seinen ihn schützenden Rändern und wegen seiner Randbewohner. Schlussendlich ist die Winterexpedition ein Teilerfolg, da ein Zugang zum Restraum durch ein Loch im Maschendrahtzaun ganz am westlichen Ende, an einer weniger überwachten Stelle, gefunden wurde. An dieser Stelle konnte der Raum auch zum ersten Mal eingesehen werden. Die Witterungsbedingungen machten es aber unmöglich das Gelände weiter zu erkunden.

Der zweite Anlauf findet daher im Sommer statt und setzt direkt an dem entdecken Durchschlupf im Westen an. Die steile Böschung zu den Gleisen und der dichte, undurchdringbare Bewuchs mit Bäumen und Sträuchern, ihrerseits mit einem Geflecht aus Brombeeren überzogen, schützen diesen Raum vor jeglichem Zutritt. Kämpft man sich dennoch mit schützender Kleidung und Hilfswerkzeugen weiter, wird klar, was da so abgeschirmt und bewacht ist: es ist das Paradies. Vielschichtiges Dickicht wie im Dschungel als Paradies für die Pflanzenwelt und die Tierwelt, die sich hier ungestört zu entfalten scheinen. Jedoch auch ein Paradies für die »Menschenwelt«, die bei der Einfahrt mit dem Zug denkt, sie fährt in eben dieses; zumindest solange es keine seitlichen Schutzwände gab. Richtig zu durchdringen ist der über 500 Meter lange Streifen nur an der oberen Kante der Böschung (entlang der Gleise bzw. der Lärmschutzwände), die wohl auch aus Wartungsgründen soweit möglich von Bewuchs freigehalten wird. Von dieser Kante hat man einen guten Aus- und Überblick über die lange grüne Wanne. Ein Glücksfall, sonst wären die heimlich geschaffenen Lichtungen der Anwohner wohl niemals entdeckt worden. Kein Wunder, dass der Zugang zum Restraum von allen so entschlossen verteidigt wird. Die Angrenzer haben sich durch Rodung selbst ein Stück dieses üppigen übrigen Raumes erobert und nutzen ihn nun für ihre Zwecke, ganz gratis. Grauzone grüne Wanne. Paradiesische Bedingungen.

RESTRAUM
BEISPIEL 1

LUDWIGSHAFEN
ZWISCHEN
FRANKENTHALER
STRASSE UND
BAHNTRASSE

KONTAKT
ABZÜGE



Lange Wanne
Lichtungen
Bahndamm



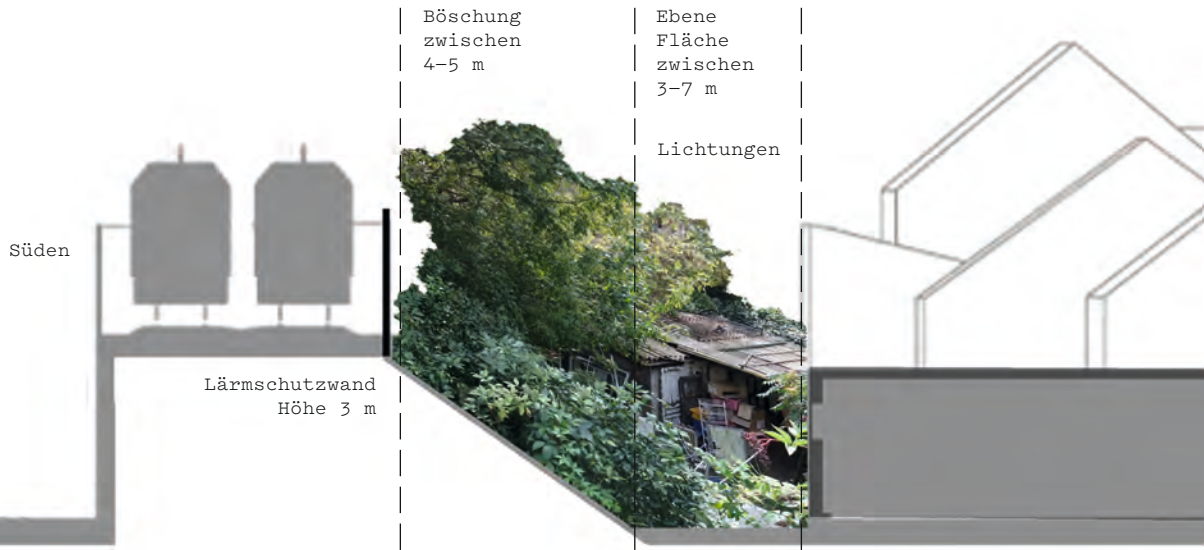
Gewerbe
Friedhof
Mischung

RE STRAUM
BE ISPIEL 1

LUDWIGSHAFEN
ZWISCHEN
FRANKENTHALER
STRASSE UND
BAHNTRASSE

RAUM
EIGENSCHAFTEN

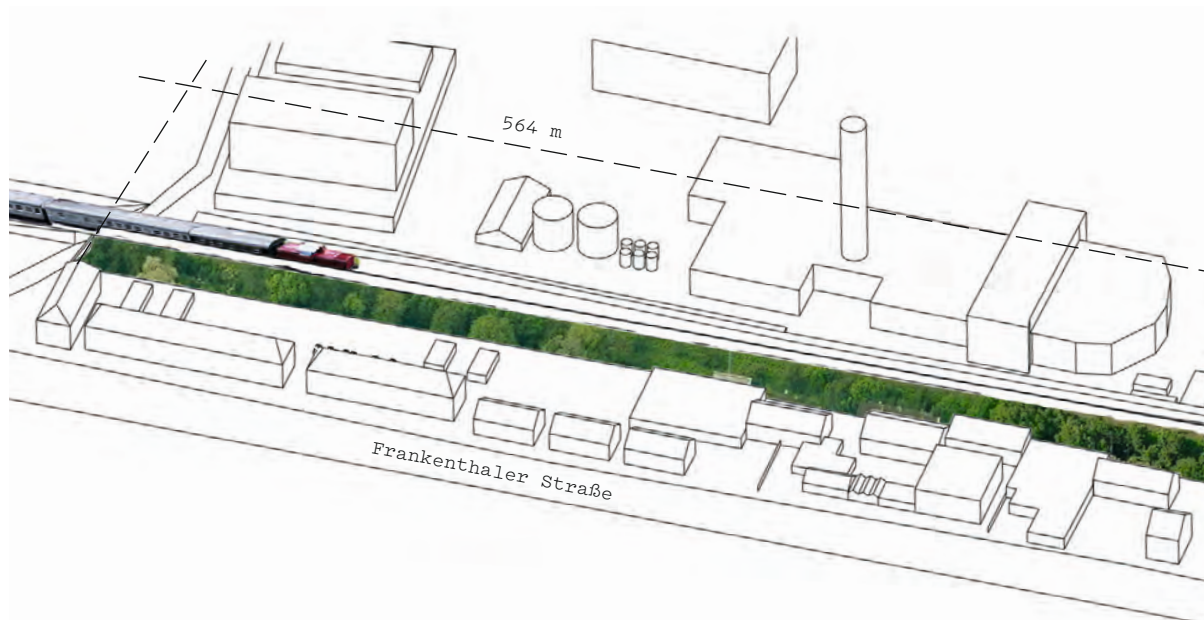
Die Länge des untersuchten Streifens beträgt 564 m.
Die Breite variiert zwischen 7-12 m.



Bahndamm mit Gefälle zur Nordseite, Höhe 4-5 m

Bodenfläche überall unbefestigt, nicht versiegelt

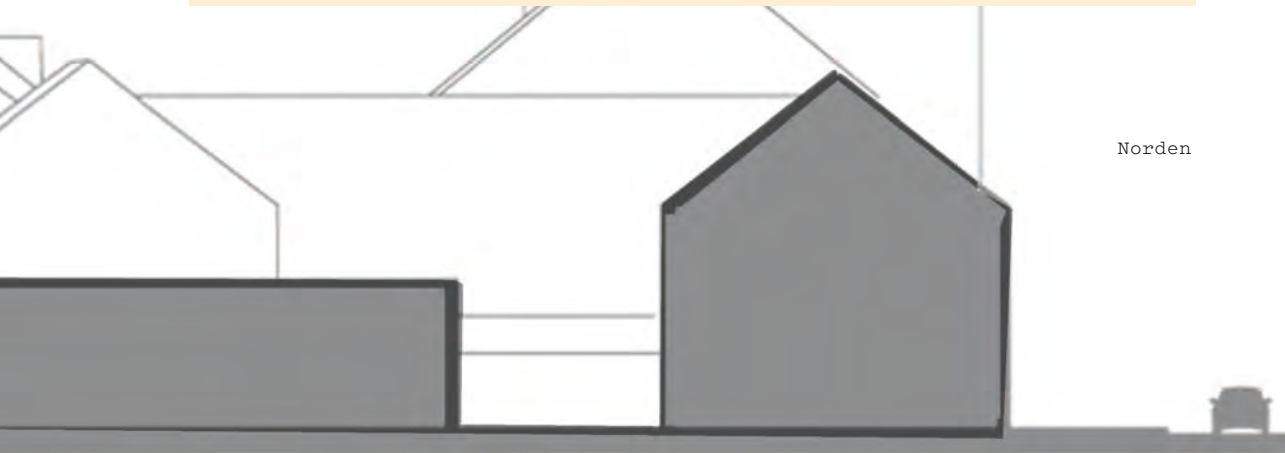
Hinterhaus mit Wohnnutzung



L A N G E W A N N E , G E S C H Ü T Z T

Der Restraum ist ein langer, schmaler, zusammenhängender Raum. Verstärkt wird dieses Charakteristikum durch die sehr stark ausgeprägten Ränder, die ihn hart begrenzen.

An der langen Nordseite bilden die Lärm- und Sichtschutzwände eine deutliche, größtenteils unüberwindbare Grenze. Im Süden wirken die Außenwände der alle- samt als Grenzbebauung ausgeführten Nebengebäude oder Hinterhäuser für den Restraum wie eine Innenwand, selten mit Fenstern. Ein Brückenbauwerk versperrt die schmale Ostseite, ein Zaun und eine Böschung riegeln die Westseite ab. Der Restraum liegt also da wie eine Wanne, mit einem überschlägigen Fassungs- vermögen von über 19.000 Kubikmetern, die Böschung schon abgerechnet.



rückwärtige Bebauung /
Nebengebäude mit
Gewerbenutzung / Lagernutzung
oder Mauer bildet die Grenze
zum Restraum

Hofffläche

Vorderhaus mit
Wohnnutzung und Laden

Frankenthaler
Straße

B E G R E N Z T

Alle Grundstückspartellen sind auf ihren Nordgrenzen bebaut. Zum einen um eine geschützte Hofffläche zu sichern, zum anderen um die die mögliche bauliche Dichte auf dem Grundstück effizient zu nutzen. Wohnhäuser und Nebengebäude, Mauern und Gewerbebauten reihen sich aneinander. Türen gibt es keine, aber Fenster gibt es in der Grenzwand mit Blick auf den Restraum. An wenigen Stellen findet man Durchlässe zum Rest, hier wurde meist die Chance genutzt, die versiegelte Hofffläche um ein Stück unversiegelte Grünfläche zu ergänzen.

In manchen Fällen sind die rückwärtigen Gebäude bereits mit den Vorderhaus verbunden und bilden die nötige Ausdehnungsfläche für das Gewerbe in Form von Werkstätten, Verkaufs- und Lagerräumen.



RE STRAUM
BE IS P I E L 1

L U D W I G S H A F E N
Z W I S C H E N
F R A N K E N T H A L E R
S T R A S S E U N D
B A H N T R A S S E

R A U M
E I G E N S C H A F T E N

E N T L A N G

Bahnbegleitende Flächen bilden einen großen Teil des Restraumkontingentes. Der mit dem Bau der Bahnstrecke Ludwigshafen – Oggersheim notwendig gewordene Sicherheitsabstand zu den Gleisen erlebt seine Hauptexistenz als Restraum par excellence.

Die Ausführung als Damm wurde notwendig, um die Verkehrsknotenpunkte um den Hauptbahnhof zu überwinden. Diese konstruktiv notwendige Maßnahme verleiht dem Raum zusätzlichen Schutz.

L Ä R M S C H U T Z W A N D

Der neue Wannensrand ist die Wand aus Lärmschutzelementen. Sie löst die Böschung in ihrer Funktion als Abstand für Sicherheit und Wohnqualität ab. Sie wirkt nicht nur als Lärmblocker, ebenso als Sichtblocker.

Dieser Eingriff verleiht dem Restraum mehr Privatsphäre.

T O P O G R A F I E

Die steile Böschung ist die nördliche Wand des langen Streifens. Bei einem Gefälle von 50% und mehr ist die Böschung auch schwer erklimmbar. Sie ist stark mit bodennahen Sträuchern und Rankern sowie mit Büschen bewachsen.

L I C H T U N G E N

Zwischen dem Fuß der Böschung und der Mauer der Grenzbebauung bleibt ein kleiner Rest ebener, unbefestigter und ebenso stark bewachsener Fläche übrig. In dieser Zone finden sich die meisten Spuren menschlicher Nutzung. Die Zone fungiert als flexibler Erweiterungstreifen der Grundstückspartellen.

Objektbezeichnung

Abstandsstreifen

Mutterstruktur – Art und Nutzung
der Konstruktion

Bahndamm

Lage

Ludwigshafen, parallel zur
Frankenthaler Straße

Umgebung

Viertel mit gemischter Nutzung,
Gewerbe und Großindustrie,
Nähe Bahnhof und Stadtmitte

Frequentierung

Anwohner, teilweise Passanten

äußere Einflüsse

Witterung

Image/erster Eindruck

homogen

Alter, Geschichte

1900/1950

Funktion

Abstandsfläche (Lärm, Sicherheit)

Abmessung/Dimension

564 m Länge, 8–10 m Breite, 5+ m Höhe

Fassungsvermögen

ca. 5000 qm

Kondition/Zustand

eingewachsen

Zugänglichkeit

privat je Grundstück, öffentlich an
zwei Stellen

Nutzung

steile Böschung entlang der Gleise
(Damm)

Eigentum

DB und Stadt Ludwigshafen

Nutzungsrechte

DB und Stadt Ludwigshafen

Verantwortung (für Reinigung)

Einbauten

Geplanter Inhalt
(permanent, temporär, flüchtig)

stellenweise keiner, Bepflanzung

Zufälliger Inhalt Fundstücke/
Rückstände (permanent, temporär,
flüchtig)

diverses Gelagertes und Entsorgtes

Auffälligkeiten

kaum erreichbar, stark bewacht



RE STRAUM
BE ISPIEL 1

LUDWIGSHAFEN
ZWISCHEN
FRANKENTHALER
STRASSE UND
BAHNTRASSE

NUTZUNGS
PRAKTIKEN



RE STRAUM =
PARADIES

Pflanzenwelt

Rand des
Restraums



1



einzigster Zugang
wenn man kein
Angrenzer ist



8



8

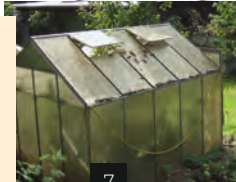
1

7

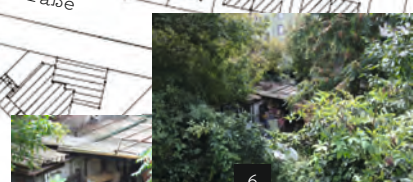


Frankenthaler Straße

RE STRAUM =
GEWÄCHSHAUS



7



6

RE STRAUM =
VERSTECK



Friedhof





Heizkraftwerk



Rand des Restraums
Lärmschutzwand

2



3



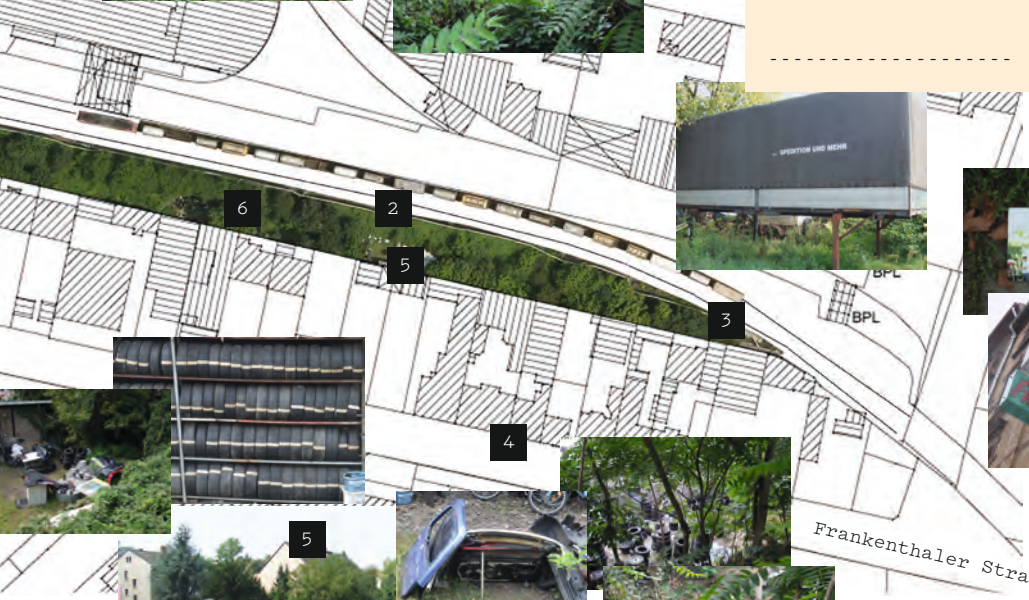
RESTRAUM =
ENTREE



LUDWIGSHAFEN (RHEIN) HBF

illverbrenn

in der
Film Bar
verlorene
Liebe?



6

2

5

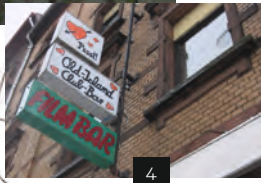
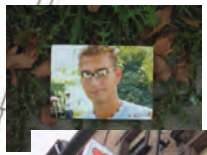
4

3



BPL

BPL



4



5



Frankenthaler Straße

50 m

RESTRAUM =
DEPOT

Paintballgelände?
Affenhaus?



R E S T R A U M
B E I S P I E L 1

L U D W I G S H A F E N
Z W I S C H E N
F R A N K E N T H A L E R
S T R A S S E U N D
B A H N T R A S S E

N U T Z U N G S
P R A K T I K E N

E R O B E R U N G

Hier wird ein Angrenzer Nutzer, erobert sich ein Stück des Restraums durch Rodung des dichten Bewuchses und die entstandene Lichtung wird für ihn Abstellkammer, fehlender Kellerraum oder Zwischenlager von Gebrauchsgegenständen. Leere Kartons sind dort gestapelt, sperrige Objekte wie Alurahmen, Trennwandelemente, Lattenroste oder Paletten ebenso wie die Sperrmüllklassiker alte Reifen, Toilettenschüssel, Waschbecken und Badewanne. Für den Transport vor Ort wird offenbar ein Einkaufswagen eingesetzt. Ironischerweise hat sich dieser Benutzer zum verbleibenden, (noch) nicht von ihm eroberten Rest des Restraumes mit einem Zaun aus alten Rahmen und Matratzenauflagen deutlich abgegrenzt.

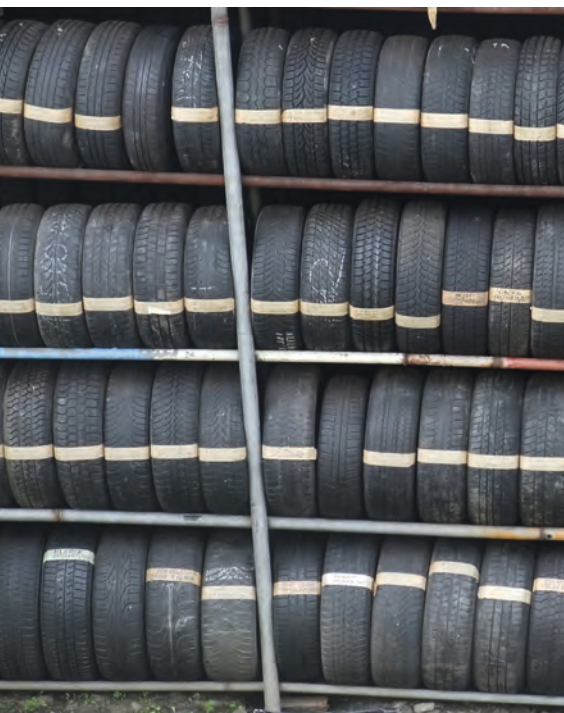




RESTRAUM
BEISPIEL 1

LUDWIGSHAFEN
ZWISCHEN
FRANKENTHALER
STRASSE UND
BAHNTRASSE

NUTZUNGS
PRAKTIKEN





E R W E I T E R U N G

Einige Autowerkstätten und Reifenhändler sind an der Frankenthaler Straße zu finden. Ihre Betriebe brauchen Platz und nehmen meist die ganze Grundstücksparzelle in Anspruch mit Büro, Werkstatt, Rangier- und Lagerfläche. Vermutlich kommt für manche eine flexible, kostenlose Fläche, zu der sie sich ausdehnen, aber auch wieder von ihr schrumpfen können, sehr gelegen.

Penibel geordnet und vor Sonne geschützt ist ein großes Autoreifenlager nach Norden auf einem Flecken gerodeter Restraumfläche ideal. Auch weitere sperrige Ersatzteile wie Felgen, Türen, etc. werden hier zwischengelagert, wenn die Kapazitäten auf dem Grund ausgeschöpft sind.



RE STRAUM
BEI S P I E L 1

LUDWIGSHAFEN
ZWISCHEN
FRANKENTHALER
STRASSE UND
BAHNTRASSE

NUTZUNGS
PRAKTIKEN

GEWÄCHSHAUS

Die Floristikbetriebe hängen mit ihrem Standort an dem großen Friedhof als Auftragsproduzent. So ist es wenig verwunderlich, dass die scheinabr von niemandem sonst gebrauchte Fläche eines Restraums willkommen ist um Aufzucht- und Werkbereich auszudehnen.

ABSTELLEN

Gratisabstellfläche für die sehr ausladenden LKW Anhänger zu finden, war für diese Spedition sicher ein Glücksfall. So muss die Stillstandzeit nicht logistisch optimiert werden, sondern ist flexibel. In diesem Fall hat es den Anschein als würde der Anhänger als witterungsgeschützte Abstellmöglichkeit genutzt. Ein weiteres Nebengebäude, auch ein Glücksfall.



Z U C H T

Eine der Lichtungen wurde offensichtlich zur Förderung der Eigenversorgung gerodet. Eine Schar Hühner hat dort ihren großzügigen Freilauf. Kleintierzucht - freilaufende, glückliche gackernde und scharrende Hühner.

K U L T I V I E R U N G

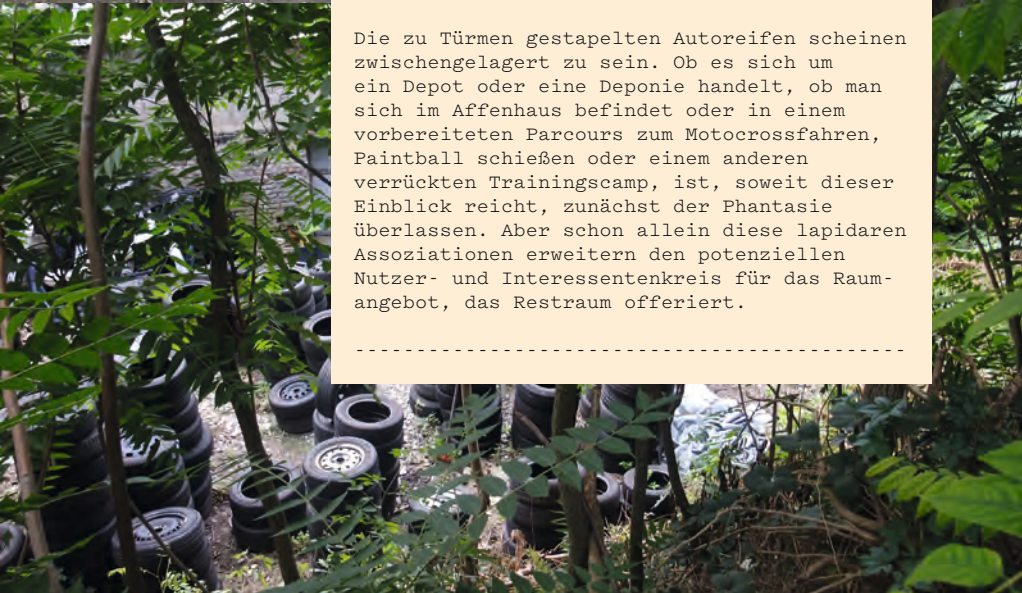
Am Rand eines der freigeräumten Löcher im Dickicht steht, ob selbst angepflanzt oder zufällig gewachsen ist nicht klar, ein Apfelbaum. Diese Entdeckung hat zum einleitenden Titel Paradies verführt; der Baum repräsentiert den Wunsch nach einer kleinen, kultivierbaren Gartenfläche, welche die versiegelten Freiflächen in den Höfen ergänzt. Der Restraum scheint dazu ideal und der Garten als Nutzungspraktik für Restflächen ist, wie die Kleingärtensiedlungen in unbestimmten Räumen und der laufende Trend des »Urban Gardening« beweisen, tausendfach erprobt.

Die Natur beherrschen.



D E P O T / D E P O N I E

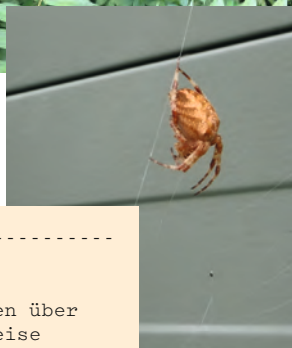
Die zu Türmen gestapelten Autoreifen scheinen zwischengelagert zu sein. Ob es sich um ein Depot oder eine Deponie handelt, ob man sich im Affenhaus befindet oder in einem vorbereiteten Parcours zum Motocrossfahren, Paintball schießen oder einem anderen verrückten Trainingscamp, ist, soweit dieser Einblick reicht, zunächst der Phantasie überlassen. Aber schon allein diese lapidaren Assoziationen erweitern den potenziellen Nutzer- und Interessentenkreis für das Raumangebot, das Restraum offeriert.



RE STRAUM
BEI S P I E L 1

LUDWIGSHAFEN
ZWISCHEN
FRANKENTHALER
STRASSE UND
BAHNTRASSE

NUTZUNGS
PRAKTIKEN



I M A G E

Bei einer späteren Stippvisite des Restraums waren über die gesamte Länge Lärmschutzwände entlang der Gleise angebracht worden. Dieser Eingriff an der Mutterstruktur Bahndamm verändert auch den Restraum. In zweifacher Weise: Visuell wird er vom Zug aus nun anders wahrgenommen. Statt auf üppiges Grün blickt man auf Paneele, die sich im Laufe der Jahre in eine Art Chatroom Motion Picture verwandeln werden, da Sprayer so eine Vorlage seit jeher als ideale Leinwand schätzen.

Die Lärmschutzwände entheben aber auch den Restraum von seiner ursprünglichen Funktion als geforderte Abstandsfläche für die anschließende (Wohn-)Struktur mit dem Ziel, dieser Sicherheit zu gewährleisten sowie sie vor unmittelbarem Zuglärm zu schützen.

Die Lärmschutzwand enthebt den Restraum seiner Funktion und macht ihn unabhängig von seiner Mutterstruktur. Er ist nun Vollwaise.



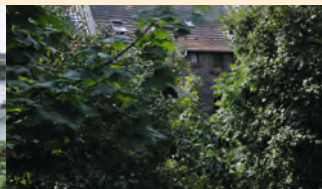
D S C H U N G E L

Das Dickicht der zugewucherten Böschung des Bahndamms kann als menschenfreie, da undurchdringbare Zone beschrieben werden; das ist eine rare Gelegenheit für Kinder, Jugendliche aber auch Erwachsene, wirklich einmal im Dschungel zu sein. Es ist aber auch die Gelegenheit für die Tier- und Pflanzenwelt sich ungestört (»biotopartig«) zu entwickeln. Einen botanischen Katalog über das Pflanzenspektrum im Restraum zusammenzustellen wäre eine wunderbare Ergänzung für diese Studie.

Auch als botanischer Laie kann man das Prinzip der Schichtung der Pflanzen erkennen. Am Fuße der Böschung stehen größere Laubbäume wie Eschen und Ahorne. Die Böschung selbst ist mit niedrigen Büschen, Stauden und Bodendeckern bewachsen. Kletternde Pflanzen, vor allem Brombeeren (Brombeeren findet man häufig entlang von Bahnstrecken, gezielt eingesetzt als natürliche Barriere, um Mensch und Tier von gewagten Querungen abzubringen) überwuchern die untere Schicht, wachsen hoch bis in die Baumkronen und liegen wie ein Netz gespannt zwischen Lärmschutzwand und Rückgebäuden über dem Restraum. All das wirkt dann so als wäre die lange Wanne vollgestopft und mit einem grünen Tuch abgedeckt, wie der Kofferraum eines Kombis im Familien-Sommerurlaub.

Man kann davon ausgehen, dass diese räumliche Situation auch eine Auswirkung auf die Tierwelt hat, die diese Ungestörtheit in Städten eher nicht gewöhnt ist. Bei den Erkundungsgängen wurden nicht ungewöhnlich viele Tierspuren gefunden, dafür ein paar beeindruckende. Wie die eierlegende Nacktschnecke oder eine handflächengroße Spinne, die aussieht wie ein altes Blatt.

Der Bewuchs ist gleichzeitig räumliche Eigenschaft des Raumes, der von der Tierwelt geschätzt wird. Ist aber auch selbst Nutzer der Raumeigenschaft des unbefestigten Raumes.



RE STRAUM
BE ISPIEL 1

LUDWIGSHAFEN
ZWISCHEN
FRANKENTHALER
STRASSE UND
BAHNTRASSE

NUTZUNGS
PRAKTIKEN



ENTREE

Das was man sieht, wenn man in eine Stadt hineinfährt, trägt zum ersten Eindruck bei, den man von ihr hat. Bahnbegleitende Streifen funktionieren quasi wie ein in bewegten Bildern »langezogenes« Stadttor. Häufig passiert man Restraum. Ob dieser sichtbar ist oder durch Lärmschutzwände verdeckt, macht einen so großen Unterschied, dass die Option, diesen Strip zu choreographieren, eine unbedingt zu prüfende Option für eine Stadt sein muss.

Hier hatte man beide Varianten. Im wilden Grün war der HBF Ludwigshafen angekündigt und signalisierte »endlich daheim«.

Der Werbeflächenanbieter reagiert auf die Wände, positioniert seine Tafel zwar auch im Grün, aber hochgestellt und mit etwas Abstand, so dass sie für Zugpassagiere sichtbar ist. Es scheint als übernehme er mit seiner Tafel die Funktion des Ludwigshafenschildes, wirbt er doch auch mit »endlich daheim«.



1 LUDWIGSHAFEN, ZWISCHEN FRANKENTHALER STRASSE UND BAHNTRASSE

Erster Eindruck Ein Paradebeispiel städtischen Restraums. Keine Adresse und, um seine Position zu beschreiben, reicht eine lokale Präposition nicht aus: Er liegt an den Gleisen neben einem Bahndamm, aus dessen Böschung er größtenteils besteht, und führt an diesem entlang. Für seine Länge von 564 Metern, ist er mit acht bis zehn Meter Breite sehr schmal. Lärmschutzwände oben an den Gleisen und die geschlossene, rückwärtige Bebauung unten an der Frankenthaler Straße flankieren und begrenzen ihn. Man hat den Eindruck vor einer langen Wanne zu stehen, die bis über den Rand gefüllt ist, mit wildem Grün.

Hintergrund Der Restraum liegt im Stadtteil West der Stadt Ludwigshafen in unmittelbarer Nähe zu Stadtzentrum und Hauptbahnhof. Er verläuft auf der Südseite der 1853 gebauten Bahnlinie Ludwigshafen-Worms-Mainz. Die Bahnstrecke wird beidseitig von einer kompakten Zone aus Misch-, Bahn- und Gewerbegebiet bis Oggersheim begleitet. In dieser Zone führt die Frankenthaler Straße im Süden parallel zu den Gleisen stadtauswärts. Die erste Bebauung der Frankenthaler Straße mit Fabriken und Mehrfamilienhäusern lässt sich auf 1900 datieren. In den 1960er Jahren entstanden weitere Produktionsbetriebe; auch der städtische Schlachthof war damals hier angesiedelt. Anfang der 1990er sollte die Frankenthaler Straße als Hauptelement der Ludwigshafener Entwicklungsachse West mit mehr Wohnen ausgestattet werden, um eine tatsächlich gemischte städtische Atmosphäre statt der Szenerie eines Gewerbegebietes zu bekommen. Auf Grund fehlenden Bedarfs an Wohnungen, wurde nun der Fokus doch wieder auf Gewerbe gerichtet. Im Süden schließt an die Frankenthaler Straße der Ludwigshafener Hauptfriedhof an, so dass sich neben Autowerkstätten, Reifenhandel und Logistikunternehmen in diesem Bereich vermehrt Steinmetz- und Floristikbetriebe angesiedelt haben. Nördlich des Bahndamms befindet sich die Müllverbrennungsanlage mit dem Ludwigshafener Heizkraftwerk. Mit diesem kleinen Hintergrundwissen zu Entstehungsgeschichte, Mutterstruktur und Umfeld lassen sich die Raumeigenschaften des Restraums erklären, denn das beschriebene Umfeld prägt die entscheidenden räumlichen Eigenheiten mit.

Raumeigenschaften

Der Restraum ist Produkt der Trassenplanung und liegt auf dem Grund der Deutschen Bahn. Teilweise als Böschung ausgebildet, begleitet er als Sicherheitsabstand zu den angrenzenden Privatgrundstücken die Gleise. Die Breite ist die Vorgabe der Abstandsregulierung. Den Randstreifen gibt es seit 1853, wenngleich er sich seitdem erheblich verändert hat, denn die Anhebung zum Bahndamm erfolgte erst später. Heute ist seine Mutterstruktur der Damm, auf dem die zwei Bahngleise bis zu fünf Meter über dem Grundstücksniveau verlegt wurden, damit sie an der Kreuzung am Rudolf-Hoffmann-Platz eine unterfahrbare Höhe erreichen.

Steil, schmal und lang Topografisch gliedert der Bahndamm den Streifen in Längsrichtung in: 1. eine schmale ebene Fläche unmittelbar im Anschluss an die Gleise, auf der auch die Lärmschutzwände befestigt sind. Nur von diesem Scheitelpunkt ist der Raum abschnittsweise überschaubar. 2. das starke Gefälle des an die fünf Meter hohen Damms, dessen steile Böschung kaum zu erklimmen ist. 3. die daran anschließende ebene Fläche variierender Breite (3–7 Meter), die an der Grenzbebauung der anschließenden Grundstücke endet. Vor allem der ebene Teil des langen Streifens kann als sehr geschützter, nicht einsehbarer und komplett unzugänglicher Raum beschrieben werden. Ausnahme bilden die unmittelbaren Angrenzer.

Uneinsehbar, unerreichbar, geschützt Der laute, gefährliche Bahndamm rechtfertigt den Raum und gibt ihm seine lange Form und mit der Böschung eine starke Topografie; die Lärmschutzelemente und die Mauern und Hinterhäuser sind seine Wände und definieren eindeutig seine Grenzen, machen ihn nicht einsehbar und unzugänglich. Die ungewöhnliche Dimension und schlechte Erreichbarkeit, sowie das starke Gefälle der Böschung des Bahndammes und die von der hoch frequentierten Bahnstrecke ausgehenden Immissions-Belastungen und Gefahren machten und machen ihn nicht gerade zu einer begehrten städtischen Entwicklungsfläche. Sie schützen seine Situation. Er wird in Ruhe gelassen, da er seiner Funktion als Abstandshalter gerecht wird. Die inzwischen aufgestellten Schutzwände isolieren den Raum zwar weiter, so ist er beispielsweise vom Zug aus nicht mehr zu sehen. Gleichzeitig entheben sie ihn seiner Funktion als Sicherheitsabstand, so dass er eigentlich gar nicht mehr gebraucht wird.

Eingewachsen: Der bis zur Undurchdringbarkeit zugewachsene Raum kann Folge oder Strategie gewesen sein. Mittlerweile kann man den dichten Bewuchs als die raumbestimmende Materialität bezeichnen, die ihm seinen wilden, überwucherten Charakter verleiht.

Nutzungspraktiken

Die Raumeigenschaften befeuern, den gefundenen Indizien und Spuren nach zu schließen, ein gewisses Spektrum an Praktiken der Benutzung. Wie bei vielen Streifzügen durch Restraum, bleiben auch hier aktive Nutzer meist unsichtbar, verschwinden sofort oder drohen brutal. Man muss sich mit ihren Spuren begnügen. In diesem Fall war das Fehlen von Nutzerspuren auffällig. Keine angesprayten Wände, kein Müll wie den, den manch einer unmittelbar nach Verbrauch des Inhaltes wegwirft wie eine leere Zigarettenschachtel, einen ausgetrunkenen Kaffeebecher oder ein Fläschchen Hochprozentiges. Auch keine Hundehaufen oder sonstige Anzeichen einer Entledigung. Von typischen Sperrmüllobjekten wie ausgedienten Waschmaschinen oder Kühlschränken gab es ebenso keine Spur. Der Restraum ist so gut wie unzugänglich und nicht einsehbar. Hier gibt es keinen zufälligen Passantenverkehr. Wer diesen Raum benutzt, tut dies nicht im Vorbeigehen, er nutzt ihn gezielt, geplant und eindringlich, denn er muss körperlichen Einsatz zeigen, um den Raum zu betreten, und vorherige Recherche bemühen, um Zugang zu finden.

Vegetation Eine Folge, aber auch ein Teil des räumlichen Angebotes, ist die überaus dichte und üppige Vegetation. Nicht unbedingt ungeplant, auf jeden Fall ungepflegt, bildet sie ein in großen Bereichen komplett undurchdringbares Pflanzengeflecht, das die »Wanne« bis zum Rand füllt. Hier konnte sich die Pflanzenwelt und mit ihr die Tierwelt lange ungestört mannigfaltig entwickeln. Zweifellos sind Tiere die Hauptnutzer.

Eroberung und Kultivierung Aber es gibt doch Menschen, die Interesse an diesem räumlichen Angebot zeigen und in ihm einen Wert für sich entdecken. In diesem Fall sind das ausschließlich die direkten Angrenzer, nicht alle 29, aber immerhin gut ein Fünftel davon. Sie haben diesen Raum als Gratis-Erweiterungsfläche zu ihren Grundstücken entdeckt, stückchenweise erobert und kultivieren die wilden Bereiche nun für ihre Zwecke. In der schmalen ebenen Fläche haben sie sich selbst Lichtungen ins Dickicht gerodet, die je nach Bedarf als Depot (Reifen, Autoersatzteile), Abstellfläche (LKW Anhänger), Deponie (geordneter Sperrmüll) oder Pflanzfläche (Gewächshäuser) genutzt werden. Gemein haben die Lichtungen, dass sie gepflegt und geordnet wirken und augenscheinlich wie ein eigener Garten behandelt werden.

Entree und Image Die Stadt nutzt den Restraum als Aufstellfläche für ein Werbeschild das »endlich daheim« anbietet. Das Schild, das den Hauptbahnhof ankündigt, quasi das Ortsschild, macht den grünen Korridor / den Lärmschutzkorridor zur Stadteinfahrtsschneise. Der visuelle Aspekt von Restraum als Repräsentationsraum, thematisiert Entree und Image einer Stadt.

Wahrnehmungsarten

Je nach Lebenssituation des Betrachters können Potenziale in diesem Restraum-Angebot entdeckt werden. Gratis Zuschaltflächen sind ein Stadtbaupotenzial. Aus ökonomischen Gesichtspunkten sind die Ergänzungsflächen für die Gewerbebetriebe interessant. Sie können sich, wenn auch nicht viel, ausdehnen. Das gilt ebenso für die Anwohner, die zusätzliche Freiflächen zur persönlichen Nutzung direkt vor ihrer Hintertür finden. Nicht zu vergessen, der Blick ins Grüne aus den Fenstern. Dieses Doppelangebot sollte wahrgenommen werden, wenn man eine gesunde, attraktive Wohn-Gewerbenutzung ansiedeln möchte.

Alleingelassene Flächen verkörpern unter Eigenregie eine Urbanitätskomponente und sind in wachsenden Städten rares Gut. Diesen Restraum macht das Alleingelassensein zur deutlichen, grünen Zäsur und damit zu einer wichtigen optischen Komponente in der Stadtlandschaft. Bei Überlegungen zu diesem Raum schwingt auch das Abenteuer der Bezwingung mit, das ihm in der Stadt einen Erlebnisfaktor zuweist.

RE STRAUM
BEI S P I E L 2

L U D W I G S H A F E N
A N D E R E C K E
F R A N K E N T H A L E R
S T R A S S E

I D E N T I
F I Z I E R U N G

RAUM FÜR DRINGENDE BEDÜRFNISSE

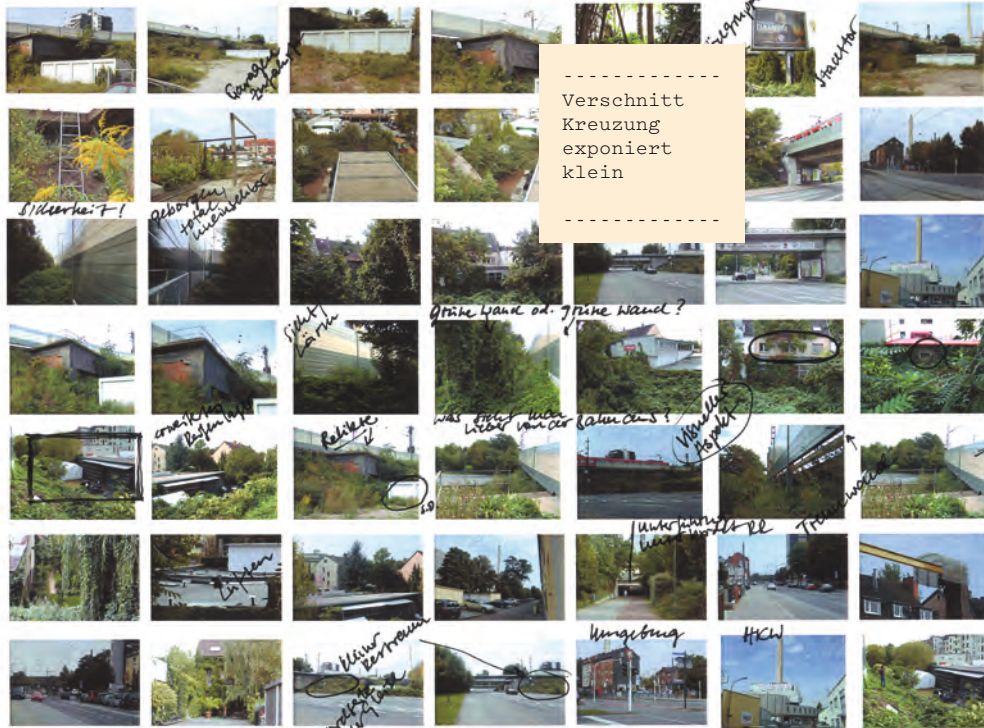
Dieser Restraum gehört zur Kategorie derer, die man zufällig im Vorbeigehen entdeckt. In diesem Fall ist das auf der Suche nach dem versteckten Restraum entlang der Gleise geschehen. Man passiert ihn automatisch, wenn man vom Rathaus Center am Knoten Nord durch den Friedenspark zur Frankenthaler Straße läuft. Der Restraum bildet die Ecke aus und ist zur Kreuzung nicht abgeschirmt, dennoch fällt dieser mit ein paar Büschen und Bäumen bewachsene Fleck nicht weiter auf (zumal es das Ziel war, einen Zugang zum mysteriösen langen Streifen entlang der Gleise zu finden). Oder gerade deshalb; denn auch das macht Restraum zu dem was er ist: Ein unpräziser Teil von Stadt, für Planer Augen nicht unmittelbar attraktiv, dem es gelingt, inmitten des Trubels einer belebten Kreuzung unbemerkt ein eigenständiges Dasein zu führen.

Gerade die Unauffälligkeit hätte dem Restraum-Kennerblick auffallen müssen, aber dieser war damals noch nicht so geschult. Wäre es nicht ein für Ludwigshafener Verhältnisse extrem schneereicher Winter, wäre dieser Rest unbeachtet geblieben. So aber konnte man sehen, dass eine Spur frischer Abdrücke großer Stiefel geradewegs vom Gehweg abbiegt und hinter einem der eingeschnittenen Büsche verschwindet. Will man durch Nutzerspuren den Wert eines Stadtraumes nachweisen, ist Schnee ein extremer Glücksfall, da er sichtbar macht, was sonst verborgen bleibt und was man nur erahnen kann. In diesem Fall konnte die Wissenschaft nicht widerstehen, die Fährte wurde aufgenommen und das Interesse wurde belohnt. Die Fußspur endete an einem platt getrapelten Bereich, abgelöst von einer gelben Spur im Schnee. Der Besucher des Restraums hat diesen benutzt, um kurz seine Notdurft zu verrichten. Die räumlichen Bedingungen waren hierfür ideal: an den Gehweg angrenzend, dennoch nicht einsehbar, dafür aber direkt zugänglich. Und dank der Unauffälligkeit des Raumes auch nicht beachtet. Der ideale Raum für dringende Bedürfnisse. Dieser Satz gab die Parole vor und ist die Begründung dafür, dass der Raum eines von sechs Fallbeispielen wurde. Ist es doch so wichtig für eine Stadt, die Bedürfnisse und den Bedarf ihrer Bewohner und Benutzer zu beachten.

