

Interview:
Ramona Kraxner

Was macht ein Stadtplaner im Dorf?

In unserer urbanen Kulturlandschaft müssen wir uns die Frage stellen, welche Entwicklungen Ortschaften zuzumuten sind. Die Ansprüche an unseren gebauten Lebensraum sind enorm. Wie sie verwirklicht werden können, untersucht Michael Wagner in seiner Rolle als Professor für Architektur und Städtebau.

BAUMEISTER: Stell dich bitte kurz vor, Michael.

MICHAEL WAGNER: Aufgewachsen bin ich in einem Dorf in Süddeutschland direkt an der Schweizer Grenze. Nach meinem Zivildienst habe ich an der ETH Zürich Architektur studiert. Anschließend habe ich als Architekt und Projektleiter in verschiedenen Büros gearbeitet und habe mich immer wieder darüber gewundert, dass bei den Architekturwettbewerben viele Fragen, die über das Einzelgebäude hinausgehen, bereits abgehakt waren und damit gar nicht mehr zur Diskussion standen. Das fand ich schade, weil ich glaube, dass gerade wir als Architekt:innen durch unser offenes Denken in Projekten, Optionen und Varianten die idealen Voraussetzungen haben, gesamtheitliche räumliche Lösungen zu finden. So habe ich begonnen, mich auch für den größeren Maßstab und damit auch städtebauliche und raumentwicklerische Fragen zu interessieren. Parallel zum Aufbau unseres Büros fing ich an, am Lehrstuhl von Kees Christiaanse an der ETH Zürich zu arbeiten. Dort habe ich neben der Lehre den Forschungsschwerpunkt „Kulturlandschaft“ aufgebaut und geleitet. Oft in Zusammenarbeit mit Gemeinden oder anderen lokalen Akteuren haben wir uns vor allem um die räumliche Weiterentwicklung mitteldicht besiedelter Territorien zwischen den Metropolitanräumen und peripheren Gebieten, vor allem in der Schweiz, auseinandergesetzt. Gleichzeitig habe ich mich in den letzten zehn Jahren intensiv damit beschäftigt, wie in unserem Fachbereich eine nachhaltige Entwicklung gestaltet werden kann. Nur mit energetisch und ressourcenoptimierten Einzelbauten lässt sich das jedenfalls nicht lösen. Dafür müssen wir uns grundsätzlich überlegen, wie wir die urbanen Kulturlandschaften, die während der Großen Beschleunigung in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstanden sind und in denen heute ein Großteil der Bevölkerung Mitteleuropas lebt, zukünftig weiterentwickeln wollen.

FOTO: ANITA AFFENRANGER

B: Was beschäftigt dich gerade?

MW: Seit etwa einem Jahr bin ich Professor für Architektur und Städtebau an der Liechtenstein School of Architecture. Dort leite ich die Fachgruppe Städtebau und Raumentwicklung. An der Schnittstelle zwischen Architektur, Städtebau und Raumentwicklung untersuchen wir, wie Orte in der heutigen urbanen Kulturlandschaft um- und weitergebaut werden können, um emissionsarme und an den Klimawandel angepasste Siedlungsstrukturen zu schaffen, die produktiv, biodivers, inklusiv und resilient sind. Dabei ist selbstverständlich auch die Mobilität ein wichtiges Thema. In einem aktuell laufenden Forschungsprojekt untersuchen wir bei-

Michael Wagner führt ein Büro für Architektur und Städtebau in Zürich und lehrt seit letztem Jahr Architektur und Städtebau an der Liechtenstein School of Architecture in Vaduz, wo er die Fachgruppe „Städtebau & Raumentwicklung“ leitet. Seit über zehn Jahren beschäftigt er sich mit Nachhaltigkeitsthemen in Architektur und Städtebau.

Der Bürgermeisterin Anne Hidalgo und ihrem Team ist es dort gelungen, in wenigen Jahren eine beeindruckende Trendwende auszulösen. Immer mehr Menschen legen ihre täglichen Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Außerdem werden in der ganzen Stadt Flächen entsiegelt,



spielsweise die Vitalität von Liechtenstein und Umgebung im Rahmen des Konzepts der Stadt der kurzen Wege. Dabei analysieren wir zunächst die bestehenden Angebote des täglichen Bedarfs. In dichter besiedelten Städten ist es üblich, dieses Thema vor allem aus der Perspektive anzuschauen, wie sich eine kritische Dichte an Einwohner:innen und Arbeitsplätzen realisieren ließe. Die entsprechenden Angebote sollen sich dann aus der Nachfrage ergeben. Das ist in eher ländlich geprägten, mitteldicht besiedelten Regionen aber meistens unrealistisch. Deshalb möchten wir auch Kombinationen aus Angebotsoptimierungen und punktueller Verdichtung prüfen. Mit dem Ziel, Maßnahmen zu entwickeln, die auch in weniger dicht besiedelten Territorien zu einer größeren Unabhängigkeit der Menschen vom Auto führen können.

