

## Klaus-Humpert-Preis für innovativen Städtebau 2001 „Stadt und Geschwindigkeit“

### Auslober:

Fond für innovative studentische Beiträge im Städtebau an der Universität Stuttgart unterstützt von wettbewerbe aktuell

### Wettbewerbsart:

Studentenwettbewerb

### Teilnehmer:

Studierende aller deutschsprachigen Universitäten, Fachhochschulen und Akademien

### Beteiligung:

73 Arbeiten

### Termine:

Abgabetermin 02. 04. 2001  
Preisgerichtssitzung 27. 04. 2001

### Preisrichter:

Prof. Thomas Sieverts (Vors.)  
Prof. Klaus Humpert  
Prof. Peter Zlonicky  
Thomas Hoffmann-Kuhnt  
Dr. Anette Gangler, Uni Stuttgart  
Prof. Michael Koch, GHS Wuppertal  
Prof. Franz Pesch, Uni Stuttgart  
Prof. Heinz Nagler, BTU Cottbus

### Feststellung des Preisgerichts:

Die Teilnehmer haben eine Fülle sehr qualifizierter und anregender Beiträge eingereicht. In vielen Fällen haben die grafisch anspruchsvollen und zum Teil spektakulären Bilder einer genaueren inhaltlichen Prüfung jedoch nicht Stand gehalten, da die vertretenen Thesen sehr oberflächlich sind oder die Verfasser sich in Widersprüche verstricken.

### Wettbewerbsaufgabe:

Die Geschichte der Moderne ist eng verknüpft mit der Geschichte der Mobilität. Die „Verflüssigung“ des Raumes als Folge von ungehinderter Automobilität und Hochgeschwindigkeitsbahnen zeichnet eine neue Dimension unserer Städte. Distanzen werden nicht mehr in Entfernungskilometern gemessen sondern in Zeiteinheiten. Das gebaute Resultat dieser Entwicklung ist der Sprawl, der sich weitgehend ungehindert in die Landschaft frißt. Auf der anderen Seite besteht eine Tendenz zur Verdichtung an den Orten der Mobilität: Autobahnen werden umgebaut, Gebäude werden befahren und Flughäfen werden zu Orten des städtischen Lebens.

Die Dimension Zeit und ihre Verräumlichung in der Bewegung schafft zusammen mit den vermeintlich statischen Räumen von Architektur und Stadt Orte unterschiedlicher Geschwindigkeiten. Es entstehen „langsame Orte“ und „schnelle“ Orte. Die sinnliche Wahrnehmung des Schnellen unterscheidet sich von der, des sich langsam fortbewegenden Menschen. Neue Arbeitsformen im digitalen Zeitalter, gepaart mit gesellschaftlichen Umwälzungen dynamisieren das Leben in unseren Städten. Es entstehen moderne Formen des Nomadentums und neue Lebensrhythmen. Mit dem verringerten Zwang zur örtlichen Präsenz entsteht eine zunehmende zeitliche und räumliche Flexibilität, die sich in den urbanen Räumen abbilden wird. Ziel des Wettbewerbs sind innovative Beiträge zur Analyse, Findung und Erprobung städtischer Situationen in Diagramm, Zeichnung und Präsentation. Es ist kein konkreter Ort vorgegeben.

Planfotos: SI Uni Stuttgart

### Preis (DM 2.500,-):

#### „Verkehrsbauwerk Charlottenplatz“

Daniel Schönle, Universität Stuttgart

#### Preisgerichtsbeurteilung:

Der Entwurf überzeugt durch den Versuch, ein kaum integrationsfähiges Verkehrsbauwerk als Ort und Ereignis zu sehen und neu zu interpretieren.

### Preis (DM 2.500,-):

#### „Zone“

Barbara Lelonek · Thorsten Hallscheidt, Universität Karlsruhe

#### Preisgerichtsbeurteilung:

Die sprachlich und grafisch hervorragend formulierte Vision eines „stillen Ortes“ in Iffezheim ist als Gegenpol zum „Leben auf der Überholspur“ zu verstehen.

### Anerkennung

#### „swap“

Christoph Falkner · Thomas Grasl  
Georg Unterhohenwarter · Rainer Fröhlich, TU Wien

#### Preisgerichtsbeurteilung:

Die Idee einer „Raumbörse für Stadtbewohner“ ist hervorragend visualisiert und mit Witz präsentiert.

### Anerkennung

#### „Blickwechsel“

Andreas Finke · Gerard Pigou, GH Wuppertal

#### Preisgerichtsbeurteilung:

Der Entwurf inszeniert eine innerstädtische Verkehrstrasse als besonderen Ort in der Stadt.