Im Sommer wurde dieser Restraum-Normalo bei einer erneuten Visite inspiziert. Die unangstliche Atmosphäre war mit Schnee und Kälte verschwunden und man spürte Nuancen von Geborgenheit im lichten, hinteren Bereich als die Sonne durch die schützenden Blätterwände auf die Überbleibsel eines Zechgelages fiel.







kleiner Restraum stark bewachsen, daher kann es so röhren - bis an Lichtung. →



----- Objektbezeichnung -----	----- Verschnittfläche, Begleitgrün -----
Mutterstruktur - Art und Nutzung der Konstruktion -----	----- Straßenkreuzung, Bahndamm -----
Lage -----	----- Ludwigshafen, Rudolf-Hoffmann-Platz -----
Umgebung -----	----- Viertel mit gemischter Nutzung, Gewerbe und Großindustrie, Nähe Bahnhof und Stadtmitte -----
Frequenzierung -----	----- Fußgänger und Radfahrer entlang des Randes -----
äußere Einflüsse -----	----- Witterung, Lärm wg. Straßen- und Bahnverkehr -----
Image/erster Eindruck -----	----- klein, dicht, grün -----
Funktion -----	----- Wartung Brücke, Abstandsgrün -----
Abmessung/Dimension -----	----- 160 qm -----
Kondition/Zustand -----	----- eingewachsen, notdürftig gepflegt, verdreckt -----
Zugänglichkeit -----	----- direkt vom Gehweg aus -----
Eigentum -----	----- DB und Stadt Ludwigshafen -----
Nutzungsrechte -----	----- DB und Stadt Ludwigshafen -----
Verantwortung (für Reinigung) -----	----- DB und Stadt Ludwigshafen -----
Einbauten -----	----- keine -----
Geplanter Inhalt (permanent, temporär, flüchtig) -----	----- Bepflanzung, permanent -----
Zufälliger Inhalt Fundstücke/ Rückstände (permanent, temporär, flüchtig) -----	----- diverses Gelagertes und Entsorgtes, temporär -----
Auffälligkeiten -----	----- Lager, Notdurft, Müll -----

R E S T R A U M
B E I S P I E L 2

L U D W I G S H A F E N
A N D E R E C K E
F R A N K E N T H A L E R
S T R A S S E

R A U M
E I G E N S C H A F T E N

V E R S C H N I T T , K R E U Z U N G ,
D E C K U N G

Eine Straßenkreuzung und die sechs Meter hohe Betonstützwand (plus Lärmschutz) des Brückenfußes der Bahnbrücke sind die Mutterstruktur. Der Restraum ist Flächenverschnitt. Wie die Überlagerung von Kataster und Luftbild veranschaulicht, dehnt er sich über zwei Grundstücke (Eigentümer Stadt und Bahn) aus, nimmt jedoch jeweils nur eine Hälfte ein, da die andere dem Ausbau der Kreuzung und der Brücke zugeschlagen wurde. Die ungefähr 160 qm große Fläche ist von oben außer durch Blätter nicht witterungsgeschützt, durch die hohe Betonstützwand im Norden und die Mauern zum Nachbargrundstück im Westen bekommt der Raum jedoch ausreichend Rückendeckung um als geschützter Bereich bezeichnet zu werden.



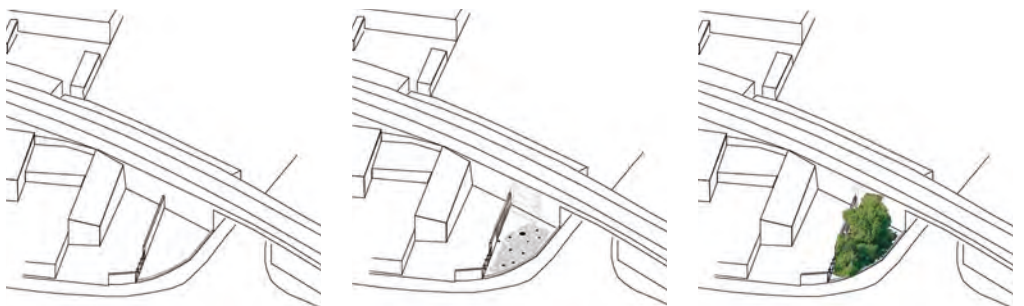
U N V E R S I E G E L T , S C H I C H T E N
U N D P H A S E N

Der unversiegelte Erdboden mit Schichten von Laub und Ästen darauf vermittelt einen nicht gepflegten Eindruck. Die offensichtlich mehreren Generationen von Blättern und Nußschalen geben Hinweis, dass dies schon länger so ist. Die Existenzphasen des Ortes werden durch die Materialität der Ränder weiter betont. So ist die Grenze im Westen ein Patchwork aus Mauern und Zaunelementen aus Ziegel, Betonstein und Latten im Jägerzaunstil. Jüngste Begrenzung ist die Betonmauer des Brückenfußes, die mit ihrer homogenen Oberfläche dem wirren Bewuchs Kontrast ist.



A U S B L I C K E

Das was von Außen ein grüner Haufen ist,
öffnet sich für denjenigen, der den Weg ins
Innere macht, zu einem gefassten Raum, der
nur an den Rändern die grüne Dichte aufweist,
im Kern aber eine lichte Fläche bietet. Durch
die Blätter sind Ausblicke in den Himmel und
zu den Seiten möglich und es ist leichter vom
Düsteren ins Helle geblickt als umgekehrt.
Ausblick ohne Einblick.



R E S T R A U M
B E I S P I E L 2

L U D W I G S H A F E N
A N D E R E C K E
F R A N K E N T H A L E R
S T R A S S E

R A U M
E I G E N S C H A F T E N

K L E I N , E X P O N I E R T , T A S C H E

Mit einer Fläche von nur 160 Quadratmetern kann man ihn als kleinen Restraum bezeichnen. Er ist acht Meter breit und an die zwanzig Meter lang. Die südöstliche Ecke ist, dem Verlauf der Straßenecke folgend, abgerundet. Er liegt exponiert an der Kreuzung und ist von Süden und Osten vom umlaufenden Gehweg aus direkt zugänglich, lediglich ein hochgesetzter Zeiler bildet eine Schwelle zwischen Gehweg und Rest.

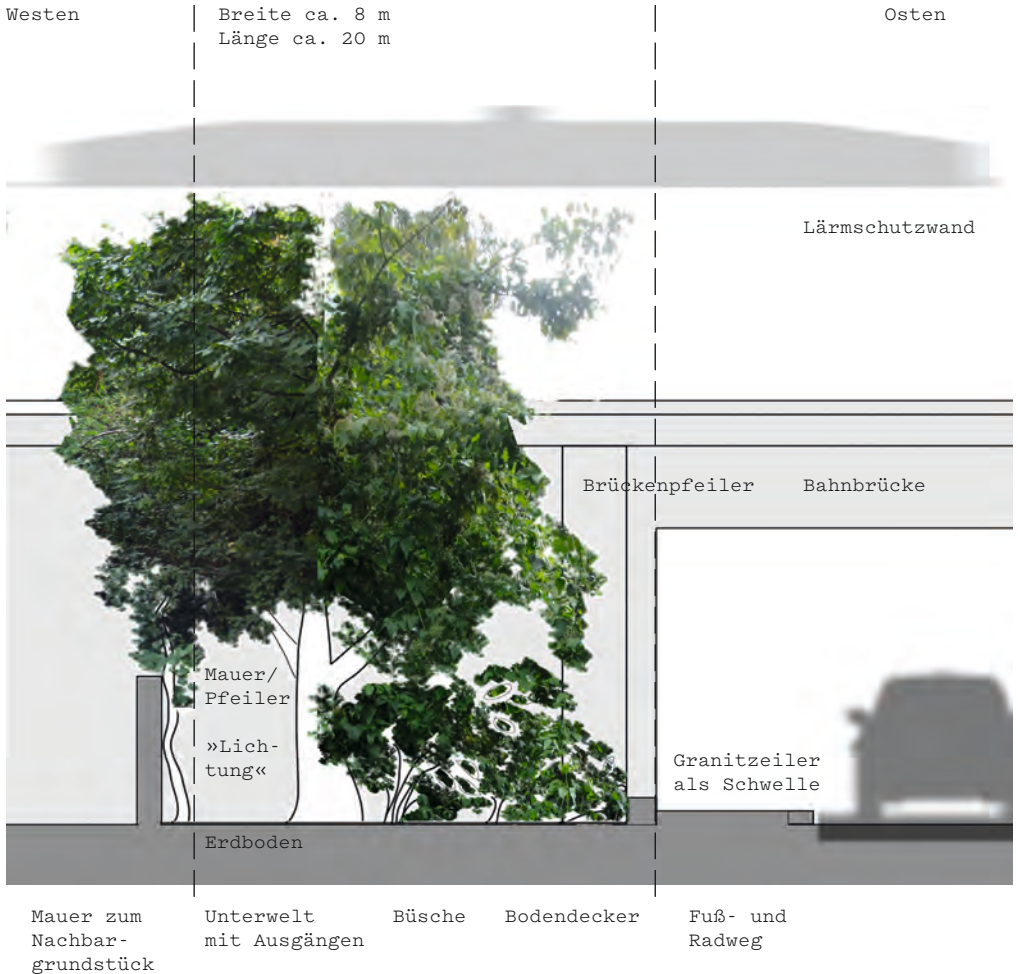
Seine nördlichen und westlichen Begrenzungen hingegen sind sehr stark ausgeprägt und lassen den Restraum zu einer Art Tasche werden: Die fünf Meter hohe Betonstützwand des Brückenfußes der Gleisbrücke ist eine feste Rückwand und macht die Fläche von Norden aus unzugänglich, zwei bis drei Meter hohe sukzessive errichtete Mauerteile riegeln zum Nachbargrundstück, bebaut mit Gewerbe und Wohnen, ab.

U N Ü B E R S I C H T L I C H

Als Raumeigenschaft hervorzuheben ist die Unübersichtlichkeit trotz seiner geringen Größe. Grund dafür ist der wild bewachsene Bereich des unversiegelten Restes zum Gehweg hin, der Sichtschutz ist für die dahinter liegenden Flächen entlang der Mauern, die nicht bewachsen sind und räumlich wie Lichtungen oder Höhlen wirken. Zugang ist jederzeit möglich, wenn er auch stellenweise durch das Dickicht erschwert ist. Die Nicht-Einsehbarkeit entzieht ihm auch einer Kontrolle von Außen und beschert ihm Schutz. Die vorbei donnernden Züge und die viel befahrene Kreuzung hüllen den Restraum in eine verlärmte Wolke ein, die jedoch im hohlen Bereich ausgedünnt scheint.

 Z O N I E R T

Was die Spuren der Benutzung angeht, wirkt er regelrecht geplant zониert: Entlang des Gehwegs die Hundehaufen und kleinteiliger Müll, der sich in den vorderen Büschen verfangen hat. Im niedrigen Dickicht die Eingänge zu unterirdischen Wohnhöhlen und im hinteren Bereich dann die Spuren menschlichen Aufenthalts bis hin zu der »Wartungszone« des Pfeilers, die einzige vielleicht tatsächlich geplante Nutzung für diesen Ort.



R E S T R A U M
B E I S P I E L B

L U D W I G S H A F E N
A N D E R E C K E
F R A N K E N T H A L E R
S T R A S S E

N U T Z U N G S
P R A K T I K E N

G E L A G E > B E F R I E D I G U N G

An drei Stellen im geschützten Teil des Restraums finden sich Szenen eines verlassenen Gelages. Die leeren Flaschen, die dort zu finden sind, zeigen, dass dies kein Ort ist, an dem man gemütlich ein Bier trinkt. Vielmehr wurde hier eine beachtliche Bandbreite an härteren Alkoholika aus dem unteren Preissegment im Discounter konsumiert. Das scheint Hinweis darauf zu sein, dass die Benutzer eher das Bedürfnis nach Hochprozentigem hatten als nach Lagerfeuerromantik und für ihr Treffen dort nicht die Idylle, sondern die Ungestörtheit und das Unmittelbare gesucht zu haben scheinen.



D E P O T > E R L E I C H T E R U N G

Wie die von Briefträgern bekannte Praktik, Teile ihrer täglichen Lieferung zwischenzulagern, um nicht zu stark belastet zu sein, scheint sich dieser Ort auf Grund seiner Lage, Zugänglichkeit und Geschütztheit gut als Depot zu eignen und dem Bedürfnis, vorübergehend Ballast abzugeben, entgegen zu kommen. Eine Art Stützpunkt, auf jeden Fall ein Treffpunkt. Man findet Taschen und Tüten, die mehr versteckt als weggeworfen wirken. Man findet aber auch viel Müll, der im Vorbeigehen weggeworfen wurde und sich im Dickicht aus Büschen verfangen hat. Dabei handelt es sich meist um Verpackungen von Produkten, die man unterwegs benutzt: Zigarettensammel und -schachteln, Pappbecher, Taschentücher, Einwickelpapiere von Schokoriegeln, Getränkedosen (selten), Zeitungsseiten, Fahrscheine und Einkaufslisten.



W A R T U N G

Der Randbereich des Restraums wurde genutzt um ein Gerüst, wie zunächst vermutet, zur Brückenwartung aufzustellen. In der Nische zwischen zwei Betonvorsprüngen stand es dort längere Zeit und wie sich beim zweiten Ortsbesuch im Sommer herausstellte, diente das Gerüst nicht der Wartung, sondern der Montage der Lärm- und Sichtschutzelemente, die die Bahnstrecke nun flankieren. Wie ein Haufen abgeschnittener Äste und Zweige belegt, wurde entweder speziell für diese Arbeiten, oder aber auch im Vorfeld, um eine Distanz zur Bahn zu gewähren, der Streifen entlang der Brücke im Bewuchs zurückgeschnitten und gleich vor Ort entsorgt.



NOTDURFT > ERLEICHTERUNG

Nicht nur eine, sondern einige Fußspuren führen durch den Schnee vom Gehweg in den Restraum. Bei den älteren Spuren ist der Grund für das Betreten nicht mehr ablesbar, folgt man allerdings dieser frischen Fährte, kann man erahnen, welches Ziel die Besucher hatten. Die tiefen Abrücke mit großer Schuhgröße sind wohl einem Mann zuzuordnen, denn sie führen direkt bis zum Stamm eines im hinteren Bereich stehenden, doch gut zugänglichen Baumes, neben dem sie in einer plattgetretenen Fläche enden. Mit etwas Abstand, im toten Winkel Richtung Gebüsch, beginnt eine gelbe Tröpfchenspur im Schnee. Die räumlichen Bedingungen scheinen ideal, um dort seine Notdurft zu entrichten. Das sieht nicht nur der Mensch so, sondern auch das Tier. Unzählige Hundehaufen liegen entlang des Gehwegs am Rand der Büsche.

UNTERSCHLUPF > GEBORGENHEIT

Die räumlichen Gegebenheiten formen einen Unterschlupf, der im Winter als Lager, in den warmen Monaten als Aufenthaltsort tagsüber oder Schlafstelle nachts genutzt wurde. Sorgfältig eingepackte, leicht mit Schnee bedeckte Bündel unter den Büschen weisen auf Ersteres hin. Eine ausgebreitete Plastikplane, mit Steinen beschwert worauf Zeitungen sowie eine alte Decke liegen, wurde an dem am besten vor Einblicken und Witterungseinflüssen geschützten Ort (unter einer dichten Eibe) gefunden. Unterschlupf unter der Erde haben hier nachweislich auch kleinere und (den Lochdurchmessern nach zu urteilen) größere Nagetiere gefunden.

2 LUDWIGSHAFEN, AN DER ECKE FRANKENTHALER STRASSE

Erster Eindruck Dieser Restraum 2 ist von dem im Beispiel 1 zuvor beschriebenen Raum entlang der Bahngleise nur durch ein Gewerbegrundstück getrennt, weist aber bis auf einen ähnlich wilden Bewuchs konträre Raumeigenschaften auf. Er ist klein und unspektakulär. Sein Innerstes ist zwar weder aus der Luft, noch aus Augenhöhe einsehbar und dennoch wirkt er auf Grund seiner Größe sowohl von oben als auch von der Seite überschaubar. Wie viele bewachsene Resträume hat er die Fernwirkung einer Oase. Aus der Luft geblickt ist er eine üppige grüne Insel. Ebenso aus dem fahrenden Zug, aus dem hier nur der Blick von oben in die Baumkronen und auf die Büsche möglich ist und der Boden verdeckt bleibt. Sein urbaner Stellenwert scheint die unmittelbar zugängliche Ungestörtheit sowie die Möglichkeit zum unkomplizierten Abwurf zu sein.

Hintergrund Der kleine Restraum liegt nördlich des Ludwigshafener Hauptbahnhofs am Rudolf-Hoffmann-Platz. Hier beginnt die Frankenthaler Straße, Ausfallstraße und Verkehrsinfrastruktur der großen Gewerbezone Richtung Westen nach Oggersheim. Hier endet der Friedenspark, die einzige große, zusammenhängende innerstädtische Grünfläche der Stadt, abrupt an Bahngleisen. Umgeben von ganz unterschiedlichen räumlichen Typologien, liegt das Stück Restraum als planerischer Verschnitt an der Ecke einer großen Straßenkreuzung und doch inmitten der Stadtstruktur. Ein Kiosk, der Parkplatz einer Autovermietung, eine Spedition und Mehrfamilien-Wohnhäuser aus diversen Jahrzehnten bilden sein gemischtes Umfeld. Der Ausbau der Kreuzung forderte Fläche: neue Straßenführung mit breiten Gehwegen und ausgewiesenen Radwegen ließen den Raum zu einer nutzlosen Verschnittfläche zweier, für den Ausbau verwendeter, Grundstücke der Stadt werden, die als Straßenbegleitgrün eingestuft sind. Die Nähe zu Hochbrücke und stark befahrener Kreuzung entfernen diesen Verschnitt weiter davon, als »freies Grundstück« bzw. freie Grundstücke für bauliche Verdichtung in Betracht gezogen zu werden. Planerische Prognosen machen ihn zu einem unbestimmten Raum. Da an dieser Stelle keine Verdichtungsrioritäten bestehen, hat er sich als Restraum entwickelt.

Raumeigenschaften

Unübersichtlich Grund dafür ist der wild bewachsene Bereich des unversiegelten Restes zum Gehweg hin. Dadurch entsteht Sichtschutz für die dahinterliegenden Flächen entlang der Mauern, die nicht bewachsen sind und räumlich wie Lichtungen oder Höhlen wirken. Zugang ist jederzeit möglich, wenn er auch stellenweise durch das Dickicht erschwert ist. Die Nicht-Einsehbarkeit entzieht ihn auch einer Kontrolle von außen und beschert ihm Schutz. Die vorbei donnernden Züge und die viel befahrene Kreuzung hüllen den Restraum in eine verlärmte Wolke ein, die jedoch im hohlen Bereich ausgedünnt scheint.

Klein Mit einer Fläche von nur 160 Quadratmetern kann man ihn als kleinen Restraum bezeichnen. Er ist acht Meter breit und an die zwanzig Meter lang. Die südöstliche Ecke ist, dem Verlauf der Straßenecke folgend, abgerundet. Er liegt exponiert an der Kreuzung und ist von Süden und Osten vom umlaufenden Gehweg aus direkt zugänglich, lediglich ein hochgesetzter Zeiler bildet eine Schwelle zwischen Gehweg und Rest.

Tasche Seine nördlichen und westlichen Begrenzungen hingegen sind sehr stark ausgeprägt und lassen den Restraum zu einer Art Tasche werden: Die fünf Meter hohe Betonstützwand des Brückenfußes der Gleisbrücke ist eine feste Rückwand und macht die Fläche von Norden aus unzugänglich, zwei bis drei Meter hohe sukzessive errichtete Mauerteile riegeln zum Nachbargrundstück, bebaut mit Gewerbe und Wohnen, ab.

Vegetationsschichten Die Fläche des Restraums ist nicht versiegelt. Der Raum ist mit Gräsern, Sträuchern, Büschen und Bäumen zugewachsen und wird nicht (regelmäßig) als städtische Grünfläche gepflegt. Die Vegetation ist hier auch raumformendes Element. Das Dickicht des Bewuchses ist nur an wenigen Stellen durchdringbar, so dass die zwei baulich eigentlich offenen Ränder aus zweiter Reihe abgeschirmt werden. Eine Lichtung findet sich entlang der Mauern, sie ist hinter den Büschen blickgeschützt. Einsehbar ist lediglich der vordere Rand. Die Mauern an der Nordwestecke, der Wetterseite, bieten einen gewissen Schutz und zusammen mit dem Blätterdach ergeben sich Bereiche, an denen ein trockener Aufenthalt zumindest für eine kurze Zeit denkbar ist.

Nutzerpraktiken

Viele der gefundenen Spuren von Benutzung schlagen in die gleiche Kerbe: Sie sind Indiz dafür, dass ein schneller Abwurf im Vorbeigehen Erleichterung verschafft hat, seien das Hundehinterlassenschaften entlang der Gehwegkante, große Mengen an kleinteiligem Müll, der, im Gehen weggeworfen, sich in den niedrigen Büschen wie in einem Auffanggitter verheddert hat, oder aber auch die schon erwähnte menschliche Notdurft, die Benutzung war inoffiziell, der Aufenthalt temporär.

In all diesen Fällen wurde der Restraum, wenn überhaupt, nur kurz betreten und lediglich als Mülleimer oder Toilette eingeschätzt. Im blick- und zugangsgeschützteren rückwärtigen Bereich finden sich im Inneren der Büsche Depots von Zurückgelassenem: Kleidung, Decken, Flaschen, etc. und weisen auf etwas längeren Aufenthalt und häufigere Frequentierung hin. Langfristige und dauerhafte Benutzer sind Kleintiere wie Mäuse und Ratten, Vögel und Insekten, die hier ungestört ihre Reviere haben.

Wartung Offiziell ist ein Teilbereich entlang des Brückenpfeilers für Wartungsarbeiten am Brückenbauwerk genutzt, wie ein Gerüstfragment und ein kleines Baustofflager attestieren. Ansonsten scheint dem Raum keine offizielle Funktion zugewiesen, er ist diesbezüglich leer.

Wahrnehmungsarten

Als Planer würde man diesen Restraum als kleine, grüne Zäsur oder als eine mögliche »Ecklösung« verbuchen, kann sich aber auch einen Ausbau

der Ecke vorstellen, ähnlich der gegenüberliegenden Ecke. Zum Beispiel ein Kiosk mit Toilettenhäuschen wäre dort für Planeraugen strategisch gut gelegen, Stadtbaupotenzial, da es am Rande des Friedensparks dessen Besucher gut versorgen könnte.

Sollten Landschaftsarchitekten ihn kategorisieren, würde er wohl wegen Lage und Größe eher als Notdurftgrün oder Straßenbegleitgrün bezeichnet und nicht als Naturerfahrungsraum bzw. Naturerlebnisraum oder Biotop eingestuft werden, trotz der Vielfalt an Flora und Fauna, die er zu bieten hat. Fragt man den »gemeinen« Passant, läuft dieser um eine »zugewucherte aber auch zugemüllte« Ecke, denn von außen wird der Raum lediglich als bewachsene Raumkante wahrgenommen, deren Erscheinungsbild sich mit den Jahreszeiten (Blüte, Blätter, Laub, karg) optisch verändert. Alte Plastiktüten und sonstiger Müll, der sich in den Büschen verfangen hat, verleihen ihm ein Schmuttel-Image. Man stuft ihn als ungepflegt ein.

Aber genau dieses Äußere ist für einige Menschen Indikator für ein bestimmtes Inneres, das sie aus eigener Erfahrung damit verbinden. Nach ihrer Wahrnehmung gefragt, würden sie wohl das Innen wie folgt beschreiben: ein geschützter Bereich, fast ein Innenraum im Außen, der einem kurzzeitig Ungestörtheit verspricht. Hingegen findet sich

der Wartungsingenieur des Brückenbauwerks in einer Zwischenposition. Er muss aus beruflichen Gründen in den Raum eindringen, ist einerseits froh um die lichte Situation entlang der Mauer und den Schutz vor unmittelbarem Straßenverkehr durch die Büsche, fühlt sich andererseits auch als Eindringling in der »Schmuttel-Welt«.

RESTRAUM
BEISPIEL 3

LUDWIGSHAFEN
UNTER UND IM
KNOTEN NORD

IDENTI
FIZIERUNG



I M B A U C H D E S R E S T R A U M S

Es war viel leichter den Restraum unter dem Ludwigshafener »Knoten Nord« zu überfahren als ihn zu betreten. Markiert ist er in seiner Mitte durch den alten Hochbunker auf dessen Dach groß, zu allen Seiten, das Stadtwappen Ludwigshafens angebracht ist. Er funktioniert wie ein Leuchtturm für Ankommende aus Mannheim oder den Durchgangsverkehr zur BASF. Angekommen in LU. Oder gar angekommen im Restraum?

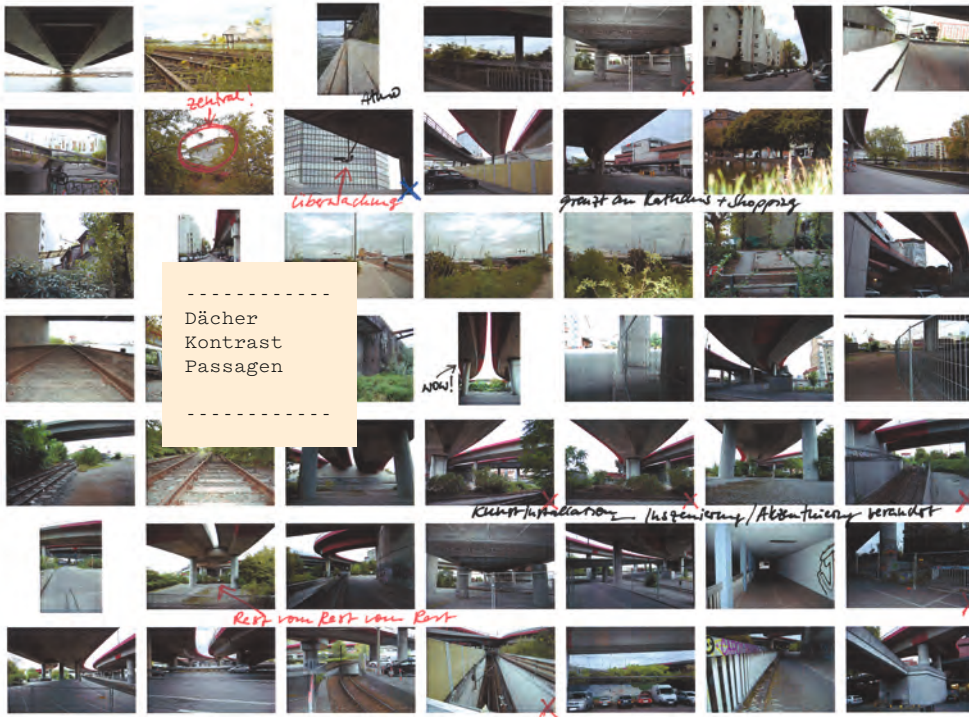
Erste Berührung mit dem Restraum bekommt man, wenn man eine Abfahrtsrampe vom Knoten direkt auf das Parkdeck des Rathaus-Centers nimmt, das auf dem Dach eines bungalow-artigen Ausläufers des Centers liegt, der sich von Süden in den Knoten schiebt. Einen Zugang für Fußgänger findet man erst viel später, über die Dessauerstraße. Der Zugang sieht wie eine Hofeinfahrt aus, zumindest wie ein Weg in etwas Inneres. Schilder weisen erstaunlicherweise auf eine weiterführende Fuß- und Radwegeverbindung nach Mannheim und sogar nach Worms. Betritt man das Innere des Knotens, fühlt man sich wie ein kleiner Organismus, der in den großen Bauch eines Restraums eindringt. Hier drinnen fügt sich eine unübersichtliche Anzahl von Teilräumen zu einem Restraum-Patchwork zusammen. Inseln, unerreichbar, abgeschnitten durch die in den Tunnel abtauchende Trasse der Stadtbahn. Gefangene, eingezäunte Flächen, Steilwände, überdachte Bereiche, Relikte, Grün, ...

Der Restraum wurde an einem Termin im Sommer und an einem im Winter erkundet. Die Atmosphäre sowie die Nutzerspuren des Ortes sind sehr witterungsabhängig und waren daher jahreszeitenbedingt unterschiedlich. Bei dem Winterbesuch bei Schnee ließ sich gut ablesen, wer (Tier, Fußgänger oder Radfahrer) die Teilräume benutzt, wie er dorthin gelangt ist und welchen Weg zur Querung er gewählt hat. Bei diesem Besuch im Winter war auch eine auffällige Veränderung aufgetreten. Große Teile der Fahrbahnen waren mit roten Netzen, welche normalerweise für Hochseefischerei verwendet werden, eingehüllt. Auf den ersten Blick fühlte man sich an die Verhüllungskünstler Christo und Jeanne-Claude erinnert und las die leuchtend roten Bezüge als Happening, als LandArt und man hat sich gedacht: da hat doch tatsächlich jemand die Ästhetik dieses Ortes entdeckt und will andere darauf aufmerksam machen. Wie sich herausstellte, ging es aber weniger um Aufmerksamkeit als um Sicherheit. Der Beton, der für den Bau der Hochstraße verwendet worden war, wies Zeichen der Materialermüdung auf und hatte zu bröckeln begonnen. Die roten Netze sicherten die darunter liegenden Bereiche vor herunterfallenden Brocken.

Der gesamte Restraum wurde abgelaufen und photographisch festgehalten. Auch die Teilbereiche des Restraums, die unzugänglich schienen, wurden unter Gefahr für Leib und Leben erreicht. Dazu zählen steile, dicht bewachsene Böschungen, eingezäunte Zonen oder kleine Betoninseln, zu denen man nur kommt wenn man über die Bahngleise steigt. Gerade diese scheinbar unerreichbaren Flecken, Reste des Restraums könnte man sie nennen, waren räumlich die Interessantesten. Der Grund dafür ist die Gewissheit, dass man sich an einen Ort herangearbeitet hat, der von fast niemandem für eine nutzbare Fläche gehalten werden würde.

Was zu Beginn so lapidar als ein Restraum bezeichnet worden war, dröselte sich im Laufe der Erkundung auf in eine Logik aus geplanten Räumen, Restraumatmosphären und tatsächlichen Resten. Man beginnt die Anatomie zu begreifen, die Funktion der Organe zu verstehen und sich als Organismus im laut gluckernden, permanent rauschenden Bauch des Restraums wohlzufühlen.





Dächer
Kontrast
Passagen



Zugang
Ränder
Leuchtturm



Kontrolle
Spielregeln

Organisation
Bauktion
System

Thema:
Kontrolle

Thema:
Organisation

Teilweise
Kontrolle

Überwachung / Bewachung

LÜ/KN Räumliches Angebot, Umgebung, Struktur Ränder



Cinema
Szene
Security

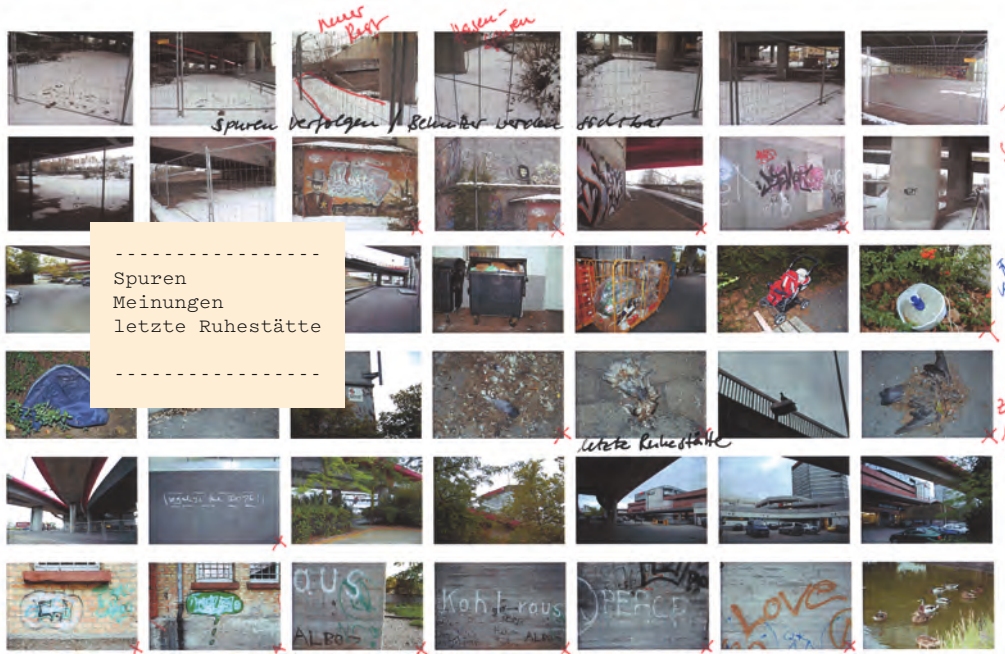
Atmosphäre
Poetik
Sichtbeton
architektonisch

Einblick
hier
im Vorbeifahren
Kontrolle

Thema:
Wahrnehmung
(von Außen)

story IIII
NO Kette
Licht?

Thema:
Atmosphäre
& Poetik



 Spuren
 Meinungen
 letzte Ruhestätte

Neues Netz

Haken

Spuren verfolgen / Schwarze Vorwand

ordbar

Thema: Schöne sieht auf...

Fotografie von Kinderspielen

letzte Ruhestätte

Zyklus: Letzte Ruhestätte

Thema: Ausräumen

RE STRAUM
BEI SPIEL 3

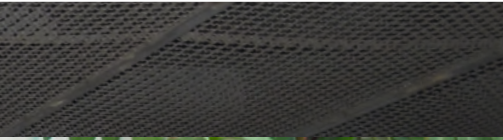
LUDWIGSHAFEN
UNTER UND IM
KNOTEN NORD

RAUM
EIGENSCHAFTEN

RE STRAUM PAR EXCELLENCE

Je größer ein Restraum ist, desto mehr weitere, kleinere Resträume vereint er. Wie bei den russischen Matroschka-Puppen kann man dieses Spiel bis zur Plattenfuge treiben. Der Rest im Rest im Rest ...

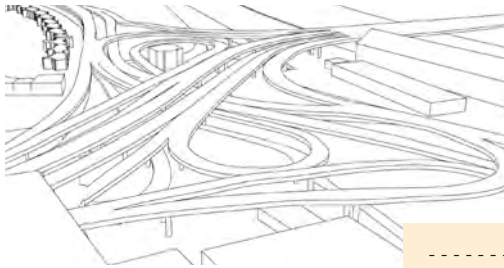
Dieser kleine Rest ist eine Zusammenfassung einer typischen Restraumsituation, von den räumlichen Gegebenheiten wie auch von den Spuren der Benutzung: Ein kleiner Versprung im Betonpfeiler, als konstruktive Optimierung, lässt eine Nische am Durchgangsweg entstehen, die nicht gebraucht und nicht betreten wird. Hier wachsen Gräser in den Fugen zwischen den Betonsteinen und in der ganz geschützten hinteren Ecke hat es der Keimling einer Esche geschafft Fuß zu fassen und treibt bestimmt schon im dritten Jahr. Unter dem Minibaum hat sich einiges an Müll, aus dem Umfeld zusammengeblasen, angesammelt. Schon fast stereotyp wird die Szene von mehreren Lagen Graffiti ergänzt und, was man nicht sehen kann, was aber notiert wurde: es ist laut und riecht nach Urin.



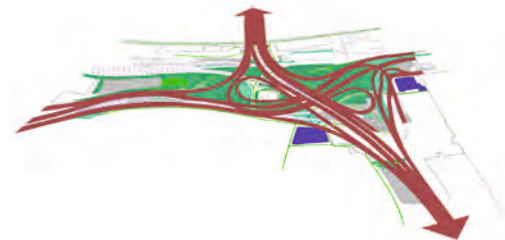
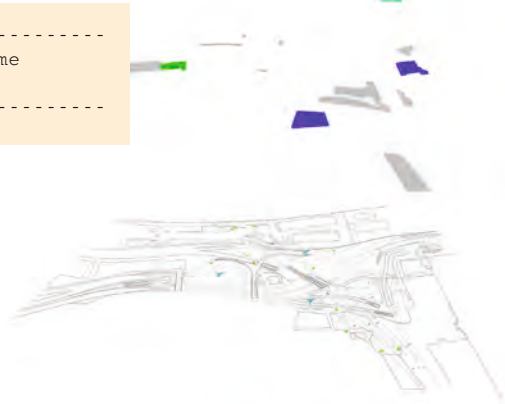
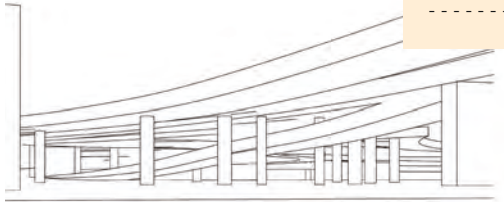
RE STRAUM
BEI SPIEL 3

LUDWIGSHAFEN
UNTER UND IM
KNOTEN NORD

RAUM
EIGENSCHAFTEN



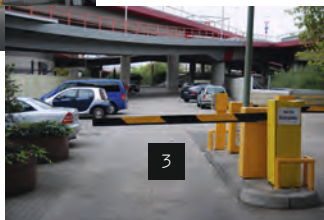
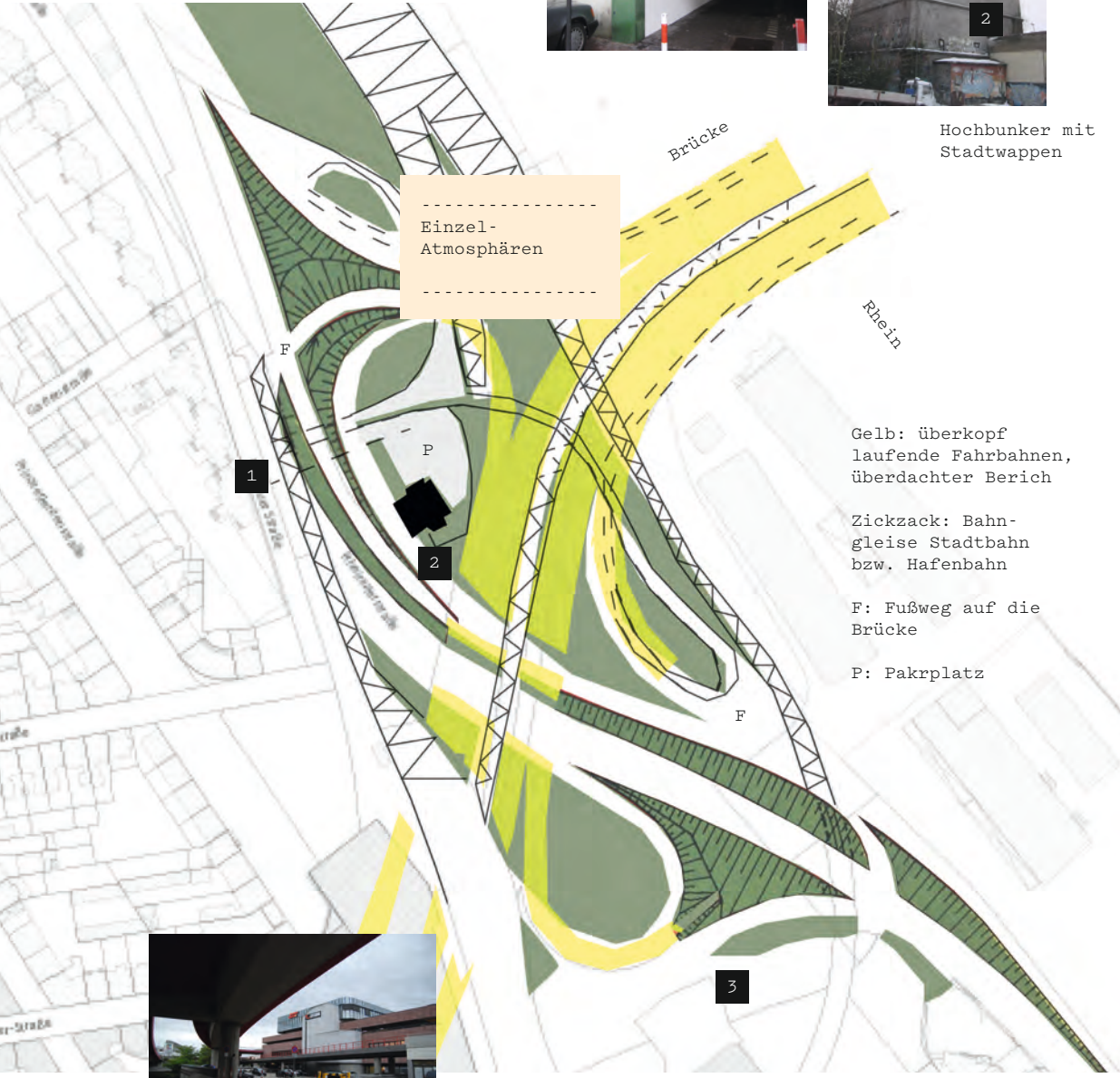
Teilräume



Zugang, Zufahrt



Hochbunker mit
Stadtwappen



Rathaus Center

RE STRAUM
BE ISPIEL 3

LUDWIGSHAFEN
UNTER UND IM
KNOTEN NORD

RAUM
EIGENSCHAFTEN

A U T O R Ä U M E

Parkplätze dreier Kategorien sind im Knoten untergebracht. Kostenpflichtige Stellplätze des Rathaus-Centers, private Stell- und Garagenplätze und kostenlose Abstellmöglichkeiten, auch für LKW an der Ostseite.

Von den Rändern aus sind einige Bereiche befahrbar bzw. erschließen die Stellplätze, bis ins Innerste ist jedoch kein Vordringen. Der eigentliche Autoraum verläuft oben drüber.



P A S S A G E N

Der Restraum wird durchquert. Geplante, gepflegte und regulierte Schneisen werden durch ein vielfältiges Netz an Abkürzungen, Trampelpfaden und Schleichwegen ergänzt. Durchgangsflächen, Verkehrsflächen, Radwegeverbindungen, Bahntrassen geben die Passagengeschwindigkeit vor.

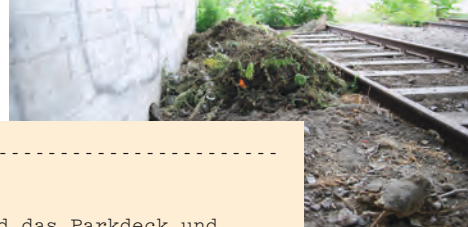
I N S E L N

Von anderen Strukturen umspülte Bereiche unterschiedlicher Größe. Isoliert durch Schnellstraßenschienen, andersartig durch Materialität, definiert durch Nutzung oder Insel, weil der Bereich ignoriert wird und dadurch einsam, unbewohnt oder unbekannt ist.



S Z E N E O R T

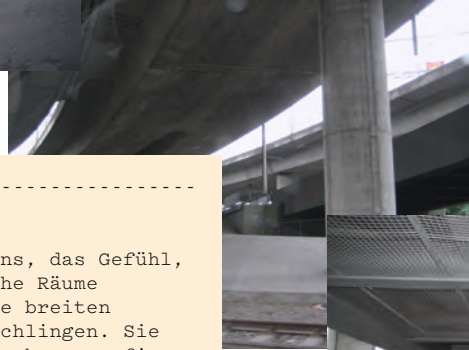
Geplante Einbauten sind das Parkdeck und Garagen unter der östlichen Rampe. Markantes Relikt ist der alte Hochbunker, der durch seine Krönung mit dem Stadtwappen schon fast zum Wahrzeichen wird.





T O P O G R A F I E

Schiefe Ebenen, Böschungen, befestigt und bewachsen machen die Landschaft auf städtischer Ebene aus. Die Topografie Boden geht ein skulpturales Zusammenspiel mit der Topografie Decke ein, mit den weit über Kopf laufenden Fahrbahnen und stürzenden Rampen.



D Ä C H E R

Das Gefühl des Umschlossenseins, das Gefühl, sich durch leere, hallenartige Räume zu bewegen, entsteht durch die breiten Betonbänder, die den Raum umschlingen. Sie machen Stadtraum zu Innenraum, choreografieren Einblicke und Ausblicke auf die drumherum ablaufende Welt. Mehr als nur Witterungsschutz kann das sein: motion picture.



W I L D N I S

Klassische Wildnis durch wilden Bewuchs. Wilde Kleintiere. Aber ganz allgemein eine wilde Atmosphäre durch die Trassen und Schienen für Bahn und Auto.



RE STRAUM
BE ISPIEL 3

LUDWIGSHAFEN
UNTER UND IM
KNOTEN NORD

RAUM
EIGENSCHAFTEN

Objektbezeichnung	Verschnittfläche, diverse
Mutterstruktur - Art und Nutzung der Konstruktion	Hochstraße mit Auffahrtsrampen
Lage	Ludwigshafen, Rathaus, Rheinuferstraße
Umgebung	zentral zwischen Wohnen, Rathaus und Großindustrie BASF, Hafen
Frequenzierung	Fußgänger, Radfahrer, Stadtbahn, parkende PKW, LKW
äußere Einflüsse	Witterung, Lärm wg. Straßen- und Bahnverkehr
Image/erster Eindruck	unübersichtlich, bedrohlich
Funktion	kreuzungsfreie Durchfahrt
Abmessung/Dimension	ca. 5 ha
Kondition/Zustand	Teilbereiche ungepflegt, maroder Beton
Entstehung	1980, davor Güterbahnhof
Zugänglichkeit	durch Einfahrt
Eigentum	Stadt Ludwigshafen
Nutzungsrechte	Stadt Ludwigshafen
Verantwortung (für Reinigung)	Stadt Ludwigshafen
Einbauten	alter Hochbunker
Geplanter Inhalt (permanent, temporär, flüchtig)	Bepflanzung, versiegelte Flächen
Zufälliger Inhalt Fundstücke/ Rückstände (permanent, temporär, flüchtig)	diverses Gelagertes und Entsorgtes, temporär
Auffälligkeiten	Sperrmüll, Flaschen, Tierspuren





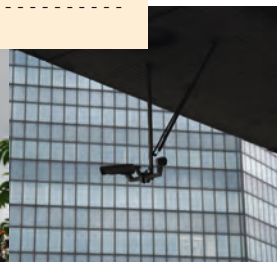
ZUGANG UND ZUSCHLUPF

Verstärkt wird der Effekt des Mittendrinseins durch die Zugänge zum Knoten. Von außen ist der Restraum kaum einsehbar, seine Ränder schirmen ihn ab. Zwei durchschlupfartige Zugänge führen unter der Hochstraße durch in den Knoten im Bereich des Bunkers. Von der Wasserseite ist der Zugang großzügiger und übersichtlicher. Viele der Ränder sind von Außen- und Innenseite als steile, begrünzte Böschungen ausgeführt.



INDIZIEN
für Wartung,
Kontrolle,
Organisation

1



S Z E N E

Man findet im Knoten Nord wenig angesprayed Flächen. Die Wände des alten Hochbunkers und sein unmittelbares Umfeld jedoch sind bunt, Szenenbild für die informellen OpenAir Konzerte und spontanen Parties, die den Bereich um den Bunker im Sommer als Bühne und Tanzfläche nutzen. Räumlich ist das Setting dafür ideal, liegt die Fläche doch leicht vertieft, ist rundherum gefasst, hat eine Zufahrt (weshalb sie auch als Parkplatz genutzt wird) und keine lärmempfindlichen Anwohner.



DUKTUS

Es gibt Materialien, die restraumtypisch sind, die Restraum einen Duktus geben, an dem man ihn identifizieren könnte. Sichtbeton, teilweise überstrichener Beton, mit Parolen besprayer Beton und momentan mit roten Netzen abgehängter Beton sind die Wände, Pfeiler und Decken des Restraums. Die Böden sind aus Beton, Asphalt oder Erde. In Bereichen, die zum passieren geplant wurden, findet man Betonsteine als Bodenbelag. Die Reste der Reste erkennt man daran, dass sie üppig bewachsen und fast undurchdringlich sind.





