



Seiersberg Süd, Region Graz-Süd, ein dynamischer Wirtschafts- und Siedlungsraum, der in eindrucksvoller Weise vom fossilen System geprägt ist. FOTO: TORNIQUIST.FIEDLER

## Broadacre City 2.0

**ZUR QUALITÄT DES RAUMES** Bis zum Jahr 2050 müssen nach dem Klimaabkommen von Paris 95 Prozent der Treibhausgasemissionen ersetzt werden. Schon 2020 – also übernächstes Jahr – soll eine Reduktion von 20 Prozent erreicht sein. Diese Vorgabe verlangt einiges an Innovation. Während Technik und Wirtschaft auf die Herausforderungen der post-fossilen Transformation mit technologischen Entwicklungen durchaus konstruktiv reagieren, wird die Frage der räumlichen Innovation in der öffentlichen Diskussion möglichst vermieden.

VON JOHANNES FIEDLER

**K**ann man mit den aktuellen baulichen Formaten einfach weitermachen? Wie sieht die Straße der Zukunft aus? Was wird aus den Einfamilienhausgebieten? Gibt es eine post-fossile Shopping-City?

Der Eindruck, den jener gebaute Raum vermittelt, der sich in unserem Land außerhalb der historischen Stadtgebiete breitgemacht hat, und der sich entlang der Straßen bis in die Alpentäler erstreckt, ist der einer suburbanen Gesellschaft, die mit ihrem Verkehr und ihrem Konsum weder Vergangenes noch Zukunft zu kennen scheint. Munter werden stets neue Umfahrungsstraßen, Kreisverkehre und Autobahnspangen gebaut, die ihrerseits Einkaufsmärkte und Gewerbehallen zum Sprießen bringen. Den Humus für diese Entwicklung bildet die allgegenwärtige Population der Einfamilienhäuser. Rastlos zirkulieren die Konsumenten in ihren Fahrzeugen durch diesen artifiziiellen, aber noch nicht kultivierten Raum.

Es ist eine viel zu wenig beachtete Tatsache, dass der Raum, wie er von Bewohnern wahrgenommen wird, mit seinen Korridoren, die sich dauerhaft in die Psychogeografie einschreiben, einhergehend mit der Einschätzung der örtlichen und regionalen Zusammenhänge, in hohem Maß verhaltensprägend ist. Nicht nur bei den biografischen Entscheidungen über Wohnort, Arbeitsstandort und Lebensmodell spielt die räumliche Wahrnehmung eine entscheidende Rolle, sondern auch im alltäglichen Verhalten. Wie die Straße vor dem Haus aussieht, entscheidet darüber, ob man sich überhaupt vorstellen kann, zu Fuß zu gehen oder ein öffentliches Verkehrsmittel zu nutzen. Ob man gewillt ist, das Auto stehen zu lassen, hängt nicht allein davon ab, wie weit man gehen muss, sondern auch von der Qualität des Raumes, von Charakter der Bebauung, von den vielen sozialen Faktoren, die über die Architektur und über die Gestaltung der Freiräume vermittelt werden.

### ZUR POST-FOSSILEN ZUKUNFT

Wenn es um die Gestaltung einer post-fossilen Zukunft geht, kann man sich nicht allein darauf verlassen, dass technologische Entwicklungen wie E-Mobilität und Digitalisierung den notwendigen Klimaeffekt hervorbringen werden. Wenn die Trendwende in Richtung CO<sub>2</sub>-Reduktion und Nachhaltigkeit funktionieren soll, dann muss sich auch die räumliche Struktur in einer Weise ändern, dass sie die Verhaltensänderung unterstützt und letztlich eine höhere Raumqualität, einen nachhaltigen Maßstab, generiert. Es geht nicht darum, Wachstum zu bremsen, sondern um die Verlagerung von quantitativem zu qualitativem Wachstum.