### Anerkennung

#### „Raumbahn“

Marcel Heller, Universität Stuttgart

#### Preisgerichtsbeurteilung:

Mit einer präzisen Analyse und klar umrissenen Vision für eine alternative Raumstruktur ist diese Arbeit ein wichtiger Denkanstoß.

### Engere Wahl:

#### „urba(h)n5“

Felix Friedrich, Universität Stuttgart

### Engere Wahl:

#### „Sportmegalith FFM“

Till Schweizer · Erhard An-He Kinzelbach, TU Darmstadt

### Engere Wahl:

#### „gefühl von vorstadt“

Arne Kansmeyer · Boris Schebesch, TU Berlin

### Vorauswahl:

M. Dinkel · S. Heimann · M. John · T. Oki  
M. Scheurer, SABK Stuttgart

M. Hanussek · Katja Opelka, GH Wuppertal

Axel Schubert, Universität Stuttgart

Claudia Tschunko, Universität Stuttgart

Gabriele Heigemeier · Axel Müller-Engelhardt  
Bernhard Ott

Miriam Reiber, Universität Stuttgart

S. von Luyn · A. Rosenberger · G. Schniedel,  
TU München

urban research cooperative

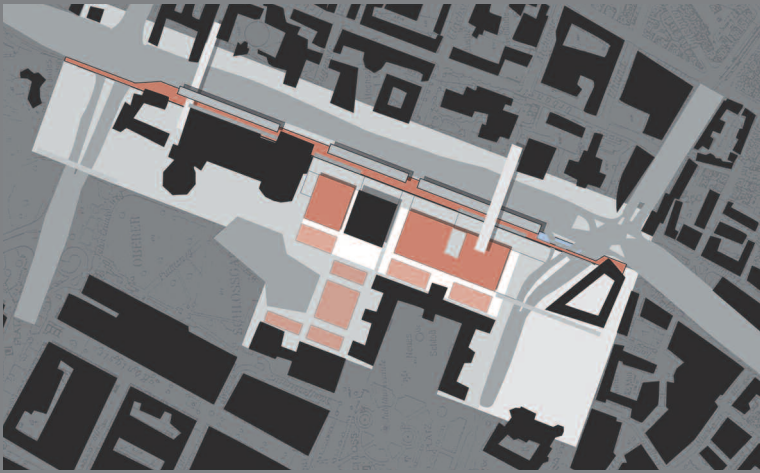
M. Hölzel · R. Teloh · T. Werner, ABK München

### Weitere Teilnehmer:

- Marco Link, GH Kassel
- Micheal Klauser, TU Wien
- Christian Hoffmann, TU Wien
- Andreas Janson, FH Hamburg
- S. Schramm · D. Homann · D. Mierke
- H. Stiller, GH Kassel
- Ulrike Höhle, TU Dresden
- Burkard Schiller, TU Dresden
- Jenny Rheinländer, TU Dresden
- Arne Lars Merres, FH Dortmund
- Huyen Nguyen, FH Münster
- L. Niemann · U. Sitte, BTU Cottbus
- Lars Maier, FH Trier
- Markus Dettling · Martin Vache  
Uni Stuttgart, TU München, itt Chicago
- Christopher Unger, GH Kassel
- Stephanie Richter, FH Aachen
- Anke Schmidt, Universität Hannover
- Markus Beck, Universität Stuttgart
- A. Kretzer · B. Anetsberger · M. Strauch  
TU München
- Ilke Haasper · Edda Rabe,  
Universität Hannover
- Christian Neunzig, TU Braunschweig
- Peter Becker, GH Kassel
- Beate Mayerhofer · Jochen Günther Mayerhofer,  
FH München
- Ch. Gausepohl · K. Wang · J. Wiese,  
BTU Cottbus
- Stephan Meyer, FH Lippe/Detmold
- Andreas Koch, TU Berlin
- Silke Remmert, Universität Hannover
- Rocco Curti, FH München
- Faruk Murat · Annette Eisele, FH Konstanz
- Dominik Bulinski, FH Dortmund
- Th. Petke · S. Perscheid · N. Sawade  
S. Marohn, TU Berlin
- Marlies Wälzer · Kirsten Bonk, HfBK Hamburg
- Mareile Deckwerth, FH Dortmund
- Mirco Pittroff, FH Stuttgart
- Aslanidis Spiridon, TU Hamburg-Harburg
- Niels Vauth, univ. of a. s. minden/bielefeld
- Johannes Windbichler, TU Wien
- Robin Harloff · Bianca Kilian · Volker Stute  
TU Darmstadt
- Kai Grollnitz · Jenny Katholy · Martin Krebes  
Christian Rühle, TU Berlin
- Bastian Offterdinger, Universität Stuttgart
- Markus Pieler · Georg-M. Rütten, FH Dortmund
- Daniel Weiher, TU Berlin
- Andreas Jahn · Walter Miller, TU Dresden
- Frank Wetzel, Universität Stuttgart
- Nadja Ernst · Stefanie Hirsch  
Stephanie Lücke · Annette Marstaller,  
FH München
- Jürgen Kufner, FH Regensburg
- Iris Olenik, TH Karlsruhe
- Lars Lammers · Nadja Pokall, Bremen
- Andrea Schulz, Universität Stuttgart
- Daniela Bergmann, Universität Karlsruhe
- W. Hasper · D. Mayer · C. Bauer, TU Darmstadt
- S. Rickert, FH Köln
- B. Kohlhaas, FH Köln
- Romy Hasler · Janet Görner, TU Berlin
- Florian Scheible, Universität Stuttgart
- A. Wenzel · R. Schienstock, FH Münster
- Stefan Vilgis, TU München
- Gesa Boysen · Samira Eilers · Clemens Werner  
Nadden Mirza, TU Berlin