RE STRAUM
BEI SPIEL 3

LUDWIGSHAFEN
UNTER UND IM
KNOTEN NORD

NUTZUNGS
PRAKTIKEN



WELLNESSOASE
Restraum



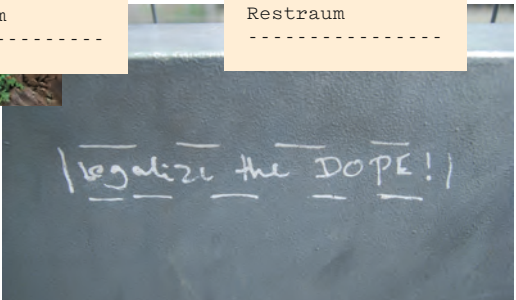


WERTSTOFFHOF
Restraum



ASIARESTAURANT
Restraum

SCHWARZES BRETT
Restraum

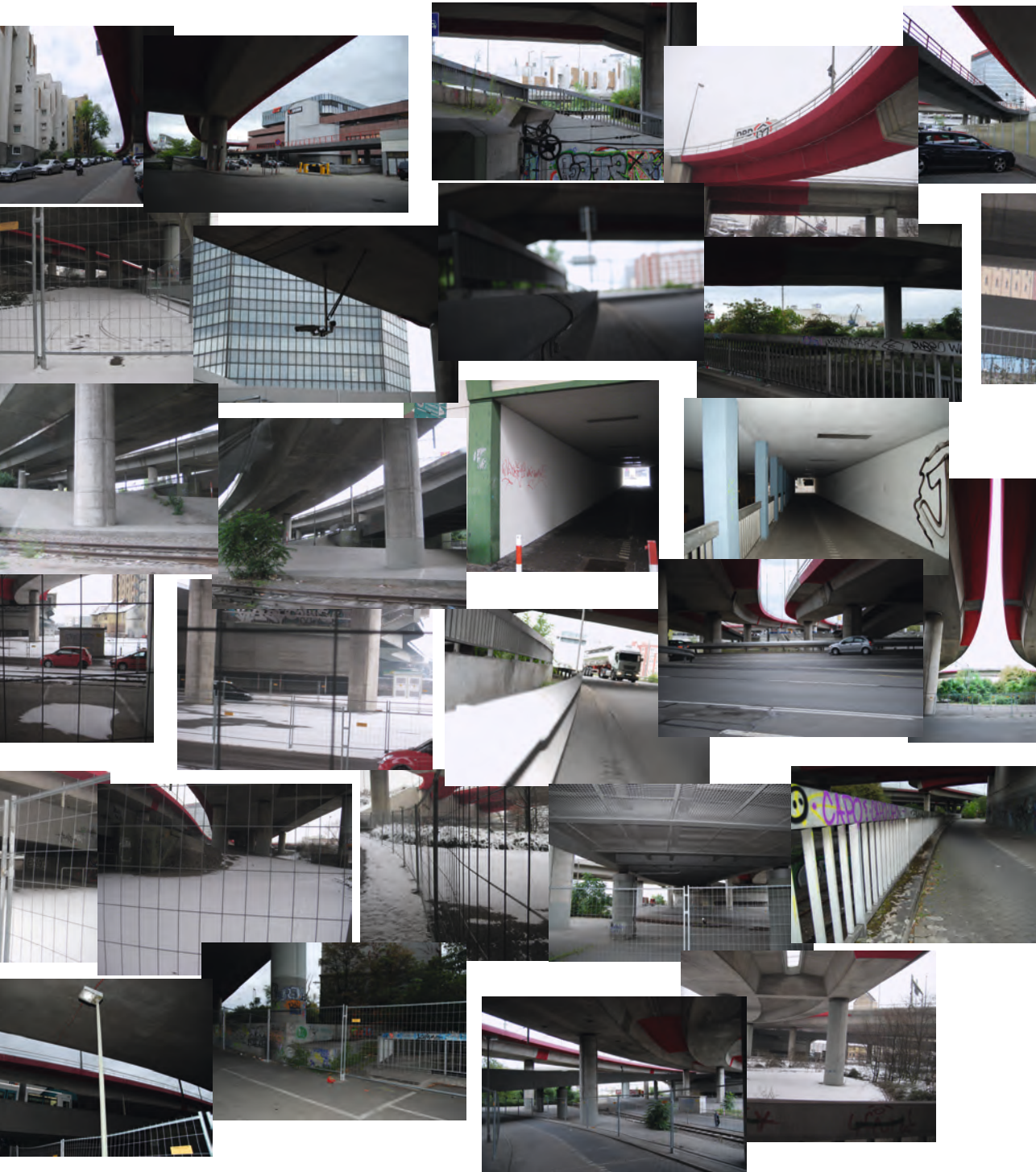


BAR Restraum



AUTOWERKSTATT
Restraum

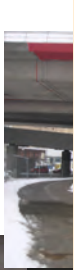




D Ä C H E R , F A C E T T E N U N D P E R S P E K T I V E N

Zu verstehen, wie das Verkehrsbauwerk Knoten aufgebaut ist und wie es funktioniert, fällt leichter aus der Luft. Da ordnet die Farbe Grün als Kontrast und visuelle Zäsur das Gewirr aus grauen Schleifen und Bändern. Von oben aus dem Auto heraus, wird der Raum nie aus dem Stillstand wahrgenommen. Aufblitzende Einblicke in Parallelwelten tun sich kurz auf, ohne Zugänglichkeiten oder wahren Charakter preiszugeben.

Verstehen, wie der Restraum funktioniert kann man nur vor Ort auf städtischer Ebene. Erst hier wird die Vielfalt an räumlichem Angebot deutlich: Unzählige Teilräume, die sich durch Versiegelungsgrad, Begrenzung, Erreichbarkeit, Lichteinfall, Größe und einiges mehr unterscheiden und ein Spektrum an Restraumtypen spiegeln, das von »ist eigentlich gar keiner« bis »mehr Stereotyp geht gar nicht« reicht.

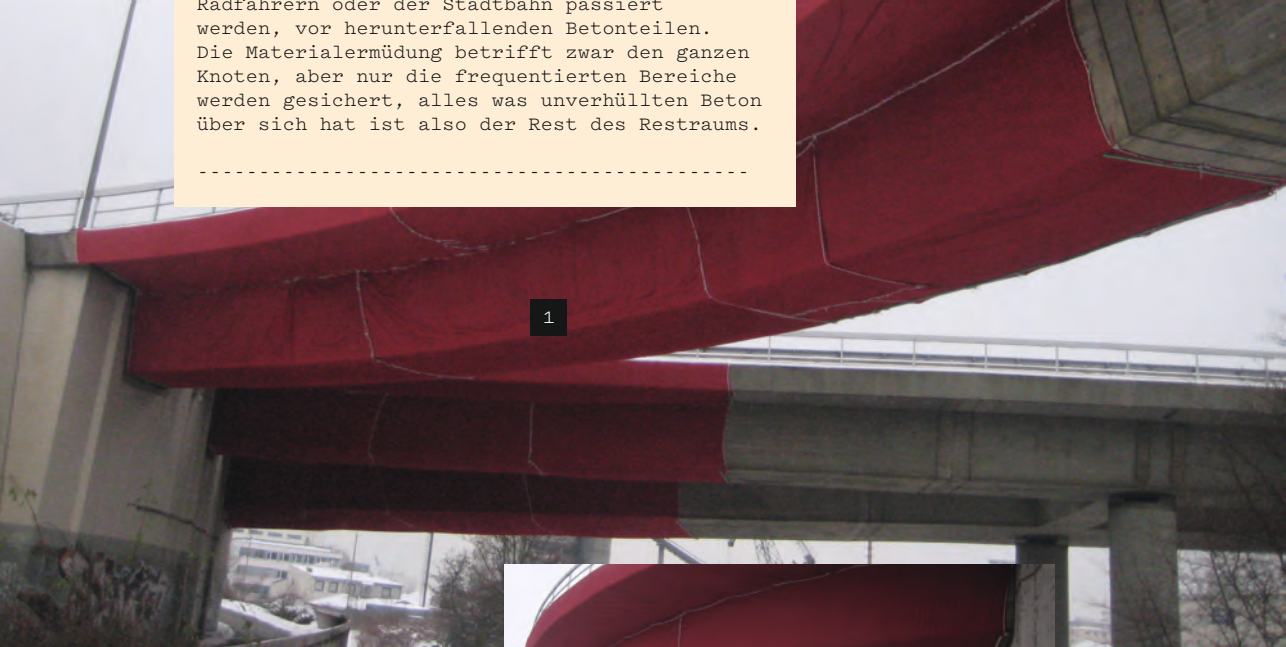




S E C U R I T Y

Die roten Netze, aus der Hochseefischerei geborgt, schützen die Bereiche des Knotens, die auf der städtischen Ebene von Fußgängern, Radfahrern oder der Stadtbahn passiert werden, vor herunterfallenden Betonteilen. Die Materialermüdung betrifft zwar den ganzen Knoten, aber nur die frequentierten Bereiche werden gesichert, alles was unverhüllten Beton über sich hat ist also der Rest des Restraums.

1



P A S S A G E N

Die Planung leitet die Verkehrsteilnehmer, nach Fortbewegungsart getrennt durch Knoten, vorbei an Resträumen. Viele der Bewegungen durch den Raum sind strikt geregelt und räumlich festgelegt, das macht die Zonen zwischen den Passagen frei.

Bei Schnee kann man das, was auf Abwegen sonst ungesehen passiert, deutlich verfolgen. Hasenspuren auf den Inseln zwischen den Stadtbahngleisen, Schleichwege und Abkürzungen von Passanten. Da manche Flächen aus Sicherheitsgründen zeitweise mit Bauzäunen abgesperrt waren, wurde die gewohnte Bewegung durch den Raum gestört, die Benutzer irritiert.



B A U C H U N D F I L M T H E A T E R

Von unten ändert sich die Perspektive und man fühlt sich innen. Wie in einer sakralen Großstadt-Skulptur. Wie in den utopischen Visionen Hilbersheimers. Oder wie der Zuschauer eines Films in Split-Screen-Technik im 360° Filmtheater. Die Ausblicke sind wichtig. Der Lichteinfall bestimmt den ständigen Wechsel zwischen hellen und dunklen Zonen, die Geräuschkulisse begleitet als permanentes Rauschen, im Takt ergänzt um das zischende Quietschen der in den Tunnel abtauchenden Stadtbahn.



RE STRAUM
BEI SPIEL 3

LUDWIGSHAFEN
UNTER UND IM
KNOTEN NORD

NUTZUNGS
PRAKTIKEN



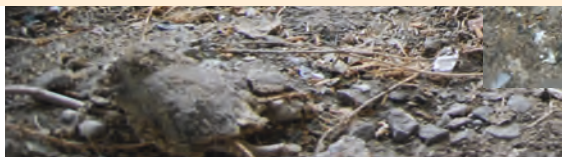


FR Ü C H T E , Z U F L U C H T , K O L O N I E
U N D L E T Z T E R U H E

Auf den ersten Eindruck scheint es kein »Grün« zu geben. Löst man die Fotoaufnahmen, auf denen Pflanzen- oder Tierwelt zu sehen ist, aus dem Kontext des Knoten Nord und stellt sie zusammen, überrascht die Vielfalt an Arten. Man kann die bewachsenen Flächen unterscheiden in Flächen, die von Menschen angelegt wurden und Flächen auf welchen Pflanzen sich von selbst angesiedelt haben. Gerade die Letzteren markieren Resträume innerhalb des Restraums. Die Böschungen im Innenradius der nördlichen Schleife wurden dicht mit Boden- deckern und niedrigen Sträuchern bepflanzt, die regelmäßig gestutzt werden, durch ihre Dichte aber schwer zugänglich sind. Die Bepflanzung ist als Hindernis gedacht, das Passanten davon abhalten soll, die Böschung zu erklimmen und den Rand der Auffahrtsrampe zu erreichen. Die Begrünung füllt einerseits eine Lücke, die durch die Planung der Auffahrtsschleife entstanden war, wird andererseits durch die Bepflanzung zu einer Abstandsfläche, die für Sicherheit sorgen soll. Man stellt sich vor, dass es solche Böschungen waren, die den eingangs erwähnten Architekten Maitland mit seinem verletzten Bein im Restrraum einsperrten.

Der Bewuchs entlang der Gleise wurde durch den Wind verbreitet, geschützt durch die schwere Zugänglichkeit dieser Flächen entwickelt er sich ungestört. Auffällig ist die Anzahl an Ebereschen/Vogelbeeren. »Die anspruchslose Vogelbeere ist ein schneller Besiedler von Brachflächen und kommt auf Lichtungen ... vor.« Die Standortdefinition verleiht dem Restrraum eine neue Komponente, so gibt es innerhalb von Resträumen Bereiche, die als Brachflächen bezeichnet werden können. Die Betonstruktur des Straßen- und Bahnknotens dominiert und prägt den Ort. Es gibt aber auch Lichtungen, die nach oben offen sind und den Blick in den Himmel frei geben und Sonnenlicht einlassen, und deswegen üppig bewachsen sind.

Die Tierwelt im Knoten Nord ist aktiv - wenn auch schwer zu beobachten und zu dokumentieren. Leichter tut man sich mit der Dokumentation von Tierspuren. Das können tierische Hinterlassenschaften sein, Kadaver oder Fährten. Als besonders hilfreich erwiesen sich dabei die Expeditionen im Winter bei Schnee. Gerade auf den Inseln zwischen den Gleisbetten, die für Passanten eindeutig unzugänglich sind, fand sich eine Vielzahl an Hasenspuren. Nur ein erster Hinweis darauf, dass Resträume ungestörte Lebenswelten und letzte Ruhestätten bieten.





ENTSORGUNGsgeschichten - Objekte und wilde Mutmaßungen

Die elektrische Fußbadewanne (s.o. Wellnessoase) war eher nicht nach einem entspannten Fußbad zurückgelassen worden - zumindest konnte in der näheren Umgebung keine Steckdose ausgemacht werden.

Bei dem benutzten Kaffeefilter vermisst man den Vollautomaten, denn wer trägt einen benutzten Filterpad mit sich herum?

Einzelne weggeworfene Plastikflaschen sind nicht ungewöhnlich, so viele auf einem Haufen schon. Alle Flaschen waren plattgedrückt und offenbar zum Recycling platzsparend gesammelt worden. Hat der Sammler im Restraum einen Recyclingcontainer für PET Flaschen erwartet, keinen vorgefunden, seine Säcke nicht mehr weitertragen wollen und sie daher vor Ort zurückgelassen?

Die Entscheidung, Gartenabfälle in Plastiksäcken zu verpacken, hat wohl Transportgründe, die Entsorgung von Baumschnitt in Säcken in einem Gebüsch wirkt wie eine Provokation aus dem Kunstsektor.

Leere Motorölflaschen, Autoreifen und Schachteln mit Scheinwerferbirnen sind Rückstände einer Autowartung.

Aus dem zertrümmerten Fernseher, den Matratzen und Bettdecken lässt sich im Kopf vor Ort ein Schlafzimmer einrichten. Nimmt man noch die zwei Eimer Wandfarbe dazu, bekommt es gleich einen neuen Anstrich. Stehen die Eimer doch so da, als wären sie nur kurz abgestellt worden.



3 LUDWIGSHAFEN, UNTER UND IM KNOTEN NORD

Erster Eindruck Der Knoten Nord liegt, für einen Raum seiner doch beachtlichen Ausdehnung, sehr zentral zwischen dem Ludwigshafener Rathaus, dem Rhein und einem Wohngebiet, gleich neben Fußgängerzone und ECE Einkaufszentrum. Die Fahrbahnen und Auffahrtsrampen der Bundesstraße 44 bilden einen Teil des Knotens, das Gleisbett der Stadtbahn sowie Fuß- und Radwege einen weiteren Bestandteil. Zufahrten zu Parkdecks und die Decks selbst machen den Knoten noch komplexer. Diese Vielschichtigkeit erzeugt eine verworrene Zusammenschau an Restraum. Überdachte, versiegelte Zonen unter den Fahrbahnen, unzugängliche Inseln zwischen den Gleisen und wild bewachsene Randbereiche neben dem Verkehrsbauwerk. Die Komplexität des imposanten Knoten zu durchdringen, Restraumrelevantes herauszufiltern und zu bewerten, war eine Herausforderung.

Hintergrund Der sich aus mehreren Teilräumen zusammensetzende Restraum unter dem Knoten Nord liegt an sehr zentraler Stelle in der Stadt Ludwigshafen. Er befindet sich im Nordwesten der Stadtmitte und schließt unmittelbar an das Rathaus-Center an, das eine Kombination aus Stadtverwaltung und Shoppingcenter ist. Die Zufahrten zu den Parkdecks des Rathaus-Centers sind Teil des Verkehrsknotens und die Decks selbst ragen in ihn hinein. Südlich des Rathauses verläuft die Fußgängerzone und parallel dazu, direkt am Rhein, wurde im Jahr 2010 von ECE das Shoppingcenter Rhein-Galerie eröffnet. Der Restraum reicht im Bereich der Kurt-Schumacher-Brücke bis an den Rhein und ist eigentlich das begehbbare Innenleben des Brückenkopf-Knotens. Über ihn hinweg führt die Bundesstraße B44 den Durchgangsverkehr über den Rhein nach Mannheim und weiter zur Autobahn A6 und zum Viernheimer-Kreuz. Mitten durch den Raum geht die Rheinuferstraße und sichert die wichtige Nord-Süd-Verbindung entlang des Wassers, welche die Stadtmitte und die südliche Konrad-Adenauer-Brücke mit der im Norden liegenden BASF verbindet. Südlich der Brücke, am unteren Rheinufer, liegen alte Speicher und Lagergebäude, die nur noch teilweise genutzt werden. Westlich des Restraums findet man den Stadtteil Nord/Hemshof mit Blockrandbebauung aus der Gründerzeit. Die östlichen Blockränder von Hemshof wurden in den 1970er Jahren von Geschosswohnungsbau geschlossen. Die 7-geschossigen Mehrfamilienhäuser sind nur durch die Dessauerstraße von der nördlichen Auffahrtsrampe des Knotens getrennt.

Die Flächen unter dem Knoten Nord sind Eigentum der Stadt Ludwigshafen und werden von der Stadt unter der Kategorie Verkehrsfläche verbucht. Ausgenommen sind lediglich die Fläche der Stadtbahn (DB), die im Restraum in den Untergrund abtaucht, und der Streifen, der zum Hafengelände zählt und von den Ludwigshafener Hafenbetrieben verwaltet wird. Bis in die 1960er Jahre gehörte die Fläche, auf welcher der Verkehrsknoten errichtet wurde, zum Ludwigshafener Güterbahnhof. An der Stelle des heutigen Rathaus-Centers stand damals der Hauptbahnhof.

Die Geschichte des Restraums unter dem Knoten Nord ist eine Geschichte der Mobilität. Entstanden ist er durch die Verkehrseuphorie der Nachkriegszeit, die zur Durchsetzung der Hochstraßenkonzeption führte und schließlich zur baulichen Ausführung der Hochstraße. Im Jahr 1980 wurde der nördliche Streckenabschnitt (samt Knoten und Brückenauffahrtsrampen) eröffnet und für den Verkehr freigegeben. Ziel des Hochstraßenkonzeptes war es, einen kreuzungsfreien Brückenkopf zu ermöglichen, die Stadtstraßen nicht mit Durchgangsverkehr (nach Mannheim) zu belasten und die Lärm- und Abgasbelastung von der Stadtebene weg nach oben zu bringen.⁷ Außerdem sah man die große Chance, die das Freiwerden der so zentralgelegenen Bahn- und Bahnhofflächen mit sich brachte und konzipierte dort mit dem Rathaus-Center eine neue Mitte für die Stadt.

Anlässlich der Eröffnung der Hochstraße wurde eine Broschüre herausgegeben, die Entstehungsgeschichte, Planung und Bauausführung genau beschreibt. Diese Dokumentation erweist sich für die Untersuchung des Restraums als sehr aufschlussreich, da Entscheidungen über Stützenstellung, Dämme und Kurvenführung erläutert werden. So kann man zwischen den Zeilen herauslesen wie durch die Planung, Dimensionierung und Optimierung des Verkehrsbauwerks, das hohen verkehrstechnischen Ansprüchen zu genügen hatte, der Restraum mit entworfen wurde.⁸

7 Baudezernat der Stadt Ludwigshafen am Rhein (1980), Broschüre zur Hochstraße Nord Ludwigshafen, Sonderausgabe. Pfälzische Verlagsanstalt, Landau. S.24

8 Liest man über die Planungsphase, war es das Hauptziel, volle Leistungsfähigkeit auf der verkehrlichen Ebene zu schaffen. Darauf zu reagieren, dass es die Zukunft sein würde, dass jeder einen eigenen PKW hat und dass diese PKWs möglichst direkt und reibungslos ihre Destination erreichen. Im Fokus lag also ein modernes Verkehrsbauwerk. Immerhin war man sich der städtebaulichen Tragweite eines solchen Eingriffes bewusst, so dass städtebauliche Planung den ganzen Prozess begleitete und beeinflusste. Eben wurde schon erwähnt, dass man das frei werdende Bahngelände wegen seiner zentralen Lage als große Chance sah. Man hat sich daher als städtebauliches Ziel gesetzt, Rampen so anzuordnen, dass sie möglichst außerhalb des freiwerdendes Geländes (damit ist der ehemalige Bahnhof samt Umfeld gemeint) liegen und so Platz für eine neue Mitte freigehalten würde.

Eine weitere städtebauliche ausgerichtete Entwurfsentscheidung war die Anordnung der Stützen, welche die Fahrbahnen tragen. So wollte man einen »wild gewachsenen Stützenwald auf der unteren Ebene« vermeiden (S. 18). Alle Stützenachsen (die des Knotens und die der Hochstraße) sind Nord-Süd ausgerichtet, die Spannweiten betragen zwischen 40 und 65 Meter. Der Bereich zwischen den Stützen wird klassischerweise als Feld bezeichnet. Was den Restraum angeht, ist das Feld sicherlich der Begriff, der das Raumphänomen bei der Planung am ehesten bedenkt und beschreibt. Die Hochstraße überführt zum Beispiel im Bereich des Knotens die Felder 1 bis 16. Es gibt eine genaue Auflistung dessen, was sich in diesen Feldern, also auf »städtischer Ebene« wie in der Broschüre immer differenziert wird, befindet.

Feld bezeichnet allerdings nicht nur die Fläche auf dem Boden, sondern den gesamten Raum, der sich zwischen zwei Stützen, dem Boden unten und der Fahrbahn oben aufspannt und berücksichtigt sogar die schon etwas außerhalb liegenden Randbereiche mit. So befinden sich im »Feld 1 das Hafenhahnanschlussgleis und die Fußwegquerverbindung am Uferpfeiler der Kurt-Schumacher-Brücke« oder im »Feld 4 der Sammler der Carl-Bosch-Straße mit 1 200 mm Durchmesser einschl. seiner südlichen Unterdükerung unter der Tunnelstrecke C.« (S. 24)

Ein städtebauliches Ziel bei der kontrollierten Anordnung der Stützen war es, den Bereich unter dem Knoten Nord, den Restraum also, für die Wahrnehmung aus der Fußgängerperspektive übersichtlich zu

Die Struktur des Knoten Nord, der die Ansammlung an Resträumen erzeugt hat, ist das Ergebnis einer verkehrslogistischen Lösung für den Kreuzungsbereich der Ost-West verlaufenden Bundesstraße, der Nord-Süd verlaufenden Rheinuferstraße, der Stadtbahntrasse, der Hafenbahntrasse und des westlichen Brückenkopfes der Kurt-Schumacher-Brücke über den Rhein. Zur Begünstigung des Durchgangsverkehrs wurde die Bundesstraße als Betonbauwerk und als Hochstraße ausgeführt. Die aufgeständerten Fahrbahnen bilden das Dach des Restraumes. Rheinuferstraße und Bahntrassen segmentieren die unter der Bundesstraße liegende Fläche in viele Teilbereiche. Einige von ihnen sind auf Grund ihrer Lage zwischen den Gleisen oder zwischen Gleisen und stark befahrener Straße überhaupt nicht zugänglich. Komplex wird die Struktur durch die acht Auf- oder Abfahrtsrampen, die in mehr oder weniger engen Kreiseln in den Zwischenbereichen des Kreuzes verlaufen. Je nach Steigung können die Rampen überquert werden, kann man unter ihnen durchgehen oder fahren oder aber sie sind eine unpassierbare Barriere. Auch sie erzeugen Restraum, in Form von steilen Böschungen, isolierten Inseln oder überdachter Zonen. Steht man im Knoten Nord, befindet man sich daher nicht nur in einem Restraum unter einer Brücke, sondern fühlt sich tatsächlich wie inmitten eines Knotens, in dem Bahnen wie Achterbahnen kreuz und quer sausen.

Raumeigenschaften

Will man die Raumeigenschaften des untersuchten Restraumbereichs auf den Punkt bringen, ist es sicher die Verschiedenartigkeit der im

gestalten. Der Eindruck unten solle ganz anders sein als aus der Luft, von wo aus der Knoten mit seiner Dimension und seinen Verflechtungen eher verblüfft. (S. 17)

Ein weiteres städtebauliches Argument für Hochstraße und Knoten war es, dass sich dadurch Lärm- und Abgasbelastigung auf der »Stadtebene« vermeiden ließe. (S. 24) Hierzu sei angemerkt, dass scheinbar eine klare Trennung gewünscht war zwischen effektivem Verkehrsbauwerk und Stadt, die soweit reicht, dass die Hochstraßentrasse nicht als Teil der Stadt oder zumindest nicht der »städtischen Ebene« gezählt wurde, die darunter liegenden Felder dafür schon eher.

Die Kreiselauffahrten an der Rheinuferstraße wurden aus Platzgründen mit dem kleinstmöglichen Radius ($r=35\text{m}$) dimensioniert (S. 20) und damit wurde im Inneren ein Restraum mit einem Radius von 35 Metern als Planungsüberrest akzeptiert. Auch die Entscheidung, ob die Hochstraße als Brückenkonstruktion ausgeführt wurde oder die Fahrbahn auf einem Damm verläuft, wurde rein durch die Technik begründet. Man kann festhalten, dass einige der Teilflächen des Restraums durch verkehrstechnisch notwendige Geometrie entstanden sind und dass die zur Verfügung stehende Fläche die Konstruktion des Bauwerks beeinflusst. (S. 18) In der Broschüre finden sich noch weitere aufschlussreiche Hinweise über Funktionen, die dem Restraum zugeordnet worden sind: so dienen weitere Teilflächen der Sicherheit und der Wartung. Ein komplexes System, das regelmäßig geprüft und überholt werden muss, ist die Entwässerung der Fahrbahnen, was wiederum wichtiges Sicherheitskriterium ist. Für die Wartung wurden Revisionschächte an den Fußpunkten der Auflager und Zwischenstützen eingebaut, die über den Restraum zu erreichen sind. (S. 22)

Architektonische Beratung gab es für die Oberflächenbehandlung des Betons. Das bedeutet, dass die Materialität der Betonteile, welche die Atmosphäre des Restraums mit bestimmt, zusätzlich gestaltet wurde. Es wurde eine »profilierter, teilweise durch Vertiefungen betonte, Sichtflächenschalung« (S. 22) vorgeschlagen.

(Alle Seitenangaben beziehen sich auf die Quelle: Baudezernat der Stadt Ludwigshafen am Rhein (1980), Broschüre zur Hochstraße Nord Ludwigshafen, Sonderausgabe. Pfälzische Verlagsanstalt, Landau, S. 17–24.)

Verkehrsknotenbauwerk aufeinandertreffenden Teilräume, die bezeichnend sind. Manche davon sind Restraum, manche nicht.

Unerreichbar Inseln, die für Menschen nur unter Gefahr erreichbar sind, da unter Strom stehende, stark frequentierte Schnellbahnschienen sie einschließen, sind für andere Spezies Refugien. Es gibt aber auch erreichbare Refugien. Der alte Hochbunker hat funktioniert wie eine Insel, da die Relikt-Atmosphäre, die er verbreitet, eine gewisse Szene anzieht, die ihn dann umgibt.

Geschützt Große Teile des untersuchten Bereiches sind vor Witterungseinflüssen durch das Brückenbauwerk (von oben durch die Fahrbahnen und von der Seite durch die Pfeiler und Rampen) geschützt. Unter den unübersichtlich verschlungenen Straßen tut sich eine große Halle auf, die rein durch ihre Dimension Nutzungsoptionen produziert.

Linear Unterteilt und gegliedert ist diese Halle durch die vielen linearen Verbindungen die sie queren und sich dort kreuzen. Je nach Funktion fungieren diese Linien als Bewegungsraum oder als harsche Grenzlinien. Das beeinflusst auch die Räume, die sie flankieren, und die die eigentlichen Resträume sind. Unüberwindbare Grenzen schaffen Inseln, öffentliche Passagen lassen die begleitenden Reste zu Abwurfzonen von Müll, aber auch zu Szenetreffpunkten werden.

Wild und roh Einige Teilräume lassen sich deutlich durch ihren wilden Bewuchs identifizieren. Angeflogen, aber zu Teilen auch als Barriere gepflanzt. Dichtes, bodennahes Gebüsch soll die Böschungen schwer erklimmbar machen. Andere Teilräume stechen durch die Rohheit ihrer Materialien heraus: blanke Betonräume bestehend aus Wand, Boden und Decke, zum Beispiel, oder Schotterflächen im Gleisbett. Wild und roh ist der Charakter des Restraums, der durch die genannten Eigenschaften, aber auch durch die konstant dröhnende Geräuschkulisse der überkopf laufenden Fahrbahnen, das schrille Quietschen und geisterbahnhafte Rattern der Züge, das Zugige und die Nutzerspuren weiter gefestigt wird.

Kontrolliert Natürlich ist ein so zentral gelegener, großer Bereich der Stadt von ihrer Verwaltung organisiert (siehe die Notizen zum Planungsprozess) und überwacht. Insbesondere verkehrsbezogene Stadtbereiche werden – schon aus Sicherheitsgründen – mit Regeln und Gesetzen weitestgehend kontrolliert: von der Schranke am Parkplatz, die Einlass und Aufenthaltsdauer reguliert, bis zu Schildern, die für diverse Flächen das Halten und Parken verbieten, für Fußgänger und Radfahrer die Benutzung erlauben, für Unbefugte (im Sinne der Eigentumsverhältnisse) aber wiederum den Zutritt verweigern und die vor allerlei Gefahren warnen wie beim Überqueren der Gleise, der Absturzgefahr an Geländern und den temporären Bauzäunen und der herunterfallenden Betonteile in den Durchgangsbereichen.

Letzte Kontrollmaßnahme ist die Kontrolle, ob alle auch machen was man reguliert, in Form von Überwachungskameras. Im toten Winkel all dieser Regulierungsmechanismen liegen die Resträume, die Mechanismen bilden quasi ihre Ränder.

Nutzerpraktiken

Das reichhaltige Angebot an Raumeigenschaften im Knoten Nord wird augenscheinlich auch durch Nutzer nachgefragt.

Treffpunkt Graffiti-Flächen findet man dort auffallend selten. Ausnahme ist der Restraum um den alten Bunker. Hier sind die Wände bunt bemalt, sind Bühnenbild der im Sommer stattfindenden spontanen Konzerte und Treffpunkt und Meinungsplattform der Kulturell-Kerativen-Szene.

Abstellen Geparkt wird an den äußeren Rändern auf der Westseite und im Knoten an der Ostseite. Neben dem Bunker sind drei Garagen. Erschlossen sind diese über eine Durchfahrt. Geparkt wird auch im »Hof« vor dem Bunker und auf dem Parkdeck am südlichen Ende des Knotens.

Entsorgung Ein breites Spektrum an entsorgten Objekten lässt sich in den Teilräumen zusammentragen. Zum einen ist es Müll, der darauf hinweist, dass Menschen hier verweilt haben. Sie haben die Happy Hour in den wilden Kontext verlagert oder vor Regen geschützt ihr asiatisches Essen zum Mitnehmen gegessen. Natürlich verwerflich, dass der Müll nicht ordentlich entsorgt wurde, aber ein Glücksfall für den Fährtenleser. Neben dem Aufenthaltsmüll findet man in anfahrbaren, sichtgeschützten Ecken viel Weggeworfenes, das für den Wertstoffhof bestimmt gewesen wäre. Dieser Ort scheint naheliegender gewesen zu sein.

Früchte Auch der rohe, unwirtliche Restraum hat ein Eigenleben von Flora und Fauna aufzuweisen. Blüten und Früchte im wilden Grün vermehren sich gleichsam wie die Hasenkolonien auf den isolierten Inseln.

Wahrnehmungsarten

Die Porösität des Betons macht den Restraum zum Stadtbaupotenzial. Sicher wäre er das vorher weder auf den ersten, noch auf den zweiten Blick gewesen. Vielleicht hätte man dort weitere Lager- und Entsorgungsräume für die Stadt planen können. Zusätzliche Parkplätze, eine Abteilung des städtischen Bauhofs oder gar ein Wertstoffhof würden einem Planer da spontan einfallen. Auch Sportanlagen, eine Bar oder einen Kreis an Foodtrucks könnte man sich in dieser Spezialkulissee vorstellen.

Als Erlebnisswelt Stadt sehen das wohl diejenigen, die den atmosphärischen oder praktischen Wert der Spezialkulissee erkannt haben und ihn für spezielle Stunden nutzen. Würden solche Stadträume auch als Urbanitätskomponente honoriert, wäre die Stadt Ludwigshafen ein Stück weit entlastet, könnte unvoreingenommener ihre Restraummasse begutachten, schätzen oder bei Bedarf verplanen.

4
UNTER UND NEBEN
DER DONNERSBERGER
BRÜCKE

5
ZWISCHEN
GEBÄUDEBRANDWAND
UND
TRAPPENTREUSTRASSE





6

ZWISCHEN VIEHHOF
UND BAHN

RE STRAUM
BEI S P I E L 4

M Ü N C H E N
U N T E R U N D
N E B E N D E R
D O N N E R S B E R G E R
B R Ü C K E

I D E N T I
F I Z I E R U N G

1 6 : 9 R O O M W I T H A V I E W

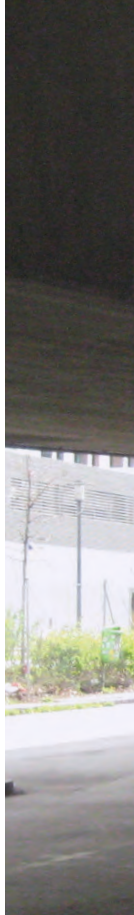
Alles dreht sich hier um einen sehr, sehr langen Betondeckel, der auf Pfeilern steht. Auf ihm der Durchgangsverkehr und unter ihm der Rest. Den findet man problemlos. Die langen Seiten sind offen, er grenzt an eine kleine Parkanlage sowie an einen neuen S-Bahnvorbereich. Also kein Restraum unter der Brücke, sondern nur ein überdachter Bereich?

Der Raum ist vor Witterung geschützt durch die Fahrbahn der Brücke. Man fühlt sich aber nicht sicher. Trotz der öffentlichen Anschlüsse ist man Eindringling, geht man danach wie überwacht dieser Restraum ist. Kontrolliert wird er von oben durch Überwachungskameras, allerdings nicht in allen Bereichen, was seine Nutzungen stark gliedert.

Er wird aber auch patrouilliert, und zwar von Vertretern verschiedener Interessen. Beim Fotografieren sollte man sich von keiner Patrouillie erwischen lassen. Der Sicherheitsdienst der Bahn macht keinen Hehl daraus, dass Fotografieren und Skizzieren an so einem Ort nichts anders vermuten lassen als die Recherche für einen eventuellen Sabotageakt an der Gleistrasse und daher die Polizei bereits verständigt sei.

Der Parkplatzwächter des Supermarktparkplatzes lässt einen nicht mehr aus den Augen, solange man sich um die Wagen der Kunden in der markierten, gebührenpflichtigen Parkplatzone herumdrückt. Auf keinen Fall erwischen lassen sollte man sich allerdings von ein paar Kerlen, die das bewachen, was für sie als Rest vom Raum nach der ganzen anderen Überwacherei übrig geblieben ist. Die Kerle wollen dort sein, aber nicht damit in Verbindung gebracht werden.

Viele Ortsbesuche und angepasstes Verhalten ermöglichten schließlich die Aufnahme einer großen Menge an Spuren von Benutzung und die Dokumentation der charakterprägenden Raumeigenschaften. Die Reviere im Betonpavillon wurden eins nach dem anderen sichtbar.







R E S T R A U M
B E I S P I E L 4

M Ü N C H E N
U N T E R U N D
N E B E N D E R
D O N N E R S B E R G E R
B R Ü C K E

R A U M
E I G E N S C H A F T E N



Objektbezeichnung

konstruktiver Rest

Mutterstruktur - Art und Nutzung
der Konstruktion

Hochstraße mit Auffahrtsrampen

Lage

München, Donnersbergerbrücke

Umgebung

Gründerzeitviertel, neues Wohn- und
Büroquartier Arnulfpark, Bahngleise,
Stadt-Ring

Frequenzierung

Fußgänger, Radfahrer, Stadtbahn,
parkende PKW, LKW

äußere Einflüsse

Lärm wg. Straßen- und Bahnverkehr,
Wind

Image/erster Eindruck

groß, weit, leer, roh

Funktion

Brücke

Abmessung/Dimension

23.800 m², 142.800 m³, b=40m, l=650m
(alles ca.)

Kondition/Zustand

Teilbereiche ungepflegt, versiegelt

Entstehung

1971

Zugänglichkeit

entlang der Längsseiten Durchgang
möglich

Eigentum

DB

Nutzungsrechte

Mercedes Benz, DB

Verantwortung (für Reinigung)

C+S Parkhaus GmbH

Einbauten

kleines Wartungsgebäude

Geplanter Inhalt
(permanent, temporär, flüchtig)

Imbiss, Parkplatz

Zufälliger Inhalt Fundstücke/
Rückstände (permanent, temporär,
flüchtig)

Fahrzeuge, Sperrmüll, Müll, Graffiti

Auffälligkeiten

viele Fahrzeuge, Zonen



RE STRAUM
BE ISPIEL 4

M Ü N C H E N
U N T E R U N D
N E B E N D E R
D O N N E R S B E R G E R
B R Ü C K E

RAUM
E I G E N S C H A F T E N



V E R S I E G E L T

Der Restraum ist größtenteils versiegelt. Decke, Wände und Pfeiler aus rohem Beton, die Bodenfläche ist ein Asphaltflickwerk. Lediglich am Rand und in Aufbrüchen gibt es unversiegelte Stellen, auf die sich die Pflanzenwelt gestürzt hat. Je nach Licht erscheint der Raum in einer anderen Grau-Beige-Palette.

G R O S S Z Ü G I G

Man bewegt sich im Querformat, eigentlich im Breitbildformat durch den Raum. Große, übersichtliche, zusammenhängende Flächen rahmen die Einzelsituationen. Hier ist viel Raum zur Entfaltung, Fläche zur Ausbreitung, Auslauf.





R Ä N D E R

Permanent ratternder Südrand durch die breite Gleistrasse via Hauptbahnhof München. Unbefestigte Stellen mit und ohne Bewuchs.



P A S S A G E N

Teile des Raumes werden von Passanten auf dem Weg von der bzw. zur S-Bahnstation durchquert. Ebenso führt die das Gleisbett begleitende Fahrradroute (vom Hauptbahnhof Richtung Westen bis Pasing) unter der Brücke durch.

R E S T R A U M
B E I S P I E L D

M Ü N C H E N
U N T E R U N D
N E B E N D E R
D O N N E R S B E R G E R
B R Ü C K E

R A U M
E I G E N S C H A F T E N

Z U G

Die Großzügigkeit und die Offenheit machen ihn aber zugig, eine West-Ost-Windschneise, die längeren Aufenthalt nur in den geschützteren Bereichen um die Pfeiler und Auffahrtsrampen, also mit etwas im Rücken, gestatten.





D A C H

Der Restraum ist eine Resthalle.
Wie ein zu den Seiten hin
geöffneter Pavillon bietet er
Schutz vor Regen und trockene
Flächen.

RE STRAUM
BEI SPIEL 4

M Ü N C H E N
U N T E R U N D
N E B E N D E R
D O N N E R S B E R G E R
B R Ü C K E

RAUM
EIGENSCHAFTEN

B L I C K - K O N T R A S T

Gerade an sonnigen Tagen blickt man von außen in ein schwarzes Restraumloch. Erst wenn die Augen sich an die Dunkelheit gewöhnt haben, wird das Innere sichtbar. Wie durch ein Schiebedach blickt man durch die Schlitzte zwischen Rampe und Brücke in den Himmel oder auf die Stadt, die durch den dunklen Passepartout besonders brilliant erscheint.



P F L A N Z E N

Angeflogenes setzt sich in den Fugen des Restraums fest und entwickelt dort ein Eigenleben. Leistet einen kleinen Beitrag zum Ensemble, mit den Spraybildern die einzige Farbe in der Betontopografie.



RESTRAUM
BEISPIEL 4

MÜNCHEN
UNTER UND
NEBEN DER
DONNERSBERGER
BRÜCKE

NUTZUNGS
PRAKTIKEN

ABSTELLRAUM

Für Fahrzeuge aller Art. Große Mengen an Fahrrädern, die eine Park-and-Ride Position in unmittelbarer Nähe zur S-Bahn haben. Ein großer, gebührenfreier, unbewachter und unüberwachter Parkplatz. Hier gibt es keine Begrenzungen was die Fahrzeugart angeht oder Einschränkungen der Parkzeitdauer. Eine seltene Freiheit mitten in der Stadt, die dankbar angenommen wird. Beim beschränkten Parken in der Supermarkt-Parkzone sind die Ladenöffnungszeiten ablesbar.





F Ü L L U N G

ca. 600 PKW, ca. 400 Fahrräder,
11 Wohnwagen, 1 Imbisswagen,
1 Container, ca. 400 Betonpoller,
1 Einkaufswagenhäuschen,
ein Wartungseinbau



R E S E R V I E R T

Erst beim erneuten Sichten der Fotos von unter der Donnersbergerbrücke fiel ein Bereich auf, in dem ausschließlich silberne PKW abgestellt waren. Die Zusammengehörigkeit war sofort klar, alle Wagen hatten Frankfurter Nummernschilder und gehörten zur Flotte der Deutschen Bahn. Eigentlich deutlich ausgewiesen durch die kleinen DB-Aufkleber auf den Fahrtüren, die zunächst dennoch übersehen worden waren. Offensichtlich hat die Bahn hier eine Zone reserviert, als Abstellraum günstig positioniert.

RE STRAUM
BE ISPIEL 4

M Ü N C H E N
U N T E R U N D
N E B E N D E R
D O N N E R S B E R G E R
B R Ü C K E

N U T Z U N G S
P R A K T I K E N



W O H N E N

Wohnwagen werden hier nicht nur eingemottet, sondern entfalten sich: Wohnen im Wohnwagen, obwohl verboten. Und zelebriertes Wohnen im Wohnwagen. Superzentral.



RE STRAUM
BE ISPIEL 4

M Ü N C H E N
U N T E R U N D
N E B E N D E R
D O N N E R S B E R G E R
B R Ü C K E

N U T Z U N G S
P R A K T I K E N



W I N T E R S C H L A F

Platz für Saison-Gefährte wie beispielsweise Wohnwagen, die man im Sommer drei Wochen lang als mobiles Fremdenzimmer schätzt und für die man für die übrigen 49 Wochen eine witterungsgeschützte Bleibe sucht, idealerweise gratis.





F R E I P A R K E N

Kreuz, quer, schräg oder knapp. Hier kann jeder sein Auto oder sein Wohnmobil parken wie er will. Keine strenge StVO wie sie nur wenige Meter oben drüber waltet.

L E T Z T E
R U H E S T Ä T T E

Ausrangierte Fahrzeuge scheint man hier in allen Stadien der »Verwesung« vorzufinden. Schrottplätze sind schon lange aus dem Bild der Stadt München verschwunden. Welch ein Luxus hier eine Kostprobe zu bekommen und wie rar die Situation, dass die Wagen nicht gleich entsorgt werden. Es scheint sich niemand daran zu stören bzw. unter dem PKW einen verschwendeten Anwohner-Parkplatz verteidigen zu wollen.





T Ü R E N

Kleine Türen, weit oben, wohl Zugänge zu den Innereien des Brückenbauwerks. Restraum als Wartungsaussparung. Außerdem eine Hausnummer neben der blauen Stahltür. Hier hat die Brücke ihre offizielle Adresse. Der Restraum auch? Ist es überhaupt einer?



T A U B E N

Tauben sind klassisches Inventar von Restraum. Man kann sie fast schon als Indikator von Restraum bezeichnen. Die Bedingungen sind für sie ideal. Witterungsgeschützte Brut- und Sitzplätze, unerreichbar weit oben in der Brückenstruktur. Freier Durchflug und ausreichend Brösel.





K O N T R O L L E

Ein Großteil des Restraums sind kontrollierte Flächen oder zur Kontrolle notwendige Flächen. Die Brückenstruktur muss kontrolliert werden. Damit das niemand behindert, muss der Kontrollraum durch Verbotsschilder, Schranken oder gar personellen Wachschatz gesichert werden.

Sobald Flächen offiziell genutzt werden (als gebührenpflichtiger Parkplatz, Imbissbudenstandort oder Werbefläche), setzt dieser Kontrolltrieb wieder ein. Parkplatz wird bewacht, Imbiss braucht Lizenz und Werbung wird regelmäßig gewechselt.



RESTRAUM
BEISPIEL 4

MÜNCHEN
UNTER UND
NEBEN DER
DONNERSBERGER
BRÜCKE

NUTZUNGS
PRAKTIKEN





O A S E

Wie eine Oase steht der kleine Imbiss in der Betonwüste. Einen Teil davon macht er sich zu eigen, nutzt die Position des Restes am Durchgang zur S-Bahn kommerziell als Wasserloch in der Durststrecke. Restraum wie hier unter dem langen, langen Brückendeckel wird tatsächlich von vielen Menschen als Durststrecke (wenn nicht sogar schon Angststrecke) in der Stadt wahrgenommen. In der Imbiss-Oase ist dieses Unbehagen unmittelbar ausgeblendet. Man fühlt sich wieder nahe der Zivilisation, die Versorgung ist gesichert.



RESTRAUM
BEISPIEL 4

MÜNCHEN
UNTER UND
NEBEN DER
DONNERSBERGER
BRÜCKE

NUTZUNGS
PRAKTIKEN



WERBUNG

Das Ambiente unter der
Brücke befeuert erfolgreich
bestimmte Produkte.
So wünscht man sich, Boxer
zu sein oder brutal wie
der Ort oder ein Titan.
Oder aber dieses Ambiente
steuert den größtmöglichen
Kontrast bei und man will
tatsächlich sofort nach
Marrakesch reisen!