Wie dieser neue, post-fossile Raum aussehen und funktionieren könnte, damit befasst sich derzeit das Programm Broadacre City 2.0, dessen Ergebnisse ab Ende Juni im kunsthausemuerz zu sehen sein werden. Ausgehend von der Stadtvision von Frank Lloyd Wright von 1935, in der dieser die Verbindung aus Demokratie und Autoverkehr architektonisch imaginiert, wird nun an Konzepten für die suburbane Stadt des Jahres 2050 gearbeitet. Als Grundlage dient dabei ein Ausschnitt der Region Graz-Süd, einem dynamischen Wirtschafts- und Siedlungsraum, der in eindrucksvoller Weise vom fossilen System geprägt ist.

Die Ideen zur post-fossilen Transformation werden derzeit im Rahmen von Masterarbeiten und Lehrveranstaltungen in den Fächern Städtebau (Aglæe Degros, TU Graz), Raumplanung (Rudolf Scheuven, TU Wien), Landschaftsarchitektur (Lilli Lička, BOKU Wien) und Verkehrswesen (Astrid Gühnmann, BOKU Wien) entwickelt. Harald Frey (TU Wien) ist zudem als Experte für Verkehrsplanung involviert. Zugleich entsteht ein Modell im Format der Broadacre City von 1935, konzipiert von Jödis Tornquist und Johannes Fiedler, umgesetzt mit Studierenden der TU Graz.

### DIE SUBURBANE STADT

Warum liegt der Fokus auf der suburbanen Stadt? Dafür gibt es mehrere Gründe: Zum einen, weil sie

den dominanten Raumtyp in der rezenten Entwicklung darstellt – sowohl mengenmäßig, also bei Flächenverbrauch und Bauvolumen, aber auch im Wertesystem der Bevölkerungsmehrheit. Den Nachweis dafür erbringt täglich die Werbung. Zum anderen ist der suburbane Raum der Schlüssel für die Zukunft der Mobilität. Bislang fand die Reduktion des Autoverkehrs ja hauptsächlich dort statt, wo es einen pre-automotiven Raum gibt, der sich aufgrund der in der Entstehungszeit angelegten Fußläufigkeit mit geringem baulichem Aufwand re-qualifizieren lässt – nämlich in den historischen Bestandsgebieten. In den Peripherien hingegen ist auch in den letzten Jahrzehnten der Ausbau autogerechter Strukturen in großem Tempo weiter betrieben worden – nicht zuletzt deswegen, weil hier kein räumliches Referenzsystem vorhanden ist, auf das sich zurückgreifen ließe. Hier prägen die Standards des Autoverkehrs das Baugeschehen unreflektiert und auf allen Maßstabsebenen – vom Grundstückszuschnitt bis zum Autobahnnetz.

Bei den post-fossilen Konzepten der Broadacre City 2.0 geht es nicht darum, das suburbane Sys-

tem mit seiner extremen Verdünnung zu perpetuieren, sondern um die Entwicklung von Raumtypen und typischen Lösungen, die die Klimaziele unterstützen und dabei jene elementaren Kräfte und Wünsche im Auge zu behalten, die das suburbane System antreiben: Selbstbestimmung, Freizeitanprüche, Spontaneität – auf der individuellen Ebene – und um unternehmerische Gestaltungsmöglichkeiten im Bereich der Wirtschaft.

Im Fall der gelungenen post-fossilen Transformation wird die Broadacre City des 21. Jahrhunderts Bereiche hoher Dichte einerseits und durchgrünte Freiräume andererseits haben, und sie wird vom öffentlichen Verkehr strukturiert sein. Dabei soll dieses räumliche System aber keine Fortsetzung funktionalistischer Stadtanlagen des 20. Jahrhunderts sein, sondern ein offenes System, das dem Einzelnen räumliche Möglichkeiten im Rahmen eines post-fossilen Konsensmodells einräumt. Damit schließt sich der Kreis zur Broadacre City von Frank Lloyd Wright, dessen zentrale Botschaft in der individuellen Rauman-eignung bestand.



„Frank Lloyd Wright and the City: Density vs. Dispersion“ (Feb.–Juni 2014). IN2274.18. FOTO: THOMAS GRIESEL