**Preis „Verkehrsbauwerk Charlottenplatz“**

Daniel Schönle, Universität Stuttgart

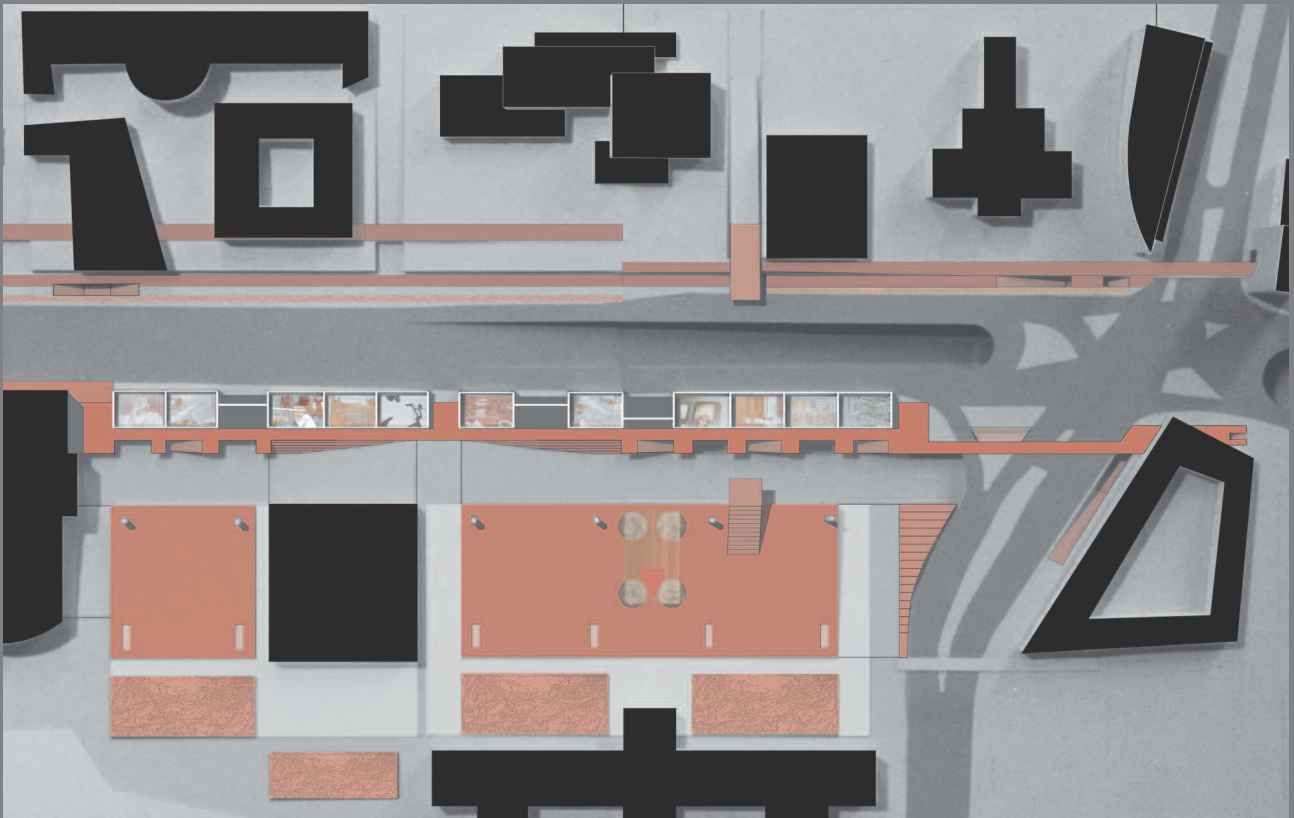


Die Räume des Charlottenplatzes schliessen die Verkehrswege ein, die sich an dieser Stelle auf drei Ebenen begegnen. Die Öffnung dieser Räume macht es erst möglich, sie in ihrer ganzen Komplexität wahrzunehmen. Ziel dieses Entwurfs ist es, durch visuelle, räumliche und funktionale Verflechtungen ein vielschichtiges Ganzes zu erzeugen, was in sich und auch mit seiner Umgebung vernetzt ist. Im Grundsatz wird die Stadt und ihre Bausteine als Grundlage akzeptiert, um ihre Potentiale aufzuspüren und ihnen Raum zu geben, eher als diese neu schaffen zu wollen.