Z U F L U C H T

In dem Holundergebüsch, das im Südwesten neben der Brücke wächst, hat sich jemand ein Schlaflager eingerichtet. Mit Matratze, Decken und einem kleinen Koffer. Man sieht es erst, wenn man einem kleinen Trampelpfad ins Gebüsch folgt. Ein Stück weiter findet man andere gelagerte Habseligkeiten, zum ordentlichen Bündel geschnürt und im Gebüsch versteckt.

Dieser wild bewachsene Randbereich ist ein vor Schutzmaßnahmen geschützter Bereich; ungestört kann man dort Zuflucht finden.





GRAFFITI

Die vielen Quadratmeter nackte Betonfläche üben eine starke Anziehung auf Sprayer, Schmierfinke oder Graffiti-Künstler (je nach Standpunkt) aus. Da die Flächen auch von vielen Seiten aus einsehbar sind, ist der Reiz, dort eine Botschaft zu hinterlassen, besonders groß. Viel Zeit, großflächige Wandgemälde ungestört zu komponieren, haben die Künstler aber nicht. So ist es kein Wunder, dass sich hauptsächlich Namenskürzel und kurze Parolen an den Stützpfeilern und Seitenwänden finden. So geht »Wayne« dort wohl ein und aus. Jemand liebt Meggi, und Michi liebt auch jemanden. Dulo, Pannda, K, Bito und die anderen haben sich als Italian Style Clique verewigt. Am 22. September 2009, war das. Vielleicht war der Restraum geeigneter Schlafplatz während des Oktoberfestes?

Der Restraum als Ort, an dem man echt und nicht nur virtuell posten kann, wo man war, wer man ist, wen man mag und wen nicht. Alles bleibt dort verewigt bis die Botschaften von aktuelleren Meldungen überdeckt werden. Reinigungstrupps, die »Schmierereien« von den Pfeilern schrubben, gibt es hier nicht. Dafür ist der Raum nicht wertvoll genug. Oder doch? Bei einem späteren Besuch ist auf diesem Sektor eine Veränderung zu vermerken. Die Seitenwände und Pfeiler sind nun genehmigte Graffiti-Galerie. Schön bunt ist es seitdem im Restraum, liebevoll gestaltete Werke schmücken die Betonflächen. Hierfür gibt es nun einen eigenen Wachdienst, der darauf achtet, dass »Wayne« nicht einfach irgendwo seine Anwesenheit zeigt.





SCHICHTEN

An den Wandbeschriftungen kann man die Veränderung des Raumes beobachten. Neue Botschaften überdecken irgendwann die alten, die Inhalte ändern sich und die Techniken ebenso. Anscheinend sogar die Gesetzeslage. Illegales Sprayen in einer städtischen, was die Legalität angeht, Grauzone wird plötzlich zu einer kuratierten Veranstaltung. Bei der man vielleicht im KVR eine Nummer ziehen muss und dann eine Fläche zugewiesen bekommt.





DEPONIE

Entlegene, aber anfahrbare Ecken haben auch hier Waschmaschinen, Kühlschränke, kaputte Kinderwagen und sonstige sperrige Objekte zu beherbergen.



K A K T U S

Die Abfälle scheinen eine Mischung aus Hausmüll und den Resten eines Picknicks zu sein. Eine Flasche Wein, zwei Magenbitter, drei Dosen Fisch, eine Schokoriegelverpackung. Nur die Verpackung mit den Hühnerbeinen und der alte Kaktus passen einfach nicht ins Bild. Manche Dinge bleiben offen.



RESTRÄUM
BEISPIEL 4

MÜNCHEN
UNTER UND
NEBEN DER
DONNERSBERGER
BRÜCKE

NUTZUNGS
PRAKTIKEN



NOTDURFT

Uneinsehbarkeit findet man in
Resträumen blind. Man folgt
dem Geruch. Je uneinsehbarer
die Stelle, umso beißender die
Urinfahne.

SPIELRAUM

Ein Pfeiler wird zur Tenniswand durch das aufgemalte
Netz. Hier gibt es tatsächlich noch Spielraum.
Viele Quadratmeter überdachten Platz jederzeit und
unentgeltlich und (zumindet teilweise) ungestört zu
nutzen. Ohne Schiedsrichter.





S C H W E L L E

Die hohe Schwelle, die den Raum in zwei ungleiche Zonen teilt, ist gleichzeitig Auffangnetz für große und kleine Objekte, funktioniert als Sitzmöbel, Pinkel-Paravent, Bettkasten, Kleiderschrank und Abstellkammer.

S E L F - S E R V I C E /
W E R K R A U M

Platz für Bastler, ohne nass zu werden an ihren Autos zu schrauben, Wohnmobile auszubauen oder einen Ölwechsel vorzunehmen, etc.



4 MÜNCHEN, UNTER UND NEBEN DER DONNERSBERGERBRÜCKE

Erster Eindruck Aus der Luft ist der Restraum nicht zu sehen, vielleicht zu erahnen, die Fahrbahn des Mittleren Rings liegt jedenfalls wie ein Deckel auf ihm. Tagsüber ist seine Seitenansicht auf Grund des Lichtkontrastes ein dunkler, detailloser Streifen. Innen fühlt man sich wie in einer großen Lagerhalle, teils vollgestopft mit Fahrzeugen aller Art, teils unfassbar leer und großzügig. Abschnittsweise ein normaler Parkplatz, an anderer Stelle eher Schrottplatz, gefüllt mit Fahrzeugen, die mit einer dicken grauen Straßenstaubschicht überzogen sind und dicht an dicht stehen. Bei Hitze angenehme, dunkle Kühle; bei Regen ein willkommenes Dach über dem Kopf, bei Kälte noch viel kälter und zugiger. Hinaus aus dem dunklen Pavillon blickt man auf die helle, bunte Stadt.

Hintergrund Der Restraum liegt unter der nördlichen Auffahrt und den Auffahrtsrampen der Donnersbergerbrücke. Als Teil des Mittleren Rings überbrückt sie westlich des Münchner Hauptbahnhofes die breite Gleistrasse. Der Raum liegt zwischen Verkehrsinfrastrukturen eingebettet, hat aber auch Berührungspunkte mit dem zwischen 2003 und 2014 auf ehemaligen Rangier- und Logistikflächen der Bahn entwickelten Quartier am Arnulfpark (mit Wohnen, Büro und Supermarkt) sowie dem Mercedes Hochhaus.

Ein sehr großer, größtenteils zusammenhängender, überdachter Raum. Betrachtet man den gesamten nördlichen und südlichen Brückenkopfbereich handelt es sich um eine Fläche von über 35.000 Quadratmeter. Der Fokus der Untersuchung beschränkte sich auf einen Bereich von ungefähr 23.000. Der Raum hat eine gleichbleibende Breite von 40 und ist mit fast 600 Metern sehr lang. Die Fahrbahn läuft auf einer Höhe von sechs Metern. Proportional entsteht dadurch ein Raum mit stark horizontaler Prägung. Begrenzt wird er durch die Gleise im Süden. Im Osten und Westen geben ihm die Auffahrtsrampen für die Hälfte seiner Länge Seitenwände und machen ihn zu einem eindeutig gefassten Raum. Der übrige Teil der Ost- und Westseite schließt an öffentlichen Raum an.

Brückenpfeiler gliedern ihn in Feldern von 27 Metern in Längsrichtung. Der Abschnitt zwischen den Auffahrtsrampen ist für PKW von Norden aus zugänglich. Der südliche Abschnitt ist von den offenen Seiten aus unproblematisch zugänglich und querbar für Fußgänger und Radfahrer. Für den Autoverkehr ist in diesem Bereich eine durch Schranken regulierte Zufahrt möglich.

Raumeigenschaften

Der Restraum ist ein konstruktiver Raum. Er existiert weil es die Brücke gibt und diese eine Verbindung zurück zur Stadtebene benötigt. Die Brücke ist die Mutterstruktur, die ihn erzeugt hat und von der er stark beeinflusst wird. Funktional ist er im großen und ganzen unabhängig und dennoch abhängig. Die Beschaffenheit der Ränder zoniert den Raum in stark

frequentierte Bereiche, die auch gut einsehbar sind und in verlassene Ecken, die auf Grund ihrer Raumeigenschaften von der Masse gemieden werden. Sie sind Restraum innerhalb des Restraums. Diese Zonierung von Raumeigenschaften ist sein entscheidendes Charaktermerkmal.

Laut Der Lärm des ohne Unterbrechungen fließenden Verkehrs und das Donnern, das durch die Vibration permanent da ist, hüllen den Raum in Rauschen und belasten ihn akustisch. Die Lärmbelastung durch den S-Bahnhof und die Gleistrasse kommt noch hinzu.

Versiegelt Alle Flächen des Raumes sind aus Beton. Es gibt nur wenige Bereiche angrenzend an das Brückenbauwerk, die nicht versiegelt sind. Teilweise sind das gepflegte Straßenbegleitgrünstreifen, ein paar kleine Inseln mit wildem, ungepflegten Bewuchs finden sich aber auch zu den Gleisen hin.

Kontrast Der Raum ist düster, in Bereichen, die von allen Seiten durch Betonmauern begrenzt sind, sogar sehr. Pfeiler und Rampen geben in geometrischen Formen gefasste Ausblicke in den Himmel oder die umgebende Stadtstruktur frei, die bei Sonnenschein wie die Sequenzen auf einer Filmrolle leuchten.

Nutzungspraktiken

Die Schranken, Poller, Schilder und Bodenmarkierungen sind Zeichen einer Nutzung, die reguliert und kontrolliert werden soll oder muss. In diesem Fall ist es ein gebührenpflichtiger Parkplatz, der zu einem Teil Kundenparkplatz des nebenstehenden Supermarktes ist und der auch als Park und Ride Parkplatz für die S-Bahnanbindung genutzt wird.

Abstellen Bei den abgestellten Fahrzeugen, die man in großen Mengen findet, lohnt es sich zu differenzieren. Obwohl es jedes Mal um ein abgestelltes Gefährt geht, sind die vorangegangenen Nutzungsintentionen doch deutlich zu unterscheiden. Da gibt es den reservierten Bereich, der nur für die Fahrzeuge der Deutschen Bahn freigehalten ist und auch nur für diesen Nutzerkreis zugänglich. Ebenso an Bedingungen geknüpft ist der gebührenpflichtige Parkplatz, der dem Supermarkt zugeordnet ist, mit Schranke und Automat zeitlich kontrolliert. Ganz anders fühlen sich der mittlere und nördliche Teilraum an. Zwar auch zum Abstellen von Fahrzeugen genutzt, aber mehr Abstellraum als Parkplatz. Wer, wieso, wann oder wie lange wird nicht abgefragt. Hier kann man kostenlos kreuz und quer parken, hier werden Wohnmobile, Wohnwagen, Boote und Leichtflugzeuge für den Winter eingemottet, hier hat so mancher PKW seine letzte Ruhestätte gefunden.

Kommerzielle Nutzung scheint im Restraum selten, fast widersprüchlich. Welchen Gewinn kann man aus so einer Lage ziehen? Dem Supermarkt kommt die Fläche als Parkplatz gelegen, erspart Parkhaus oder Tiefgarage und nutzt Restraum als Abstellfläche. Ein Imbiss hat sich strategisch plaziert. Witterungsgeschützt gerade noch unter dem Dach des Restraums, am Weg zur S-Bahn, an der Stelle, an der die Brücke durchquert wird. Eine bunte Versorgungssoase am wichtigen Wegekreuz bedient alle Nutzer, Bewacher und Passanten.

Werbung Die Platzierung von Werbung im Stadtraum ist eingebunden in komplexe Marketing-Strategien. An welcher Stelle platziert man ein Werbeplakat, damit es am besten seine Zielgruppe erreicht? Die Werbung sucht sich ihr passendes Ambiente. Durch Kontrast oder durch eine gewisse Stimmung kann einem Produkt mehr Wirkung verliehen werden. Unter der Donnersbergerbrücke wirbt eine Boxschule. Nicht nur aus Filmen kennt man solche Umgebung für typische Straßensportarten wie Boxen, Skaten, etc. In gewisser Weise sind diese Räume »mobile Lagerstätten«, es ist also nicht erstaunlich, dass ebensolche dort beworben werden. Lagerbox, Möbel rein, Box wird gelagert, dann transportiert, dann Möbel wieder raus. Autoexport gegen Sofort-Bargeld bieten kleine Zettel an. Das ist eigentlich illegal an diesem Ort, der sehr häufig als Autolager genutzt wird, da hier noch die Autos ohne Parkschein oder Wohnviertellizenz abgestellt werden können. Und wo sonst könnte man besser von einer Reise nach 1001 Nacht träumen als im größten Kontrast? Reisewerbung für Marakkesch.

Zuflucht Wohnen aus Not, Spaß oder Gelegenheit sind grundverschiedene Antriebe. Es scheint hier jemand Zuflucht gesucht und sich heimlich eine Schlafstätte im Gebüsch eingerichtet zu haben, wo wenige Meter neben dran ein Wohnmobil ganz offensichtlich seine Markise ausgefahren hat und die ausgebaute Sitzbank schon Richtung Abendsonne schaut. Restraumcampen.

Spielraum Ein großer öffentlicher Platz in der Stadt ist dazu gedacht, Spielfeld zu sein, ein Ort der Kommunikation und des Handels sowieso. Unter der Donnersbergerbrücke ist zwar kein Platz, aber man hat Platz. Er wird aber auch als Spielfeld, zur Kommunikation und zum Werken und Handeln genutzt, allerdings in den Randbereichen der Begriffsbedeutung, im begrifflichen Restraum. Die Kommunikation passiert hier auf den hunderten von Quadratmetern Betonfläche per Spraydose und mit teilweise nicht Schlossplatz konformen Parolen. Ein Chatroom. Ballspielen ist hier nicht verboten, hier malen sich die Sportler ihr eigenes Spielfeld an die Wand und können nun Tag und Nacht ungestört, regengeschützt, ihr Squash-Match starten.

Goldenes Handwerk Mit der eigenen Werkstatt (in der Form eines Kleinbusses) vordringen und sich und das Bastelprojekt ausbreiten zu können, nicht auf Klebereste, Öllachen oder Lackrückstände penibel achten zu müssen, ist für den Gelegenheitshandwerker mitten in der Stadt eine selten anzutreffende Idealsituation. So etwas wäre auf dem Platz vor dem Schloss sicher nicht geduldet, ebensowenig wie der Handel mit illegalen Substanzen aller Art, dem Randbereich beim Thema Handel, der eher in Grauzonen floriert.

Wahrnehmungsarten

Dieser Restraum hat einige Schmutzecken. Wie diese wahrgenommen werden geht hier, je nach Nutzer, stark auseinander. Als Angst- und Ekelraum, der Unwohlsein hervorruft, würden die einen sie titulieren. Als willkommen abgeschotteter Ort, ideal geeignet für einen kurzen

Austritt, Abwurf oder eine ungestörte Nachtruhe, sehen ihn andere Menschen.

Das Potenzial dieses Restraums als Element in einem städtebaulichen Entwicklungsprozess ist auf Grund seiner Lage, Zugänglichkeit und Großräumigkeit gegeben. Wie jüngste Veränderungen zeigen, wird dieses Potenzial auch schon genutzt. Ein Stück des Restraums erweitert den S-Bahnhofsvorbereich um eine Überdachung und den Vollsortimenter und das Unternehmen Bahn um Stellflächen. Das schrumpft die Bereiche mit tatsächlicher Restraumwirkung innerhalb des Brückenrestraums. Manche würden sagen, dass das seine Qualität als Ressource belegt, die urbane Orte benötigen, nicht zur baulichen Nachverdichtung, sondern in der Funktion des stillen Dieners, der Dinge verstaut, verschwinden lässt oder verschweigt, die dringend gebraucht werden, wenn viele Menschen zusammen leben, die aber für viele nicht ins Bild passen.

Dynamik Viele parallele Handlungsstränge laufen bei der Fahrt über eine Schnellstraße oder einen großen Verkehrsknotenpunkt ab. Die Verfolgungsjagd der Verkehrsteilnehmer, Himmelfetzten durchs Schiebedach und, durch die Fenster rund herum, ein Panorama das permanent changiert zwischen Grün, Gebäude, Kirchturm, Menschen, Flächen, Plakaten. Der Kontrast zwischen Innenwelt und Außenwelt macht die Ästhetik des Raumes aus, der durch seine Klarheit, Einfarbigkeit und Haptik im Inneren und die dadurch mögliche Brillanz des Äußeren lebt.

Spannung Unten dagegen herrscht Konzentration. Man ist dankbar über die Ausschnitte von Stadt, die man im Rahmen der Betonkonstruktion zu sehen bekommt und die dem Raum ein Szenenbild schenken. Man findet sich in einem Kinosaal wieder. Leere Bierflaschen, Verpackungen von Schokoriegeln und Fastfoodketten. Hinterlassen von Cineasten oder aber einfach Leuten, die sich bei Regen untergestellt haben und, wenn sie sie wahrgenommen haben, die schöne Aussicht genießen konnten. Aussicht von unten. Ein tief gelegener Aussichtspunkt in der Erlebniswelt Stadt. Der Raum weckt viele Erinnerungen, Assoziationen und Visionen. The Thomas Crown Affair war damals berühmt für den längsten Filmkuss aller Zeiten (55 Sekunden) – unter der Brücke, mit toller Aussicht, warum nicht? Findet auch Anne.

RESTRAUM
BEISPIEL 5

MÜNCHEN
ZWISCHEN
GEBÄUDEBRAND
WAND UND
TRAPPEN
TREUSTRASSE

IDENTI
FIZIERUNG





EXPONIERTES HANDTUCH

Eigentlich ist er nur ein Rest und kein Restraum. Er hat nichts was ihn vordergründig interessant macht oder gar einer Untersuchung wert wäre. Ist er vielleicht ein Restraum, der keinen Wert hat?

Wie ein kleines, dreieckiges, grünes Handtuch liegt er an der Ecke. Sieht man ihn, hat man das Gefühl, auf den ersten Blick bereits alles gesehen zu haben und nichts von Belang zu Tage fördern zu können. Der Raum stand lange auf der Beobachtungsliste bevor er endgültig in den Kreis der Fallbeispiele aufgenommen wurde. Wenn der Fotokünstler Christian Diehl aus einem Kubikmeter Erde diese Kostbarkeiten herauspinseln kann, muss doch auch hier etwas geboten sein und zur Not muss man den Spaten einsetzen.

Das kleine Untersuchungsbeispiel ist der Raum, der am häufigsten besucht und am genauesten beobachtet wurde, denn die Spuren, die von Benutzung zeugen, häufen sich hier nicht über den Ort verteilt, sondern über einen Zeitraum. Bei jedem Besuch konnte eine neue Nutzungspraktik vermerkt werden bzw. eine schon aufgenommene in Variation. Das Bild vom Restraum als Speisezimmer für den Stehimbiss festigte sich, seine Verteilerfunktion ließ in ihm einen strategisch guten Punkt in einem alltäglichen städtischen Prozess erkennen. Und es konnten die Konsequenzen beobachtet werden, die es hat, mitten ins grüne Dreieck einen Baum zu pflanzen, der einerseits Schatten spendet, andererseits aber auch den Hunden endlich die richtige Stelle markiert, um ihr Bein zu heben.

Hier war niemand verärgert, weil man sich als Fremder dort aufhält, sich Notizen macht und sogar Aufnahmen mit der großen Kamera. Aufgefallen ist das allerdings schon, aber eher aus Erstaunen haben die Leute die Expeditionsarbeit kurz beobachtet und die Neugierde hat sie dazu getrieben nachzufragen: »Was gibt es denn hier zu fotografieren? Sehen Sie irgendetwas was ich nicht sehe? Wird hier was hingebaut? Wollen Sie sich beschweren, weil die Hauswand besprayt ist? Fotografierst Du Hundekacke, bist Du vom Ordnungsamt, oder was?« Alle bekamen die gleiche Antwort: »Ich suche nach dem Wert dieses Restraums.« Die Reaktion war entweder Auslachen oder Kopfschütteln, dann sind sie weiter gelaufen, in Gedanken den Wert des Restraums, idealerweise.

RESTRAUM
BEISPIEL 5

MÜNCHEN
ZWISCHEN
GEBÄUDEBRAND
WAND UND
TRAPPEN
TREUSTRASSE

KONTAKT
ABZÜGE
UND RAUM
EIGENSCHAFTEN





Objektbezeichnung

Verschnittfläche, Begleitgrün

Mutterstruktur - Art und Nutzung
der Konstruktion

Gebäudebrandwand, Straßenkreuzung

Lage

München, Westendstraße Ecke
Trappentreustraße

Umgebung

Gründerzeitviertel mit gemischter
Nutzung, Wohnen und Gewerbe,
durchtrennt vom Mittleren Ring

Frequentierung

Fußgänger und Radfahrer entlang des
Randes

äußere Einflüsse

Witterung, Lärm wg. Straßenverkehr

Image/erster Eindruck

klein, leer, grün

Funktion

Verschnitt, Abstandsgrün

Abmessung/Dimension

60 qm

Kondition/Zustand

notdürftig gepflegt, leicht verdreckt

Zugänglichkeit

direkt vom Gehweg aus

Eigentum

Stadt München

Nutzungsrechte

Stadt München

Verantwortung (für Reinigung)

Stadt München

Einbauten

keine

Geplanter Inhalt
(permanent, temporär, flüchtig)

ein neuer Baum

Zufälliger Inhalt Fundstücke/
Rückstände (permanent, temporär,
flüchtig)

diverses Gelagertes und Entsorgtes,
temporär

Auffälligkeiten

Zeitungszwischenlager, Notdurft,
Döner-Müll

RE STRAUM
BE ISPIEL 5

M Ü N C H E N
Z W I S C H E N
G E B Ä U D E B R A N D
W A N D U N D
T R A P P E N
T R E U S T R A S S E

RAUM
EIGENSCHAFTEN

ANHALTSPUNKTE

Wie sich herausstellt sind die spärlichen Einbauten/Randbauten die Lockmittel für Nutzer. Die weithin sichtbare Brandwand als Träger von Werbetafeln und Spartenplaketten. Die Straßenlaterne wird als Infosäule umfunktioniert. Die Metallbügel, die vor Überfahren und Zuparken schützen, werden Sitzgelegenheiten. Der kürzlich gepflanzte Baum und Strauch sind Versicherung gegen Nachverdichtung einerseits, Markierungspfahl für Hunde andererseits.



A U S G E L I E F E R T ,
F R E Q U E N T I E R T

Die kleine Fläche wird Tag und Nacht passiert, selten jedoch betreten. Ihre Ränder sind der Reiz.

H A N D T U C H

Eine kleine, leere, flache, grüne Fläche. Einzig die Ränder des »Handtuchs« bringen Variation und den Anschluss an städtische Mikroprozesse (Zeitung, Imbiss, Getränkemarkt)

S I C H T B A R

Der Rest selbst ist blass und unsichtbar. Er gibt die Sicht frei auf die ihn begrenzende Hauswand im Osten, was gleich als Werbequalität an diesem sehr hoch frequentierten Ort erkannt worden ist. Die Leere im Rücken der Metallbügel lädt in diesem Fall auch mehr zum Sitzen ein als ein rattiges Gebüsch.

RE STRAUM
BE ISPIEL 5

M Ü N C H E N
Z W I S C H E N
G E B Ä U D E B R A N D
W A N D U N D
T R A P P E N
T R E U S T R A S S E

N U T Z U N G S
P R A K T I K E N



S I C H E R H E I T S B Ü G E L

Die einzigen »Einbauten« auf dieser öden Fläche werden stark genutzt. An die Schienbein hohen Metallbügel werden Fahrräder angeschlossen oder kurzzeitig angelehnt.



L O G I S T I K K N O T E N P U N K T

Jeden Mittwoch und Freitag werden an der Ecke zur Brandwand die gebündelten und in Plastik eingeschweißten Stadtteilanzeiger gestapelt. Dort werden sie dann von den Zeitungsausträgern abgeholt und an die Haushalte weiterverteilt. Die Position scheint strategisch so gut zu sein, dass man über die Jahre beobachten konnte, wie der Verteilerpunkt optimiert wurde. Hier stört sich niemand daran, dass zwei Betonplatten als Schmutzschutz gelegt wurden und sich darauf zweimal wöchentlich die Zeitungen stapeln. Irgendwann ist dann eine der Platten verschwunden, die Stelle ist als Übergabeort bereits etabliert.





F R E I S I T Z

Freie Sitze kommen an dieser Ecke vielen gelegen, wie die abgetretenen Stellen und Hinterlassenschaften um die Bügel belegen. Die Indizien lassen rekonstruieren: hier wird, nach den Mengen an Zigarettenstummeln zu urteilen, eine Rauchpause gemacht, oder eine Trinkpause (Jägermeisterflakon, nebenan ist ein Getränkemarkt), oder eine Kaffeepause (to-go-Becher). Auch der Stehimbiss im Nachbarhaus profitiert davon, hier sitzen die Kunden und essen Döner.



A U S T R I T T

Direkt am Gehweg liegt diese Fläche ideal für einen kurzen Entledigungsgang von Hunden. Die Fläche betritt außer ihnen sowieso niemand. (Wobei nicht ganz klar ist, was zuerst da war, der Haufen oder die Scheu.) Seit kürzlich mitten auf die Grasfläche ein Baum gepflanzt wurde, wird unentschlossenen Hunden die Entscheidung abgenommen, wo sie ihr Bein heben.



RESTRAUM
BEISPIEL 5

MÜNCHEN
ZWISCHEN
GEBÄUDEBRAND
WAND UND
TRAPPEN
TREUSTRASSE

NUTZUNGS
PRAKTIKEN

MUTPROBE

Sichtschutz gibt es hier für Sprayer nicht. Wer auf diesem Präsentierteller eine Inschrift wagt, hat wohl Mut. Andererseits scheint die Wandbeschriftung hier keinen wirklich zu stören. Sie bleibt.

INFOPOSTEN

Die Straßenlaterne wird regelmäßig mit neuen Ankündigungen versehen, vom Kinderkleiderbasar, über die Silvesterfete bis hin zu Umzugshilfe wird alles angepriesen an dieser Pole-Position.



5 MÜNCHEN, ZWISCHEN GEBÄUDEBRANDWAND UND TRAPPENTREUSTRASSE

Erster Eindruck Von oben wird der Restraum als grünes Dreieck wahrgenommen, das die Ecke des randbebauten Blockes schließt. Aber so sieht man ihn in den seltensten Fällen. Ein Passant auf städtischer Ebene läuft an einer fehlenden Ecke, an einem städtischen Loch, vorbei, mehr schlecht als recht gelenkt durch niedrige Absperrbügel. Hier kann man schwer zwischen einer Wahrnehmung von Außen oder Innen unterscheiden, da der Raum nur ein sehr schwaches Inneres hat. Die hohe angrenzende Brandwand formt zusammen mit der Brandwand auf der anderen Seite der Zufahrt zwar ein Raumgefühl und das Bewusstsein einer fehlenden baulichen Ecke, aber nicht ausreichend, um den Betretenden gefühlt in einen neuen Raumtyp zu versetzen. Aus Sicht des Architekten ist diese Ecke wie geschaffen für ein auf das Stück städtischen Verschnitt maßgeschneidertes Wohnhaus mit ungewöhnlichen Wohnungen, die aus Panorama- aber Lärmschutzfenstern auf den Mittleren Ring blicken, und mit Ladennutzung im Erdgeschoss an dieser stark frequentierten Eingangsecke ins Westend.

Hintergrund Der kleine Restraum liegt knapp innerhalb des Mittleren Rings an der Ecke Westendstraße/Trappentreustraße. Er ist positioniert inmitten der Stadtstruktur in einem lebendigen Gründerzeitviertel, aber auch an einer innerstädtischen Grenze, die durch die Planung des Mittleren Rings unter der Trappentreustraße entstanden ist. Denn die neue Verkehrsführung durchschneidet das ehemals zusammenhängende Viertel, weil die Schnellstraße an dieser Stelle auftauchen muss um als Donnersbergerbrücke die Bahntrasse zu überwinden. Das Grundstück gehört der Stadt München. Man kann den Restraum als Baulücke oder offengelassene Ecke bezeichnen, könnte ihn aber auch der Kategorie Straßenbegleitgrün zuordnen. Über die Fläche führt die Zufahrt zu einem Hofteil des Blocks, der vornehmlich als Garagenhof genutzt wird. Dieser übersichtliche und auf den ersten Blick unspektakuläre Restraum wird sehr selten von Menschen betreten, viele gehen jedoch täglich an ihm vorbei. In unmittelbarer Umgebung findet man: eine Garage und Tiefgarageneinfahrt, einen Dönerimbiss, eine Arztpraxis, Genossenschaftliches Wohnen und einen Getränkemarkt, der dringend Kurzzeitparkplätze benötigt.

Er steht in einer gewissen Abhängigkeit zum Mittlerem Ring, liegt er doch direkt am Anfang der Überdeckung des Trappentretunnels, der 1983 gebaut wurde. Zu dieser Zeit hatte der Restraum wohl auch seine aktivste Phase und wurde tatsächlich gebraucht und genutzt, und zwar als Auf- und Abgang der temporären Fußgängerüberführung über die Baustelle und Fortsetzung des Fußweges Westendstraße.

Raumeigenschaften

Klein, dreieckig Die Fläche des Restraums hat die Form eines Dreiecks und ist mit ca. 60 Quadratmetern sehr klein. Die Fläche wird

von einer Hofzufahrt im Süden, der Brandwand eines 7-geschossigen Mehrfamilienhauses im Osten und einem Stück Gehweg der Ecke Trappentreu- und Westendstraße begrenzt. Der Restraum liegt sehr exponiert, er hat nur die Brandwand als Rücken und ist sonst von allen Seiten betretbar. Seine Fläche ist nicht versiegelt, auf ihr wächst Gras. Bis vor einigen Jahren war das der einzige Bewuchs, dann wurde ein Baum mitten auf die Fläche gepflanzt. Das und die Tatsache, dass die Rasenfläche in regelmäßigen Abständen gemäht wird und sogar von in den Boden einbetonierten Schienbein hohen Metallbügeln vor Über- und Befahren geschützt wird, stellt diesen Typ Restraum unter Beobachtung. Man hat versucht ihn zu Begleitgrün zu machen, weil eine Bebauung auf Grund des ungünstig erscheinenden Grundstückszuschnittes ausgeschlossen wurde, obwohl sie baurechtlich eigentlich möglich gewesen wäre. Er wird auch eher dem offenen öffentlichen Straßenraum zugerechnet als dem geschlossenen Block, der ihn fasst und definiert. Der Straßenraum beeinflusst lediglich seine atmosphärische Qualität.

Offen Bei der sehr offenen baulichen Situation fällt jedes Betreten sofort auf. Hier gibt es keine versteckten Ecken für Heimlichkeiten, keinen Schutz vor Witterung und keine Abstellmöglichkeit. Dennoch hat dieser Mini-Raum Begabungen, wie die Spuren der Nutzung zeigen.

Nutzungspraktiken

Die im Boden verankerten, niedrigen Metallbügel haben eine angenehme Sitzhöhe und reichern das sonst wohl sehr dürftige Spektrum an Nutzungspraktiken an. Eigentlich als Überfahrungshindernis konzipiert, gibt es hier nun die Möglichkeit, den Döner Kebab vom Imbiss im Haus nebenan im Sitzen zu essen. Oder man trifft sich auf ein Bier oder einen Jägermeister aus dem angrenzenden Getränkemarkt.

Die Leere der Rasenfläche bietet Auslauf (wenn auch beschränkt) für Hunde. Hundehaufen sind das Nebenprodukt und der Beleg. Sicher ist auch das ein Grund dafür, dass die Metallbügel als Sitze gut angenommen werden. Die Wiese lädt nicht zum Draufsitzen ein.

Obwohl das Beispiel nicht witterungsgeschützt ist (es ist zur Wetterseite hin sogar komplett exponiert), hat es sich als Übergabeort für Stadtteilanzeiger scheinbar so sehr bewährt, dass sogar kleine Verbesserungen für die Zwischenlagerung vorgenommen wurden. Die Lage und die einfache Anfahrbarkeit, und zwar mit dem Lieferwagen bis direkt an die Hausecke, da sich dort eine Tiefgarageneinfahrt befindet, waren sicher dafür ausschlaggebend. Es kommt hinzu, dass sich niemand an einem herumstehenden Stapel Zeitungen an dieser Stelle stört, die Stelle aber so in den öffentlichen Straßenraum integriert ist, dass eine gewisse soziale Kontrolle Zeitungsvandalisten abschreckt.

Wahrnehmungsarten

Dieser Restraum hat Nachverdichtungspotenzial. Die kleine Fläche könnte durchaus als Grundstück und weniger als Verschnitt gesehen werden. Hier könnte der Blockrand seine Ecke zurückbekommen und mit guten

Lärmschutzfenstern wären Singleapartments mit Blick über den Mittleren Ring durchaus als urbanes Wohnen zu vermarkten. Wahrgenommen wird der Restraum aber anders. Er soll in Zukunft seinen Charakter beibehalten, wurde doch erst kürzlich ein Baum mitten in die Fläche gepflanzt. Keine Nachverdichtung in Sicht. Der Gedanke ihn als städtebauliches Entwicklungspotenzial umzunutzen ist anregend. Sonst hat der Restraum nichts Außergewöhnliches zu bieten, es gibt nichts zu entdecken, also keine Erlebniswelt, aber mit Geduld einiges zu beobachten, also ein bisschen Erlebniswelt. Ist so etwas ein Urbanitätsbaustein? Ein Restraum der weniger Raum und mehr einfache, unspektakuläre Füllfläche ist? Eine Normalofuge.

R E S T R A U M
B E I S P I E L 6

M Ü N C H E N
Z W I S C H E N
V I E H H O F
U N D B A H N

I D E N T I
F I Z I E R U N G



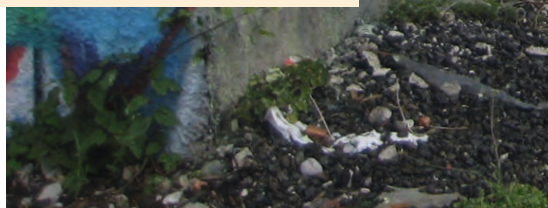
F I L E T , F A S T B R A C H E

Was seine Lage in der Stadt angeht ist dieser Restraum ein Filetstück für viele. Sein Umfeld ist sehr aktiv und sehr kreativ. Die Nutzer, die man antrifft oder deren Spuren man findet, sind jung. Hauptsächlich Jugendliche scheinen von der speziellen Atmosphäre dieses Ortes angezogen zu sein. Bereits beim ersten Besuch hat man nicht das Gefühl sich durch einen schmutzigen, stinkenden, ekelhaften Angstraum forschen zu müssen, man ist eher der Besucher eines Kreativquartiers, eines semi-geheimen Szeneortes. Schleicht man hier durch einen abgewrackten Restraum oder schlendert man durch eine hippe Brache?

Hier trifft man die Benutzer an, sie entfleuchen nicht, denn sie halten sich nicht heimlich auf, sondern zelebrieren ihre Freiheit und Lässigkeit. Kommt man in Tarnkleidung (Turnschuhe und Baseballkappe) zum Forschen, signalisieren sie einem das Gefühl der Zugehörigkeit, ja sogar der Seelenverwandtschaft. Hier sucht man wohl vergeblich nach verzweifelten, gescheiterten Existenzen.

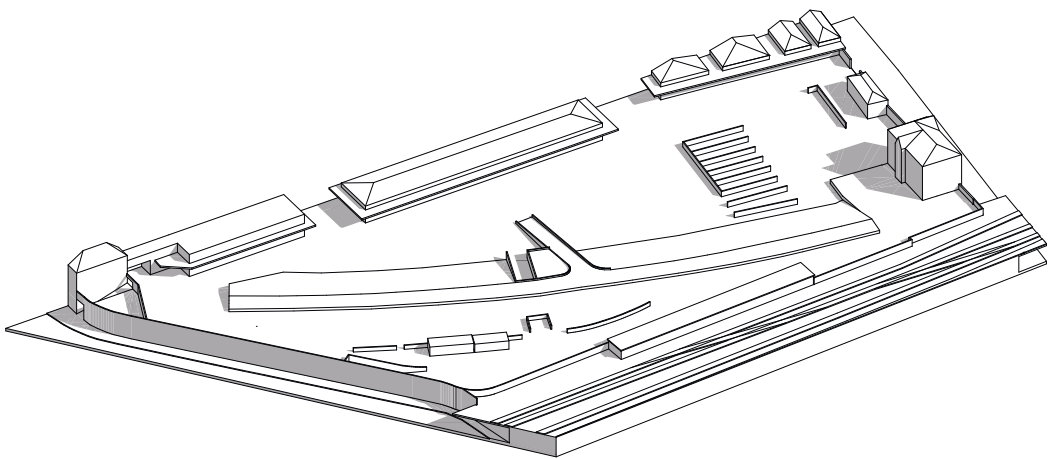
Bei Ortsbegehungen im Sommer war es brütend heiß, kein schattenspendender Baum, umgeben von Betonwänden, auf denen sich die Eidechsen jagen als wären wir im Mittelmeerraum. Einzigen, dafür sehr effektiven Schutz gibt ein kleines Häuschen, aus dessen Düsterteil man ins grelle Außen blickt und ausschnittsweise auf die grellen Farben der besprayten Wände. Zwei Sofas bieten Sitzgelegenheit. Der Sommerabend schlägt schnell um in Brachenromantik, die steinernen Mauerfragmente strahlen die gespeicherte Wärme ab und bieten zahlreiche Sitzgelegenheiten, von denen aus man einen weiten Blick über Gleise, Großmarkthallen, Heizkraftwerk und das Grün der Isarauen hat. Feierabendbier statt Suchtsaufen.

Auch der Winterbesuch lohnte. Da leuchteten die Graffiti im grauen Umfeld und die vielen Feuerstellen schienen umso sinnvoller.









RE STRAUM
BE ISPIEL 6

M Ü N C H E N
Z W I S C H E N
V I E H H O F
U N D B A H N

RAUM
E I G E N S C H A F T E N





----- Objektbezeichnung -----	----- Verschnittfläche, Brache -----
Mutterstruktur - Art und Nutzung der Konstruktion -----	Großgewerbestructur (Viehhof), Bahntrasse -----
Lage -----	München, Tumblingerstraße -----
Umgebung -----	Viertel mit gemischter Nutzung, Wohnen und Gewerbe, Viehhof (ehem.) und Schlachthof -----
----- Frequentierung -----	keine -----
äußere Einflüsse -----	Witterung -----
Image/erster Eindruck -----	bunt, alt, betonierte -----
Funktion -----	keine -----
Abmessung/Dimension -----	10.000 qm -----
Kondition/Zustand -----	benutzt, bemalt -----
Zugänglichkeit -----	über Viehhof Gelände -----
Eigentum -----	Markthallen München, Stadt München -----
Verantwortung (für Reinigung) -----	Kommunalreferat, Stadt München -----
Einbauten -----	kleines Einraumhäuschen -----
Geplanter Inhalt (permanent, temporär, flüchtig) -----	Bauhoflager -----
Zufälliger Inhalt Fundstücke/ Rückstände (permanent, temporär, flüchtig) -----	Clubhaus, Graffiti -----
Auffälligkeiten -----	Graffiti, Atmosphäre, Ausblick -----



BAUSTOFFLAGER

Haufenweise Lagerung von
Granitsteinen, Kies, Resten
einer Asphaltdecke und
Betonfertigteilen. Das
Baustoffdepot ist in ständiger
Benutzung und verändert so
laufend die Topografie des
Ortes. Wie einige Spuren
beweisen, inspiriert diese
Menge Baustoff zu allem
Möglichen. Da denkt man an
LOT-EK, denn die Granitsteine
werden zu Mäuerchen, Theken,
Lagerfeuerumrandungen und
Scrabblespielen umfunktioniert.



H A B I T A T

Man sieht viele Eidechsen die Mauern entlang
flitzen und man liest, dass die Mauereidechse
sich hier ein Habitat geschaffen hat. Sie
steht in Europa unter Artenschutz und ist
bei uns nicht heimisch, wurde aber, angeblich
per Obst- und Gemüselieferung an den nahen
Großmarkt eingeschleppt und fühlt sich nun
in diesen rest-räumlichen Bedingungen wohl.
Vielleicht wird sie zur Schutzpatronin der
Resträume erklärt. Es haben schon kleinere
Lebewesen die Bagger wieder abrollen lassen.





RELIKTE

Überbleibsel des früheren Viehhofs gibt es mehr als genug. Die soliden Betonmauern und schweren Eisengatter überdauern so manches. Die Erinnerung liegt in der Luft. Robust gebaut für tausende Rinder, die hier durchgeschleust wurden, fühlt man sich auch aktuell wie in einem Parcours. Keineswegs wäre man verwundert, wenn man hier jemanden beim Überlebenstraining erwischen würde, oder ein Paintball-»Spieler« mit schwarzen Balken auf den Backen, der den Lauf seines Gewehres auf einem verrosteten Scharnier auflegt, um mehr Treffsicherheit zu erlangen.



R I T Z E N G R Ü N

Kein üppiges undurchdringbares Grün ist hier zu finden. Es hat es noch nicht geschafft, die Massen an Beton zu durchbrechen. An den Stellen, an denen die Betonteile Risse haben oder Fugen, ist das Grün da und breitet sich aus. Großflächig grüne Bereiche sind in den ehemaligen Gleisbetten zu finden. Bisher wachsen hier Gras, kleine Büsche und mal vereinzelt ein angeflogener Baumsprossling.





K I N D E R

Eines der wenigen Bilder mit aktiven Nutzern. In diesem Fall besonders ungewöhnlich: ein Bild mit Kindern, die im Restraum spielen, scheint wie aus einer anderen Zeit. Das Beispiel des Trainingsgeländes wurde ja schon bedient, nun kann auch noch das Beispiel eines Abenteuerspielplatzes zitiert werden. So stellt man sich geplante Naturerlebnisräume vor. Ein buntes Erlebnisgelände, übersichtlich, hell und ohne Schmutzdecke, eine gewisse soziale Kontrolle durch die Sprayerszene, ganz und gar kein Angstraum.



T O P O G R A F I E

Die bewegte, abwechslungsreiche Landschaft aus Betonflächen, Betonrampen, stillgelegten Gleisbetten und Betonmauern macht den Restraum zu einem spannenden Ort. Die sanften Neigungen der übergroßen Betonfelder irritieren den Laufenden. Man geht über eine Schollenlandschaft und hat fast das Gefühl, sie bewegen sich und schieben sich zu immer neuen Formationen aufeinander.

RE STRAUM
BE ISPIEL 6

M ÜNCHEN
Z WISCHEN
V IEHHOF
U ND BAHN

N UTZUNGS
P RAKTIKEN





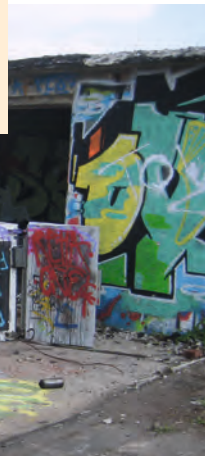
F E U E R S T E L L E

Fleisch grillen auf dem ehemaligen Viehhof, da sitzt man am Ursprung. Vor dem Häuschen finden sich mehrere Feuerstellen, ein aus Ziegeln aufgeschichteter Grillplatz und ein mobiler Grill sowie herumliegende Grillgitter. Sie machen die Remise vollkommen, geben ihr eine Mitte, um die sich alles dreht, Sommer wie Winter. Wie schon immer, das Feuer als das Zentrum und die Basis der Gemeinschaft.



E I G E N E B U D E

Treffpunkt von Jugendlichen. Eingerichtet mit ausrangierten Sofas, Stühlen, einem Tisch und einem alten Kühlschrank ist das Clubhaus perfekt. Die Mauern bieten Schutz und der leere Raum Gestaltungsfreiheit. Immer wieder wurde neu dekoriert und umgestellt. Sauber war es eigentlich immer. Die Atmosphäre wurde gepflegt.





A H N E N G A L E R I E

Viele laufende Meter Wandfläche aus Beton bieten viel Leinwand für Bemalung. Der Restraum ist tapeziert worden. Weniger mit Motiven, als mit Schrift. Entziffern kann man sie teilweise, entschlüsseln wird schwieriger, sind die Worte doch oft Kürzel oder Pseudonyme für die Mitglieder der Sprayerfamilie. Steht man hier gar vor einer Ahnengalerie, wie man sie an den Wänden der endlosen Gänge unserer Schösser findet? Allerdings keine Protrräts von Damen mit Hochsteckfrisuren oder Herren mit Zepter, sondern das Who-is-who der Sprayer-Dynastie, die ihr Antlitz hinter der Signatur verbirgt.





B O T S C H A F T

Die Granitkleinsteine des städtischen Baustofflagers animierten Nutzer zu einem Scrabble Spiel. Steine wurden dazu mit Buchstaben besprayt. Der unten abgedruckte Spruch war der bedeutungsschwangere erste, aber in den folgenden Wochen wurden neue Botschaften gelegt. Eine Mischung aus Spiel und Dialog.



Erster Eindruck Er hat die Lage eines Restraums und die Atmosphäre einer Industriebrache. Relikte von vergangenen Nutzungen zeigen deutlich den Wandel dieses Stücks Stadt, angestoßen durch Nutzungsänderung und noch längst nicht angekommen. Wir blicken auf einen Restraum auf Raten.

Hintergrund Der Restraum liegt an einer innerstädtischen Grenze, die entlang der Ränder des nur noch teilweise aktiven Vieh- und Schlachthofareals verläuft. Der untersuchte Rest ist in diesem Fall kein Planungsabfall, sondern ein Rest, der durch Nutzungsabfall entstanden ist. Ausgelöst wurde dieser durch die Veränderung eines logistischen Prozesses, der vorsah, Schlachtvieh nicht mehr von Süden per Bahn, sondern per LKW durch die nördliche Zufahrt zum Viehhofgelände zu bringen. Das hatte zur Folge, dass sowohl der Verladebahnsteig als auch die angrenzenden Flächen ihrer ursprünglichen Funktion enthoben waren. Der Rest des Areals hatte seine Nutzung als Viehhof zunächst beibehalten, verändert sich jetzt nach dessen Stilllegung sukzessive in ein Kulturareal, hat aber die langfristige Perspektive nach dieser Zwischennutzung ein neues Wohnquartier der Isarvorstadt zu werden. Auch nach Teilstillegung des Betriebes findet sich der Restraum dort noch in einer Grenzsituation. Er wird zumindest zu Teilen Restraum bleiben, denn der Münchner Südring der Bahn ist seine südliche Grenze und dessen Abstandsfläche wird er immer sein, solange dieser existiert. Zumal er nur indirekt durch Planung generiert wurde, bewegt er sich sehr nah am Thema der Brache. Im weiteren Umfeld umgeben den Restraum ein Gründerzeitviertel und weitere Wohnviertel. Außerdem finden sich im Bereich der Bahntrasse einige weitere kleine Resträume, zum Beispiel einer, der illegal als Pflanzgarten genutzt und gepflegt wird, aber auch Bahnnebenflächen, die umgewidmet wurden und nun einen Discount Supermarkt mit Parkplatz beherbergen.