B: Habt ihr Vorbilder gefunden?

MW: Im Frühling sind wir mit unseren Studierenden nach Paris gefahren.

um das Schwammstadt-Prinzip umzusetzen und den Bürger:innen zusätzliche Naherholungsräume zur Verfügung zu stellen. Die auf der Seminarreise bei Besichtigungen und Bürobesuchen gemachten Erkenntnisse setzen die Studierenden aktuell in Entwürfe für ein verdichtetes Städtle in Vaduz um. „Learning from Paris“ für Liechtenstein. Im letzten Semester haben wir uns mit einem Wohnviertel in der Zentrumsgemeinde Widnau auf der schweizerischen Seite des Rheintals auseinandergesetzt. Das in den 1960er-Jahren in unmittelbarer Bahnhofsnahe erstellte Quartier ist sanierungsbedürftig. Aufgrund der gut erschlossenen Lage bietet es sich für eine Verdichtung geradezu an. Die Studierenden haben deshalb verschiedene Szenarien entwickelt, wie sich der Bestand weitgehend erhalten, sanieren und auf erneuerbare Energiequellen umstellen ließe. Neubauten aus möglichst nachwachsenden Ressourcen ergänzen das Quartier mit neuen, vielfältigen Wohnformen und ergänzenden Nut-

zungen. Die Studierenden haben außerdem vorgeschlagen, auch das Mobilitätsnetz umzukrempeln. Das bisherige Straßennetz dient in ihrem Entwurf nur noch der nötigen rückseitigen Erschließung, während die neuen Hauptachsen das Quartier besser mit den umliegenden Quartieren verknüpfen und dem Fuß- und Fahrradverkehr vorbehalten bleiben – ein gesamtheitliches Konzept für ein postfossiles Quartier, das sich auch etappiert umsetzen ließe.

B: Wie steht dein Arbeitsgebiet in Verbindung zur Architektur?

MW: Sehr direkt. Die Disziplinen rücken zusammen und sind immer stärker miteinander verflochten. Weil wir kaum mehr auf der grünen Wiese bauen und städtebauliche Aufgaben mittlerweile vor allem Bestandstransformationen sind, lassen sich Architektur und Städtebau oft gar nicht mehr voneinander trennen. Die Übergänge sind oft fließend. Wir brauchen also Fachleute, die beides können. Und genau das ist auch mein Anliegen in der Lehre: angehende Architekt:innen zum Beispiel für die Räume zwischen den Gebäuden zu sensibilisieren oder für das Zusammenspiel zwischen privat und öffentlich. Dazu gehört immer auch die erste Raumschicht in den Gebäuden. Und natürlich möchten wir den Studierenden das Rüstzeug mitgeben, damit sie in der Zukunft ihre eigenen räumlichen Ansätze und Antworten auf die dringliche ökologische, klimatische und sozioökonomische Krise entwickeln können. Deshalb beschäftigen wir uns in unseren Entwurfsstudios immer auch mit Fragen, die über die Gegenwart hinausweisen und sich heute ökonomisch vielleicht noch nicht vollständig umsetzen ließen.

B: Wirst du mit Vorurteilen konfrontiert?

MW: Wenn ich mich bei Gesprächen oder Veranstaltungen in Dörfern oder Gemeinden vorstelle, dann höre ich immer mal wieder den Satz: „Ah, Sie sind Städtebauer? Dann gibt es für

Sie hier nichts zu tun. Denn wir sind ein Dorf und möchten auch eines bleiben!“ Dann wird es kompliziert. In Fachkreisen ist die Erkenntnis zwar mittlerweile angekommen, dass die meisten Gemeinden bereits Teil der urbanen Kulturlandschaft sind. Deshalb wäre der Begriff des Städtebaus ja zumindest aus fachlicher Sicht korrekt. Nur lässt sich das leider kaum mit wenigen Sätzen überzeugend an Lai:innen vermitteln. In solchen Fällen greife ich deshalb heute gerne auf die Bezeichnung „Ortsplaner“ zurück, die in der Schweiz weiterhin genau aus diesem Grund auch noch gebräuchlich ist. Und der im Sinne des „Placemaking“ eigentlich auch genau das beschreibt, was mir am Herzen liegt.

B: Gab es einen persönlichen Aha-Effekt in deiner Arbeit?