Eine große Chance dieses Ortes sind die vielen verschiedenen Geschwindigkeiten, die in einem Punkt zusammenkommen. In gewisser Weise soll die Umgestaltung durch das Aufbauen unterschiedlichster Beziehungen dies fassbar machen, um so zu einer Art Erlebnisraum werden zu können.

Die verschiedenen Ebenen des Charlottenplatzes werden räumlich miteinander und auch mit der umliegenden Stadt verbunden. Dem Entwurf liegt der Gedanke zugrunde, dass dieses hochkomplexe Bauwerk große städtische Potentiale hat, die es zu entdecken und nutzbar zu machen gilt. Die natürliche Belebung dieses Ortes aufgrund seiner wichtigen Rolle als Verkehrsknotenpunkt und die Komplexität seines räumlichen Gefüges bieten die Basis für seine Transformation zu einem attraktiven öffentlichen Raum.

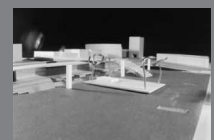
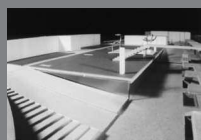
Mit Hilfe einer langen Öffnung entlang der Konrad-Adenauer-Strasse und einer der sich kreuzenden U-Bahnhöfen werden die zwei bislang verborgenen Schichten des Gebäudes freigelegt und öffnen sich in Richtung Akademiegarten. Diese momentan hauptsächlich als Durchgangsraum genutzte Fläche bietet nun in Form eines großen Platzes und einer sich darunter befindlichen Veranstaltungshalle ein Gegenüber für die neuen Nutzungen, die sich in einem geöffneten Raum zwischen der vertikalen Erschließungsebene und der sich unter der Kreuzung senkende Strasse befinden. Diese werden auf drei Ebenen von linear angeordneten und flexibel nutzbaren Gebäuden aufgenommen, deren Grundstruktur lediglich aus Wand- und Glasscheiben besteht. Die Struktur ist also durchlässig und anpassungsfähig und formt somit keine geschlossenen oder toten Räume.