Raumeigenschaften

Bei diesem Raumbeispiel ließe sich der untersuchte Bereich weiter einschränken aber auch weiter fassen. Seine Grenzen sind weniger eindeutig als bei den anderen Untersuchungsbeispielen. Die ausgewählte Fläche ist knapp zehntausend Quadratmeter groß. Durch die Gleise des Südrings und die (nun brach liegenden) abzweigenden Gleise wurde der Raum ursprünglich generiert, daher auch seine dreieckige Form. Restraum wurde er nach dem Wegfall seiner Funktion. Er ist weiterhin begrenzt und teilweise eingefasst durch Mauern und Geländesprünge. Ein unbemerkter Zutritt ist durch die weiten freien Bereiche im Vorfeld erschwert. Der Zugang ist einsehbar.

Durch seine noch nicht weit zurückliegende Nutzung weist der Restraum viele bauliche Relikte auf. Betonfertigelemente, Betonbodenplatten und -rampen, Metallgatter, Wandscheiben aus Beton sowie Ziegelmauern formen eine lebendige, gebaute Topografie und gliedern

das stumpfwinklige Dreieck in Bereiche mit unterschiedlichen räumlichen Qualitäten. Ein kleines Gebäude mit einer Grundfläche von 20 Quadratmetern bietet, wenngleich Türen und Fenster inzwischen fehlen, vollkommenen (Witterungs)schutz. Die komplette Fläche des Restraums ist versiegelt. Einzige Ausnahme bilden die beiden ihn säumenden stillgelegten Gleisbette. Dort und in allen Fugen und Ritzen hat sich die typische Ruderalvegetation durchgesetzt.

Nach der Atmosphäre des Ortes gefragt, beschreibt der Begriff Industriebrachenromantik die Situation treffend. Man hat auf Grund der Weite gute Aussicht, der Blick ist jedoch immer wieder gelenkt von den Elementen der Brache, Mauerresten, kleinen Birken, Gleisresten.

Nutzungspraktiken

Auffälligste Nutzung ist das bunt gestaltete und möblierte Häuschen, das als Treffpunkt und Clubhaus durch unzählige Zigarettkippen, Getränkeflaschen, arrangierte Sitzgruppen und Lagerfeuerreste heraussticht. Es sitzt auf dem ehemaligen Bahnsteig und blickt auf die besprayten Wände ringsherum. Inoffiziell wird hier in großem Stil gesprayed und kaum eine der vielen Wandflächen ist nicht bemalt oder beschriftet.

Man findet ein kleines Baustoffzwischenlager des Bauhofs entlang der nördlichen Mauer. Nebeneinander aufgehäuft werden Sand-, Kies- und Granitsteinreste dort offiziell gelagert. Über einen längeren Zeitraum beobachtet, konnte eine regelmäßige Benutzung dieses Depots festgestellt werden. Regulär durch den Bauhof, der hier umschichtet, abtransportiert und zwischenlagert. Auch Unbefugte scheinen das Depot zu nutzen. Die Steine scheinen den kindlichen Spieltrieb zu befeuern und werden über das Gelände geschleppt, um mit ihnen die Außenanlagen des Häuschens noch wohnlicher zu gestalten und Scrabble zu spielen. Hier wird das Leben genossen, scheint es. Müßiggang, Austausch und wilde Erdbeeren, die hier flächendeckend wachsen.

Wahrnehmungsarten

Dieser Restraum ist eigentlich keiner mehr, denn sein städtebauliches Potenzial, endgültig freigesetzt durch die Stilllegung des Viehhofbetriebs, wurde natürlich längst erkannt. Für ihn gibt es Zukunftspläne schon auf Papier. Mit seinem Umfeld wird er sich verwandeln, vielleicht entsteht ein neuer Rest durch neue Planung.

Viele würden zustimmen, wenn man sagt: das ist ein guter Stadtbaustein, der einer urbanen Weltstadt nicht fehlen darf. Er ist ein momentan bei Stadt und Planern sehr beliebter Kreativraum, ein Freizeitort, an dem sich die Jugend austoben kann, niemanden stört und keinen Schaden anrichtet. Als Raum der jugendlichen und kreativen Öffentlichkeit hat er großen Erlebniswert. Man kann hier das Gefühl der Weite und Freiheit live erleben. Das wird zelebriert. Der Restraum wird, wie die Fachleute das gerne nennen, seit kurzem »bespielt«. Ein Biergarten, ein Freiluftkino und ein Food-Truck-Event finden nun in unmittelbarer Nähe statt. Die Freizeitkultur rückt dem Restraum auf die Pelle, er bietet ihr Platz zur Ausdehnung.

AUSWERTUNG

Was lässt sich an distinktivem Wissen über Restraum aus der obigen Bilderanalyse herausziehen? Bei einer so hautnahen Einzelfalluntersuchung darf man auf eine spezifischere Charakterisierung von Restraum gespannt sein. In der Tat hat sich trotz der relativ kleinen untersuchten Auswahl eine ansehnliche Anzahl und Spannweite von Nutzungsarten und einem dementsprechenden Spektrum unterschiedlicher Nutzer von Restraum ergeben. Daraus konnte mit einiger Sicherheit geschlossen werden, welches Angebot an Funktionen der Restraum für die betroffenen Bürger bereithält. Offensichtlich trifft sich hier die Reichhaltigkeit der Eigenschaften von Restraum mit der Buntheit der Interessen eines Teils der Stadt.

FREIMÜTIGE ANEIGNUNG VON STADTRAUM






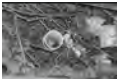






















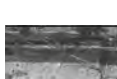






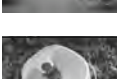
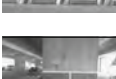

Die Spuren, die man in den sechs untersuchten Resträumen findet, entschlüsseln Nutzerpraktiken. Durch die Deutung der gefundenen Spuren kann ein Benutzungsspektrum für Restraum zusammengestellt werden, siehe die Bilder-Matrix auf der gegenüberliegenden Seite. Dieses Spektrum gestattet eine Vermutung über die Zusammensetzung des Zirkels von Benutzern [6].

An jedem der sechs Untersuchungsbeispiele wurden Spuren gefunden, die eine Benutzung des Raumes belegen. Es gab Spuren, die in fast allen Räumen zu finden waren, aber auch Spuren die nur in einem der sechs aufgenommen werden konnten. Von manchen Spuren gab es ganz viele an dem einen Ort und nur wenige an dem anderen. Das Vorgefundene zeigt die momentane Benutzung. Die Abdrücke und Hinterlassenschaften sind Hinweis auf Verhaltensmuster desjenigen, der den Raum auf diese Weise benutzt. In Aktion »erwischt« man die Nutzer eher selten.

Die Raumeigenschaften (und wie sie wahrgenommen werden) ermöglichen die Tätigkeiten, die dort ausgeführt werden. Manche der Spuren kann man sich deshalb logisch erklären, andere geben einem weiter Rätsel auf. Es stellt sich die Frage, warum eine bestimmte Tätigkeit an genau diesem Ort ausgeführt wurde und ob dies auch woanders möglich gewesen wäre. Hiermit nähert man sich der Wertediskussion. Wenn das Raumangebot, das Restraum einer Stadt macht, auf eine durch Spuren bestätigte Nachfrage seitens der Bewohner stößt, dann ist ein gewisser Wert von Restraum für eine Stadt nicht zu leugnen. Im Folgenden wird dieser Wert durch die bildliche Zusammenschau einzelner, wiederkehrender Nutzungsarten dokumentiert.

Tags/ Graffiti

Einfach Wände in der Stadt zu beschriften oder zu bemalen, ist nicht erlaubt. Würde man dabei ertappt, käme es zur Anzeige und man müsste Bußgeld zahlen – ungeachtet, ob man eine Parole oder ein Kunstwerk hinterlassen hat. Die »Täter« sind in der Regel Jugendliche und junge Erwachsene. Sind sie älter, bezeichnet man sie je nachdem als Künstler

	LUDWIGSHAFEN			MÜNCHEN		
	1	2	3	4	5	6
Tags Graffiti						
Abfall						
Sperrmüll						
Flaschen						
Notdurft						
Lager						
Fahrzeuge geparkt						
Fauna						
Kommer- zielles						
Regulieren- des						
Sonstiges						

[6] Sechs Fallbeispiele und ihre Nutzerspuren, Bilder-Matrix

Die Grafik zeigt eine Übersicht über die Art der Nutzerspuren, die an den sechs untersuchten Orten dokumentiert wurden; sie macht keine Aussage über die vorgefundene Menge. Im Überblick sieht man, dass manche der Orte (3 und 4) eine große Bandbreite an Spuren aufweisen, bei anderen (1 und 6) immer die gleiche Art zu finden war. Das steht in unmittelbarem Zusammenhang mit den anzutreffenden Raumeigenschaften.



[7] Graffiti

oder Aktivisten. Antrieb für Wandbemalung kann eine Mutprobe sein (gezielt etwas zu machen, was verboten ist, mit dem Nervenkitzel erwischt zu werden) oder pubertäre Rebellion mit dem Ziel, Grenzen auszutesten; beides zielt darauf ab, Aufmerksamkeit zu erregen. Wandbemalung kann aber auch Mittel zum Ausdruck eines Gedankens (als Text oder Bild) oder eine Art der Kommunikation mit Gleichgesinnten sein. Es gilt daher, zwischen aufwändigen, mit Spraydosen nach Vorentwürfen gemalten, wandfüllenden Bildern, Wort-Bekennnissen und Tags (Pseudonym-Kürzel) zu unterscheiden, auch räumlich.

Graffiti und sonstige Wandbemalungen und -beschriftungen sind eindeutige Indikatoren von Restraum. Nicht jeder Restraum ist besprayed, aber wenn ein unbestimmter Stadtraum besprayed ist, handelt es sich wohl um Restraum. Das liegt zum einen an den enormen Betonkonstruktionen der sie häufig umgebenden Verkehrsinfrastrukturen, welche erst die nötige Plattform bieten, zum anderen aber daran, dass Bemalungen an solchen Orten selten entfernt werden. Da sie nicht wirklich jemanden stören und da sie »wenigstens ein wenig Farbe in das graue Loch bringen«, werden sie geduldet. Geduldet werden sie, weil es Aufwand und Kosten verursacht, sie abzuwaschen. Das scheint der Restraum nicht wert zu sein

und wird deshalb zur gesetzlichen Grauzone. Diesen Vorzug genießen auch andere Nutzer.

Die Beispielsräume 3–6 bieten die nötigen großformatigen, glatten Wandflächen. Das allein ist noch nicht ausschlaggebend, es bedarf noch weiterer Raumeigenschaften, um diese Benutzung zu befördern. Beim kleinen Beispielraum 5 ist die Wand an der Hausecke lediglich im Vorbeigehen schnell mit einer Parole beschriftet worden. Der Raum liegt exponiert und wird Tag und Nacht passiert, ihm fehlen die Ungestörtheit und das Grauzonen-Image für größere Eingriffe. Als Markierungsecke würde er sich, gerade wegen seiner Exponiertheit, eignen. Wayne« hat es unter der Donnersbergerbrücke geschafft, seine Präsenz fortlaufend auch an beachtlichen (weil hoch oben) Stellen zu taggen. Der Restraum unter der Donnerbergerbrücke eignet sich räumlich hervorragend zur Beweis-Markierung (»seht her, ich war da«). Er ist ein Durchgangsraum und hat damit eine gewisse Repräsentativität und hat durch die Stellung der Brückenpfeiler Sichtschutz zu bieten. Auf der langen Seitenwand der Auffahrtsrampe hat sich sukzessive eine Kommunikationsplattform entwickelt. Liebesbekenntnisse wurden gepostet, Freundschaften wurden gelöscht und dann hat man sich wieder versöhnt, ganze Freundeskreise wurden (Italian Style) verewigt. In Ludwigshafen im Knoten Nord wurden Forderungen und Anliegen auf die Wand gebracht, ebenso wie Beschimpfungen. Was an den Wänden in Ludwigshafen und München zu lesen ist gleicht einem realen Chatroom, Facebook und whatsapp an der Betonwand.

Nachtrag 1 Nach einigen Jahren war es dann allerdings aus damit. Die »städtischen Equipen« (Burckhardt) haben die Auffahrtsrampe an der Donnersbergerbrücke in eine legale Graffiti-Galerie⁹ umgewidmet. Legal und schön, nicht nur so geschmiert, und außerdem geregelt, denn es darf nun in ausgewiesenen Abschnitten die Seitenwand besprayed werden.¹⁰ Große illegale Gemälde findet man seltener. Im Knoten-Nord und in den abgelegenen Bereichen der Donnersbergerbrücke und am Rande des Viehofgeländes waren sie dennoch zu entdecken. Die dortigen Raumeigenschaften scheinen idealer Nährboden zu sein.

Nachtrag 2 Mit dem Aufstellen der Lärmschutzwände entlang der Bahngleise in Ludwigshafen (Fallbeispiel 1) hat auch dieser Raum viele Quadratmeter Galerie und graffitigeeignete Wandfläche gewonnen.

Abfall

Würde es keine Abfalleimer und keine Straßenreinigung geben und auch keine soziale Kontrolle durch Mitmenschen, so würde man generell mehr Müll¹¹ im Stadtbild sehen. Weil es das alles in Resträumen nicht gibt, findet sich dort auch mehr Abfall. Passanten nutzen den Restraum quasi als Mülleimer am Wegesrand und werfen das, was sie gerade nicht mehr

9 Die Berliner East-Side-Gallery diente wohl als prominentes Vorbild, als eines der nach der Wende meistfotografierten Wahrzeichen der damals neuen Hauptstadt.

10 Das ist wie mit den Grillplätzen, die plötzlich auftauchen, um das Niemandsland attraktiver zu machen, und die dazu führen, dass Anne woanders geküsst wird und Schorsch seine Rakete wieder einpackt.

11 Gemeint sind kleine weggeworfene Dinge, Sperrmüll wird später als eigene Kategorie behandelt.



[8] Abfall

brauchen, dort hinein. Unter und in den Büschen des kleinen Raumes 2 hängt das dann alles fest und kann begutachtet werden. Einwickelpapiere, leere Zigaretenschachteln, To-go-Pappbecher, Plastiktüten und kleine Fläschchen Magenbitter führen die Liste an. Beim kleinen Ort 5 in München ist das Sortiment (auch ohne Büsche) ähnlich. Dönerpapier und Ayrancher weisen darauf hin, dass die Kundschaft des nahen Imbisses die Metallbügel als Sitzmöglichkeit verwendet.

Gerade die kleinen Reste am Wegesrand werden in der allgemeinen Wahrnehmung als sowieso vermüllter, nutzloser Ort abgestempelt, »an dem man so was schon mal machen kann«, auch wenn man sonst seine Hinterlassenschaften fachgemäß entsorgt. Ein Raum, in dem man die Freiheit zu haben scheint, sich mal aufführen zu können wie ein Schwein und (fast) keinen stört es.

Die Bestandteile des Abfalls von Leuten, die sich am Ort aufhalten, sind anders. Geöffnete Fischkonserven und ein Flachmann, eine Dose Linseneintopf und ein Asia-Imbiss-Karton deuten eher auf eine längere Rast vor Ort hin. Die findet man auch an anderen Stellen: an der Kante mit Blick auf die Gleise im Knoten Nord, neben einem kniehohen Mäuerchen, das den frequentierten vom wenig frequentierten Teil unter der

Donnersbergerbrücke trennt, oder im rückwärtigen Bereich des kleinen Raumes 2. Alle sind mehr oder weniger witterungsgeschützt, bieten Sitzgelegenheit und die Möglichkeit sich anzulehnen und sind ungestört oder mit Aussicht.

In zwei der untersuchten Beispielräume (1 und 6) wurde kein Abfall gefunden. Beim langen Streifen entlang der Bahn ist das leicht nachvollziehbar, da er unbekannt, unsichtbar, unerreichbar und undurchdringbar ist. Beim Raum mit Brachenromantik, der dafür bekannt und viel besucht ist, kann man das nur durch »Selbstverwaltung« erklären. Es scheint sich eine Art Adoption und das damit verbundene Sorgerecht ereignet zu haben. Bis heute nicht geklärt werden konnte das Rätsel um einen aufgerissenen Müllsack voller Hausmüll, in dem unter anderem ein vertrockneter Kaktus und eine leere Verpackung mit der Aufschrift Hühnerbrust waren, gefunden im dunkelsten Eck der Donnersbergerbrücke.

Sperrmüll¹² (und Sondermüll¹³)

Schon die Definition des Begriffs gibt Klärung zu Nutzer und notwendiger Raumeigenschaft. Die Art der Nutzung ist die Entsorgung von sperrigen und anderen nicht Restmüll fähigen Objekten. Der Stadtraum wird als Deponie benutzt. Der Gedankengang der »Benutzer« ist ähnlich der oben beschriebenen Nutzungsart. Da der Raum sowieso verwahrlost ist, kann man da auch die alte Waschmaschine abladen. Als Benutzer kommen wohl alle in Frage, die einen Führerschein haben, zu faul sind zum Wertstoffhof zu fahren bzw. für die der Restraum der näher gelegene Wertstoffhof ist. Sperrmüll war an den Stellen in den Untersuchungsbeispielen zu finden, die direkt mit dem Auto¹⁴ angefahren werden können und die weiträumig sind bzw. die sowieso als Parkplatz benutzt werden, sodass Mülldeponieren nicht auffällt. Das trifft nur auf die Untersuchungsbeispiele 3 und 4 zu, die unter den großen Stadtschnellstraßen beider Städte liegen. Abgestellt wurden die Objekte dort konzentriert in einer blickgeschützten Ecke. Diese Denke ist mit der »Broken-Windows«-Theorie zu vergleichen: wenn eine Waschmaschine herumsteht, kann man auch das alte Sofa dazu stellen und der Nächste ergänzt den kaputten Schreibtischstuhl. Bei einigen Fundstücken hat man den Eindruck, dass an diesem Ort (im Knoten Nord) auf Grund seiner Raumeigenschaften (»weil an solchen Orten oft Wertstoffcontainer herumstehen ...«) ein Wertstoffcontainer erwartet wurde, dann aber nicht da war und deshalb kurzer Hand hunderte zur besseren Sammlung platt gemachte Plastikflaschen einfach abgeladen wurden.

12 Duden: Sperriger Müll, der nicht in die Mülltonne passt (und in Sonderaktionen zur Mülldeponie gefahren wird).

13 Duden: (giftiger) Abfall, der wegen seiner Gefährlichkeit nur in besonderen Anlagen beseitigt oder in besonderen Deponien gelagert wird.

14 Vielleicht erklärt das auch den Einkaufswagen, der im Restraum beinahe schon zum Inventar gezählt werden kann. Wer kein Auto hat oder mit dem Auto nicht durchkommt, transportiert die alte Mikrowelle und den Röhren TV mit dem Einkaufswagen zum Entsorgungsort.



[9] Sperrmüll

Flaschen

Gefundene leere Flaschen sind bei der Auswertung gesondert behandelt, da sich gezeigt hat, dass sie als Code für kurze Treffen, regelmäßigen sozialen Austausch oder ausgedehnte Einzelaufenthalte dechiffriert werden können. Hat man diesen Code einmal geknackt, fällt auf wie speziell platziert man Flaschen im Restraum findet. Das beginnt damit, dass sie so gut wie immer stehen (also nicht weggeworfen wurden) und in den meisten Fällen der Verschluss daneben liegt, was Hinweis sein kann, dass sie an dieser Stelle geöffnet sowie ausgetrunken wurden. Sie sehen aus wie Platzhalter für ihre Austrinker, weiter charakterisiert durch die Art des Getränks. In den Flaschen waren fast ausnahmslos alkoholische Getränke.¹⁵ Die Austrinker können aber in ganz unterschiedlichen Lebenssituationen gewesen sein, in welcher kann man vielleicht sogar an Prozentgehalt und Marke ablesen. So will jemand, der aus Sucht alleine oder auch in der Gruppe trinkt, möglichst ungestört sein, die Flaschen stehen hinter Betonpfeilern und in ruhigen Ecken (3 und 4) und in der vom Treiben abgerückten Lichtung (2). Die Fundstellen sind witterungsgeschützt und falls nicht, haben sie einen speziellen Ausblick, dem man ein



[10] Flaschen



[11] Notdurft

Romantikbier, einen Absacker-Jägermeister oder eine philosophische Weinflasche zuordnen kann. Das sind Ausblicke über die Gleise, von unten heraus wie durch Splitscreen auf die Stadt (3 und 4) oder über die Stadt wie von den Viehhofmauern (6). In Letzterem wurden, wohl aus schon diskutierten Gründen, keine Flaschen gefunden, wohl aber vielfach Leute beobachtet, die den Restraum für ein Feierabendbier nutzen.

Notdurft

Hier muss man direkt unterscheiden zwischen Mensch und Tier. Eigentlich zwischen Mensch und Hund. An vielen Stellen in der Stadt sind Hunde inzwischen nicht erlaubt (Kinderspielplätze, Parks), oft müssen sie an der Leine bleiben und die gemachten Haufen müssen von ihrem Halter entfernt werden, wofür eigens Tütenspender an den entscheidenden Orten aufgestellt wurden. Bei Restraum ist das anders. Gerade die an Durchgangsbereichen gelegenen Räume (2, 3, 4, 5) sind mit Hinterlassenschaften gesäumt. Die Wirkung des Raumes veranlasst die Hundehalter, die Haufen nicht zu entsorgen, an einer zentralen, gepflegten Grünfläche wäre das sicher anders.

Aber auch Menschen sehen die räumlichen Bedingungen von Restraum als Angebot, dort ihre Notdurft zu verrichten. Sie treten mal kurz aus, um sich zu erleichtern. Tatsächlich scheint es dieses Gefühl des »Aus-tretens aus dem öffentlichen Raum« zu sein, das für sie ihre Nutzung rechtfertigt. Nur in den zwei Beispierräumen 2 und 4 konnten dazu Spuren aufgenommen werden. Zumindest in 3, 5 und 6 wird es sie auch geben. Man kann zwei Arten des Austretens nachvollziehen, die mit unterschiedlicher Einbindung des Restraums in die Stadt zu tun haben. So gibt es die räumlichen Situationen (in 2, 3 und 4), wo Passierende mal kurz aus dem Durchgangsraum in den Restraum treten und dort am nächstgelegenen Baum oder in der nächsten Nische Urinlachen hinterlassen. Da es gar nicht so viele ungestörte Ecken gibt, fangen die an, sich geruchlich (vor allem wenn sie versiegelt sind) immer mehr zu verändern, was das gerne genannte Charakteristikum von Restraum erklärt, dass es dort ekel-erregend stinkt.

Die andere Situation ist die der Menschen, die sich länger im Restraum aufhalten, dort Essen und Trinken und dann ebenso Erleichterung suchen. Auch für sie gibt es, was Spuren und Beobachtung belegen, innerhalb »ihres« Raumes Toilettenecken.

Lager/Gelagertes

Der Benutzungsmodus des Lagerns ist im Restraum sehr populär. Das offensichtlich längerfristige Lagern von Gegenständen ebenso wie das Errichten eines temporären Schlaflagers, aber auch das Einrichten eines kurzfristigen Zwischenlagers (Depot) konnte beobachtet werden.

Hinweis auf Ersteres gaben ordentlich gestapelte und in Regalen einsortierte Autoreifen, sauber verstaute Gebrauchsgegenstände mit einer Bestimmung, die zwischen Keller und Sperrmüll liegt oder Haufen mit Kies nach Körnungsgröße sortiert. Die kleinen durch Rodung selbst eroberten Restraumparzellen im langen, paradiesischen Steifen entlang der Bahn zeigen in ihrer Ordentlichkeit und Gepflegtheit die Dankbarkeit der Aneigner über diesen Raumgewinn. Auch dem städtischen Bauhof scheint diese räumlich genutzte Verteilungsmöglichkeit von Baustoffen strategisch gelegen zu sein.

Hinweis auf ein Schlaflager gab eine Decke auf einer ausgebreiteten Folie unter den Büschen an der Lichtung des kleinen Raumes 2 in Ludwigshafen, ein ähnliches Arrangement im Gebüsch neben der Donnersbergerbrücke. Fast schon als Wohnung kann man das Lager in dem alten Bestandsraum am Viehhof im Beispiel 6 nennen. Mit Sofas, Stühlen und Beistelltischchen scheint es mehr Clubhaus als Notnachtslager zu sein, so wie auch das geparkte Wohnmobil mit ausgefahrener Markise und ausgebauter Sitzbank als »Bank vor dem Haus«. Man kann die unterschiedlichen Lebenssituationen der Benutzer erahnen. Obdachlose campieren im Restraum ebenso wie Jugendliche und Touristen, allerdings unter sehr verschiedenen Komfortbedingungen und Beweggründen. Die einen suchen Schutz, die anderen suchen das Abenteuer oder wollen erobern oder sind einfach gestrandet.



[12] Lager/Gelagertes

Die Benutzung von Restraum als Depot erschließt sich durch ein sorgfältig geschnürtes und versteckt platziertes Kleiderbündel, das zur Abholung bereit zu liegen scheint. Die Zwischenlagerung der abgeworfenen Stadtteil-Wochenanzeiger macht die Ecke an der Trappentreustraße zum periodischen Übergabeort für die Austräger.

Sehr breit gefächert stellt sich die Nutzerpraktik des Lagerns dar, dennoch wählten alle Nutzer die Stellen aus dem gleichen Grund: sie suchten einen geschützten, sicheren und strategisch für sie gut gelegenen Ort, an dem Platz ist. Wie man sehen kann, machen unterschiedliche Restraumtypen dieses Angebot: Undruchdringbares Pflanzendickicht, das den freigerodeten Bereich schützt und strategisch im direkten Anschluss des Grundstücks liegt und in keinem Fall diese Breite überschreitet. Die Verstecktheit und das offensichtliche Desinteresse, welche es erst lohnenswert machen, solche Erweiterungsbereiche so aufwändig zu gestalten. Wiederum der Schutz des Pflanzendickichts, wenn ein Schlafplatz für die Nacht gesucht wird, geschützt, aber kein harter, weil versiegelter Untergrund. Freie Quadratmeter Stellflächen, die umsonst sind und wo es nicht direkt zur Anzeige wegen Wildcampens kommt. Zudem witterungsgeschützt unter der Brücke, mit romantischem Blick auf

die Gleisstrasse und zwischen S-Bahnstation und Supermarkt strategisch ideal gelegen. Auch wegen der guten Position gewählt, der Zeitungsübergabeort und das Baustofflager, wobei beim Letzteren die zur Verfügung stehende (nicht verplante) Fläche sowie die Erreichbarkeit per Fahrzeug sicher entscheidender waren.

Fahrzeuge

Da Restraum häufig in Verbindung mit Verkehrsinfrastrukturen auftaucht, ist es wenig verwunderlich, dort auch abgestellte Fahrzeuge zu finden. Die Fahrzeuge können über drei Nutzerpraktiken aufklären: Teile eines ursprünglichen Restraums wurden auf Grund der günstigen Lage und der Überdachung zu einem gebührenpflichtigen Parkplatz kommerzialisiert. Damit sind die so genutzten Bereiche kein Restraum mehr, sondern überwachte, mit Regeln behaftete Stellflächen, für die der Nutzer zahlen muss. Beispiele hierfür liefern die Fälle 1 und 4, unter den jeweils großen Verkehrsbauwerken.

Große, zusammenhängende Flächen werden als gebührenfreier Parkplatz genutzt. Gerade in Städten mit striktem Parkflächenmanagement wie München, ist es selten, Flächen zu haben, an denen ein Fahrzeug zentral ohne Anwohnerparkschein oder Zeitparkschein abgestellt werden kann. Noch dazu so lange man möchte, dafür aber auf eigene Gefahr. Dieses Raumangebot wird unter der Donnersbergerbrücke stark angenommen. Teilweise wird es als Park-and-Ride Parkplatz für die S-Bahn Station genutzt, aber zunehmend füllt sich der Parkplatz mit Langzeitparkern und Saisonparkern. Wo soll man das Wohnmobil 50 Wochen im Jahr abstellen, wenn man in einer Wohnung in einem dichten Gründerzeitviertel wohnt? Und wo den Bootsanhänger, wenn das Boot in den Sommermonaten einen Liegeplatz am See hat? Die Dichte an Wohnmobilen und Anhängern aller Art ist beachtlich. Das hauptsächliche Raumkriterium bildet der Schutz von oben. Die zumindest teilweise Einsehbarkeit ist in diesem Fall eine positive Sicherheitskomponente. Die zentrale Lage und die Kostenfreiheit des Platzes verschaffen ihm den höchsten Wert. Schließlich gibt es noch eine Benutzung, die zwischen Sperrmüll und Langzeitparken liegt und in großer Häufigkeit erfasst wurde: Das Abstellen oder Abladen abgemeldeter Fahrzeuge. In allen nur erdenklichen Zuständen findet man sie und vieles deutet darauf hin, dass einige schon seit sehr langer Zeit dort stehen. Dafür entscheidende Raumeigenschaften sind die schon beschriebenen eines Depots oder einer Deponie, je nach Wunsch.

Fauna

Die Ungestörtheit, die Menschen an diese Stellen der Stadt bringt, führt auch zu einem ausgeprägten Eigenleben der Tierwelt, besonders natürlich in den stark bewachsenen Fallbeispielen. Genaue Aussagen können dazu nicht gemacht werden, sind doch die Tierspuren noch schwerer auszumachen und zu interpretieren als die der Menschen. Zwei grundlegende Aussagen können jedoch getroffen werden. In den stark versiegelten,



[13] Fahrzeuge

witterungsgeschützten und von Menschen als Passage genutzten Räumen fühlen sich Tauben¹⁶ sehr wohl. Anderen Tieren begegnet man dort nicht, auch wenn es sie gibt.

In den unversiegelten Flächen, ganz besonders wenn es sich räumlich um richtige Inseln¹⁷ handelt, findet man ganze Kolonien von Hasen und sonstigen in der Erde lebenden Nagern. Die Inselböden sind durchlöchert. Würde man die Expedition auf die Beobachtung der Fauna ausrichten, würde man wohl eine Vielzahl von erstaunlichen Entdeckungen

16 Dorothee Rummel, Lichtblick Grauzone (2010). In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg). METROPOLE: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin, S.130. Vielleicht sollte man sich auf den Brauch der alten Römer besinnen und hin und wieder Vogel-Schau betreiben: Aus Flugrichtung und Formation von Vogelschwärmen lasen sie Antworten auf ihre Zukunftsfragen. Die vielen Tauben, die sich in Städten unter Brücken und Hochstraßenknoten sammeln, weisen womöglich auf etwas hin? Jedenfalls sind die Dachstühle, die sie besiedelt hatten, mittlerweile fast alle ausgebaut. Und alte Fabrikgebäude, in denen sie genistet haben, sind zu Ateliers und Lofts umgenutzt. Sind Tauben etwa gute Location-Scouts? Der Verdacht ist Grund genug, die Räume unter und zwischen städtischen Verkehrsinfrastrukturen genauer unter die Lupe zu nehmen. Direkt auf sie angesprochen, assoziieren die meisten Menschen nichts wirklich Positives, sondern verbinden mit ihnen Eigenschaften wie düster, schmutzig, ekelhaft, unheimlich und laut.

17 Beispielsweise Flächen, eingeschlossen von stark frequentierten und unter Strom stehenden Stadtbahnschienen, zu finden im Ludwigshafener Brückenkopfknoten.



[14] Wohnwagen, Fauna

machen, wo hingegen hier nur wenige durch Zufall gemacht wurden, wie die handgroße Spinne und die eierlegende Schnecke im langen Paradies oder die per Fruchtwaggon aus Italien importierten artgeschützten Eidechsen beim romantischen Viehhof.

Kommerzielles

Restraum scheint sich aber auch zu kommerziellen Zwecken zu eignen. Bereits erwähnt wurde der gebührenpflichtige Parkplatz. Auch als Standort für eine Imbissbude, die einer Oase gleich in den Betonwänden der Donnersbergerbrücke steht, gibt es Nachfrage, gerade wegen des Verkaufs alkoholischer Getränke und der Lage am Weg zur Bahnstation.

Nicht wegzudenken ist auch die Werbung. Restraum wird auf verschiedene Arten und diverse räumliche Eigenschaften auskostend als Marketing und Bekanntmachungsfläche genutzt. Vielleicht schnellt einem das berühmte Beispiel der Boxschule in Sao Paulo in den Kopf, wo open air ein abgenutzter Boxring unter einem Verkehrsknoten steht und die Rampen als die oberen Zuschauerränge genutzt werden, wenn man die auf Anhängerplanen gedruckte Werbung für eine Boxschule



[15] Kommerzielles

unter der Donnersbergerbrücke findet. Es gibt ein paar Nutzungen, die das Ambiente bestimmter Resträume anreichert, denn es verstärkt ihr Image: harte Boxkämpfe in roher Atmosphäre oder High Fashion Modefotografie, die schönste, teuerste Kleider an schönen Menschen in schäbiger Kulisse zeigt, jeweils mit der Wirkung des Kontrasts kalkulierend.

Auch die klassische Plakatwand findet man an von »außen« repräsentativen Stellen an die Betonwände der Brückenpfeiler geschraubt. Es kann Zufall sein, aber besonders häufig beworben findet man Reiseziele und Kinofilme, vielleicht ebenfalls wegen des Kontrastes zu dem Ort: »Nur weg von hier, besser nach ...?«

Die Stadt Ludwigshafen benutzt Restraum, um für sich selbst zu werben, so jedenfalls will man die Spuren auslegen, ist die Idee doch zündend, ein Image aus dem Image von Restraum zu zaubern. So prangt auf der Spitze des alten Hochbunkers im Knoten Nord das Stadtwappen und ein Fernsehsender wirbt bei der Stadteinfahrt in Raum 1, umgeben von fruchtbarem Grün, mit »endlich daheim«. Mit dieser Kategorie weitet sich der Kreis der Nutzer und Interessenten von Einzelpersonen oder kleinen privaten Interessengruppen zu Profit kalkulierenden Unternehmen, die den Wert des Restraums für ihre Absichten tatsächlich in Geldbeträgen bemessen. Das trifft auf die Stadt selbst zu, die den Imagefaktor als Wertfaktor kalkuliert. Ebenso kommerziellen Hintergrund hatte ein Treffen, bei dem ein Auto zum Verkauf angeboten wurde.

Regulierendes

Zum Teil zu den Nutzungspraktiken, zum Teil zu den Raumeigenschaften muss man die zahlreichen Spuren zählen, die auf eine Regulierung und Kontrollierung von Restraum hinweisen: Schilder, Poller, Bodenmarkierungen, Schranken, Überwachungskameras, Sprinkleranlagen. Gewissermaßen markieren sie die Grenzen des Restraums, sind sie selbst doch Indikator des Gegenteils, eines Stadtraums, der einen gewissen Dienst zu erfüllen hat, für den Abläufe entworfen wurden. Restraum hat auch eine dienende Funktion in seiner Abhängigkeit von der Mutterstruktur, wobei dieser Status ihn eher der weiteren Planung entzieht und ihm damit guttut.



[16] Regulierendes

Sonstiges und Seltenes

Sehr interessante Nutzerkreise erschließen sich durch die Deutung der selten oder nur einmalig vorgefundenen Spuren. Sie zeigen weitere Verwendbarkeit von Restraum, indem sie Vorteile von Raumeigenschaften beleuchten, die bei den bisher präsentierten Spuren noch nicht aufgetreten sind. Müsste man sie in eine Kategorie packen, so würde wohl das Begriffspaar Hobby- und Freizeitkultur am ehesten passen. Sie kommen klassischen urbanen Zwischennutzungen und gängigen kreativen Interventionen nahe. Bei einigen der folgenden Beispiele spielen die Nutzer mit den räumlichen Gegebenheiten. Wortwörtlich findet das statt bei den zum »Scrabble-Spiel« (Fallbeispiel 6) umfunktionierten Granitkleinsten von einem der beschriebenen Bauhofhaufen. Freizeit und freies Gelände wird zelebriert. Meterlang werden Botschaften gesetzt. Diese verändern sich, sind Spaß-Dialoge gleichgesinnter Kreativer. Mehr Spiel als Sport ist das auf den breiten Betonpfeiler aufgemalte Tennisnetz. Für das Einzel oder Doppel gegen die Wand hat der Restraum Platz zu bieten.

Schon etabliert hat sich die Benutzung des Hochbunkerumfelds als Ort für mehr oder weniger spontane Sommernachtskonzerte. Zentral



[17] Sonstiges

gelegentlich, gut erreichbar, einsehbar von der Seite und von oben über die Rampen, kein lärmempfindliches Umfeld und keine Sperrstunde, und außerdem spektakuläres Ambiente inmitten der Ludwigshafener Hochstraßen und nahe der Wasserkante. Das Spektakel wird schon als Geheimtipp gehandelt und auch die mit Graffiti bunt tapezierte Kulisse weist auf eine Duldung und beinahe Förderung dieser Benutzung hin, wohl auch mit der Hoffnung, dass kreativer Filz sich in diesen Restecken festsetzt und beginnt, sie zu prägen.

Das letzte aufgeführte Beispiel für Benutzung ist nicht aus einer Spur, sondern aus einer Beobachtung in Aktion entstanden. An anderen Stellen gefundene Objekte konnten aber daraufhin besser gedeutet werden. Es geht um die Benutzergruppe der Bastler und Schrauber, die Restraum als Werkstatt benutzen. Die dafür erforderlichen Raumeigenschaften sind eigentlich banal, man braucht ausreichend Gratis-Platz, Schutz vor Regen und eine Zufahrt. Geht man die Räume der Stadt im Kopf durch, stellt man fest, dass es so ein Angebot nicht gibt. Außer im Restraum.

So nutzt einer eine Fußgängerbrücke als Aufhängung für einen Flaschenzug mit dem er den Motor aus seinem darunter geparkten Wagen hebt. Mehrfach wurden Leute beim Reifenwechsel beobachtet und Spuren zeigen, dass wohl auch der Ölwechsel eine Tätigkeit ist, die man auf Grund der Sauerei lieber im Restraum erledigt als unter Bewachung durch die Nachbarn auf dem Parkplatz vor dem Haus. Ein Restraum-Wertschätzer hat seinen Wohnwagen aufgemöbelt und sichtlich die Möglichkeit

genossen, alle ausgebauten Einbauten um sich und das Fahrzeug herum großzügig verteilen zu können.

Für die zuletzt aufgeführten Nutzungen können folgende Schlüsseleigenschaften festgehalten werden: viel Raum gratis, an dem man machen kann, was man gerade muss, wetterunabhängig und ohne zeitliche Begrenzung.

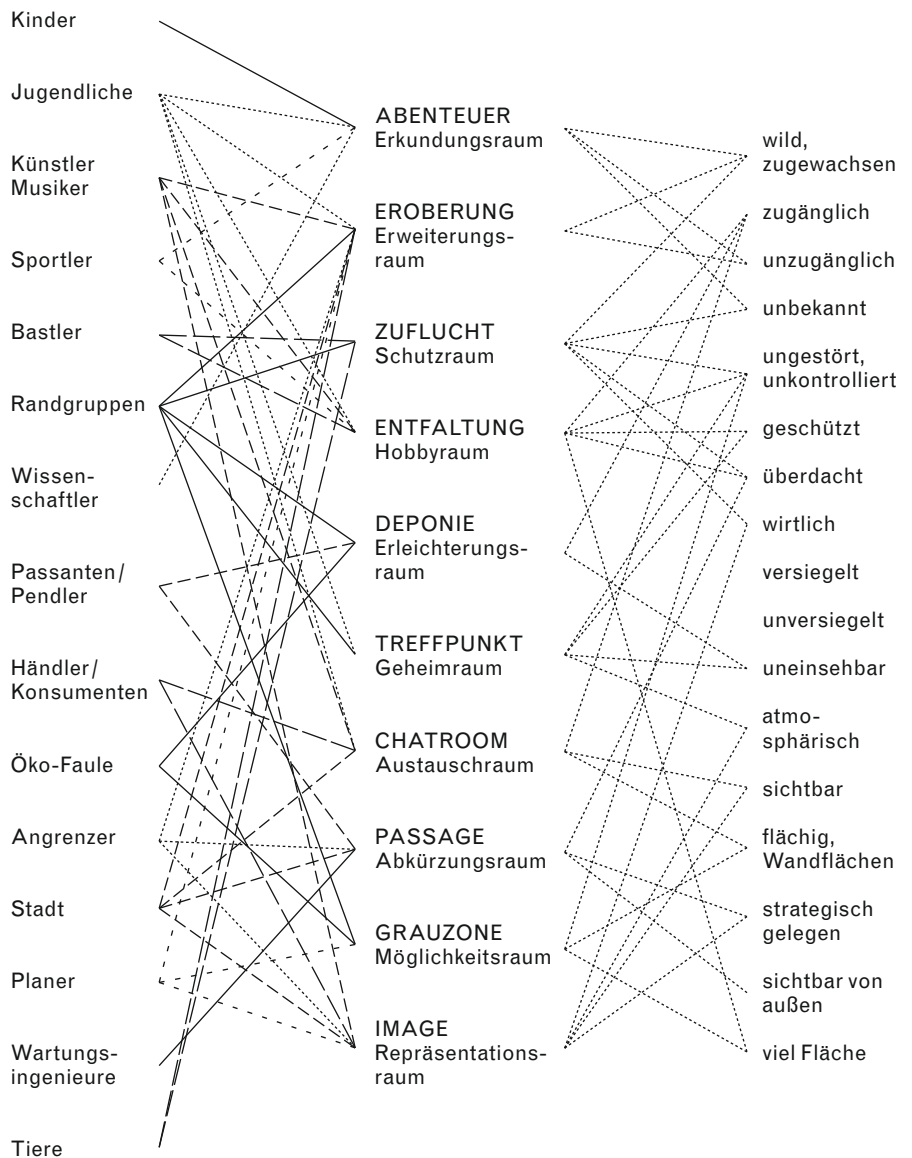
INDIVIDUELLE BEDARFSDECKUNG IM RESTRAUM

Welche Komponente von Stadt, welche Potenziale nehmen die identifizierten Nutzergruppen im Restraum wahr? Wenn man von Nutzern oder Nutzergruppen spricht, ist damit weniger der Charakter der Einzelperson als vielmehr deren momentane Lebenssituation gemeint. Was man in einem Ort sieht, verändert sich den Umständen entsprechend. So nimmt ein Jugendlicher die Uneinsehbarkeit und die Tatsache, dass ein Stadtraum selten frequentiert ist, als wertvoll wahr, da er dringend seine Notdurft verrichten oder ein dreckiges Geschäft abwickeln möchte. Als Vater rät er seiner Tochter, diesen Raum zu umgehen, da er für sie gefährlich sein könnte. Die Funktionalität des Raumes hat sich für ihn nicht verändert, aber die Perzeption durch die veränderte Lebenssituation.

Die Nutzer haben verschiedene Blickwinkel, aus denen heraus sie die Raumqualität von Restraum beurteilen. Ihre Beurteilung hängt mit ihrem Interesse zusammen, also für welchen Zweck sie den Stadtraum nutzen (wollen). Je nach Standpunkt und Wunschvorstellung sehen sie dann in Restraum unterschiedliche Komponenten als wertvoll an. Mit Komponenten sind nicht vordergründig die baulichen und funktionalen Strukturen einer Stadt gemeint, sondern vielmehr die Bedarfe, die durch sie abgedeckt werden können. In ihrer Verknüpfung [18] repräsentieren diese Einzelkomponenten ihre Fähigkeiten zur Bedarfsdeckung, den Wert von Restraum für die Stadt.

Abenteuer

Expeditionen in einen Restraum-Dschungel versprechen Kindern und Jugendlichen Abenteuer. Gerade die komplexeren oder wild bewachsenen Räume werden, weil sie nicht überschaubar sind, von ihnen als Erkundungsräume wahrgenommen. Das Erlebnis, solch unvertraute, weil seltene, Stadtstrukturen zu erkunden, wird noch befeuert, wenn der Zugang erschwert ist oder zunächst unmöglich zu sein scheint und man dadurch das Gefühl hat, eine Grenze zu überschreiten, etwas Nicht-Erlaubtes zu tun. Aber nicht nur die junge Generation sieht in Restraum Abenteuer, auch Wissenschaftler erkunden Teilbereiche, beispielsweise aus Forschungsinteresse an einer eingeschleppten Eidechse, um Erhebungen im Rahmen einer Sozialraumanalyse zu machen oder auf der Suche nach Nachverdichtungsmöglichkeiten. Es gibt Sportler, bei denen ist Sporttreiben idealerweise mit Abenteuer verbunden. Das kann extreme Leistung bedeuten, aber auch extreme oder außergewöhnliche Orte einbeziehen wie sie in Restraum-Gelände zu finden sind, geeignet etwa zum Dirtbike fahren, zu Skateboardstunts oder Kletteraktionen.



[18] Komponenten von Restraumwahrnehmung

Eroberung

Einige sehen im Restraum einen Erweiterungsraum für individuellen Flächenbedarf. Angrenzer, wie das untersuchte Beispiel entlang der Fankenthaler Straße zeigt, nutzen ihn als zusätzlichen Lager- und Abstellraum und waren bei der Eroberung zu körperlichem Einsatz bereit. Als »Etwas für sich zu gewinnen« beschreibt der Duden den Begriff Eroberung. Gefühlt haben sie tatsächlich etwas gewonnen, denn die Zusatzfläche war gratis und da sie den Eindruck vermittelt hatte, Niemandsland

zu sein, wird die Fläche auch wie Eigentum behandelt (gepflegt und bewacht). Auf solche Formalitäten achtet die Tierwelt gar nicht, sie erobert per Instinkt Orte, die dem Fortbestand ihrer Art förderlich sind. Für Jugendliche ist die praktizierte Eroberung angeblich wichtiger Bestandteil ihrer Entwicklung. Sie zielen nicht auf den Nutzwert der gewonnenen Quadratmeter, sondern vielmehr auf den Triumph, den sie dann in ihrem Clubhaus zelebrieren. Sprayer und sonstige Künstler sehen die Eroberung als kulturellen Ausdruck, sie gewinnen einen Teil von Stadt für sich und verändern ihn und das verändert wiederum die Stadt. Bei Gordon Matta-Clark war der Gedanke, einen Teil von New York City zu besitzen, sicherlich auch mit einem Gefühl der Eroberung gepaart. Allerdings hat er ihn nicht direkt gewonnen, aber so günstig erworben, dass man es beinahe als geschenkt bezeichnen könnte.