MW: Am Anfang meiner Karriere ist mir irgendwann bewusst geworden, dass die Entwicklung unserer Siedlungen eigentlich immer ein additiver Prozess ist. Es passiert sehr selten, dass Gebäude oder Infrastrukturen zurückgebaut werden, und wenn, dann meist nur, um sie durch mehr Neues zu ersetzen. Lange haben Architekt:innen und Planer:innen davon geträumt, die zersiedelte Landschaft endlich „aufräumen“ zu können. Aber ich denke, das ist zumindest hier bei uns eine Illusion. Kein:e Politiker:in ist dazu bereit, den Menschen ihre Bauten „wegzunehmen“. In der Schweiz nennen wir das „Bestandsgarantie“. Das bedeutet aber im Umkehrschluss auch, dass wir uns zwingend mit den ausufernden mitteldicht besiedelten Kulturlandschaften auseinandersetzen müssen. In diesen Gebieten lebt ein Großteil der Bevölkerung. Heute wissen wir, dass sie nicht nachhaltig sind. Aber wir werden sie nicht überall zu kompakten Kernstädten weiterentwickeln können. Darum glaube ich, dass wir in Zukunft einen eher mosaikartigen Ansatz brauchen, um jeweils gesamtheitlich gedachte, ortsspezifische räumliche Transformationsstrategien zu entwickeln.

Das ist eine Generationenaufgabe. Ein weiterer Aha-Effekt war für mich die Lektüre von Cornelius Gurlitts „Handbuch des Städtebaues“ von 1920, auf das ich durch einen Aufsatz von Gerd Albers gestoßen bin. Schon vor über 100 Jahren schreibt er darin unter anderem: „Die ungeheure Verantwortung beruht eben darin, dass des Städtebauers Werk das Dauerhafteste im Gesamtleben der Nation ist. Er darf seine Pflichten den kommenden Geschlechtern gegenüber nie vergessen. Er muss den Mut haben, sich der ‚praktischen Leute‘ zu erwehren, die nach dem Augenblicksbedürfnis urteilen. Er soll ihnen auf dem Grunde sorgsam Erwägens aufgebaute Darlegungen entgegenhalten, was die Bedürfnisse einer nahen und fernen Zukunft sein werden: Er ist den Söhnen für die Kurzsichtigkeit der Väter verantwortlich.“* Das fand ich hellsichtig und einleuchtend.

Aufgrund des heute vorhandenen Wissens um die Ökologie- und Klimakrise sowie die steigende soziale Ungleichheit ist es also eigentlich auch unsere Pflicht, alle in Planungsprozessen involvierten Akteure dafür zu sensibilisieren. Ich befürchte sogar, dass eines Tages in der nahen Zukunft, wenn die Preise für fossile Treibstoffe, CO₂-Emissionen und Rohstoffe hoch sind, uns Planer:innen vorgeworfen werden wird, dass wir, obwohl wir es schon lange besser gewusst haben, nicht härter daran gearbeitet haben, unsere Siedlungen so weiterzuentwickeln, dass ein größerer Teil der Bevölkerung im Alltag nicht mehr von motorisierter individueller Mobilität abhängig ist. Bis heute ist das ja so. Wir zwingen viele Menschen in die Abhängigkeit von ihren Autos. Das sollten wir schleunigst ändern.



*Gurlitt, Cornelius, „Handbuch des Städtebaues“, Berlin: Der Zirkel Architekturverlag, 1920, Seite 3



In der Entwurfsstudio-Reihe „Postfossil Neighbourhoods“ setzen sich Michael Wagners Studierende damit auseinander, wie wenig dichte Quartiere in der Nähe von ÖV-Knotenpunkten nachhaltig transformiert werden können. Im Vordergrund steht neben der Abkehr von fossilen Brennstoffen, einem minimalen Ressourceneinsatz und der Anpassung an den Klimawandel insbesondere das Ziel einer kritischen Masse von Einwohner:innen, Arbeitsplätzen und Angeboten des täglichen Bedarfs in einer zu Fuß erreichbaren Umgebung.

„The Caradigm Shift“

ADVANCED STUDIO
Postfossil Neighbourhoods –
Nefenfeld, Widnau,
Schweiz

BETREUUNG
Luis Gabriel Hilti,
Michael Wagner

STUDIERENDE
Nevena Velikova
Velika Kancheva,
Edwin Baertschi

In Zusammenarbeit mit
dem Studiengang
Landschaftsarchitektur
der Fachhochschule
Ostschweiz OST:

BETREUUNG
Andrea Cejka, Peter Vogt
WS 2023/2024,
Liechtenstein School of
Architecture,
Universität Liechtenstein

Oben: Die neuen Hauptachsen des nachverdichteten Quartiers in Widnau sind zukünftig dem Langsamverkehr vorbehalten. Rechts: Das bisherige Straßennetz dient lediglich noch der rückwärtigen Erschließung. Die Bestandsbauten werden saniert, auf erneuerbare Energiequellen umgestellt und wo möglich durch ressourcenschonende Neubauten mit zusätzlichen Nutzungen und Angeboten ergänzt.



Links: Die Architekturstudierenden haben ihre städtebaulichen Projektvorschläge im Team mit Studierenden der Landschaftsarchitektur erarbeitet. Der Projekttitel ist eine Verbindung der Wörter „Car“ und „Paradigm“.