Grundriss oben



längs 1

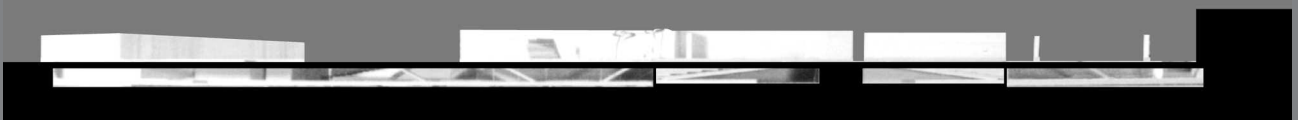




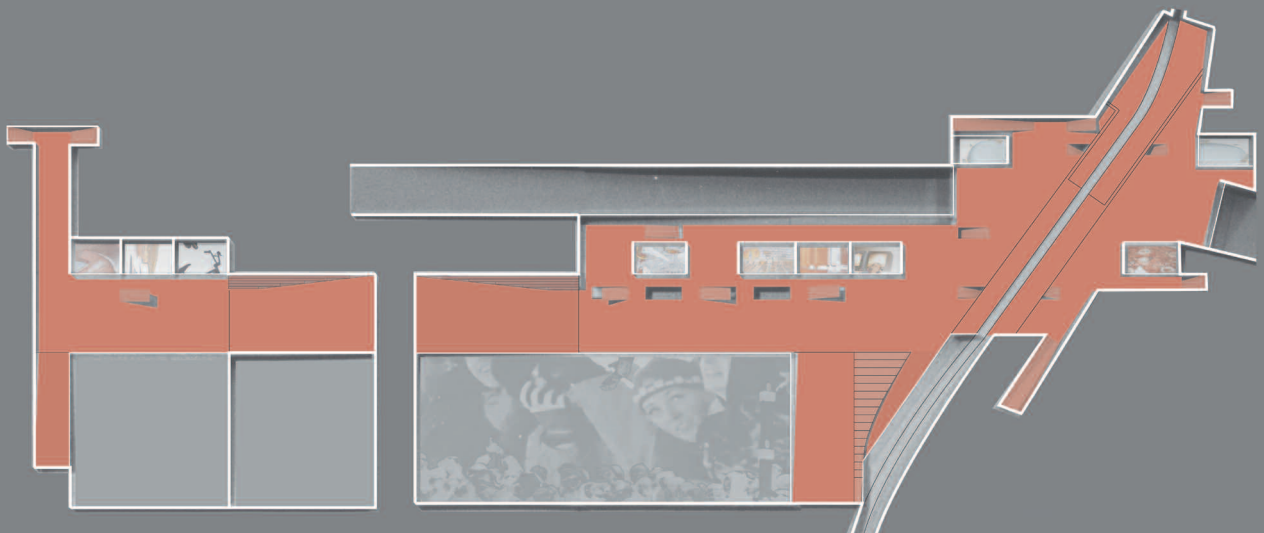
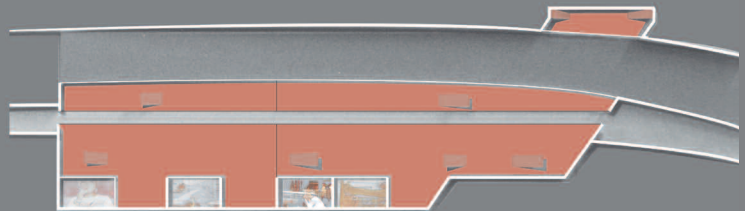
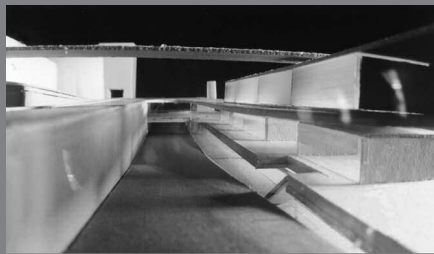
quer 1



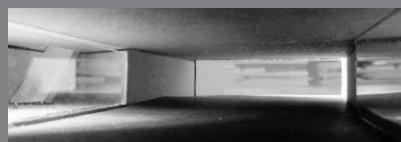
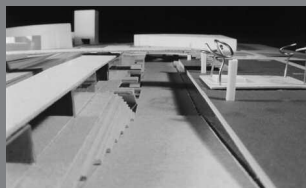
quer 3



längs 2



Grundriss unten mitte





Preis „Zone“

Barbara Lelonek · Thorsten Hallscheidt, Universität Karlsruhe

Das Grundstück ist ein von Spuren der Vergangenheit geprägter Ort. Als isolierte Zone, die weder der normalen Bevölkerung noch den Expansionsbestrebungen der angrenzenden Gemeinden zugänglich war, hat sich hier, ähnlich wie ein Grenzstreifen zur ehemaligen DDR, ein wilder, in vieler Hinsicht geheimnisvoller und seltsamer Ort gebildet. In der Zeit als er noch eine funktionale Bestimmung hatte war er unsichtbar, d.h. auf der Landkarte nur als Waldfläche ausgezeichnet, in seiner Funktion als Munitionslager geheimgehalten und abgesperrt. Heute, da der Ort seine Funktion verloren hat, wird er zugänglich und taucht aus seiner Verborgenheit auf. Auf dem Grundstück vollzog sich bis zur heutigen Zeit ein Prozeß, der im Gegensatz steht zu dem Wachstum der Ortschaften, die sich langsam und stetig in das mehr oder weniger durch Landwirtschaft geprägte Umland hinein ausbreiten und so zu einer Zersiedlung des ursprünglichen Landschaftsbildes führen. Durch die Unzugänglichkeit des Grundstückes über Jahre hinaus konnte die Natur unkontrolliert wachsen und die vorhandene Bebauung durchdringen. Der Wald wurde nicht zurechtgeschitten und im Wachstum gelenkt, sondern bekam, einzig durch Naturgewalten geformt, sein heutiges Erscheinungsbild.