Zuflucht

Schutz ist eines der Hauptbedürfnisse eines Menschen. In vielen Situationen wollen sich Menschen zurückziehen und sicher sein, nicht gestört zu werden, bzw. geschützt zu sein. Wem solche Orte nicht zur Verfügung stehen, wer beispielsweise obdachlos ist, sucht aus dieser Not heraus Zuflucht. Dass Restraum ein guter Schutzraum ist, würden einige attestieren: Für Obdachlose und Süchtige funktioniert Restraum als Schutzraum. Die Tatsache, dass es dort Bereiche gibt, die zumindest teilweise und zeitweise vor Regen, Wind und Kälte schützen und auch vor zu vielen Blicken, ist in dieser Situation wertvoll. Es ist gewissermaßen auch ein Schutzraum vor der Öffentlichkeit, zu der sie gehören, aber von der sie oft nicht akzeptiert werden, vielleicht gerade mal geduldet und als deren Rest sie sich zusammentun zu Restgesellschaften in Stadträumen, die auch oft wegen ihrer Erscheinung keine allgemeine Akzeptanz finden. Ebenso wie Restraum Eroberungsraum für Tiere (und Pflanzen) ist, kann er auch ihr Zufluchtsort sein, an dem sie, gleich einem Biotop, in einem Schutzzumfeld ihr Auskommen haben. Kurzfristigen Schutz (vor zu viel Sonne oder starken Niederschlägen) finden generell alle in Resträumen mit Überdachung, in die sie »eintreten« und sich eine Pause von der Belastung gönnen können. Aus einer ganz andern »Not« heraus nehmen Bastler bestimmte Restraumsituationen als Zuflucht wahr. Schutzraum ist für sie wertvoll, und zwar in der Kombination Schutz + Raum. Ihr Problem, keinen Ort mit viel Raum zu haben, an dem sie geschützt arbeiten können, wird an Orten wie dem Knoten Nord oder unter der Donnersbergerbrücke gelöst.

Entfaltung

Der freie Raum (frei im Sinne von umsonst, aber auch im Sinne von leer, benutzbar und geräumig) macht Restraum zu Entfaltungsraum. Er wird als Hobbyraum interpretiert, an dem die vielzitierten Raketen von Burckhardts Schorsch gebastelt und getestet werden können und an dem ein Anfänger ungehemmt das Trompetespielen in einem akustisch sehr wirksamem Resonanzkörper üben kann. Die Rahmenbedingungen, die der Raum bietet, sind so robust, dass man darauf keine Rücksicht nehmen

muss und sich ganz auf die Sache konzentrieren kann. Keiner stört sich an Kleberresten auf dem Boden, Farbspritzern an der Wand oder schiefen Tönen. Es ist dort vielleicht ohnehin laut, und Boden und Wände müssen gar nicht vorzeigbar sein.

Für die tatsächliche Entfaltung oder Faltung großer Objekte sind die Raumbedingungen einzigartig. So wird berichtet von dem Raum unter einer Brücke als dem einzig möglichen Ort, einen Segelflieger aufzubauen oder einen Gleitschirm zu falten. Andere ziehen aus ihm Inspiration, für sie ist es Raum für mentale Entfaltung.

Deponie

Als »zu mehr nicht wert« würden manche Restraum bezeichnen und damit begründen, dass sie ihren Müll und Sperrmüll dort entsorgen. Diese Öko-Faulen sind froh um einen, ihnen auf diese Weise dienenden Stadtraum, gleich ums Eck. Sie erkennen ihn in dieser Eigenschaft jedoch nicht als wertvollen Stadtraum. Erleichterung empfinden Passanten mit dringenden Bedürfnissen, wenn sie das schützende Gebüsch an der Ecke sehen. Ihr Bedürfnis verrichten dort auch Hunde, wobei die Erleichterung eher auf Seiten der Hundehalter liegt, die froh sind, die Haufen nicht entsorgen zu müssen an »so einem Ort«. Erleichterung durch Deponieren erfahren die Nutzer, die im Restraum eine Möglichkeit der Lagerung sehen, das soll hier auch das Parken des Autos mit einschließen.

Treffpunkt

Restraum bietet viele räumliche Situationen, die als Treffpunkte gedeutet werden können. Es gibt uneinsehbare Bereiche, die für geheime Treffen von Vertretern illegaler Geschäfte genutzt werden. Es gibt ungestörte Ecken, in denen Leute, die vielleicht eine Wohnung haben, die vielleicht alkohol- oder drogenabhängig sind oder die vielleicht einfach nur dem Müßiggang frönen, gemeinsam Zeit verbringen und aus dem Hintergrund ihr Umfeld beobachten. Und es gibt coole Orte, die durch ihre Atmosphäre aber auch durch ihre Entrücktheit vom regulären städtischen Leben Jugendliche anziehen. Diese sehr soziale Komponente des Restraums verbindet ihn als Raum der Öffentlichkeit mit der Stadt, liefert er doch Öffentlichkeit für jene, die sich im Öffentlichen Raum oft ausgegrenzt fühlen.

Chatroom

Wie viele andere Stadträume auch ist Restraum ein Ort für Austausch. Die einen sehen in ihm einen Ort für sozialen Austausch, die anderen für kommerziellen, die dritten für materiellen oder visuellen Austausch. Gerade kreative Disziplinen (Musik, Kunst, Dramaturgie, Literatur) suchen Kontakt. Sie sind auf die Widerspiegelung ihrer Darbietung angewiesen, egal ob sie diese als Wandgemälde, Performance, Lesung oder Konzert anbieten. Sie alle sehen in Restraum die ideale Bühne, die ihrem Werk das richtige Szenenbild stellt. Jugendliche tauschen sich über Dialoge aus, die sie beim täglichen Vorbeigehen an die Wände sprayen. Firmen

nutzen Restraum gezielt für Werbung, da sie zum einen seine strategische Position erkennen, zum anderen seinen Wert als optischen Kontrast. Die Stadt versucht ihn als Raum für Austausch zu sehen und macht ihren Bewohnern dort Angebote in Form von Litfasssäulen und Plakatwänden an häufig passierten Stellen. Und manche Verkäufer finden gute Platzierungen für erfolgreichen Handel.

Passage: Abkürzungsräume, Zugangsräume

Für die große Mehrheit ist Restraum eine Möglichkeit, Wegstrecken abzukürzen. Passanten und Angrenzer queren die Flächen, um von der einen vertrauten Struktur zur anderen zu wechseln. Sie nehmen diese Passage durch unwirtliche Umgebung für den Zeitgewinn, den sie durch die Abkürzung erzielen, in Kauf. Wartungsingenieure der Verkehrsbauwerke sehen Restraum weniger als eigenständigen Raumtyp, sondern vielmehr als Zugangsraum, notwendig zur regelmäßigen Kontrolle der Konstruktion des Bauwerkes.










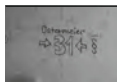
Grauzone

Manche Benutzer nehmen nicht in erster Linie die Raumeigenschaften wahr, sondern die Aura, die an ihnen haftet. Sie sehen in Restraum eine Grauzone, einen Bereich von Stadt, in dem Dinge möglich sind, die sich am Rande der Legalität bewegen oder illegal sind, hier aber geduldet werden oder einfach durchgehen. Für diese Benutzer ist Restraum Möglichkeitsraum für alle möglichen Tätigkeiten, die sie sonst nirgends in der Stadt ausführen (dürfen) würden. Das trifft auf die Öko-Faulen zu, die sich hier ihrer alten Röhrenfernseher entledigen, auf die Bastler und Autoschrauber, die sorglos den Ölwechsel machen, und auch auf die Künstler und Jugendlichen, die großflächig Wände bemalen. Ein Raum für freies Denken und freies Handeln. Hier kommt nicht zuletzt der Planer ins Spiel: Sieht er Restraum, nimmt er ihn als Möglichkeitsraum wahr, sieht die Möglichkeit nachzuverdichten und dabei ungewöhnliche Mittel einzusetzen, die nur in einer Grauzone eine Chance haben.

Image

Obwohl viele den Restraum als Schandflecken, Angsträume oder Schmutzecken sehen, erkennen einige sie aber auch als Repräsentationsraum auf Grund der speziellen Optik. Das Bild von Restraum changiert zwischen dem Kontrast des üppigen, undurchdringlichen Grüns und des glatten, harten Betons.

Dieses Angebot an räumlicher Szenerie wird von Branchen, deren Geschäft die Ästhetik und die schönen Dinge sind, gerne als Hintergrund benutzt, da sie erkannt haben, dass sie vom Gegensatz zehren können. Auch gewisse Szenen (die Graffiti-Szene, die Musik-Szene, die Skater-Szene, in den 1980er Jahren die Break-Dance-Szene) sehen in Restraum die Optik, die ihr angestrebtes Image unterstützt. Die Stadtverwaltung denkt über Image nach, wenn sie Restraum beurteilt. Hier spielt das

	LUDWIGSHAFEN			MÜNCHEN		
	1	2	3	4	5	6
Abenteuer						
Eroberung						
Zuflucht						
Entfaltung						
Deponie						
Treffpunkt						
Chatroom						
Passage						
Grauzone						
Image						

[19] Sechs Fallbeispiele und ihre Raumqualitäten, Bilder-Matrix

Gefühl der Bürger die Hauptrolle. Unter Umständen beeinflusst das Image eines Restraums den (Geld-) Wert der angrenzenden Strukturen. Das Stimmungsbild ist wichtige Komponente für die Beurteilung des Stellenwertes eines Restraums für seinen unmittelbaren Kontext. Das wirft die Frage auf, ob es ausreichend wäre, den Ruf zu verändern (mit welchen Mitteln auch immer), dabei die räumliche Situation unangetastet zu lassen und somit den Stellenwert eines Restraums für sein Umfeld zu ändern.

Diese zehn Komponenten von Restraumwahrnehmung lassen sich als Zusammenschau der engen Beziehung von Menschen mit ihrer Stadt verstehen [19]. Im Restraum legen sie offen, wofür sie die Stadt jenseits

der Arbeitsstelle, der Wohnstätte, der Einkaufszentren, u. a. brauchen, wofür sie sie schätzen, lieben und eventuell hassen. Sie konnten sich ein Stück Stadt für ihre persönlichen Präferenzen passend machen, und zwar nicht nur einmal, zum Weiberfasching, sondern immer wieder, nach ihrem Gutdünken und in wechselnden Lebenssituationen. Und immer waren sie gewiss, im Restraum die gleichen Grundbedingungen anzutreffen, gratis und ohne Aufsicht, ganz als sei man Eigentümer eines kleinen Stücks Großstadt.

FOLGERUNGEN

Das Spurenlesen in den Fallstudien hat weiterführende Erkenntnisse zur Natur von Restraum gebracht. Die Nutzungsdaten belegen, dass sich Bürger Restraum freimütig angeeignet haben, um darin ihren individuellen Bedarf an Stadtraum zu decken. Eigentlich hat sich nicht nur der Mensch dieser anscheinend freien, unbestimmten Räume bemächtigt, sondern je nach Beschaffenheit auch Pflanze und Tier, die allerdings hier nicht ausführlich untersucht wurden. Die menschlichen Nutzerspuren und Fundstücke zeigen eine lange Reihe von Nutzungsarten, die vom privaten Stelldichein bis zum Kleinunternehmen und vom künstlerischen Werk bis zur Abfallbeseitigung reicht. Insgesamt stecken aus der Perspektive der Nutzer zehn verschiedene Räume im Restraum [19]. Dabei wird der Platz, den der jeweilige Restraum bietet, mal kurz-, mal langfristig in Anspruch genommen, von dem Einen nur eine kleine Ecke, von dem Anderen größere Stücke, niemals aber der ganze Raum. Insgesamt waren keine Massen von Benutzern festzustellen. Die Nutzungen waren moderat und plausibel, also eher den Alltag des Städters betreffend, nicht Big Business, High Society oder Mafia-Hochburg.

Offensichtlich ist den Bürgern die Nutzung nicht eigens verwehrt worden. Es gibt nur wenige Hinweise auf Regulierungen seitens der Stadtbehörden oder auf Bearbeitung des Geländes durch städtische Dienste, vielmehr hat die Art der Nutzung den ungeklärten Status der Räume noch verstärkt. Diese Bedingungen kommen Wünschen und Interessen der Bürger entgegen, die sich in den regulierten, kontrollierten Stadträumen nur schwer oder gar nicht erfüllen ließen. Sie könnten nicht so leicht als kurzer Weg zur Deponie oder als Zuflucht genutzt werden, auch herrscht dort nicht das Ambiente für heimliche Chatrooms oder verborgene Meeting Points, noch weniger kommt das Gefühl von Abenteuer oder Eroberung auf. Ein bisschen Halbschatten scheint zum Wohlergehen und zur Entfaltung des Bürgers dazu zu gehören. Dafür leiht man sich den Restraum, fühlt sich quasi als halber Eigentümer. Hat man als Bewohner nicht ohnehin ein Nutzungsrecht auf alle Stadträume?

Der Anspruch auf Stadtraum, den Bürger individuell durch Nutzung von Restraum erheben, trifft sich mit dem Gestaltungsdrang der Planer und dem Interesse der Lokalpolitik an der Stadtentwicklung. Die schon in der Mengenanalyse festgestellte räumliche Vielfalt von Restraum wird durch die Reichhaltigkeit der Nutzungen, wie sie in der Einzelfallanalyse zu Tage getreten ist, noch beträchtlich gesteigert. Raum- und

Nutzungsvarianten zusammen zeigen an, wie unterschiedlich Restraum perzipiert werden kann. Gleichzeitig ergibt sich daraus ein Abbild des inneren Zustands der Stadt.

SUKZESSIVE DEFINITIONS- ENTWICKLUNG ZU RESTRAUM – DEFINITION NACH TEIL D

Die Feldforschung in den Laborstädten hat – analog dem Leeren und Registrieren der Inhalte einer Plattenfuge – aufschlussreiche Einblicke in eine Reihe von Resträumen ermöglicht. Neue Erkenntnisse über jene der Teile A bis C hinaus wurden hinzugewonnen:

- 1 Restraum lässt sich als eine Sammlung einzelner Räume beschreiben, die zu den unbestimmten Räumen einer Stadt gehören, mithin nicht verplant sind.
- 2 Restraum ist übriggeblieben, nachdem der nutzbare Teil der unbestimmten Räume für bauliche Entwicklung, etc. genutzt wurde.
Restraum ist nicht einfach nur ein Rest, der als städtebaulich nutzlos vom unbestimmten Raum übriggeblieben ist, sondern vermutlich mehrere Entstehungsursachen hat:
 - Restraum kann der Verschnitt einer Planung sein.
 - Restraum kann aus (gesetzlichen) Abstandsflächen bei Infrastrukturen bestehen.
 - Restraum kann ein Überrest sein, also von einem verfallenen Stadtraum (Infrastruktur, Anwesen, Platz) übriggeblieben sein.
 - Restraum kann in Gänze oder zu einem Teil dem Stadtraum entsprechen, der geschwunden ist.
- 3 Restraum gilt einerseits als offiziell nicht nutzbar, weil er Eigenschaften hat, die eine städtebauliche Verwendung nicht möglich machen oder sie als zu aufwendig erscheinen lassen. Andererseits hat er Eigenschaften, die ihn für private Unternehmungen von Stadtbewohnern sehr wohl geeignet erscheinen lassen.
Restraum kann Eigenschaften haben, die vermutlich auch eine städtebauliche Nutzung erlauben, allerdings nur in eingeschränktem Maße. Dagegen kann er vermutlich eine ausgedehnte, vielfältige Nutzung für individuelle Zwecke zulassen.
- 4 Zu den für individuelle Nutzung relevanten Eigenschaften von Restraum gehören: seine Lage, seine physische Gestalt, seine Abgeschlossenheit.
Zu den Raumeigenschaften, die solche Nutzungen verhindern beziehungsweise fördern, gehören vermutlich ferner: der ästhetische und atmosphärische Befund der fraglichen Räume, ihre Eingebungen, die diversen Nutzungsarten, deren Auswirkungen vor Ort sowie ihre Wahrnehmungsmöglichkeiten durch die Stadtbewohner.

Die erforderliche Bandbreite des methodischen Werkzeugs lässt auf einen forschungsmäßig anspruchsvollen Untersuchungsgegenstand schließen, ein weiteres Charakteristikum von Restraum.

- 5 Spezifische Raumeigenschaften sind mit typischen Nutzungspraktiken gepaart und führen zu Erscheinungsbildern, an denen Restraum im Stadtkontext in gewissem Grad erkennbar ist.

Es können städtische Verdachtszonen für das Auftreten von Restraum bestimmt werden, sodass er je Stadt in Anzahl und Aussehen identifizierbar wird, und zwar trotz seiner weitgehend verborgenen Ausprägungen.

Das Erscheinungsbild eines Restraums ändert sich.

- 6 *Wissenschaftliche Begehungen der Verdachtsräume von Beispielsstädten (Ludwigshafen, München, u. a.) liefern Hinweise zur weiteren Entschlüsselung des Restraumphänomens.*

Restraum scheint in Entstehung, Existenz und Raumeigenschaft meist unmittelbar mit einer geplanten funktionalen Struktur verbunden und in dieser Hinsicht von ihr abhängig zu sein. Seine Nutzung indes ist ungeplant und unabhängig.

Fotos und Beschreibungen ausgewählter Resträume erlauben optische Narrative zu erstellen. Sie zeigen diverse Nutzungsarten zum Beispiel als Treffpunkt, Abenteuerspielplatz, Chatroom, Deponie – eine lange Liste alltäglicher Funktionen.

Stadtbewohner haben sich Restraumareale freimütig zur individuellen Bedarfsdeckung und Lebensgestaltung angeeignet.

Durch die Auswertung der Feldforschung ist die Bestimmung von Restraum ein gehöriges Stück vorangekommen. Insbesondere die Nutzung spezifischer Resträume für individuelle Bedürfnisse der Stadtbewohner ist klarer geworden. Nun fragt sich, welchen Wert diese an sich unmöglichen Stadträume für die Nutzer und damit für die jeweilige Stadt haben. Eine Zusammenschau der verschiedenen Erkenntnisse der Studie kann dazu Aussagen machen.

TEIL E

ERKENNTNISSE
ZUM RESTRUM

EIN UNTER-
SCHÄTZTES
PHÄNOMEN

- 342 ZUM WESEN VON RESTRAUM
- 342 Aufklärung der Andersartigkeit
- 344 Auflösung des Phänomens
 - 344 Kontraste
 - 345 Kontroversen
 - 346 Geheimnisse

- 347 ZUM WERT VON RESTRAUM
- 347 Wert für Nutzer
- 349 Wert für Stadtplaner
- 351 Wert für die Stadt

- 354 ZUR WÜRDIGUNG VON RESTRAUM

- 358 DEFINITION NACH TEIL E

Wenn man sich in die knapp einen Zentimeter breite Fuge zwischen zwei Gehwegplatten zoomt, voller Erstaunen dort tagelang hängen bleibt, sich immer tiefer hineinbegibt und aus der Fuge immer mehr Erkenntnis herausholt, diese in eine Forschungsarbeit zu städtischem Restraum überträgt und sie auch auf einer weiträumigen Feldexpedition nicht aus den Augen verliert, dann muss diese methodische Partnerschaft erfolgreich gewesen sein. In der Tat war das Denkwerkzeug Plattenfuge zugleich initiale Motivation und durchgängige Analogie für die Erforschung von Restraum. Wird sie auch zu einer Neueinschätzung von Restraum taugen?

Restraum als Teil einer Stadt war am Anfang der Forschungsarbeit ebenso verwirrend wie attraktiv, jedenfalls in seiner Bestimmung nicht klar, in seiner Bedeutung eher widersprüchlich, teils äußerst geringgeschätzt, teils hoch gelobt. Restraum war real, kein Phantom, konnte aber nicht anders als ein Phänomen genannt werden. Die Arbeit hatte sich deshalb vorgenommen, städtischen Restraum identifizierbar, sein Wesen aufklärbar und seinen Wert für eine Stadt einschätzbar zu machen. War da etwas am Restraum übersehen worden, was Fach- wie Sachkräfte der Stadt wissen sollten?

Die Arbeit hat die dem Thema zugehörige Literatur als Wissenslabor ausgeschöpft und dabei gelernt, dass der Forschungsgegenstand Teil einer lebendigen wissenschaftlichen Diskussion und praktischen Implementation stadtplanerischer Konzepte ist, die gemeinsam das Ziel haben, die Stadt besser zu verstehen und sie immer wieder auf die wechselnden Bedürfnisse seiner Bürger auszurichten. Als Medium dieses Orientierungsprozesses haben sich die hier einbezogenen Publikationen, Untersuchungen und Projekte die unbestimmten Räume einer Stadt gewählt. Restraum ist davon ein Teil, wird aber nicht eigens darin ausgeworfen. Eine solche Separierung der Resträume von den anderen unbestimmten städtischen Räumen hat die vorliegende Forschungsarbeit versucht. Hat sie ihre wissenschaftliche Berechtigung, ihren planerischen Sinn, ihren stadtpolitischen Mehrwert?

Um das Spezifikum Restraum zu erfassen, reichte es nicht, die Untersuchungsmethoden und Inhalte von unbestimmten Stadträumen zu übernehmen. Sie erwiesen sich zwar als hilfreich, insbesondere wegen ihrer fachlichen Güte und des weiten sachlichen Horizonts, waren aber insgesamt zu wenig spezifisch. Ein originärer Forschungsprozess war zu entwickeln, der weiter in die Tiefe geht und die prägnanten Eigenarten von Restraum berücksichtigt. Dafür wurden Ansätze, die in der Literatursynapse aufzufinden waren, adaptiert (z. B. urban scan), andere eigens neu konzipiert (z. B. Verdachtszonen). Feldforschung in mehreren europäischen Städten, besonders in Ludwigshafen und München, erlaubte mit zweistufiger Erhebung (Mengen- und Einzelanalyse) verfeinerte, ortsnahe Erkenntnisse zu Restraum zu gewinnen und sie in einer Weise auszuwerten und darzulegen, dass Folgerungen zu Wesen und Wert von städtischem Restraum offensichtlich wurden. Werden diese Erkenntnisse zum Restraum – bewirkt und getragen durch das optische Narrativ der Bilder – Überzeugungskraft haben? Ausreichend auch für den Fall, wo ein

Paradigmenwechsel à la Plattenfuge im städtebaulichen Nachverdichtungsdenken erforderlich wäre? Mehr noch: Wird ein Perspektivwechsel von der Geringschätzung zur Würdigung von Restraum möglich sein?

ZUM WESEN VON RESTRAUM

Restraum hat höchst sonderbare räumliche, optische, akustische und ästhetische Eigenschaften. Er wird von einem Großteil der Stadt missachtet, von den städtischen Diensten vernachlässigt, von der Geschäftswelt ignoriert. Geringschätzung ist sein Alleinstellungsmerkmal. Bewohner und Nutzer bestimmen selbst, ob und wie er verwendbar ist. All das unterscheidet ihn von anderen Räumen in der Stadt. Die Andersartigkeit hilft ihn aufzuspüren und berechtigt dazu, ihn gesondert zu betrachten. Es fällt auf, dass Restraum in großer Vielfalt auftritt. Seine höchst untypischen Eigenschaften sind verantwortlich dafür, dass von Restraum – bei aller sonstigen Geringschätzung – auch eine gewisse Faszination ausgeht. Jeder ist auf eigene Weise vom Restraum berührt. Das drückt sich durch unterschiedliche Nutzung und unterschiedliche Wahrnehmung aus. Restraum findet sich über die ganze Stadt verstreut, scheint aber einfach unterscheidbar, da seine Vertreter objektiv als ungewöhnlich und untypisch feststellbar sind. Seine Faszination aufzulösen, scheint schwieriger, da sie weniger offensichtlich und eher subjektiv zu bewerten ist. Das Andersartige und das Phänomenhafte machen das Wesen von Restraum aus.

AUFKLÄRUNG DER ANDERSARTIGKEIT

Die Andersartigkeit von Restraum beginnt damit, dass er Raum für Raum aus dem Stadtgefüge herausgesucht werden muss, da er keine gängige, beispielsweise im Flächennutzungsplan verortete, Raumkategorie bildet und Nutzungspläne keine »weißen Flecken« haben. Gute Erfahrung wurde damit gemacht, ihn gezielt in den Leihkategorien zu suchen, die restraumverdächtig sind, und ihn dort anhand der ihm zugesprochenen Besonderheiten zu lokalisieren. Zu diesen Besonderheiten zählt, dass er den oberflächlichen Eindruck eines völligen Freiraums macht: für eine bauliche Verwertung unmöglich, hingegen für viele praktische Nutzungen ideal.

Restraum gehört zu den unbestimmten Räumen einer Stadt und ist insofern frei verfügbar als seine Verwendung seitens der Behörden offen ist und sie sich offensichtlich auch wenig darum kümmern. Bürger nehmen diese Situation als Angebot wahr und nutzen den Restraum nach eigenem Gusto. Flexible Nutzbarkeit ist eigentlich ein Qualitätsmerkmal von Öffentlichem Raum, der allerdings auf vielfache Weise als eingeschränkt erscheint: Ordnungen, Regelungen, Satzungen, Gesetze, Teilprivatisierungen, Gebühren, Videoüberwachung. Bewohner empfinden das als zu viel Kontrolle und Gängelung und weichen deshalb zum

Restraum aus. Dort haben sie ihren Raum. Dort können sie auch Sachen machen, die den allgemeinen Regeln und der mitmenschlichen Rücksicht nicht ganz entsprechen, dort herrscht verschiedentlich ein Klima des Halbdunkels oder der prickelnden Verborgenheit, was dem Interesse und Verlangen mancher Bürger sehr entgegenkommt beziehungsweise sie zu Kreativem und Erforderlichem anregt. So sehr Restraum für Vermarktung und für offizielle Stadtfunktionen als eher unmöglich gilt, so sehr erweist er sich als Möglichkeitsraum für alle Bürger, die nach Orten in der Stadt Ausschau halten, wo sie ihre individuellen Vorstellungen und ihre Ansprüche an die Stadt verwirklichen können. Es wird ihnen leichtgemacht (keine Kontrolle, keine Kosten), sich den Extra-Raum, den ihnen der Restraum bietet, für die Realisierung ihrer Anliegen anzueignen. Kein anderer städtischer Raum hat ein solches Potenzial, eine solche stadtstrukturelle Andersartigkeit.

Seltenheitswert hat auch die hohe Vielfalt, durch die sich die Besonderheit des Restraums auszeichnet. Schon die Literatursynopse hatte auf diese Eigenschaft aufmerksam gemacht, angedeutet durch die Breite der fachlichen Kreise, die über die Architekten und Landschaftsarchitekten, Stadt- und Landschaftsplaner hinaus, sich dem Thema gewidmet haben. Private Developer ebenso wie Stadtbauräte fühlten sich angesprochen, Sozialwissenschaftler und Anthropologen sahen ein Wirkungsfeld, Historiker und Ingenieure hofften eine Facette der inneren und äußeren Vielfalt von Restraum zu erklären. Von diesen Bemühungen, ergänzt um die eigene Forschung, sollen hier nur zwei Ergebnisse angeführt werden. Dazu gehört erstens die augenscheinliche Untauglichkeit von Restraum, als Fläche oder Raum für Planung sinnvoll und ohne Wenn und Aber eingesetzt werden zu können. Das liegt mehr an eigenartigen Zuschnitten der Grundfläche, widrigen äußeren Einflüssen oder unmöglichen Lagen als, wie oft vermutet wird, an der Größe des Restraums. Zweitens sei die Abhängigkeit des Restraums von einer dominanteren Struktur genannt, die auf Grund ihres Wirkens den Namen Mutterstruktur verdient. Sie bringt ihn hervor, beeinflusst ihn in Physis, Eigenschaften, Zustand und Nutzung und sorgt dafür, dass er nie isoliert, sondern immer in dieser engen Verbindung auftritt und beschrieben wird. Physische Gestalt und Mutterstruktur charakterisieren die stadtbauliche Andersartigkeit von Restraum.

In der Art der Nutzung ist ein weiterer Bestimmungsfaktor der Andersartigkeit von Restraum gegeben. Der Nutzer macht sich rar, ist eher selten zu sehen, die Gebrauchspuren dagegen sind zahlreich und meist aussagekräftig, gelegentlich rätselhaft. In jeder anderen Szenerie der Stadt würden die meisten der festgestellten Nutzerpraktiken Aufsehen erregen oder gar Protest hervorrufen, obwohl die Aktivitäten selbst kaum exzentrische, sondern vorwiegend normale Wünsche und Erledigungen betreffen. Der Zivilisationsgrad und der Ort der Ausübung sind entscheidend. So haben die meisten Stadtmenschen ihr Bett zu Hause, lassen den Ölwechsel in der Werkstatt erledigen, malen im Hobbykeller, werfen ihre abgetragenen Jacken in den Altkleidercontainer, ihren Kühlschrank in die korrekte Ecke des Wertstoffhofes, trinken im Wirtshaus und essen

bei Lidl oder Edeka gekaufte Radieschen. Die Restraum-Menschen haben eigene Vorlieben.

Obwohl dem Restraum zumeist ein Schattendasein bescheinigt wird, ist es für ihn charakteristisch, dass er durch Nonkonformismus auffällt. Restraum sticht aus dem konventionellen Bild der Stadt heraus durch wildes Grün oder rohen Beton, vibrierenden Lärm, schrecklichen Gestank und provokativ verschönte Wände. Ein kleiner Teil der Stadtbewohner scheint sich in diesem Umfeld wohl zu fühlen, kostet es aus und trägt eventuell selbst aktiv zu seiner Erhaltung bei. Der größere Teil der Stadtbewohner findet dasselbe Umfeld als wenig attraktiv, verwaht und dubios, jedenfalls kein Ruhmesblatt für die Stadt. Hochschätzung trifft Gering-schätzung. Diese sozio-ästhetische Spannweite trägt zur Andersartigkeit von Restraum bei, hilft zugleich aber auch, ihn als Phänomen zu begreifen.

AUFLÖSUNG DES PHÄNOMENS

In der Tat erklärt sich das Phänomen Restraum zum Teil durch seine Andersartigkeit, an der sich die Geister scheiden. Ein und derselbe Tatbestand wird unterschiedlich bewertet. Die Besonderheiten von Restraum sind für alle Stadtbewohner erkennbar untypisch in der Stadt, aber je nach Standpunkt kann ihnen etwas Positives abgewonnen werden oder sie sind der Anlass für negative Beurteilungen. Diese Diskrepanz gilt nicht nur für die Einschätzung der realen Gegebenheiten im und um Restraum, sie setzt sich auch bei den unwirklichen, unfassbaren, widersprüchlichen und mysteriösen Beschreibungen fort, die an der Restraum-Realität festmachen.

KONTRASTE

So ist Restraum zu allererst ein Kontrast zu seinem Kontext, in seinen Eigenschaften wie in seiner Funktion. Er ist der Rest, der eine bis ins kleinste Detail geplante Struktur komplett macht, ist indessen selbst nicht geplant. Seine Funktion ist, existieren zu müssen als Luftraum, um Material zu sparen, als Zugang für Wartungsarbeiten, als Sicherheitsabstand oder als Fluchtweg im Notfall. Wenn überhaupt, unterstützt er eine konstruktive Funktion, er hat keine vorgesehene Nutzung und doch, er wird genutzt.

Liegt er unter einer Brücke, gelten über ihm die Regeln und Gesetze der Straßenverkehrsordnung, die ausgelegt sind auf reibungslose, optimierte Handhabung des Verkehrsflusses und größtmögliche Sicherheit der Verkehrsteilnehmer: Das kleinste Schlagloch wird sofort gefüllt, angeflogene Sprösslinge werden aus den Fugen entfernt, die Verkehrsflächen sind nach DIN genormt und die Art der Benutzung ist durch Bodenmarkierung und Beschilderung links und rechts der Fahrbahn-, Fuß- und Radwegflächen vorgeschrieben. Jedes Vergehen gegen diese Festlegungen wird sofort bestraft. Die Situation darunter könnte gegensätzlicher nicht sein. Die Flächen sind grob und teilweise unversiegelt. Kein Hinweisschild auf Straßenschäden. Ehemalige Sprösslinge haben es zu

Bäumen gebracht, sind manchmal zu einem Dschungel gewachsen. Man wandert durch ein diffuses Halbdunkel. Scheinbar kann jeder machen was er will, ohne einen Strafzettel zu bekommen.

Für die unmittelbaren Angrenzer kann Restraum ein Glücksfall sein, wenn sie ihn als willkommene Erweiterungsfläche zu ihrem Grundstück in Beschlag nehmen können. So erhalten Gewerbebetriebe zusätzliche Lagerflächen, Privatleute Gärten und Gärtnereien Platz für Aufzucht. Restraum kann auch optisch ein Glücksfall sein, beispielsweise wenn man aus seinem Fenster auf das üppig-grüne »Paradies« blickt. Er kann für den Angrenzer aber auch Pech bedeuten, wenn dieser merkt, dass durch die Nachbarschaft zu den dubiosen Nutzungen des Restraums der Wert seines Eigentums sinkt; oder wenn die rohen Attribute, wie starker Uringestank, bis zu ihm vordringen.

KONTROVERSEN

Ebenso wie die Deutung von Restraum Kontraste sichtbar werden lässt, zeigt sie auch, dass die Meinungen zu Restraum auseinandergehen, sogar sehr kontrovers ausfallen können. Ein Beispiel: Angstraum ist Fachbegriff und Forschungsgebiet. Restraum wird auf Grund der räumlichen Konstellation häufig mit Angstraum gleichgesetzt. Restraum ist nachts schlecht oder gar nicht beleuchtet und teilweise auch am Tag sehr düster. Die Atmosphäre im Restraum ist anders als im vertrauten öffentlichen Raum. Sie ist gekennzeichnet durch uneinsehbare Winkel oder ist generell unübersichtlich und letztlich auch wenig frequentiert. Diese Situation würden Passanten, die den Raum durchqueren, als gefährlich beschreiben, sie ruft Angstgefühle hervor. Andere genießen die Ungestörtheit dieses Ortes, die aus eben diesen räumlichen Bedingungen entsteht. Sie nutzen das örtliche Angebot, wie die Feldforschung eindringlich gezeigt hat, für ihre individuellen Bedürfnisse. Für sie wird aus den Raumeigenschaften kein Angstraum, sondern ein Zufluchtsort, ein Möglichkeitsraum oder ein sozialer Raum, an dem sie ein vertrauliches, ungestörtes Treffen abhalten können, Raum der Begegnung.

Wird Beton als schön oder als hässlich empfunden? Ist üppiges Grün paradiesisch oder ungepflegt? Hat der Raum unter einer Schnellstraße etwas Sakrales oder ist er ein Unort? Die Erscheinung von Restraum wird sehr zwiespältig aufgenommen. Es gibt die eine Seite, die in Restraum eine Ästhetik erkennt und diese genießt, zelebriert, ausschöpft. Es ist die Ästhetik eines krassen Stadtraumes, die diesen allerdings so speziell macht, dass er selbst als Imagerträger funktionieren kann. Deshalb benutzt ihn die Modefotografie als Kontrast-Hintergrund und die Operaufführung als hippestes, alternatives Bühnenbild. Bestimmte Freizeittrends fühlen sich im Restraum-Ambiente mit ihrer Sportart besser aufgehoben als auf dem klassischen Sportplatz. Oder man zieht tatsächlich Inspiration aus der Situation und Restraum wird Nährboden für Gedanken oder Aktionen: Restraum lässt sich als Mittelpunkt der 70er Jahre Splitscreen-Technik erleben, wenn die durch den Kontrast schwarz gerahmten Ausschnitte von Stadtszenen verfolgt werden können oder

plötzlich Le Corbusiers Gedanken zu Ronchamps verständlich werden, sobald das Licht zwischen die Auffahrtsrampen fällt. Märchenhaft. Als gespenstisch sieht das die andere Seite.

Selbst unter den Restraum-Fans herrscht Kontroverse, beispielsweise zum Thema möglicher Verhübschung von Restraum – entweder durch die städtischen Dienste oder durch die Restraum-Nutzer selbst. Es kommt vor, dass die Behörden bessere Ausleuchtung, farbliche Gestaltung, ordentlichen Beschnitt des Dickichts anbieten. Die Aneigner lehnen das regelmäßig ab. Sie antizipieren die Gefahr der anrückenden Überwachung, fangen an, ihr Stück Stadtgrund einzuhegen und zu pflegen. Eine weitere Kontroverse: Die einen nutzen Restraum, um ihre Dinge geschützt aufzubewahren oder ihre Fahrzeuge sicher abzustellen, bei anderen scheint der Damm gebrochen zu sein, wenn sie Restraum als überdimensionalen Container missbrauchen, in dem sie alles entsorgen, was ihnen überflüssig ist. Das geht selbst den Restraum-Veteranen zu weit.

Andererseits ist Restraum ein Ort der Akzeptanz, eine Grauzone im Stadtgeschehen, die viel aufnimmt und nicht wählerisch ist. Das ist nur möglich, weil von außen wenig Einfluss auf das Innere des Raumes genommen wird und dort eigentlich keine Regeln gelten beziehungsweise nicht durchgesetzt werden. Jeder kann dort machen. Dennoch sind diese Räume zuweilen sehr stark bewacht, viel strikter als jeder öffentliche Raum. Das geschieht durch Menschen, die Restraum für sich entdeckt und erobert haben, sie schützen ihn, er soll bleiben, wie er ist. Schon ein Forscher mit einem Fotoapparat im Anschlag ist ein Verstoß gegen den herrschenden unsichtbaren Kodex und wird – wie selbst erfahren – mit einer Vermahnung bedacht.

GEHEIMNISSE

Stadt und Bewohner sehen Restraum, soweit sie ihn überhaupt wahrnehmen, überwiegend als abgeschiedenes Gelände, von dem feststeht, dass es unnützlich ist, kein eigenes Flair hat und dass dort nichts Wichtiges passiert, kein Event, keine große Stimmung. Dennoch würden viele Nutzer ihr Interesse an Restraum daran festmachen, dass er eine gewisse Aura hat, etwas Anziehendes, womöglich etwas Magisches. Einige der Funde in den Expeditionsräumen haben solche Anhaltspunkte ergeben. Spuren von Treffen in Resträumen konnten so ausgelegt werden, dass Ort und Nutzung nur einem Kreis von Eingeweihten bekannt war, der Raum blieb versteckt oder unzugänglich.

Restraum trägt romantische Züge. Einen verschwiegene(n), verbotenen Raum zu kennen und das Rätselhafte um ihn mit jemandem zu teilen, kommt Träumern und Romantikern entgegen. An dererlei geheimen Stellen wächst die Versuchung zu konspirativen Treffen und krummen Geschäften. Solche Orte beflügeln die Phantasie und die Emotionen unterschiedlicher Schichten von Stadtbewohnern: widersprüchliche Ziele und unerfüllbare Erwartungen vom Leben in der Stadt, vom Leben überhaupt. Wie ein Magnet zieht Restraum die Stadtbewohner an, die sich nach einem Stück Stadt sehnen, das ihnen das Gefühl gibt, mitten in der

Stadt außerhalb der Stadt zu sein, ein Phänomen. So behält Restraum trotz der Erhebung von Fakten und der Dechiffrierung von Spuren etwas Unerforschliches.

Die Andersartigkeit als Raumtypus und seine Ambivalenz als alternativer Lebensraum tragen zum Wesen von Restraum bei. Restraum ist auffindbar, das Phänomen ist in Grenzen erklärbar, sein Potenzial ist angemeldet, sein Wert aber noch nicht entzaubert. Anfänglich gab es die Befürchtung, ob denn das Spezielle, das Restraum in sich trägt, verloren gehen könnte, wenn man es bekannt machte. Man sah sich dem Dilemma ausgesetzt, durch das Erforschen eben den Wert zu zerstören, den es zu finden galt – ganz ähnlich der Prophezeiung Burckhardts, vom »Aus des Niemandlandes« im Falle des gut gemeinten Eingriffs der »städtischen Equipen, die das Gras mähen und einen Grillplatz einrichten«. Wird dem Restraum ein solches Schicksal erspart bleiben? Kann er mit Anerkennung als städtebaulicher Sonderfall rechnen?

ZUM WERT VON RESTRAUM

Der von Anfang an im Restraum vermutete Wert ist inzwischen fassbarer geworden, mehr für den Nutzer solcher Räume als für die anderen Bewohner, für die Stadtplaner oder die Stadt insgesamt. Die Tiefenuntersuchung hat in Teil D dieser Forschungsarbeit zwar die Nutzerwelt schwerpunktmäßig ausgelesen, nicht aber im gleichen Ausmaß die Lebensgewohnheiten ihrer Mitbewohner in der Stadt und schon gar nicht das Arbeitsethos in den städtischen Amts- und Planungsstufen, geschweige denn in den Chefetagen der Investmentgesellschaften recherchiert. Erst all diese Abteilungen zusammen bestimmen jedoch, welche Stadtqualität entsteht und welcher Stellenwert dem Restraum darin gegeben wird. Was aber Restraum-Nutzer als urbane Qualität verstehen, muss auch von allen anderen verstanden werden.

WERT FÜR NUTZER

Nutzern ist vermutlich ihr Glück nicht ständig bewusst, dass sie den Restraum nur deshalb nutzen können, weil andere aus unterschiedlichen Gründen kein Interesse daran haben. Die Anwohner freuen sich einfach, wenn sie im Raum nebenan, ohne fragen zu müssen, etwas machen können, was sonst wo schwieriger oder überhaupt nicht machbar wäre. Sie sehen die Chance und greifen zu, zumindest loten sie aus, ob es ohne Probleme geht. Dass es geht, sehen sie auch am Verhalten der Gleichgesinnten. Auch sie stillen ihr Verlangen nach Wunscherfüllung, kommen auf den Geschmack und experimentieren damit. Die Aneignung geschieht qua günstiger Gelegenheit – oder ist sie Teil einer Usurpationsstrategie?

Dass sie öffentlichen Grund und Boden nutzen oder sich gar auf Privatbesitz befinden, ist den meisten Nutzern von Restraum ebenfalls

nicht bewusst, jedenfalls steht die Eigentumsfrage bei ihnen nicht im Vordergrund. Die freie Fläche wird in zweifacher Weise bereitgestellt: Erstens gibt es im Restraum Platz, sich (wie auch immer) zu tummeln, und zweitens muss nichts dafür bezahlt werden. Restraum nutzt der Nutzer umsonst. Teilweise ist das Desinteresse (seitens der Stadt, der Bahn, der privaten Restraum-Eigentümer) so stark, dass aus der einmaligen Nutzung eine regelmäßige werden kann und dass Flächen nicht nur kurz für etwas gebraucht, sondern regelrecht auf unbestimmte Zeit gepachtet werden. Natürlich ohne Vertrag, selten nach Absprache, eben stillschweigend.

Durch sein Angebot an Lage, geometrischen Eigenschaften und räumlicher Atmosphäre eignet sich Restraum zur Erleichterung täglicher Zwänge des Lebens (Müllbeseitigung, Notdurft, Parkprobleme, Schlendrian) und bedient bestimmte Grundbegehren des Menschen (Abenteuer, Zuflucht, Begegnung, Inspiration), was auch die Vielfalt der Nutzung erklärt. Praktische Bedürfnisse hat der Mensch unendlich viele, ebenso zahlreich sind seine geistigen und mythischen Aspirationen. Restraum ist freier Raum, dort bieten sich störungsfreie Zeiten und Zonen für solche Dinge. Angebot trifft auf Nachfrage.

Dieses Schlaraffenland eignet sich nicht nur zur persönlichen Entfaltung, sondern wird gelegentlich für kommerzielle Zwecke zweckentfremdet. Autoverkaufsgespräche und Probefahrten können dort zur Not auch ohne Rote Nummer stattfinden, für den Handel mit illegalen Waren gibt es strategisch gut gelegene Passagen, die auf andere Weise auch ein Imbissstand nutzt, um Gewinn zu machen. Selbst das Lagern von Autoreifen und das Abstellen beziehungsweise Vergessen von abgestellten Campern und Anhängern kann kommerziell gedeutet werden. Die Reklametafel, die Kommunikationsplattform, das verblichene Bühnenbild sind Hinweise auf Kunst und Kommerz, auch wenn hier nicht das große Geld gemacht wird. Im Restraum ist Geld nicht dominant, eher der lonely wolf, das Zwischenmenschliche und die Grenzerfahrung.

Geschätzt wird Restraum als repressionsfreie Zone. Unverfolgt Wände zu bemalen, aus dem Stegreif ein Konzert abzuhalten oder rund um die Uhr Squash zu spielen, ist nicht an vielen frei zugänglichen Orten einer Stadt möglich. Meinungen und Parolen an den Wänden machen Mut, fordern zu Nachahmung auf. Nutzer von Restraum müssen sich nicht mit ihren Mitbewohnern in der Stadt auseinandersetzen, gehen vor, als seien sie keine Rechenschaft schuldig. Natürlich kann jeder in der Stadt handeln wie er möchte, doch in vielen Stadträumen muss per Regelwerk das Handeln kontrolliert werden, sonst wäre der offiziell erstrebte Zustand, das politisch gewünschte Funktionsbild nicht einzuhalten. Auch Restraum ist nicht gesetzlos, schließlich ist er Teil des Stadtraums. Der Druck, »Straftäter« zu ertappen oder zu verfolgen, ist aber entscheidend reduziert, allein schon durch das erwähnte offizielle Desinteresse, das Restraum wie eine schützende Wolke umgibt. Hier leisten sich die Stadtentwickler eine Ausnahme. Einige Bürger wissen das zu schätzen.

Was aber geschieht, wenn die städtischen Beauftragten für Nachentwicklung anrücken? Dann werden die Nutzer ihren Restraum

verteidigen. Jedoch mit welchem Argument? Der oben beschriebene Bedarf ist sicher nennenswert, lebensnotwendig ist er für die Nutzer wohl nicht, aber er trägt dazu bei, sich in seiner Stadt wohl zu fühlen. Nicht-Nutzer von Restraum hingegen schätzen die wilde Nutzung nicht, einige von ihnen sind eventuell tolerant oder sie wollen Restraum für den Fall erhalten, wo auch sie selbst in der Zukunft einen entsprechenden Bedarf haben sollten. Dann aber könnte die Stadt die Dringlichkeit ihres Raumbedarfs für akute Stadtentwicklungszwecke ins Feld führen. Auch könnte den bisherigen Nutznießern von Restraum entgegenhalten werden, sie hätten Privilegien genossen, die unter neuen stadtstrategischen Bedingungen nicht mehr gewährt werden könnten, das Interesse der Allgemeinheit in der Stadt gehe vor. Wen werden die Restraum-Nutzer als Befürworter ihrer Verhandlungslinie, als Unterstützer im Interessensstreit noch haben?

WERT FÜR STADTPLANER

Bei Bedarf werden sich die (oben eingeführten) »städtischen Beauftragten für Nachverdichtung« von der Abteilung Stadtplanung auf die Suche nach geeigneten Terrains machen. Dabei werden sie neben hausinternen Quellen auch verfügbare Untersuchungen über unbestimmte Räume einschließlich Restraum zu Rate ziehen: Gibt es neueste Erhebungen über unsere Stadt? Gibt es Berichte über neuere Bauweisen unter schwierigen Rahmenbedingungen? Gibt es passende Partner für die Realisierung? Unter den gefundenen Studien könnte auch eine Arbeit zum Wert von Restraum sein, mit Hinweisen zur planerischen Abwägung zwischen dem Drang zur Nachverdichtung und dem Bedarf an städtischem Restraum. Was wird sie den Stadtplanern zu denken geben?

Der Stadtplaner sieht von Berufswegen her in jedem Restraum zunächst einen Möglichkeitsraum entweder für neue Planungsentwürfe oder für die Erhaltung eines Istzustandes.¹ Bauliche Nachverdichtung mag zwar als Soll-Zustand an manchen Stellen unmöglich sein, doch neue Bautechniken, die Auslegung von Bauvorschriften und die Neufassung von Sicherheitsstandards sind zum Teil flexibel und an manchen Stellen der Stadt entwicklungspolitisch sinnvoll. Stadtraum darf ohnehin permanent neu interpretiert, umgestaltet, zeitgerechter werden. Mutige Planer werden also auch Restraum antasten und unkonventionelle Nachverdichtungslösungen prüfen (beispielsweise die Vorschläge von New MUH). Eventuell lassen sich auf diesem Weg rasch die geforderten Zusatzkapazitäten an Wohn- und Geschäftsraum schaffen und noch dazu in einer Weise in die Silhouette der Stadt einfügen, dass sie als stadtbauliche Bereicherung gewertet werden können. Der Eingriff in die von Nutzern verteidigten Restraum-Areale (z. B. entlang von Bahnlinien) ist vergleichsweise gering, gleichzeitig könnte das Gelände als optisch aufgewertet gelten, insbesondere wenn andere Bewohner den Streifen

1 Schönwandt, Walter/Voigt, Andreas (2010). Planungsansätze. In: Henckel, Dietrich/Kuczowski, Kester von/Lau, Petra/Pahl-Weber, Elke/Stellmacher, Florian (Hrsg) (2010). Planen – Bauen – Umwelt. Ein Handbuch. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden, S. 772.

Bahngelände als verkommen moniert haben. Gewiss findet sich ein Partner in der Bauwirtschaft, der zusammen mit der DB das kühne Nachverdichtungsprojekt realisieren würde.

Parallel zu solchen und anderen Sofortmaßnahmen könnte sich die Stadtplanung die Gesamtfrage Restraum grundsätzlicher vornehmen, städtebaulich aufbereiten und stadtplanerisch bewerten. Wo kommen die Verschnitte und unförmigen, unbestimmten Flächen zustande, aus denen Restraum besteht, und lassen sie sich – schon bei der Planung – reduzieren, erweitern oder gestalten? Müssen sie eigens ausgemessen und registriert werden? Warum sind sie in der einen Stadt eher knapp, in einer anderen eher zu zahlreich und wie ist darauf fallspezifisch einzugehen? Sind sie wirklich seitens der Stadt wenig beachtet und zurecht als nutzlos behandelt worden? Sind sie ein notwendiges Übel oder kann ihnen eine sinnvolle, innovative Funktion im Stadtkontext, bei der Stadtentwicklung zugewiesen werden? Gibt es also gute Gründe, Restraum zu erhalten, etwas damit anzufangen? Wer interessiert sich überhaupt für diese Räume?

Den Stadtplanern ist bewusst, dass das sichtbarste Interesse am Restraum bei den derzeitigen Nutzern liegt. Diese machen zwar nur einen kleinen Teil der Stadtbevölkerung aus, zeigen aber unerwartet reichhaltige Nutzungsmöglichkeiten für diese an sich unwirtschaftlichen Gelände auf. Offenbar haben die untypisch geformten Leerräume, die krude belassenen, teils der Natur überlassenen Abstandsflächen und Grundstückszipfel etwas seltsam Attraktives an sich, was in anderen Teilen der Stadt nicht vorhanden ist. Auch findet nur hier eine Reihe von Aktivitäten statt, die sich Bewohner anderer Stadträume entweder dort nicht trauen, die ihnen dort untersagt oder anderweitig eingeschränkt worden sind. Überhaupt scheinen Bürger sich in diesen Resträumen auf eine Art auszuleben, die wenig urban anmutet. Dennoch findet unleugbar auch hier Stadtleben statt. Das sind unübersehbare Hinweise auf weitere Stadtwelten, Hinweise auf Stadtlebenspräferenzen, Hinweise auf Bedarf an Stadt in anderem Gewand, mit eigener Optik und Akustik. Man kann diese Signale ignorieren, man kann aber auch hellsehend und hellhörig werden.

Jenseits der akuten Aufgabe, über Nachverdichtung zusätzliche Planungsräume zu schaffen, steigt bei der Abteilung Stadtplanung die Ahnung, dass sich in den Resträumen Bedürfnisse von Bewohnern ihrer Stadt spiegeln, die es wert sind, nicht übersehen zu werden. Im Gegenteil, je mehr davon bekannt wird, umso deutlicher wird der Auftrag, nicht allein das Völkchen der Nutzer, sondern die Gesamtheit der Stadtbewohner in den Blick zunehmen. Es reicht, dass ein Teil der Bürger einen Wert im eigentlich geächteten Restraum sieht, um sich an die Verantwortung des Stadtplaners zu erinnern, dass die Stadt für alle Bürger ausgelegt sein muss. Ist das bunte Treiben im Restraum der Beweis, dass diesem Stadtentwicklungsimperativ entsprochen wird, oder ist es ein Fingerzeig, dass eine Gruppe von Stadtbewohnern mit ihren Wünschen und Nöten nicht ganz so ernst genommen wird – gewissermaßen den Rest der Stadtgesellschaft bildet?

Die Stadtplanung wird sich fragen, wie es zu dieser Spaltung in der Stadtgesellschaft kommen konnte. Warum kann ein Teil der Stadtgesellschaft seine Abenteuer, Begegnungen und sonstigen Verrichtungen nicht in den öffentlichen Räumen der Stadt betreiben wie die anderen Bewohner der Stadt auch, sondern muss sich eine Möglichkeit in den Abstellräumen der Stadt suchen? Haben der Aufwuchs der Resträume und ihre offizielle Handhabung zu diesem Stadtzustand beigetragen? Ist die attraktive Nutzung von freiem Restraum Folge von nachlassender Attraktivität anderer Stadträume? In anderen Worten: Haben wir es mit den Auswirkungen unserer eigenen Strukturplanung zu tun oder mit einer Verschiebung des Wertekanons der Bürger? In beiden Fällen wird sich die Stadtplanung fragen, ob sie nah genug am Bürger zu planen und dessen Vorstellung von der Lebenswelt Stadt hinreichend aktuell aufzunehmen vermag.

In den Ergebnissen der angesprochenen Arbeit zum Wert von Restraum finden die Stadtplaner wenig zu diesen Fragen. Immerhin lernen sie, dass Restraum ein stadtbauliches Potenzial für Nachverdichtung hat, wenngleich es eher gering ausfällt. Dagegen können sie nicht hoch genug schätzen, was die intensive Nutzung von Restraum an wichtigen stadtplanerischen Strukturfragen aufwirft. Sie alle gehen weit über den materiellen Nachverdichtungsbedarf hinaus und laden den Stadtplaner dazu ein, einen Perspektivwechsel zu vollziehen und Restraum primär als konzeptionelles Stadtplanungspotenzial zu begreifen, und zwar mit dem Fokus auf dem Wohlergehen der Bürger in der Stadt.

In der Tat lässt ein anderer Blickwinkel neuartige Funktionen von Restraum erkennen. So kann der Stadtplaner an den Nutzerstrukturen von Restraum einen Teil der Soziologie der Stadt ablesen, sie zeigen ihm die Auswirkungen der Vernachlässigung durch die Stadt, sie machen ihm erfahrbar, wie das Leben sich in einem kontrollfreien Stadtraum einnistet. Der Planer kann verfolgen wie Restraum in gewissem Ausmaß die Aufgaben des öffentlichen Raums übernimmt und ersatzweise bietet, was dort offenbar nicht möglich ist, eigentlich aber dort hingehört. Die Planungsabteilung wird angeregt zu ergründen, wie es dazu gekommen ist, dass wesentliche Funktionen des öffentlichen Raums der Stadt in die Obskurität, in Randräume und Unorte abgewandert sind oder abgedrängt wurden. Handelt es sich um eine ungewollte stadtplanerische Fehlentwicklung oder entspricht sie den politischen Stadtentwicklungszielen? Diesen Fragen nachzugehen, hat nur noch wenig mit baulicher Reserve zu tun, Restraum wird zum Aufklärungsraum für Stadtstruktur und Stadtentwicklung, eine wahre Fundgrube von Hinweisen für Stadtplaner – und nicht nur für diese.

WERT FÜR DIE STADT

Mehr noch als die zuständigen Experten in der Stadt haben die Sachvertrere in Verwaltung, Rathaus und Stadtrat den Restraum als unbedeutenden Dossier betrachtet. Restraum haben sie allenfalls punktuell, nicht

aber als Gesamtheit wahrgenommen. Sicher, unvermeidlich gerät mal dieser ungeklärte Freiraum oder jenes auffällige Begleitgrün auf die Tagesordnung städtischer Gremien. In der Summe aber, als in die Stadtstruktur eingestreute Räume oder als Abstandhalter und Verbinder von Baukomplexen und Infrastrukturen, geschieht das schon eher nicht. Eine Chance auf die städtische Arbeitsliste zu gelangen hat Restraum höchstens als städtebauliche Reserve- oder Ersatzfläche, hingegen als Aufklärungsraum mit Blick auf Stadtstruktur und Stadtentwicklung sind die Aussichten eher begrenzt. Vielmehr ist zu befürchten, dass Management und Politik der Stadt Teil der allgemeinen Geringschätzung von Restraum sind und ebenfalls zu einer professionellen Einseitigkeit neigen, also zwar seine materiellen Möglichkeiten erkennen, nicht aber seine immateriellen Potenziale.

Auch den Obersten der Stadt könnte also ein Paradigmenwechsel bevorstehen und etwa wie folgt eintreten: Er könnte in dem Moment angestoßen werden, wo die Abteilung Stadtplanung, nachdem sie den Auftrag ›Nachverdichtungsraum finden‹ erfüllt hat, die Zusammenschau vom Restraum der Stadt vorlegt und mit einem Initiativkonzept zur Fortentwicklung der Stadtqualität verbindet. Einige aus Politik und Verwaltung der Stadt würden sich die Zusammenschau näher ansehen, der eine oder andere würde sich zum Faktencheck eventuell selbst auf eine Expeditionsreise zu Beispielorten von Restraum begeben. Die große Mehrheit würde sich die Initiativevorschläge erläutern lassen und sich dann Begründungen für oder gegen das Konzept sowie Bedingungen einfallen lassen, die das Vorhaben entweder beschleunigen oder verzögern oder ganz begraben. In diesem Prozess käme es wie üblich zu Anhörungen von externen Experten, von Bürgervereinigungen, von Vertretern der Wirtschaft. Einem Teil der Stadtspitze könnte dabei die Tragweite des Agendapunktes Restraum bewusstwerden.

Als Ergebnis eines so zustande gekommenen Perspektivwechsels würden die Fähigkeiten von Restraum besser einzuschätzen sein, und zwar sowohl im Fall von individuellen wie von kollektiven Ansprüchen der Stadtbewohner. Es könnte deutlicher werden, dass es den Resträumen möglich ist, das aufzufangen und zu beherbergen, was über den offiziellen städtischen Tellerrand fällt oder erst gar keine Chance hat, auf den Teller zu gelangen. Restraum nimmt eine heterogene Mischung aus Nutzerpraktiken in sich auf, die von der menschlichen Begegnung bis zur Raumeroberung, von der Notdurftverrichtung bis zur Erstellung von Kunst und von der persönlichen Pflichtenvermeidung bis hin zur Zuflucht aus tatsächlicher Not und Ausweglosigkeit reicht. Diese Absorptionsfähigkeit für so verschiedenartige Bedürfnisse der Bewohner ist einzigartig für einen städtischen Raumtypus. Die Stadtspitze hat einen doppelten Gewinn, ihr werden Belastungen abgenommen und sie kann sich zusätzlich nach innen und nach außen durch Liberalität profilieren. Das gilt erst recht, wenn sich die Palette der Nutzungen von Restraum auf den konkreten Lebensbedarf ausdehnt, wie das zum Beispiel bei den Urban Pioneers in Berlin der Fall ist: Im Restraum wird im alten Eisenbahnwagen gewohnt,

es werden Gemüsebeete angelegt und Kinderkrippen eingerichtet. Raum für alternative Aktionsformen wird auch denen gewährt, die Jugendlichen eine Szenenheimat zusprechen, Bodybuildern eine Muskelwerkstatt erlauben und bei den Konzerten der Nachbarschaftsband nicht eingreifen. Temporäre Nutzung wird toleriert, Zwischennutzung angeboten. Das Signal an die Bewohner heißt: hier könnt ihr Euch die Stadt aneignen, sie einnehmen für individuelle Zwecke, für von der Norm abweichende Lebensweisen.

Das was spontan an Leben im Restraum entstanden ist und die bewusste kulturelle Nachverdichtung lassen sich zusammen als Beitrag zur gesellschaftlichen Stadtsanierung wahrnehmen. Die Stadtführung hat Grund, Restraum als einen Nährboden von Dynamik und Kreativität zu sehen und sich ein Stadtentwicklungslob auszusprechen. Diese Perspektive hat indessen unterschiedliche Effekte. Wird eine »Aneignung von unten« seitens der Stadt forciert, setzt das Stück für Stück den Restraum außer Kraft und wandelt ihn in einen hippen, öffentlichen Raum, der das Image des Ortes in Richtung eines kreativen Quartiers wäscht und dadurch die übliche wertverändernde Auswirkung auf den Kontext hat. Restraum als Nährboden lediglich zu propagieren, ihn aber nicht als solchen zu fördern, ließe allerdings den Ausgang eines solchen Wandlungsprozesses offen.

Liberalität im Inneren kommt auch dem Außenimage der Stadt zugute. Gestattet die Stadt Restraum-Aktivität und unterstützt die dort aktive Szene, beweist sie ihre Toleranz gegenüber alternativen Lebensentwürfen, sie zeigt, dass dort Lebensfreude herrscht und dass Eigeninitiative etwas zählt. Mehr noch, es wird deutlich, dass es Bereiche in der Stadt gibt, in denen städtische Nachsicht herrscht im Gegensatz zu vielfältiger Kontrolle an andern Orten der Stadt. Für Zuzugswillige ist dieser liberale Zug der Stadt attraktiv, ebenso für Geschäftsleute, die gern wissen, an welcher Stelle in der Stadt sie ihr Geschäft eröffnen sollten und wo besser nicht. Signal an die Außenwelt: in dieser Stadt herrscht Vielfalt, Kreativität und Offenheit, dort findet ihr die gesuchten Schnittflächen für Eure wirtschaftlichen und privaten Interessen. Die Stadtregierung kann mit diesem Image sehr zufrieden sein.

Restraum hat alles in allem doch einen ansehnlichen Nutzwert für die Stadt und günstige Wirkungen auf ihr Image. Im Restraum zeigt sich aber auch die tiefere Befindlichkeit der Stadt, der Grad ihrer gesellschaftlichen Ausgewogenheit, ihre stadträumliche Balance und letztlich die Gesamtausrichtung der Stadt. Jenseits aller Nutzenbezeugungen für die Bewohner sowie die Fach- und Sachvertreter wird den Stadtvätern auffallen, dass im Restraum, den unnormalen, unnatürlichen Stadträumen, normale, natürliche Bedürfnisse von Stadtbewohnern erfüllt werden. Sie werden sich fragen, ob das in Ordnung ist oder ob sie es mit einer Schiefelage zu tun haben, ob etwa der Öffentliche Raum in ihrer Stadt nicht mehr hinreichend öffentlich ist, sodass Bürger mit ihren stadtbezogenen Bedürfnissen auswandern müssen in den Restraum. Gehört die Stadt nicht mehr den Bürgern? Sind die Öffentlichen Räume zweckentfremdet, sind

sie privatisiert, kommerzialisiert worden, ohne dass die Stadtgemeinschaft es gemerkt hat? Müssen die Bewohner ihre Stadt zurückerobern?² Wer in der Stadtverwaltung, im Rathaus und im Stadtrat wird ihnen dabei helfen?

ZUR WÜRDIGUNG VON RESTRAUM

Geringschätzung ist dem Restraum wirklich nicht angemessen. Das verbietet schon die Größenordnung an Stadtgrund, also die bloße Addition seiner Einzelflächen. Eine solche Gesamtzahl, die in dieser Forschungsarbeit nicht zum Ziel der Recherche gemacht wurde, kann man sich gar nicht vorstellen. Man stelle sich aber vor, alle – tatsächlich alle – Restraum-Orte einer Stadt würden der präzisen Feldforschung und der systematischen Auswertung unterzogen! Dann würde es sicher viele Déjà-vu-Erlebnisse geben, aber auch viel Neues würde hinzukommen. Beides zusammengenommen wirft ein Schlaglicht auf die Größenordnung des Restraums.³ Dennoch wird die quantitative Dimension dem Restraum in der Relation zum gesamten Stadtraum nur bedingt gerecht. Vielmehr muss das Augenmerk auf das Spektrum seiner besonderen Qualitäten gelenkt werden. Sie liegen in seinen Nutzungs- und, mehr noch, in seinen Wahrnehmungspotenzialen.

Restraum ermöglicht eine Bandbreite von Nutzungen, die sich von staatlichen, über eine Art Public-private-Partnership (PPP) bis hin zu rein privaten, informellen Verwendungen erstreckt. Zumeist gehören die Grundstücke, aus denen sich Restraum rekrutiert, dem Bund, dem Land oder der Kommune sowie halbstaatlichen Unternehmen wie der Bundesbahn. Es fängt ganz bodenständig damit an, dass ein Teil der Restraum-Flächen als Verschnitt, Begleit- und Nebenraum anfällt oder gesetzlich fixiert ist, was technische und sicherheitsbezogene Gründe hat, zum Teil der Wartung dient und praktischerweise auch als zugehöriges Baustofflager verwendet wird. In Extremfällen (Nach-Nachverdichtung, Flüchtlingsunterkünfte) wird Restraum als Baugelände erwogen. Bis hierher wird nur die hoheitliche Seite tätig – auch in der Weise, dass sie untätig bleibt, um gewisse Fremdnutzungen zu ermöglichen, wenn nicht sogar einzuladen.

Solche offiziellen und halboffiziellen Funktionen von Restraum schließen weitergehende Nutzungen durch Stadtbewohner nicht aus, wobei es Abstufungen gibt. Manche Resträume erweisen sich als attraktiv und flexibel für beide, für die staatliche wie für die private Seite. Wenn die Behörden mitwirken, können Resträume ganz offiziell privat genutzt werden. Es erfolgt in der Regel eine vertragliche Absprache, ein Rahmen wird gesetzt, der durch Autonomiebereiche und durch Kontrollmechanismen charakterisiert ist. Der Grundstückseigner verzichtet partiell und temporär auf seine Verfügungsgewalt. Im so teilgeregelten Restraum sind innovative Formen der Zusammenarbeit zwischen kommunalen und informell

² Streich, Bernd (2014). *Subversive Stadtplanung*. Springer VS, Wiesbaden.

³ Dazu wird die Frage gestellt: »Braucht eine Stadt Restraum?« Zur Antwort siehe S.369.

organisierten Betreibern möglich und in vielen Städten im Gange. Bei der Feldforschung in Ludwigshafen und München wurden solche hybriden Nutzungsformen (zufällig) nicht angetroffen. Noch näher am PPP-Modell wäre die Kooperation der Stadt mit Architekten, Landschaftsarchitekten und Bauunternehmern bei der (zukünftigen) Realisierung von Projekten auf Restraum-Terrain.⁴

Andere Resträume, und das sind die meisten, sind besonders für rein informelle Nutzung brauchbar. Dort hat der Eigner faktisch, wenn auch nicht de jure, seine Verfügungsgewalt ruhen lassen. Sie kann zwar jederzeit wieder aktiviert werden, inzwischen aber verfügen Stadtbewohner über den freien Restraum, der sich als vielfältig verwendbar erweist. Die Feldforschung kommt zum Ergebnis, dass es in sechs Beispielräumen Hinweise auf zehn verschiedene Nutzungen gibt: Restraum als Abenteuererraum, Erweiterungsraum, Zufluchtsraum, Entfaltungsraum, Raum für Erleichterung, Geheimer Treffpunkt, Chatroom, Durchgangsraum, Möglichkeitsraum und Repräsentationsraum. Hierin drückt sich eine beachtliche Palette von heterogenen Ansprüchen der Bewohner an Stadtleben aus. Gleichzeitig wird die bemerkenswerte Fähigkeit von Restraum sichtbar, eine solche Vielfalt an Raumfunktionen übernehmen zu können.⁵

Damit sind all jene Qualitäten von Restraum angesprochen, die sich aufgrund hoheitlicher Rechte und Pflichten sowie aus kühnen Stadtbauplänen und konkreten Nutzerspuren heraus ableiten lassen. All diese Verwendungen, ob privat oder offiziell oder beides, sind eng an den Raum gebunden und insofern vorwiegend stadtbaulich zu bewerten. Restraum hat indessen weitere, gewichtigere Begabungen, die ihm innewohnen. Das sind vor allem seine Wahrnehmungspotenziale, die sich beim Blick quasi durch den Restraum hindurch auf die ganze Stadt auftun. Sie beziehen sich hauptsächlich auf die in den einzelnen Räumen aufscheinende gesellschaftliche Situation der Stadt, auf die dort herrschende Atmosphäre sowie auf die ästhetische Physiognomie der Stadt. Restraum bildet den baulichen Rahmen für den Blick in ein Segment des bürgerlichen Innenlebens der Stadt.

Die Deutung der Nutzungsarten von Restraum erlaubt Rückschlüsse auf die gesellschaftliche Grundsituation der Stadt insgesamt. Finden sich nämlich auffallend viele gesellschaftliche Aktivitäten im Restraum wieder, die eigentlich in die öffentlichen Räume der Stadt gehören, so ist nach der Eignung und Qualität des städtischen Öffentlichen Raumes zu fragen: Ist er dysfunktional gestaltet? Fehlen ihm wichtige Komponenten? Ist er exzessiv kontrolliert? Wird er übertrieben kommerziell definiert? Das Abwandern aus den Haupt- in die Nebenräume der Stadt kann ein Indikator für eine mehr oder weniger große Unzufriedenheit der Bürger sein. Ob sie freiwillig oder erzwungen ist, kann letztlich eine Frage der politischen Stabilität der Stadt werden.

Zwar ist Restraum in einer europäischen Stadt nicht mit brasilianischen Favelas gleichzusetzen, gesellschaftliche Grundsätze aber gelten

4 Dazu wird die Frage gestellt: »Kann man (mit) Restraum planen?« Zur Antwort siehe S.370.

5 Dazu wird die Frage gestellt: »Sollte eine Stadt ihren Restraum schützen?« Zur Antwort siehe S.370.

hier wie dort: »Es gibt keinen Weg, eine nachhaltige Stadt zu sein, ohne eine Stadt für alle zu sein.«^{6,7}

Restraum erweist sich auch als kompetent, wenn es um die Atmosphäre in der Stadt geht, um das Wohlergehen und das sich Wohlfühlen ihrer Bürger. Auch hier gibt es zwar keine direkten Nutzungsspuren, die man konsultieren könnte, doch ist am Ambiente im und um den Restraum ablesbar, welches Klima in der Stadt insgesamt herrscht. Was lässt die Stadt im Restraum zu? Wann greift sie ein? Ihre Hoheitsgewalt ist nicht erloschen, sie könnte die Restraum-Nutzer disziplinieren. Ist die Stadt schlicht indifferent oder bewusst liberal? Oder gibt sie sich liberal, versucht aber in Wirklichkeit, unleidige Probleme auf billige Weise im Restraum abzuladen? Schützt und legitimiert sie mit ihrer Haltung ungebührliches Verhalten von Restraum-Nutzern – eventuell ungewollt? Mit welcher Mischung aus gestatteter Eigeninitiative und städtischer Vorgabe muss der Bürger rechnen? Traut die Stadt ihren Bürgern? Auch für partizipatorische Dynamik? Haben Restraum-Nutzer und ihre Gegner eine Stimme im Stadtparlament, einen Partner in der Verwaltung, einen Fürsprecher in der Stadtführung? Welches Image wird dem Besucher, der Außenwelt durch die Stimmung und das Milieu im Restraum signalisiert?⁸

Restraum taugt auch zur Einschätzung und Diskussion der ästhetischen Qualitäten der Stadt. Das ist ganz offensichtlich der Fall bei der Ästhetik in den einzelnen Restraum-Orten, die der Feldforschung nach vielfältig ausfallen kann und durchaus kontrovers eingeschätzt wird. Le Corbusier wurde bereits bemüht, um nahezu sakrale Schönheit von Restraum unter der Schnellstraße im Sonnenlicht zu charakterisieren. Der Schönheitssinn wechselt rapide, wenn die überwiegend dreckigen und verwahrlosten, versiegelten und verwilderten Ecken, Kanten und Flächen von Restraum als ästhetische Repräsentanten der Stadt revuepassieren. Ist Restraum planerischer und ästhetischer Abfall? Soll ausgerechnet Restraum als Geschmacksverstärker fungieren? Wieviel stilistische Kraft und künstlerische Akzeptanz stecken wirklich in seiner ästhetischen Wildromantik?

Der einzelne Restraum bleibt nicht der einzige Geschmacksgeber. Straßenkreuzungen und ihre Verkehrsinseln wirken optisch zusammen, Seitenstreifen und Brandwände gehen Verbindungen ein, nüchterne Gleise und ihr üppiges Abstandsgrün werden als Einheit wahrgenommen. Die ganze Stadt besteht aus solchen Ensembles von funktionalem und ästhetischem Dualismus. Restraum prägt das stilvoll Schöne seiner Mutterstruktur mit – unverhoffte Stadtbaukunst oder Design? Was gönnt sich eine Stadt an Ästhetik?⁹

6 Anthropologin Janice Perlmann in einem Interview mit Laura Weissmüller, »Favelas sind die Lösung«, Süddeutsche Zeitung, 10. Januar 2014, S. 11.

7 Dazu wird die Frage gestellt: »Wie sieht die Zukunft des städtischen Restraums aus?« Zur Antwort siehe S. 371.

8 Dazu wird die Frage gestellt: »Wie kann man Restraum aufwerten?« Zur Antwort siehe S. 371.

9 Dazu wird die Frage gestellt: »Gibt es guten und schlechten Restraum?« Zur Antwort siehe S. 372.

Restraum ist ein Multitalent, in seinem Nutzungspotenzial wie in seiner Wahrnehmungskompetenz. Im Nutzungsbereich liegt seine materielle Brauchbarkeit, in der Wahrnehmungswelt seine immaterielle Berufung. Beide Sphären tragen dazu bei, die Befindlichkeit der Stadt zu ermessen, städtebaulich und bürgerschaftlich. Entspricht sie den inneren Bedürfnissen der Bürger ebenso wie den zukunftsweisenden Empfehlungen der fachlich und politisch Verantwortlichen? Wenn Bewohner, Planer und Stadt die Talente von Restraum umsichtig und kooperativ nutzen, kann daraus eine gemeinsame Innovationskraft entstehen. Restraum entwickelt sich zu einer eigenen Kompetenzsphäre für das Wohlergehen von Bürger und Stadt.

Vom Tellerwäscher zum Millionär, vom Abfallprodukt zur Kompetenzsphäre – was für eine Karriere! Es steckt Potenzial im Restraum. Eine Expedition zu seinen weißen Flecken war nicht mehr als ein Anfang. Weiße Flecken konnten bunt gemacht, müssen nicht mehr mit Ungeheuern kaschiert werden. Stattdessen sind Stadtentwicklungsaufgaben sichtbar geworden, die bisher in ihrer Wichtigkeit wenig bekannt waren. Restraum ist gehaltvoll. Er ist etwas Kleines, hat aber etwas Großes in sich.¹⁰ Der kleine Kirschkern in der Plattenfuge wird zur Laborstadt in der Forschung.

Dass Restraum in München einen anderen Stellenwert hat als in Ludwigshafen, dass er ein konträres Image hat und dennoch in beiden Städten vergleichbare Chancen in ihm stecken können, ist typisch für dieses Stadtphänomen. Was würde Matta-Clark den beiden Städten raten? Für wieviel Euro sollten sie ihren Restraum verkaufen oder sollten sie auf eine Wertsteigerung setzen?¹¹ Die Entscheidung fällt jetzt etwas leichter, denn wir haben nunmehr Fachwissen über eben jene Räume in der Stadt (fake estates), die so fahrlässig vom Stadtganzen ausgesondert wurden. Mehr noch, wir haben einen Zugang zum Seelenleben der Stadt gewonnen.

Dieser Zugang erweist sich als umso wertvoller je mehr die Stadtentwicklungsziele offenbar einer immer weiteren Verflechtung der Wissenschaftszweige unterliegen und von einem zunehmend ehrgeizigen Optimierungsdruck bei den Planungs- und Bauprozessen geprägt sind. In dieser Konstellation können »weiche« Ziele (wie die der Stadt für alle) leicht ins Hintertreffen geraten. Es kann sich daher lohnen, einen stadtplanerischen Perspektivwechsel vorzunehmen, also den Fokus von der momentan stark materiellen Betonung hin zu einer wieder deutlicheren Berücksichtigung der immateriellen Faktoren zu verschieben. Der Restraum und seine Offenbarungskraft hinsichtlich des Seelenleben seiner Stadt¹² bieten dafür einen erwägenswerten Ansatz.

10 Amato, Joseph A. (2000). *Dust: A History of the Small and Invisible*. University of California Press, Oakland. Aus dem Amerikanischen von Harald Höfner und Brigitte Post (2001): *Von Goldstaub und Wollmäusen. Die Entdeckung des Kleinen und Unsichtbaren*. Europa Verlag, Hamburg. Aus dem Amerikanischen von Harald Höfner und Brigitte Post (2003): *Die Welt der kleinen Dinge: von Kleinstlebewesen, Sand und Atomen – die Entdeckung des Unsichtbaren*. Bastei Lübbe, Bergisch Gladbach.

11 Dazu wird die Frage gestellt: »Sollte eine Stadt ihren Restraum verkaufen? Kann sie sich den Verlust leisten?« Zur Antwort siehe S.372.

12 Bohnen, Klaus (1998). Über das »Seelenleben« einer Stadt. Georg Brandes' ethnographische Erkundungen in Berlin. In: Heitmann, Annegret, Hoff, Karin (Hrsg.). *Ästhetik der skandinavischen Moderne*, Peter Lang, Frankfurt am Main/Berlin, S.203–213.

SUKZESSIVE DEFINITIONS- ENTWICKLUNG ZU RESTRAUM – DEFINITION NACH TEIL E

Welche zusätzlichen Erkenntnisse zum Phänomen Restraum haben sich aufgrund der Auswertung und Bewertung der Forschungsergebnisse der Teile A bis D ergeben? Wie lautet insofern die kumulierte Definition von Restraum am Ende dieser Untersuchung?

- 1 Restraum lässt sich als eine Sammlung einzelner Räume beschreiben, die zu den unbestimmten Räumen einer Stadt gehören, mithin nicht verplant sind.
- 2 Restraum ist übriggeblieben, nachdem der nutzbare Teil der unbestimmten Räume für bauliche Entwicklung, etc. genutzt wurde.
Restraum ist nicht einfach nur ein Rest, der als städtebaulich nutzlos vom unbestimmten Raum übriggeblieben ist, sondern vermutlich mehrere Entstehungsursachen hat:
 - Restraum kann der Verschnitt einer Planung sein.
 - Restraum kann aus (gesetzlichen) Abstandsflächen bei Infrastrukturen bestehen.
 - Restraum kann ein Überrest sein, also von einem verfallenen Stadtraum (Infrastruktur, Anwesen, Platz) übriggeblieben sein.
 - Restraum kann in Gänze oder zu einem Teil dem Stadtraum entsprechen, der geschwunden ist.
- 3 Restraum gilt einerseits als offiziell nicht nutzbar, weil er Eigenschaften hat, die eine städtebauliche Verwendung nicht möglich machen oder sie als zu aufwendig erscheinen lassen. Andererseits hat er Eigenschaften, die ihn für private Unternehmungen von Stadtbewohnern sehr wohl geeignet erscheinen lassen.
Restraum kann Eigenschaften haben, die vermutlich auch eine städtebauliche Nutzung erlauben, allerdings nur in eingeschränktem Maße. Dagegen kann er vermutlich eine ausgedehnte, vielfältige Nutzung für individuelle Zwecke zulassen.
- 4 Zu den für individuelle Nutzung relevanten Eigenschaften von Restraum gehören: seine Lage, seine physische Gestalt, seine Abgeschlossenheit.
Zu den Raumeigenschaften, die solche Nutzungen verhindern beziehungsweise fördern, gehören vermutlich ferner: der ästhetische und atmosphärische Befund der fraglichen Räume, ihre Eingebungen, die diversen Nutzungsarten, deren Auswirkungen vor Ort sowie ihre Wahrnehmungsmöglichkeiten durch die Stadtbewohner.
Die erforderliche Bandbreite des methodischen Werkzeugs lässt auf einen forschungsmäßig anspruchsvollen Untersuchungsgegenstand schließen, ein weiteres Charakteristikum von Restraum.

- 5 Spezifische Raumeigenschaften sind mit typischen Nutzungspraktiken gepaart und führen zu Erscheinungsbildern, an denen Restraum im Stadtkontext in gewissem Grad erkennbar ist.

Es können städtische Verdachtszonen für das Auftreten von Restraum bestimmt werden, sodass er je Stadt in Anzahl und Aussehen identifizierbar wird, und zwar trotz seiner weitgehend verborgenen Ausprägungen.

Das Erscheinungsbild eines Restraums ändert sich.

- 6 Wissenschaftliche Begehungen der Verdachtsräume von Beispielstädten (Ludwigshafen, München, u. a.) liefern Hinweise zur weiteren Entschlüsselung des Restraumphänomens.

Restraum scheint in Entstehung, Existenz und Raumeigenschaft meist unmittelbar mit einer geplanten funktionalen Struktur verbunden und in dieser Hinsicht von ihr abhängig zu sein. Seine Nutzung indessen ist ungeplant und unabhängig.

Fotos und Beschreibungen ausgewählter Resträume erlauben optische Narrative zu erstellen. Sie zeigen diverse Nutzungsarten zum Beispiel als Treffpunkt, Abenteuerspielplatz, Chatroom, Deponie – eine lange Liste alltäglicher Funktionen.

Stadtbewohner haben sich Restraumareale freimütig zur individuellen Bedarfsdeckung und Lebensgestaltung angeeignet.

- 7 *Analyse und Interpretation des aufbereiteten Expeditionsmaterials erlauben Aussagen zum Wesen und Wert von Restraum.*

Zum Wesen von Restraum gehören seine stadtbauliche Andersartigkeit ebenso wie seine Phänomenhaftigkeit im Stadtkontext. Die Räume liegen am Rande oder zwischen gängigen Quartierstrukturen, sind unkonventionell geschnitten, für seriöse Bauprojekte nicht zu gebrauchen und in fast jeder Hinsicht vernachlässigt. Sie sind attraktiv für Nutzer, weil sie ihnen als wild und unkontrolliert gelten. Dort können sie sich »unstädtisch« verhalten, sie reizt der Kontrast zu den öffentlichen, geregelten Räumen der Stadt. Resträume haben etwas Geheimnisvolles, liegen häufig versteckt oder unzugänglich, nur einem Kreis von Eingeweihten vertraut, von anderen gemieden, jedenfalls nicht goutiert.

Der Nutzer schätzt den Restraum als kostenloses Angebot mit hohem Freiheitsgrad, also ohne Reglementierung und Überwachung – ein alternativer Lebens- und Entfaltungsraum. Der Stadtplaner kann Restraum wegen dessen widriger Eigenschaften nicht als wertvollen Baugrund, allenfalls für marginale Zwecke (z. B. als Wartungsgelände) nutzen. Dagegen bietet sich ihm die Chance, die verstreuten Resträume als Gesamtheit zu sehen und darin Anhaltspunkte für die Innovation seiner Planungsarbeit zu erkennen. Auch die politische Stadtspitze kann das Treiben im Restraum als Informationsquelle betrachten: Welche Absorptionsfähigkeit hat die Stadt? Wie steht es um ihre gesellschaftliche Ausgewogenheit, wie um das Seelenleben der Stadt?

These: Restraum besteht aus den Räumen, die einer Stadt fehlen würden, wenn es ihn nicht gäbe.

Anhang

361	ABKÜRZUNGEN
361	ABBILDUNGEN
364	QUELLEN
369	FRAGEN UND ANTWORTEN
372	DANK

ABKÜRZUNGEN

ARL	Akademie für Raumforschung und Landesplanung
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BBSR	Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
DAB	Digital Audio Broadcasting
DB	Deutsche Bahn
DGGL	Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur
GZD	Grafisches Zentrum Drucktechnik
HBf	Hauptbahnhof
HCU	HafenCity Universität Hamburg
IBA	Internationale Bauausstellung
KIT	Karlsruher Institut für Technologie
KVR	Kreisverwaltungsreferat
LDEN	(Lärmkartierung)
LIB	Lehrstuhl Integriertes Bauen
LKW	Lastkraftwagen
LOT-EK	Architekturbüro in New York City
LOT/ EK	frühere Namens-Schreibweise des Architekturbüro LOT-EK
LU	Ludwigshafen
M	München
MRT	Magnetresonanztomographie
MVRDV	Maas, Van Rijs und De Vries
NER	Naturerfahrungsräume
New MUH	New Munich Urban Housing
NRW	Nordrhein-Westfalen
PKW	Personenkraftwagen
PPP	Public Private Partnership
RWTH	Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen
SLOAP	Space Left Over After Planning
StVO	Straßenverkehrsordnung
vhw	Bundesverband für Wohneigentum und Stadtentwicklung e.V. (früher Deutsches Volksheimstättenwerk e.V.)

ABBILDUNGEN

- Umschlag: Restraum; Quelle: eigene Aufnahmen und Aufnahmen aus dem »Betoninselseminar«
- S.1–8 Restraum in Ludwigshafen und München; Quelle: eigene Aufnahmen und Aufnahmen aus dem »Betoninselseminar«

- [1] Blick aus dem Restraum Donnersbergerbrücke; Quelle: eigene Aufnahme
- [2] Blick in den Restraum Plattenfuge; Quelle: eigene Aufnahme

TEIL A

- [1] Unbestimmter Raum, Nachverdichtungs- und Restraumanteile; Quelle: eigene Darstellung
- [2] Studienskizze Verdichtungspotenzial einer Stadtlandschaft; Quelle: eigene Darstellung
- [3] »Das Küchenmonument«, Raumlabor Berlin, 2006; Quelle: Raumlabor Berlin
- [4] Unbestimmter Stadtraum, Beispiel aus Mannheim Jungbusch; Quelle: eigene Aufnahmen
- [5] Unbestimmter Stadtraum, Beispiel aus Mannheim Jungbusch; Quelle: eigene Aufnahme
- [6] Schnellstraßenknoten Ludwigshafen; Quelle: eigene Aufnahme
- S.32–33 Ausblick aus dem Restraum, Fotocollage; Quelle: eigene Darstellung
- S.34–35 Einblick in den Restraum; Quelle: eigene Aufnahme
- [7] Entdeckungen im Restraum, Betoninselerkundung; Quelle: eigene Aufnahme
- [8] Entdeckungen im Restraum, Montage Plattenfuge; Quelle: eigene Darstellung

TEIL C

- [1] Geographie der Pflanzen in den Tropenländern, Naturgemälde; der Anden mit Beobachtungen und Messungen von ; Alexander von Humboldt und A. G. Bonpland, 1799–1803; gezeichnet 1805 von Schönberger und Turpin nach einem Entwurf von von Humboldt; Quelle: Portal der Sammlungsaktivitäten und Sammlungserschließungen, Wissenschaftliche Sammlung an der Humbolt-Universität zu Berlin: <http://www.sammlungen.hu-berlin.de/dokumente/16284>
- [2] Verdachtszone Ludwigshafen, Fotocollage; Quelle: eigene Darstellung
- [3] Suche nach Restraum im Betoninselseminar; Eintragung der gefundenen Orte in einen Stadtplan der Stadt München; Quelle: eigene Aufnahme
- [4] Beispiel Karteikarte; Quelle: Material aus dem »Betoninselseminar«;

- Luftbildausschnitt: Google Maps, Bilder © 2011 Google; Kartendaten © 2011 GeoBasis-DE/BKG (© 2009), Google
- S. 104–105 Fotocollage aus den Buchseiten von Urban Scan; Quelle: Seiten aus: Tolla, Ada/Lignano, Giuseppe/Nobel, Philip (2002). LOT/EK: Urban Scan. Princeton Architectural Press, New York City
- S. 104–105 Kubikmeter Fotozyklus (1 m³), 19-Teilige Arbeit; Christian Diehl, 2006. Quelle: Christian Diehl; <http://www.diehl-fotografie.de>
- S. 104–105 Wassertürme, Frankreich: Fotoarbeit von Bernd und Hilla Becher; Quelle: aus: Becher, Bernd: Typologien = Typologies / ; Bernd & Hilla Becher. München: Schirmer/Mosel, 1999
- S. 106–107 Urban Scan, Massenbild; Quelle: eigene Aufnahmen
- S. 108–109 Kontaktabzüge Donnersbergerbrücke; Quelle: eigene Darstellung
- S. 110 Kontaktabzug Donnersbergerbrücke. Ausblick aus dem Restraum, Fotocollage; Quelle: eigene Darstellungen
- S. 114–115 Zoom in die Plattenfuge, Fotocollage; Quelle: eigene Darstellung
- S. 116 Zoom in die Plattenfuge, Fotocollage; Quelle: eigene Darstellung
- S. 117 Zoom in die Plattenfuge, Fotocollage mit Luftbild; Quelle: eigene Darstellung, eigene Aufnahmen, Luftbildausschnitt: Google Maps, Bilder © 2011 Google; Kartendaten © 2011 GeoBasis-DE/BKG (© 2009), Google
- S. 118–119 Gehwegplattenfugen München; Quelle: eigene Aufnahmen
- [5] Methodenpaket zur Untersuchung von Restraum, Collage; Quelle: eigene Darstellung
- TEIL D
- S. 132–133 Mengenanalyse Ludwigshafen, Collage aus: eigenen Darstellungen; Luftbildgrundlage Bildquelle: Stadt Ludwigshafen
- S. 134–135 Mengenanalyse Ludwigshafen, Collage aus: eigenen Darstellungen; Ausschnitte Katasterplan und Luftbild Ludwigshafen; Quelle: Stadt Ludwigshafen
- S. 134–135 Mengenanalyse Ludwigshafen, Collage: eigenen Darstellung, Grundlage: Ausschnitte Katasterplan; Quelle: Stadt Ludwigshafen
- S. 136–137 Mengenanalyse Ludwigshafen, Luftbildausschnitte, Collage: eigenen Darstellung, Luftbildgrundlage; Quelle: Stadt Ludwigshafen
- S. 138–139 Mengenanalyse Ludwigshafen, Luftbildausschnitte, Collage: eigenen Darstellung, Luftbildgrundlage; Quelle: Stadt Ludwigshafen
- S. 140–141 Mengenanalyse Ludwigshafen, Collage: eigenen Darstellung; Ausschnitte Katasterplan; Quelle: Stadt Ludwigshafen. Karteikarten: Material aus dem »Betoninsel-seminar«.; Luftbildausschnitte: Google Maps, Bilder © 2011 Google; Kartendaten © 2011 GeoBasis-DE/BKG (© 2009), Google
- S. 142–143 Mengenanalyse Ludwigshafen, Collage: eigenen Darstellung; Ausschnitte Katasterplan; Quelle: Stadt Ludwigshafen. Karteikarten: Material aus dem »Betoninsel-seminar«.; Luftbildausschnitte: Google Maps, Bilder © 2011 Google; Kartendaten © 2011 GeoBasis-DE/BKG (© 2009), Google
- S. 144–145 Mengenanalyse München, Collageblatt; Collage aus: eigenen Darstellungen; ; Grundlage: Luftbildausschnitt München: Google Maps, Bilder © 2015 Google, Kartendaten © 2015 GeoBasis-DE/BKG (© 2009), Google.; Karteikarten: Material aus dem »Betoninsel-seminar«
- S. 146–147 Mengenanalyse München, Collageblatt; Collage aus: eigenen Darstellungen; Grundlage: Luftbildausschnitt München: Google Maps, Bilder © 2015 Google, Kartendaten © 2015 GeoBasis-DE/BKG (© 2009), Google.; Karteikarten: Material aus dem »Betoninsel-seminar«
- S. 148–153 Karteikartenübersicht, »ist ein Restraum« mit handschriftlichen Kommentaren Karteikarten: Material aus dem »Betoninsel-seminar«.; Luftbildausschnitte: Google Maps, Bilder © 2011 Google; Kartendaten © 2011 GeoBasis-DE/BKG (© 2009), Google
- [1] Beispieltypen Restraum und Verkehrsinfrastruktur; eigene Darstellung; Material aus dem »Betoninsel-seminar«.; Luftbildausschnitte: Google Maps, Bilder © 2011 Google; Kartendaten © 2011 GeoBasis-DE/BKG (© 2009), Google

- [2] Beispieltypen Restraum und Gebäude; eigene Darstellung; Material aus dem »Betoninselseminar«.; Luftbildausschnitte: Google Maps, Bilder © 2011 Google; Kartendaten © 2011 GeoBasis-DE/BKG (© 2009), Google
- [3] Beispieltypen Restraum und Sonderstrukturen; Quellen: eigene Darstellung; Material aus dem »Betoninselseminar«.; Luftbildausschnitte: Google Maps, Bilder © 2011 Google; Kartendaten © 2011 GeoBasis-DE/BKG (© 2009), Google
- [4] Porträtfotos der Fallbeispiele 1–6; Quelle: eigene Aufnahmen.
- [5] Verkleinerungen der Einzelseiten des Fallbeispiels 1; Quelle: eigene Darstellungen
- S. 178–179 Überlagerter Luftbildausschnitt Ludwigshafen, Quelle: Google Maps; Google Maps, Bilder © 2019 Google; Kartendaten © 2019 GeoBasis-DE/BKG (© 2009), Google
- S. 180–181 Bilderanalyse Restraum Beispiel 1; Quelle: eigene Aufnahmen; und Material aus dem »Betoninselseminar«
- S. 182–183 Bilderanalyse Restraum Beispiel 1, Kontaktabzüge; Quelle: eigene Aufnahmen und Material aus dem »Betoninselseminar«
- S. 184–185 Bilderanalyse Restraum Beispiel 1; Quelle: eigene Darstellungen und Material aus dem »Betoninselseminar«
- S. 186–187 Bilderanalyse Restraum Beispiel 1; Quelle: eigene Aufnahmen und Material aus dem »Betoninselseminar«
- S. 188–189 Bilderanalyse Restraum Beispiel 1, Collage; Quelle: eigene Darstellung mit Material aus dem »Betoninselseminar«, Katastergrundlage; Quelle: Stadt Ludwigshafen
- S. 190–198 Bilderanalyse Restraum Beispiel 1; Quelle: eigene Aufnahmen und Material aus dem »Betoninselseminar«
- S. 202–203 Bilderanalyse Restraum Beispiel 2; Quelle: eigene Aufnahmen
- S. 204–205 Bilderanalyse Restraum Beispiel 2, Kontaktabzüge, Luftbild mit Kataster überlagert; Quelle: eigene Aufnahmen, Luftbildausschnitt mit Kataster: Stadt Ludwigshafen
- S. 206–212 Bilderanalyse Restraum Beispiel 2; Quelle: eigene Aufnahmen und eigene Darstellungen
- S. 216–217 Bilderanalyse Restraum Beispiel 3; Quelle: eigene Aufnahmen
- S. 218–221 Bilderanalyse Restraum Beispiel 3, Kontaktabzüge; Quelle: eigene Darstellung mit eigenen Aufnahmen und Material aus dem »Betoninselseminar«
- S. 224–225 Bilderanalyse Restraum Beispiel 3; Quelle: eigene Darstellung mit eigenen Aufnahmen und Material aus dem »Betoninselseminar«
- S. 226–227 Bilderanalyse Restraum Beispiel 3; Quelle: eigene Aufnahmen und Material aus dem »Betoninselseminar«
- S. 228–229 Bilderanalyse Restraum Beispiel 3, Collage und Luftbild mit Kataster überlagert; Quelle: eigene Aufnahmen und eigene Darstellung, Luftbildausschnitt mit Kataster: Stadt Ludwigshafen
- S. 230–242 Bilderanalyse Restraum Beispiel 3; Quelle: eigene Aufnahmen und Material aus dem »Betoninselseminar«
- S. 248–249 Überlagerter Luftbildausschnitt, München; Quelle: Google Maps; Google Maps, Bilder © 2019 Google; Kartendaten © 2019 GeoBasis-DE/BKG (© 2009), Google
- S. 250–251 Bilderanalyse Restraum Beispiel 4; Quelle: eigene Aufnahmen
- S. 252–255 Bilderanalyse Restraum Beispiel 4, Kontaktabzüge; Quelle: eigene Darstellung mit eigenen Aufnahmen und Material aus dem »Betoninselseminar«
- S. 256–281 Bilderanalyse Restraum Beispiel 4; Quelle: eigene Aufnahmen und Material aus dem »Betoninselseminar«
- S. 286–287 Bilderanalyse Restraum Beispiel 5; Quelle: eigene Aufnahmen
- S. 288–289 Bilderanalyse Restraum Beispiel 5, Kontaktabzug und Luftbild Collage; Quelle: eigene Darstellung mit eigenen Aufnahmen und Material aus dem »Betoninselseminar«, Luftbildausschnitt; Quelle: Google Maps
- S. 290–294 Bilderanalyse Restraum Beispiel 5; Quelle: eigene Aufnahmen
- S. 298–299 Bilderanalyse Restraum Beispiel 6; Quelle: eigene Aufnahmen und Material aus dem »Betoninselseminar«
- S. 300–301 Bilderanalyse Restraum Beispiel 6, Kontaktabzüge und Luftbild Axonometrie-Collage; Quelle: eigene

- Darstellung mit eigenen Aufnahmen und Material aus dem »Betoninsel-seminar«, Luftbilddausschnitt; Quelle: Google Maps: Google Maps, Bilder © 2019 Google; Kartendaten © 2019 GeoBasis-DE/BKG (© 2009), Google
- S.302–311 Bilderanalyse Restraum Beispiel 6, Quelle: eigene Aufnahmen und Material aus dem »Betoninsel-seminar«
- [6] Fallbeispiele und Nutzerspuren, Bilder-Matrix; Quelle: eigene Darstellung
- [7] Graffiti; Quelle: eigene Aufnahmen und Material aus dem »Betoninsel-seminar«
- [8] Abfall; Quelle: eigene Aufnahmen und Material aus dem »Betoninsel-seminar«
- [9] Sperrmüll; Quelle: eigene Aufnahmen und Material aus dem »Betoninsel-seminar«
- [10] Flaschen; Quelle: eigene Aufnahmen und Material aus dem »Betoninsel-seminar«
- [11] Notdurft; Quelle: eigene Aufnahmen und Material aus dem »Betoninsel-seminar«
- [12] Lager/Gelagertes; Quelle: eigene Aufnahmen und Material aus dem »Betoninsel-seminar«
- [13] Fahrzeuge; Quelle: eigene Aufnahmen und Material aus dem »Betoninsel-seminar«
- [14] Wohnwagen, Fauna; Quelle: eigene Aufnahmen und Material aus dem »Betoninsel-seminar«
- [15] Kommerzielles; Quelle: eigene Aufnahmen und Material aus dem »Betoninsel-seminar«
- [16] Regulierendes; Quelle: eigene Aufnahmen und Material aus dem »Betoninsel-seminar«
- [17] Sonstiges; Quelle: eigene Aufnahmen und Material aus dem »Betoninsel-seminar«
- [18] Komponenten von Restraumwahrnehmung; Quelle: eigene Darstellung
- [19] 6 Fallbeispiele und ihre Raumqualitäten, Bilder-Matrix; Quelle: eigene Darstellung

Bei Abbildungen, die mit dem Vermerk »Material aus dem »Betoninsel-seminar«« versehen sind, handelt es sich um Fotos oder Zeichnungen, die von Seminarteilnehmern gemacht wurden und teilweise in den Collagen, auf den Kontaktabzügen und auf

den Fotoseiten von mir verwendet wurden. »Betoninsel-seminar« Sommer 2011, Technische Universität München, Fakultät für Architektur, Lehrstuhl Sustainable Urbanism, Prof. Mark Michaeli. Konzeption und Durchführung: Waleska Defne Leifeld und Dorothee Rummel. Teilnehmer: Sandra Aho, Miriam Brummer, Kevin Demirre, Thomas Domenger, Katharina Dubischar, Carolin Dümmler, Kerstin Finkenzeller (Donnersbergerbrücke), Katharina Glomb (Donnersbergerbrücke), Perrine Guiltard, Stefanie Gruber, Sarah Pauli, Ralf Grundel (Frankenthaler Straße), Melanie Hoegl, Benjamin Jaschke, Constantin Kaltenbrunner, Daniel Kaul, Conny Kestel, Philipp Kohen (Knoten Nord, Viehhof), Bettina Kraus (Knoten Nord), Kerstin Lang, Daniel Lechler, Stefan Lehninger (Karteikarten), Chiara Maiorana, Barabra Maurer (Viehhof), Sabrina Menke, Ravin Meyhöfer, Claudia Sinatra, Helene Neubauer, Johannes Romstätter (Frankenthaler Straße), Anastasia Schubina, Valentin Zeller.