Was man sieht, wenn man sich über das Grundstück bewegt, sind die Reste seiner geheimen Bestimmung, Artefakte der Nachkriegszeit und der Zeit des Kalten Krieges. Man bewegt sich über lange, asphaltierte, am Rand zugewucherte Wege, vorbei an leerstehenden, zum Teil verfallenen Gebäuden, deren ehemalige Nutzung man oft nur noch ahnen kann. Oft muß man über Hindernisse hinwegsteigen, die die Wege versperren. Von Stürmen abgebrochene Äste, umgestürzte Bäume und eingestürzte Hauswände zeugen von der allmählichen Gewalt, die das ganze Gebiet auf Dauer in einen naturhaften Zustand versetzen würde, bliebe es auch weiterhin ohne menschliche Einflußnahme. Folgt man den alten Straßen, wird man an der Peripherie des Geländes entlanggeführt. Die Mitte hingegen bleibt zunächst unzugänglich. Man umkreist sie und sucht nach kleinen Pfaden, um diesen verdeckten Bereich zu erforschen. Wie ein dichtes, dunkles Geheimnis füllt diese Wildnis das Herzstück des Gebietes aus. Es gibt nur wenige Möglichkeiten dorthin zu gelangen; gebückt schlägt man sich durch wirres Gestrüpp, wird von dornigen Ästen festgehalten und von Mücken gejagt. Man ist von dichter, chaotischer Natur umgeben. Die Augen sind zu Boden gerichtet, man sucht nach einer Stelle um sich wieder aufzurichten und in die Weite zu blicken. Es ist fast unmöglich, dieses Gelände in gerader Linie zu durchqueren. Die Welt der Menschen scheint ferngerückt. Bäume, Gräser, die gesamte Natur stehen hier für sich, ohne an menschliche Definitionen gebunden zu sein.

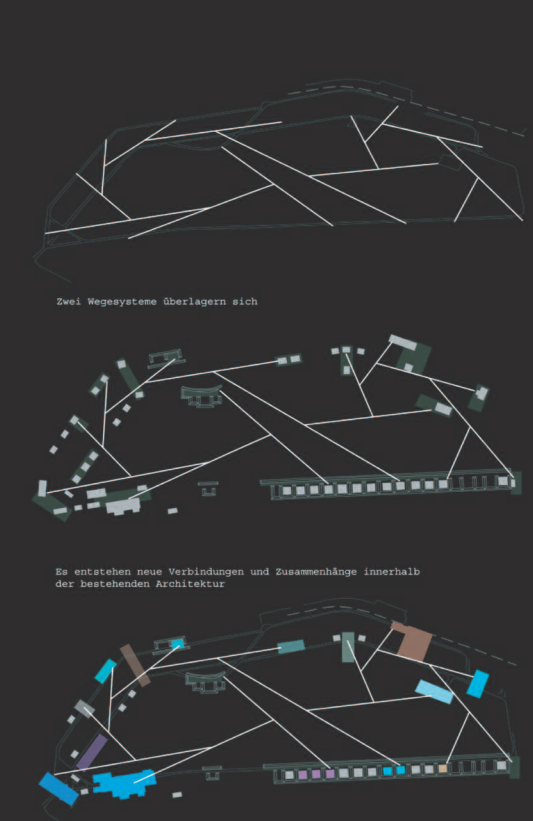
Wie durch einen unsichtbaren Raum wird diese Zone von der dort herrschenden Atmosphäre umschlossen. Wie ein verwunschener Garten erweckt dieses Gebiet den Eindruck, als sei die Zeit versiegelt gewesen, ein Siegel, das durch die geplante Neunutzung nun erbrochen wird.



Die Landschaft um Iffezheim bietet einen geordneten, durchstrukturierten und ein wenig langweiligen Anblick. Fast alle Flächen sind definiert und einer ihnen zugewiesenen Nutzung untergeordnet. So gibt es landwirtschaftlich genutzte Flächen, Vorgärten, Schrebergärten, der forstwirtschaftlichen Nutzung vorbehalten Waldflächen, Sportanlagen etc., sowie Pufferzonen, die eventuellen Gefahren durch Überschwemmungen oder anderen Naturkräften Vorschub leisten. Das Netz aus Verkehrsadern verschiedener Dimensionen ermöglicht eine flüssige und schnelle Fortbewegung in der Region. Durch die Verkehrsführung der letzten Jahrzehnte sind Behinderungen durch topographische Merkmale der Landschaft weitgehend ausgeschaltet. Die Landschaft ist widerstandslos.

Das ehemalige französische Munitionslager liegt, von Schnellstraßen, wie der B 36, eingeschlossen, zwischen Rastatt und Iffezheim. Durch die besondere historische wie politische Situation war das Gebiet lange Zeit einer Definition und einer daraus resultierenden Nutzbarmachung entzogen, und steht somit in Kontrast zu der ansonsten gänzlich kultivierten Landschaft. Jahrelang entwickelten sich Fauna und Flora ohne menschliche Einflußnahme, so daß sich eine seltsame und unheimliche Atmosphäre entwickeln konnte. Ein befreiendes, wildes Szenario ist entstanden, in dem die alten, halb verfallenen Militärbauwerke wie Skulpturen den Prozeß illustrieren, wie Natur, sich selbst überlassen, innerhalb weniger Jahre das vom Menschen geformte zerstört und einen existentiellen Widerstand zu errichten beginnt. Es ist dieser Widerstand, der das Natürliche, das im Ursprung dem Menschen entgegensteht, erst erlebbar macht. Im Gegensatz zu den Gärten, "die sich massenhaft um die Städte massieren und die Tendenz haben, ganze Landschaften in Suburbia zu verwandeln" und die den privaten Bedürfnissen der Eigentümer angepaßt sind, ist dieser Ort frei von jeglicher ästhetischer Konvention und bietet so einen Raum für eine Vielzahl von ungewohnten Sehweisen.