Besten Dank den Teilnehmern für ihre Begeisterung für Restraum und die Erlaubnis das gesammelte Material in dieser Publikation zu verwenden, Waleska D. Leifeld für die Mitorganisation und Prof. Mark Michaeli für die Gelegenheit, dieses Seminar durchführen zu können.

QUELLEN

LITERATUR

- Amato, Joseph A. (2000). *Dust: A History of the Small and Invisible*. University of California Press, Oakland. Aus dem Amerikanischen von Harald Höfner und Brigitte Post (2001): *Von Goldstaub und Wollmäusen. Die Entdeckung des Kleinen und Unsichtbaren*. Europa Verlag, Hamburg. Aus dem Amerikanischen von Harald Höfner und Brigitte Post (2003): *Die Welt der kleinen Dinge: von Kleinstlebewesen, Sand und Atomen – die Entdeckung des Unsichtbaren*. Bastei Lübbe, Bergisch Gladbach.
- Androsch, Peter (2010). *Die Strategie der Yrr*. In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg). *Metropole: Metrozonen*. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin, S.262–268.
- Arlt, Peter (2010). *Über die Herstellung urbaner Orte in einer Gegend*. In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg).

- Metropole: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin, S.278–284.
- Augé, Marc (1992). *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité.* Édition du Seuil, Paris. Aus dem Französischen von Michael Bischoff (1994): *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit.* S. Fischer Verlag, Frankfurt am Main; Nachauflage (2014): *Nicht-Orte. Mit einem Nachwort des Verfassers.* 4. Auflage, Verlag C. H. Beck, München.
- Bachleitner, Reinhard/Weichbold, Martin (2015). Wahrnehmen und Sehen, Beobachten und Betrachten. In: *Forum Qualitative Sozialforschung*, 16:2, Art. 10. Mai 2015, S.2.
- Ballard, James Graham (1974). *Concrete Island, Jonathan Cape, London.* Übersetzung von Walter Brumm (1981): *Die Betoninsel.* Heyne Verlag, München. Übersetzung von Herbert Genzmer (1992): *Betoninsel.* Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main.
- Barthes, Roland (1981). *Das Reich der Zeichen.* Aus dem Französischen von Michael Bischoff. Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main.
- Baum, Martina (2008). *Urbane Orte. Ein Urbanitätskonzept und seine Anwendung zur Untersuchung transformierter Industrieareale.* Universitätsverlag, Karlsruhe.
- Berger, Alan (2006). *Drosscape: Wasting Land in Urban America, with a post-script by Lars Lerup,* Princeton Architectural Press, New York City.
- Bloch, Ernst (1964). *Verfremdungen II.* Geographica. Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main.
- BMVBS, BBR (Hrsg) (2008). *Zwischennutzungen und Nischen im Städtebau als Beitrag für eine nachhaltige Stadtentwicklung.* Werkstatt Praxis, Heft 57, Bonn.
- Bormann, Oliver/Koch, Michael (2010). Von der Zwischenstadt zur Metrozone. In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg). *Metropole: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE.* Jovis Verlag, Berlin, S.46–53.
- Bohnen, Klaus (1998). Über das »Seelenleben« einer Stadt. Georg Brandes' ethnographische Erkundungen in Berlin. In Heitmann, Annegret Hoff, Karin (Hrsg.). *Ästhetik der skandinavischen Moderne.* Peter Lang, Frankfurt am Main/Berlin, S.203–213.
- Bortz, Jürgen/Döring, Nicola (2009). *Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler.* Springer Verlag, Berlin.
- Bowman, Ann O'M./Pagano, Michael A. (2004). *Terra Incognita. Vacant Land and Urban Strategies.* Georgetown University Press, Washington, D.C.
- Baudezernat der Stadt Ludwigshafen am Rhein (1980). *Broschüre zur Hochstraße Nord Ludwigshafen, Sonderausgabe.* Pfälzische Verlagsanstalt, Landau.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg) (2011). *Zurück in die Stadt oder: Gibt es eine neue Attraktivität der Städte?* Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn. BBSR-Berichte KOMPAKT 2/2011.
- Burckhardt, Lucius (2006). *Warum ist Landschaft schön? Die Spaziergangswissenschaft.* Martin Schmitz Verlag, Berlin.
- Gerhard Ullmann/Lucius Burckhardt (1986). *Niemandland – Stadtbrachen und wilde Gelände im Wohnbereich.* In: Andritzky, Michael/Spitzer, Klaus (Hrsg). *Grün in der Stadt.* Rowohlt Verlag, Reinbek bei Hamburg, S.110–115.
- Burckhardt, Lucius (1980). *Wer plant die Planung? Architektur, Politik und Mensch.* Martin Schmitz Verlag, Berlin.
- Calthorpe, Peter/Fulton, William (2001). *The Regional City.* Island Press, Washington, D.C.
- Chlada, Marvin (2002). *Eine andere Stadt für ein anderes Leben. Der Urbanismus der Situationisten.* In: *Quadratur. Kulturbuch, Bd. 4: Stadt, Blicke,* FKO-Verlag, Duisburg/Köln, S.155–160.
- Debord, Guy (1967). *Die Gesellschaft des Spektakels.* Vom Autor gebilligte Übersetzung aus dem Französischen von Jean-Jacques Raspaud. Edition Nautilus Verlag, Hamburg.
- Dechow, Philipp/Jehling, Mathias (2014). *Neue Nischen? In: Stadtbauwelt, Heft 48/2014, S.38–41.*
- Dettmar, Jörg/Hesse, Ulrike (2010). *Restflächen als Ressource. Nachhaltige Freiräume in der Peripherie?* In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg). *Metropole: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE,* Jovis Verlag, Berlin, S.286–293.
- Doron, Gil M. (2007). *Dead Zones, Outdoor Rooms and the Architecture of Transgression.* In: Franck, Karen A./Stevens, Quentin (Eds). *Loose Space: Possibility*

- and Diversity in Urban Life. Routledge, London, S.210–229.
- Franck, Karen A. (2007). *Loose Space*. Routledge, Taylor & Francis Group, New York City.
- Franck, Karen A./Stevens, Quentin (Eds) (2007). *Loose Space: Possibility and Diversity in Urban Life*, Routledge, London.
- Giseke, Undine/Spiegel, Erika (2007). *Stadtlichtungen. Irritationen, Perspektiven, Strategien*. Bauwelt Fundamente 138. Birkhäuser Verlag, Basel und Bauverlag, Gütersloh, Berlin.
- Gruentuch, Armand/Ernst, Almut (Hrsg) (2006). *Convertible City – Formen der Verdichtung und Entgrenzung*. Archplus 180 – Ausstellungskatalog zum Deutschen Beitrag 10. Architektur-Biennale, Venedig.
- Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg) (2010). *Metropole: Metrozonen*. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin.
- Hauck, Thomas/Keller, Regine/Kleinekort, Volker (Hrsg) (2011). *Infrastructural Urbanism, Addressing the In-between*. DOM Publishers, Berlin.
- Haury, Stephanie (2011). *Junge Impulse für die Stadtentwicklung*. In: Bürgernetzwerk Bürgerschaftliches Engagement-Newsletter, 5/2011, Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Berlin, S. 1–6.
- Heidemann, Claus (1975). *Städtebauliche Verdichtung. Theoriegeleitete Untersuchungen zum Problem der städtebaulichen Dichte und Verdichtung*. Materialien zur Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW. (Herausgegeben vom Institut für Landes- und Stadtentwicklung).
- Hellweg, Uli (2010). *Metrozonen – auf der anderen Seite der Stadt*. In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg). *Metropole: Metrozonen*. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin, S.8–34.
- Henckel, Dietrich/Kuczkowski, Kester von/Lau, Petra/Pahl-Weber, Elke/Stellmacher, Florian (Hrsg) (2010). *Planen – Bauen – Umwelt. Ein Handbuch*. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.
- Howard, Ebenezer (1968). *Gartenstädte von morgen*. Das Buch und seine Geschichte, herausgegeben von Julius Posener. Bauwelt Fundamente Band 21. Ullstein, Berlin, Frankfurt am Main, Wien.
- Jacobs, Jane (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Random House, New York City. Wiederauflage 1992. Vintage Books, New York City. Deutsche Übersetzung 1963: *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*. Verlag Ullstein, Frankfurt am Main.
- Kehlmann, Daniel (2005). *Die Vermessung der Welt*. Rowohlt Verlag, Berlin.
- Keitz, Kay von/Voggenreiter, Sabine (2010). *En passant. Reisen durch urbane Räume: Perspektiven einer anderen Art der Stadtwahrnehmung*. Jovis Verlag, Berlin.
- Keitz, Kay von/Voggenreiter, Sabine (2014) (Hrsg). *Architektur im Kontext. Die Entwicklung urbaner Lebensräume jenseits von Masterplan und Fassadendiskussion*. Jovis Verlag, Berlin.
- Kil, Wolfgang (2004). *Luxus der Leere. Vom schwierigen Rückzug aus der Wachstumswelt*. Verlag Müller + Busman KG, Wuppertal.
- Koch, Andreas (2001). *Resträume*, Technische Universität Berlin. www.baunetz.de/campus-masters/Restraeume_66712.html
- Koch, Michael/Bormann, Oliver (2010). *Städtebauliches Entwerfen*. In: Henckel, Dietrich/Kuczkowski, Kester von/Lau, Petra/Pahl-Weber, Elke/Stellmacher, Florian (2010). *Planen – Bauen – Umwelt. Ein Handbuch*. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden, S.461–466.
- Kohler, Martin (2010). *Metrozonenbeschreibungen*: In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg.). *Metropole: Metrozonen*. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE, S. 146–153.
- Krebs, Stefanie/Franzen, Brigitte (Hrsg) (2006). *Mikrolandschaften/Microlandscapes – Landscape Culture on the Move*. Beiträge des Symposiums Mikrolandschaften zu dynamisierten Landschaftskonzepten aus Bildender Kunst, Theater, Geografie, Film, Architektur, Landschaftsarchitektur. Band 1 der Reihe *Gegenwartskunst + Theorie*. Westfälisches Landesmuseums für Kunst und Kulturgeschichte, Münster.
- Kronenburg, Robert (2007). *Flexible. Architecture that responds to change*. Laurence King Publishing, London.
- Kujath, Hans Joachim (2008). *Raumentwicklungspolitische Ansätze zur Förderung der Wissensgesellschaft*. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn.

- Kuklinski, Oliver (1992). Kooperation und Diskurs als Erfolg für die Nachverdichtung. In: Forum Wohneigentum. Vhw, Berlin.
- Lichtenstein, Claude/Schregenberger, Thomas (Hrsg) (2001). AS FOUND. Die Entdeckung des Gewöhnlichen. Verlag Lars Müller Baden/Schweiz und Museum für Gestalten, Zürich.
- Lindner, Rolf (2004). Walks on the wild side. Eine Geschichte der Stadtforschung. Campus Verlag, Frankfurt am Main.
- Lynch, Kevin (2007). Das Bild der Stadt. Birkhäuser Verlag, Basel.
- Matta-Clark, Gordon. Fake Estates 1971–73, in: Local Code: San Francisco, Nicholas de Monchaux, 2009–2011, <http://www.demonchaux.com/Local-Code-San-Francisco>
- Matta-Clark, Gordon Diserens, Corinne (Hrsg.) (2003). Gordon Matta-Clark. Phaidon Press Inc., New York.
- Meyhöfer, Dirk (2010). Portraits: Elisabeth Rinow, Gregor Waschkowski. In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg). Metropole: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin, S.316–318.
- Oswald, Philipp (Hrsg) (2005). Schrumpfende Städte. Band 2: Handlungskonzepte. Hatje Cantz Verlag, Ostfildern-Ruit.
- Oswald, Philipp/Overmeyer, Klaus/Misselwitz, Philipp (Hrsg) (2011). Urban Catalyst: Strategies For Temporary Use. ACTAR Verlag, Barcelona.
- Overmeyer, Klaus (2010). Grenzüberschreitungen. In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg). Metropole: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin, S.154–160.
- Park, Robert Ezra (1952). Human communities: the city and human ecology. Band 2 von Collected Papers. Free Press, New York City.
- Petrin, Julian (2010). Metrozone gestalten. In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg). Metropole: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin, S.270–276.
- Petzet, Muck/Heilmeyer, Florian (Hrsg) (2012). Reduce, Reuse, Recycle – Resource Architektur. Deutscher Pavillon/13. Internationale Architekturausstellung La Biennale di Venezia 2012. Hatje Cantz Verlag, Ostfildern-Ruit.
- Reichenbach-Behnisch, Jana/Rudolph, Michael (2009). Leerstandsmanagement durch Zwischennutzung. Hammonia-Verlag, Hamburg.
- Ritter, Ernst-Hasso (2005). Grundbausteine des Planungswissens. Planungsansätze. In: Handwörterbuch der Raumordnung. Verlag der ARL, Hannover, S.420–427.
- Rogge, Stefan (2010). Volle Kraft voraus! In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg). Metropole: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin, S.180–198.
- Sander, Henrik (2010). Zum urbanen Potenzial von Autobahnen. In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg). Metropole: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin, S.294–300.
- Schönwandt, Walter/Voigt, Andreas (2010). Planungsansätze. In: Henckel, Dietrich/Kuczowski, Kester von/Lau, Petra/Pahl-Weber, Elke/Stellmacher, Florian (Hrsg) (2010). Planen – Bauen – Umwelt. Ein Handbuch. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden, S.769–776.
- Schreieck, Robert (1991). Information zur Stadtentwicklung (Ludwigshafen), 15/91. Selbstverlag, Ludwigshafen.
- Schubert, Dirk (Hrsg) (2014). Contemporary Perspectives on Jane Jacobs. Reassessing the Impacts of an Urban Visionary. Ashgate Publishing, Farnham.
- Schultz, Joachim/Sieweke, Jörg (2010). Bausteine für einen Metrozonenplan. In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg). Metropole: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin, S.172–178.
- Schweizerisches Architekturmuseum (Hrsg) (2007). S AM No. 01. Christoph Merian Verlag, Basel.
- Seggern, Hille von (2010). Recht auf öffentliche Räume. In: Hamm, Oliver G./Koch, Michael (Hrsg). Metropole: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin, S.138–144.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg) (2007). Urban Pioneers. Berlin: Stadtentwicklung durch Zwischennutzung. Jovis Verlag, Berlin.
- Siebel, Walter (Hrsg) (2004). Die europäische Stadt. Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main.
- Siebel, Walter (1994). Was macht eine Stadt urban? Zur Stadtkultur und Stadtentwicklung. Oldenburger Universitätsreden Nr. 61, Bibliotheks- und Informationssystem der Universität Oldenburg.

- Sieverts, Boris (2007). Carambolage. Der Kölner Hauptbahnhof und seine Umgebung. Kartierung eines Stadtspaziergangs von Boris Sieverts durch Arno Löbbecke für ARCH+ 183 Situativer Urbanismus. <http://www.methodearchitektur.de/carambolage/>
- Sieverts, Boris (2010). Die Wiederentdeckung einer Stadt. In: Hamm, Oliver G./ Koch, Michael (Hrsg). Metropole: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin, S. 116–122.
- Smithson, Peter. (2005) Cambridge Walks. In: Arch+ 183, 2007, Situativer Urbanismus. (Bezug auf Max Risselada; Dirk van den Heuvel, Team 10. In search of a Utopia of the present, NAi Publishers, Rotterdam, S. 104.) <http://www.archplus.net/home/archiv/artikel/46,2703,1,0.html>
- Smithson, Alison and Peter. The »As-Found« and the »Found«. In: www.archplus.net/home/archiv/artikel/46,2077,1,0.html.
- Situativer Urbanismus, Themenausgabe der Zeitschrift für Architektur und Städtebau archplus 183, Mai 2007.
- Solà-Morales Rubió, Ignasi de (1996). Terrain vague. <http://www.tributosurbanos.es/en/terms/terrain-vague/>
- Spieker, Helmut (1999). Wenn offene Systeme geschlossen werden ... In: Internationales Forum für Gestaltung Ulm (Hrsg). Strategischer Raum – Urbanität im 21. Jahrhundert. Anabas-Verlag, Frankfurt am Main, S. 13–19.
- Stopka, Irma/Rank, Sandra (2013). Naturerfahrungsräume in Großstädten – Wege zur Etablierung im öffentlichen Freiraum. Abschlussbericht zur Voruntersuchung für das Erprobungs- und Entwicklungsvorhaben »Naturerfahrungsräume in Großstädten am Beispiel Berlin«, BfN-Skripten, Heft 345.
- Streich, Bernd (2014). Subversive Stadtplanung. Springer VS, Wiesbaden.
- Sulzer, Jürg (Hrsg)(2007). Revitalisieren der Städtebau – Werte. Schriftenreihe Stadtentwicklung und Denkmalpflege Band 5. TUDpress, Dresden.
- Tolla, Ada/Lignano, Giuseppe/Nobel, Philip (2002). LOT / EK: Urban Scan. Princeton Architectural Press, New York City.
- Verband Region Rhein-Neckar (Hrsg) (2009). Bericht Raum+. Nachhaltiges Siedlungsflächenmanagement in der Metropolregion Rhein-Neckar, Mannheim.
- Verband Region Rhein-Neckar (Hrsg) (2012). Modellprojekt Raum+ AKTIV. Aktivierung innerörtlicher Potenziale, Mannheim.
- Walter, Jörn (2010). Neue Urbanität in der inneren Peripherie. In: Hamm, Oliver G./ Koch, Michael (Hrsg). Metropole: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin, S. 208–220.
- Weisshaar, Bertram (2010). Oktobertage im Wilhelmsburg. In: Hamm, Oliver G./ Koch, Michael (Hrsg). Metropole: Metrozonen. Band 4 der IBA-Schriftenreihe METROPOLE. Jovis Verlag, Berlin, S. 36–45.
- Wolfrum, Sophie (2013). Urban void – unplanbar. In: Lippert, Hans-Georg/Gollan, Rut-Maria/Köth, Anke (Hrsg). Un/planbar, Band 2. Agora und Void: Die Funktion der Mitte in Architektur und Städtebau. Thelem, Dresden, S. 149–158.
- Ziehl, Michael/Oßwald, Sarah/Hasemann, Oliver/Schnier, Daniel (Hrsg) (2012). second hand spaces – über das Recyclen von Orten im städtischen Wandel. Jovis Verlag, Berlin.

WEBSITES

- <http://www.archplus.net/home/archiv/artikel/46,2077,1,0.html>
- <http://www.tributosurbanos.es/en/terms/terrain-vague/>
- <http://www.bfn.de>
- http://www.baunetz.de/campus-masters/Restraeume_66712.html
- http://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Ausstellung_und_Praemierung_in_Muenchen_846534.html
- <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2009/JugendlicheImStadtquartier/Modellvorhaben/MuehlheimRuhrEichbaum.html?nn=430172>
- <https://www.bertelsmann-stiftung.de/de/themen/aktuelle-meldungen/2015/juli/demographischer-wandel-verstaerkt-unterschiede-zwischen-stadt-und-land/>
- <http://www.demonchaux.com/Local-Code-San-Francisco>
- <https://www.destatis.de/>
- http://de.wikipedia.org/wiki/Jane_Jacobs
- <http://www.diehl-fotografie.de/1m3/1m3.htm>
- <http://en.wikipedia.org/wiki/Drosscape>
- <http://flr.wzw.tum.de/>

<http://www.geog.uni-heidelberg.de/~ttavk/weltkart01.htm>
https://www.hcu-hamburg.de/.../2011-10-26_PM_Goederitz-Preis.pdf
<http://www.lot-ek.com/CULTURE-Urban-Scan>
http://www.ludwigshafen.de/fileadmin/Websites/Stadt_Ludwigshafen/Nachhaltig/Umwelt/Veroeffentlichungen/PDF/lu_lden_gesamt_strasse.pdf
<http://www.methodearchitektur.de/carambolage/>
<https://www.nmz.de/tags/daniel-ott?page=1;>
http://publik.tuwien.ac.at/files/PubDat_185105.pdf
<http://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/download/.../3781>
<http://www.sammlungen.hu-berlin.de/dokumente/16284>
<http://www.si-revue.de/die-8-konferenz-der-si>
<http://www.si-revue.de/theorie-des-umherschweifens/>
<http://www.smartgrowth.org>
<http://www.stadt-wien.at>
<http://www.stiftung-naturschutz.de>
<http://www.teamwerk-architekten.de>
<http://www.ud.hcu-hamburg.de/142-0-Tim+Rieniets+Open+City+Designing+Coexistence>
<http://www.unortkataster.de/news/unortkataster-koln/>

FRAGEN UND ANTWORTEN

Die vorliegende Forschungsarbeit wurde im Kontext des Internationalen Doktorandenkollegs Forschungslabor Raum (2007–2011), und zwar im Rahmenthema Perspektiven zur räumlichen Entwicklung europäischer Metropolregionen angeregt und in verschiedenen Stadien ihrer Entwicklung im Kreis der Mitwirkenden diskutiert.

Es folgt eine Auswahl von Fragen und Antworten aus den Gesprächsrunden zum von mir bearbeiteten Thema: Unbestimmte Räume in Städten – Der Wert des Restraums:

BRAUCHT EINE STADT RESTRAUM?

Hinter der Frage steckt der Wunsch herauszufinden, ob Restraum für eine Stadt als positiv oder negativ einzuschätzen ist. Begreift man Restraum als eigenen Stadtbaustein, dessen Wert in seinem

individuellen Wesen gründet, so fällt die Antwort leicht: Es ist gut, Restraum zu haben, denn ein vielfältiges Raumangebot, das möglichst viele Bevölkerungsgruppen anspricht, ist für eine Stadt, die wirklich allen Bürgern gerecht werden will, generell erstrebenswert. Restraum ist also in diesem Sinne gut, tut allerdings einer Stadt nicht ausschließlich gut. Er macht nämlich vielen Menschen Angst und stößt in der Regel mehr Stadtbewohner ab als er anzieht.

Schafft man es, ihn als Potenzial zu begreifen, stellen sich unausweichlich die Folgefragen: Wieviel Restraum benötigt eine Stadt und wieviel verträgt sie? Um sie zu beantworten, tastet man sich am besten über die beiden Extreme heran: Was wäre, wenn es gar keinen Restraum gäbe und was wäre, wenn er überwiegt, es also mehr Restraum als sonstigen Stadtraum gäbe.

Null Restraum ist ein extrem unrealistisches Szenario, denn bei den tausenden von sich überschneidenden Prozessen, aus denen eine Stadt besteht, wird es immer einen letzten Restraum geben. Angenommen Restraum wird zu knapp, dann ist zu erwarten, dass es zu einer Verlagerung der Nutzungen kommt. Wurde der Restraum bisher als Hundetoilette verwendet, so wird der Hundebesitzer seinen Hund künftig zu geeigneten Stellen im öffentlichen Stadtraum führen. Dort könnte die Stadt versuchen, den Hundehalter durch eine Strafe zu disziplinieren, was allerdings wieder kontrolliert werden muss. Ein anderes Beispiel ist die Graffiti-Szene. Gäbe es keine graffiti geeigneten Resträume mehr, wo würde dann gesprayt? Hier kann es sein, dass die Szene sich anpasst und das Rebellische verliert oder es in anderer Weise ausgelebt wird, vielleicht im virtuellen Chatroom. Egal wie, ein totaler Wegfall solcher Räume würde das Gesellschafts- und Stadtbild verändern (ohne zu werten).

Kann man noch von Stadt sprechen, wenn sie eigentlich nur noch aus Restraum besteht? Die Bilder der Schrumpfenden Städte (Chicago, u. a.) steigen aus dem Gedächtnis auf. Eine Restraum-Stadt ist ein Endzeitszenario und kann nur totalen Wandel bedeuten, einen absoluten Neuanfang.

Das Ausmaß für den geeigneten Umfang von Restraum pro Stadt kann nur zwischen diesen beiden Extremen liegen und muss von der betroffenen Stadt herausgefunden werden. So hat beispielsweise München wenig Restraum. Dieser

wird stark genutzt, zunehmend kommerzialisiert und überwacht. Er bewegt sich auf die Grenze zu, wo er den Charakter von Restraum verliert. Ludwigshafen hat ein größeres Angebot und weniger Freqüenzierung. Beide Städte haben so viel Restraum, wie es ihnen entspricht. Man sollte keine Prozentzahl anpeilen, sondern sich über den Stand bewusst sein um sich einzuordnen.

KANN MAN (MIT) RESTRAUM PLANEN?

Geht man davon aus, dass Planer die Verantwortung dafür haben, was aus ihren Planungsabfällen wird, kann diese Frage für sie interessant und relevant sein. In der Planungsphase könnten Umfang und Art von Restraum zum Thema gemacht werden. Wie man mit einem solchen Thema dann umgeht, hängt auch davon ab, ob der Planer ein Restraum-Fan ist oder nicht.

Will der Planer vielleicht mit dem Argument der Nachhaltigkeit Quadratmeter Restraum vermeiden, wird er entwerferisch an neuen oder optimierten Formen von Stadt arbeiten müssen. Neue Entwürfe, innovative Planung und Umdenken sind gefragt. Erwägenswert wäre beispielsweise das Experiment, eine komplexe Verkehrsinfrastruktur probeweise aus dem Restraum heraus zu entwickeln. Das hieße, die unkontrollierten Bereiche zunächst in den planerischen Mittelpunkt zu stellen, bevor sie dann anschließend wieder übersehen werden und nur die Effizienz des Verkehrsbauwerks gelobt wird.

Vielleicht will der Planer aber auch mehr Restraum schaffen, in diesem Sinne großzügiger planen. Restraum würde dann zum Beispiel gezielt genutzt für »Sinnvolles«, das was eine Stadt braucht oder will, aber auf Grund von Lärm- oder Geruchsbelastung, Kosten, schlechtem Ruf, Unansehnlichkeit, etc. schwer unterzubringen ist, wie etwa Solarparks, Kleingärten, Hundeschule, Tierfriedhof, Sprayer-Galerie, Skateanlage.

Will der Planer nicht den Restraum selbst, sondern die Restraum-Atmosphäre vermeiden, gelingt dies durch die optische Gestaltung, räumliche Organisation, durch ein passendes Nutzungskonzept oder die geschickte Platzierung der unbestimmten Flächen. Das bedeutet, dass Restraum entworfen wird und es, wie Burckhardt sagt: dann aus mit ihm ist. Dem Restraum wird durch planerische Extra-Behandlung seine spezifische Attraktivität genommen.

Ähnlich verläuft es, wenn Restraum-Fans unter den Planern hören wollen, dass sie Restraumatmosphäre planen sollen, so wie es bei den Naturerlebnissräumen praktiziert wird. In dem Moment aber, in dem sie versuchen diese Atmosphäre zu kontrollieren (durch Hinweisschilder, Hausregeln, etc.) wird sie ihnen entgleiten.

Andererseits gilt: Kontrolliert man die Gestaltung von Restraum, lässt sich auch Positives erzielen, was beispielsweise die Sicherheit und unbeliebte Nutzungen angeht. Natürlich möchte eine Stadt Kriminalität vermeiden, ihre Bewohner und Besucher nicht durch Angsträume schicken oder sie gar einem erhöhten Risiko aussetzen, in eine Straftat verwickelt zu werden. Die Polizei bietet sogar kostenlose Beratung für Planer und Gestalter öffentlicher und auch nicht-öffentlicher Räume an, wo diese prüfen lassen können, ob es keine uneinsehbare Nischen, zugewucherte Bereiche oder schlecht beleuchtete Passagen in ihren Planungen gibt. Diese Aufzählung der Sicherheitskriterien liest sich wie eine Bestandsliste der typischen Restraumeigenschaften. Sicherheit für Viele versus Raum für eine Randgruppe.

Was ist jedoch des Planers Bestreben? Will er Restraum ganz generell vermeiden, um keine unbestimmten und dadurch ungepflegten Quadratmeter in der Stadt zu produzieren? Sein Anliegen könnte ferner sein, Planungsprozesse raumabfallfrei und damit im bautechnischen Sinne optimal zu gestalten, auch um die Reputation des Planers zu wahren. Dann muss er sich grundsätzlich fragen, ob und wieviel Restraum seine Stadt aus anderen Gründen braucht. Hierzu sei bemerkt: Restraum zu produzieren, bedeutet nicht unbedingt nicht nachhaltig zu sein, im Gegenteil, es kann eine soziale Tat sein.

SOLLTE EINE STADT IHREN RESTRAUM SCHÜTZEN?

Vorab ist zu klären, ob Restraum überhaupt in Gefahr ist und gegebenenfalls, was ihn gefährdet.

Eingriffe zur Verdichtung bringen sein Dasein in Gefahr, das konnte beobachtet werden. Ebenso gehen Gefährdungen von Veränderungen an den angrenzenden Strukturen aus, wenn sie neue Raumeigenschaften zur Folge haben. Selbst wenn in Städten mit enormem Wachstumsdruck das Restraum-Kontingent bedrohlich aufgebraucht wird, kann seine Existenz

nicht als gesichert gelten, das heißt, auch wenn er als physisches Biotop, als ein zu bewahrender Istzustand zu behandeln wäre, hat er keine Bestandsgarantie. Die Mauereidechse verschont vielleicht einen Restraum durch Artenschutzabkommen vor der baulichen Nachverdichtung, dadurch ist er allerdings erfasst und vermerkt als Schutzraum und kein unbeachteter Rest mehr.

Vielmehr entspricht es dem Wesen der einzelnen Resträume, sich entsprechend ihrer lokalen Position zu verändern, zu verlagern, beim nächsten Hochstraßenbau neu zu entstehen. Ebenso widerspricht es seinem Wesen, unter Schutz gestellt, gar gesetzlichen abgesichert und dadurch vor anderweitiger Nutzung bewahrt zu werden.

Dagegen sollte Restraum als räumlicher Sonderfall, als Stadt-Baustein sehr wohl geschützt werden. Es geht hierbei um die Verteidigung eines städtebaulichen Phänomens, weniger um die Rettung einer einzelnen Restraum-Situation. Schützenswert ist, was Stadt insgesamt ausmacht und sich u. a. im Restraum ausdrückt: eigenwillige Raumgeometrie, sonderbare Dimensionen, attraktive Akustik, fremde Materialität, schräge Atmosphäre, unkonventionelle Inhalte, ein buntes Nutzervölkchen.

WIE SIEHT DIE ZUKUNFT DES STÄDTISCHEN RESTRAUMS AUS?

Restraum hat eine oder mehrere Mutterstrukturen, also geplante Elemente, die ihn hervorgebracht haben. Er ist zwar autonom und oft sogar konträr zur Mutterstruktur, dennoch steht er unter ihrem Einfluss und ist von ihr abhängig. Verändert sich diese ihn prägende Struktur oder fällt sie sogar weg, wird sich das auf das Wesen dieses Restraums bis hin zu seinem eigenen Verschwinden auswirken. Er fällt dann möglicherweise seinerseits an seiner Stelle weg. Es mag sein, dass er eventuell auf andere Art oder an anderer Stelle neu entsteht.

Restraum wird es zwar in einer Stadt immer geben, man kann aber voraussehen, dass sich sein Aussehen im Laufe der Zeit verändern wird. Abgewandelte Raumeigenschaften werden vermutlich zu einer neuen Klientel und zu anderen Nutzungsmustern führen. So gehörten die Kleingärtner schon seit langem zu den klassischen Nutzern von Restraum im Umfeld von Bahnrassen, neuerdings haben Solarpaneele, die immer häufiger die Flanken der Gleistrassen

bilden, die herkömmliche Nutzung solcher Flächen abgelöst. Restraum-Ambiente ist hier noch nicht gewachsen.

Das liegt auch daran, dass Infrastrukturbauwerke heute anders geplant werden als vor hundert Jahren. Insbesondere haben sich die Anforderungen an solche Anlagen gesteigert: schneller und sicherer, zentraler und optimierter müssen sie sein. Die Trassen von Hochgeschwindigkeitszügen dürfen nicht eingewachsen und müssen gegen äußere Einwirkungen oder gar Betreten durch Personen oder Tiere gut abgesichert sein.

Restraum wird überwiegend als Zustand wahrgenommen. Aber das stimmt nicht ganz. Eher gilt, dass er sich verändert, aber seinen Rest-Zustand beibehält. In diesem Sinne ist Restraum vor allem sehr robust, ebenso robust wie die Stadtbewohner, die immer wieder Restraum, in welchem Stadium und zu welchem Zweck auch immer, nutzen werden.

WIE KANN MAN RESTRAUM AUFWERTEN?

Wer so fragt impliziert, dass er die Qualitäten von Restraum als gering, jedenfalls nicht als wertvoll genug oder sogar für eine Stadt negativ einstuft. Denn hat man den Wunsch, die Aufenthaltsqualität eines Restraums, einer Stadt (da muss natürlich gleich gefragt werden, für wen) zu verbessern, ist man offensichtlich kein Fan von Restraum beziehungsweise kann seine Qualität nicht entdecken.

Hier kann man Ratschläge in zwei Richtungen geben:

1. Problemlos kann man einen Restraum aufwerten, teils mit ganz einfachen Mitteln. Lucius Burckhardt gibt den Hinweis, dass schon allein das Gras zu mähen und einen Grillplatz einzurichten, eine starke Veränderung für den zuvor unzivilisierten Ort bedeutet. Aktive Eingriffe tragen zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität nach gängiger Sichtweise bei. Durch regelmäßige Pflege kann wucherndes Grün und Verschmutzung verringert werden. Durch bessere Beleuchtung können stinkende Ecken oder Angstgefühle reduziert werden. Geschickt platzierte Nutzungen wie Bandübungsräume können eine sinnvolle Symbiose mit verlärmten Teilen eingehen. Durch Einbauten und neue Nutzungen (beispielsweise einen Supermarkt) kann ein Restraum ein ganz neues Gesicht bekommen.

2. Die Empfehlung ist allerdings eine andere. Es geht darum, Restraum besser zu verstehen, ihn auf eigene Faust zu erkunden, ihn über einen Zeitraum zu beobachten. Diese Erfahrung schafft es unter Umständen, den Stellenwert, den »der Schandfleck« für einen persönlich hat, aufzuwerten. Mentale Wertsteigerung.

Wofür der Fragesteller sich entscheidet, hängt u. a. von der Überzeugungskraft ab, den eine diesbezügliche Forschungsarbeit entfalten könnte.

GIBT ES GUTEN UND SCHLECHTEN RESTRAUM?

Ja, doch nicht per se, sondern abhängig vom individuellen Stadtpunkt.

Das Phänomen Restraum lässt sich bis zu einem gewissen Grad wissenschaftlich aufklären, in Restraum-Typen aufschlüsseln, um den Facettenreichtum der Einzelfälle zu gruppieren. Am Schluss der Untersuchung bleiben sie alle Einzelfälle, haben ihre individuellen Eigenheiten, regen zu einer ganz persönlichen Empathie an.

Den Nutzern geht es ähnlich. Je nachdem, ob sie vorhaben, ein Leichtflugzeug witterungsgeschützt zusammen zu bauen oder einen Liebesschwur zu posten, favorisieren sie einen Restraum-Typ oder seine Lage im Stadtganzen. Sie frequentieren »ihren« Restraum, der ist immer der gute.

Stellt man die Frage der politischen Stadtführung, so sollte ihre Antwort lauten: Die Stadt klassifiziert Restraum nicht in gut oder schlecht, sie schätzt seine Vielfalt, ganz gleich in welcher Menge und Verteilung. Sie schätzt Restraum als Indikator für Wohlergehen und Seelenheil der Stadtgemeinschaft.

SOLLTE EINE STADT IHREN RESTRAUM VERKAUFEN? KANN SIE SICH DEN VERLUST LEISTEN?

Es gilt noch immer die wilde Vermutung, dass es Räume in der Stadt gibt, die ganz und gar unbedeutend sind und deshalb von Städten dringend gebraucht werden. Insofern fragt sich, warum überhaupt ein solcher Raum verkauft werden sollte, ist er doch, zwar Restraum, aber unverzichtbar. Welchen Wert hat er?

Wie könnte die Stadt den Verkaufswert eines Restraums schätzen? Welche Währung ist den Verkaufsverhandlungen zugrunde zu legen: Quadratmeter Fläche? Nutzungsvielfalt? Nutzungshäufigkeit?

Besonderheit der Verwendung? Aber wie rechnet man das in Euro um?

Lässt sich der Wert eines Stadtraums überhaupt ermitteln? Stadtraumqualität wird von Kritikern, Fachleuten und Bewohnern beurteilt. Durch Beobachtung, Erprobung und den Abgleich mit ihrer Erfahrung erkennen sie eine erfolgreiche Nutzung. Was ist aber eine erfolgreiche Nutzung? Der gemeine Konsens wird da sein: Menschen halten sich dort gerne auf, fühlen sich wohl, können sich zurecht finden. Der Stadtraum passt zur Nutzung und unterstützt diese bestmöglich. Kurzum, er erfüllt seinen Zweck: kein Stau, Möglichkeit zu Freizeitsport, Sicherheit für Kinder, Erholung und vieles andere mehr. Beim Unorte-Kataster in Köln waren die Besucher der Webseite die Bewerter, die »likes« (Daumen hoch) waren ihre Währung.

Köln betreibt auf diese Weise Wertermittlung. Wie wäre Wertvermittlung zu betreiben? Mit anderen Worten: Was ist Privatpersonen zu raten, die Restraum besitzen und ihn loswerden wollen? Ganz einfach: Spendet ihn den städtischen Randgestalten, den restraumarmen Stadtverwaltungen.

DANK

Viele Kräfte haben zusammengewirkt und es mir damit ermöglicht das Projekt Restraum anzugehen, durchzuhalten und abzuschließen. Ich möchte mich daher an dieser Stelle von ganzem Herzen bei all denen bedanken, die mich in den letzten Jahren dabei unterstützt haben:

Zuerst bei meinem Doktorvater Prof. Markus Neppi und meinem Zweitbetreuer Prof. Dr. Michael Koch für den konstruktiven und inspirierenden gemeinsamen Weg durch die Wirrungen des Restraums und dafür, dass sie auf den Inhalt einer Gehwegplattenfuge so gespannt waren.

Der unschlagbaren Besetzung des »Internationalen Doktorandenkollegs Forschungslabor Raum« (2007–2011) für die erfahrene wissenschaftliche Einstimmung, die gruppenspezifischen Ermunterungen zur Forschung und die weiterführenden Fragen in den gemeinsamen Runden. Meinen Kollegsfreunden, den Professoren und Lehrbeauftragten, für die unbezahlbare Atmosphäre, die sich etabliert hat, über alle Grenzen hinweg zu denken und zu wagen.

Verbindlichsten Dank dem Brigitte-Schlieben-Lange-Programm des Landes

Baden-Württemberg, durch dessen Förderung es mir möglich war schon bald nach der Geburt meines ersten Sohnes das Dissertationsvorhaben weiter zu verfolgen.

Ein großes Dankeschön an die Stadtverwaltungen der Städte Ludwigshafen und München für informative Gespräche und zur Verfügung gestellte Daten.

Unermesslicher Dank aber gilt meiner Familie:

Meinen Eltern für ihre Unterstützung auf allen nur erdenklichen Ebenen – ohne sie wäre das Vorhaben Restraum gescheitert. Ganz besonders aber meinem Vater für das unermüdliche Lektorat und seinen bereichernden Blick von »außen«.

Danke, lieber Falko und lieber Robert, die ihr bisher noch kein »Leben ohne« kennt.

Danke, liebster Martin!











Geringschätzung ist sein Alleinstellungsmerkmal. Geringschätzung ist dem Restraum aber wirklich nicht angemessen. Das verbietet schon die Größenordnung an Stadtgrund, also die bloße Addition seiner Einzelflächen.

Alle Städte haben Restraum. Brauchen sie ihn? Zonen unter Brücken, Flächen entlang von Bahngleisen, durch Regularien entstandene Nischen zwischen Gebäuden, Bereiche neben Großstrukturen – Restraum hat höchst sonderbare räumliche, optische, akustische und ästhetische Eigenschaften. Er ist nicht im Fokus der Stadtpolitik, die Planer sehen ihn als Verschnitt, viele Bewohner meiden ihn. Andere hingegen mögen und nutzen ihn, betrachten ihn als ihr Stück Stadt. Restraum ist wertvoll, unverzichtbar, nicht so sehr als Baureserve, mehr für das Seelenleben in der Stadt.