Zwei Wegesysteme überlagern sich

Es entstehen neue Verbindungen und Zusammenhänge innerhalb der bestehenden Architektur

Die Gebäude, zu Gebäudegruppen zusammengefasst, werden mit neuen Funktionsthemen belegt.

Da Gebiete, wie das ehemalige Munitionslager im Grunde kaum eines Einflusses bedürfen, ist es von Vorteil, das Gelände ohne eine gerichtete Wertung zu erschließen, die sich zwangsläufig ergeben würde, würde man versuchen, nur bestimmte inszenierte Bereiche der Wahrnehmung zugänglich zu machen. Die geschieht beispielsweise in landschaftlich reizvollen Gebieten.


Eine konzeptuelle Wegführung versucht die bestehende landschaftliche Situation nicht zu inszenieren, sondern folgt einer übergeordneten, in diesem Falle mathematischen, Idee. So öffnen diese Wege einen Raum für das noch Ungesehene und Überraschende.

Das hier verwendete Konzept verbindet einen Ort mit einem "Nicht-Ort". Zwei Punkte werden verknüpft. Die Mitte eines Weges stellt den Anfang und den Kreuzungspunkt des abzweigenden Weges dar. So werden alle Gebäude miteinander verbunden. Die Wege sind gradlinig, eben und bieten einen zentralperspektivischen Blick auf das angestrebte Ziel zur einen Seite; die umgekehrte Blickrichtung verliert sich in der Wildnis. Auf diese Weise wird die das Szenario bestimmende Bipolarität thematisiert: einerseits unkontrolliert wuchernder Wald und andererseits davon klar geschiedener, neu entstehender Kulturraum. Dabei ist es unwesentlich, ob der Weg, zwei Punkte zu verbinden, der kürzeste, flüssigste ist. Wie in Andrej Tarkowskij's Film "Stalker" wird hier der Weg zur Metapher für ein ungerichtetes Gehen; ein Gehen, das eher ein Betrachten ist. Die bestehende Erschließung des Ortes verläuft annähernd zu der Umgrenzung des Grundstücks. Die vorhandene Bebauung reiht sich entlang dieses alten Wegesystems. Es sind einzelnstehende kleinere Gebäude, die sich meist aufeinander nicht beziehen und einzeln und direkt vom Weg aus erschlossen werden.


Durch die Überlagerung der alten und der neuen Wegstruktur entstehen neue Zusammenhänge zwischen den Gebäuden. Diese werden zu Gruppen zusammengefasst, angedeutet durch ein Plateau, die sich entweder aus nebeneinanderliegenden oder einander gegenüberstehenden Gebäuden ergeben. So entsteht ein neues Beziehungsgeflecht zwischen Altem und Neuem, zwischen Chaos und Ordnung, zwischen Definiertem und Unentdecktem, welches in Zukunft mit funktionalen Zusammenhängen gefüllt werden kann.

Die Suche nach dem Zweck für das Vorhandene: um die Prägnanz und die Besonderheit dieses Ortes zu erhalten und die geschichtlichen Spuren lesbar zu lassen, bleibt die alte Bebauungsstruktur bestehen. In einer Umkehrung wird der neue Inhalt gesucht, mit dem die Architektur belegt werden kann. Dabei wird nicht ein neuer Zweck für die Bebauung vorgeschlagen, sondern es wird ein Themengerüst aufgestellt, aus dem sich die neuen Funktionen für einzelne Gebäude oder Gebäudegruppen ableiten lassen. Es ist wichtig, den Kontrast zwischen belebten und verlassenen Orten zu erhalten, um das zeitliche Diagramm des gesamten Ortes nicht zu verdecken.


"Gegeben sei eine Wirkung, von welcher Maschine kann sie hervorrufen sein?"  
 "Gegeben sei eine Maschine, wozu kann sie verwendet werden?"



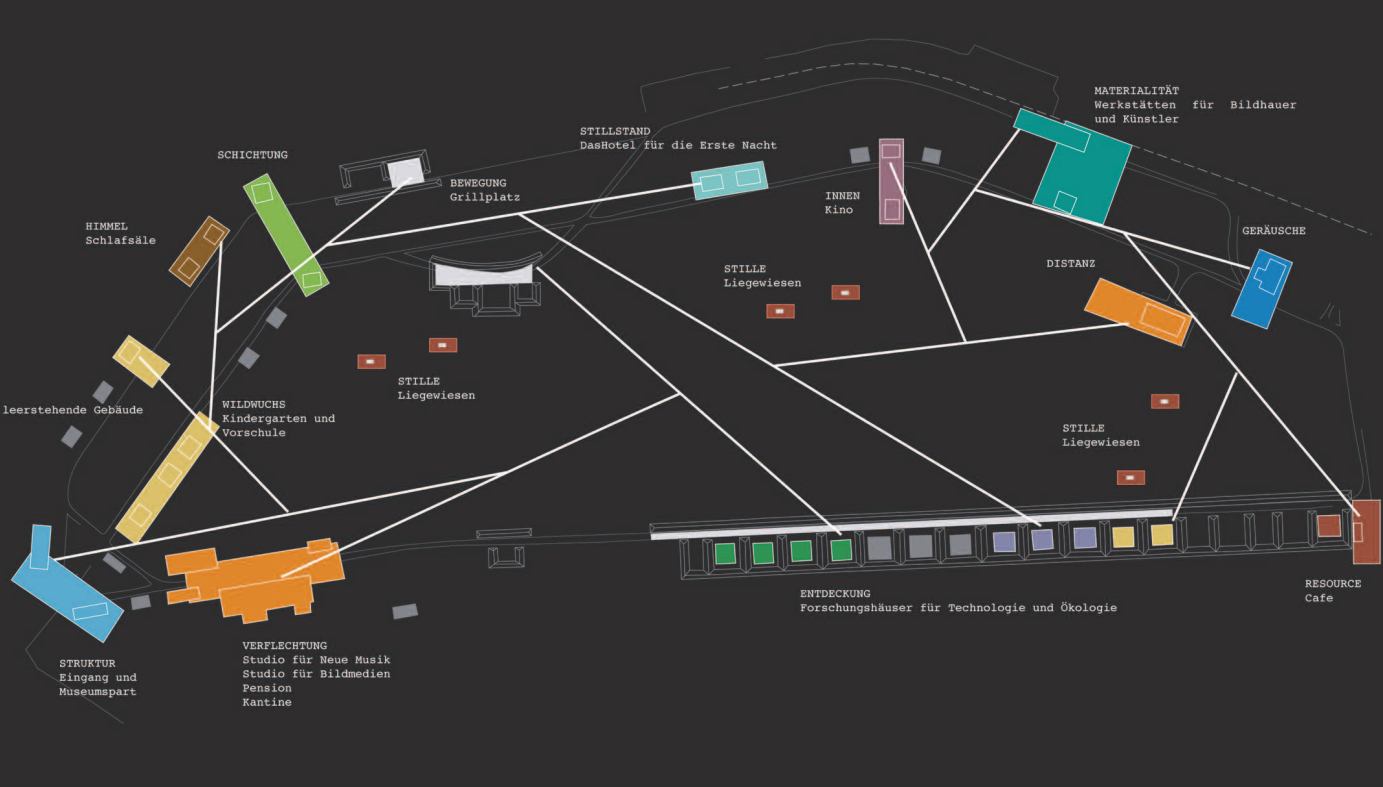
Thema Verflechtung



Thema Bewegung



Thema Stille



SCHICHTUNG

HIMMEL  
Schlafsäle

leerstehende Gebäude

WILDWUCHS  
Kindergarten und Vorschule

STRUKTUR  
Eingang und Museumspart

VERFLECHTUNG  
Studio für Neue Musik  
Studio für Bildmedien  
Pension  
Kantine

BEWEGUNG  
Grillplatz

STILLE  
Liegewiesen

STILLE  
Liegewiesen

STILLE  
Liegewiesen

STILLSTAND  
DasHotel für die Erste Nacht

INNEN  
Kino

MATERIALITÄT  
Werkstätten für Bildhauer und Künstler

DISTANZ

GERÄUSCHE

ENTDECKUNG  
Forschungshäuser für Technologie und Ökologie

RESOURCE  
Cafe

Die Themen, die das Gerüst für die zukünftigen Funktionen der Gebäudegruppen bilden, wurden aus den spezifischen Gegebenheiten des Ortes abgeleitet. Es sind zunächst abstrakte Begriffe, die im Prozess der Wiederaneignung des Geländes von den zukünftigen Nutzern und Investoren nach eigenen Vorstellungen mit Funktionen belegt und ausformuliert werden. Ausgegangen wird von der Integration der bestehenden Bauten. Diese können umgebaut oder ausgebaut und erweitert werden, so daß eine Schichtung und Umwandlung im späteren Erscheinungsbild der neuen Gebäudegruppen sichtbar wird. Die Vielzahl an Möglichkeiten, mit denen die Themen gefüllt werden können, führt zu einem weiten Spektrum an gewerblichen, wissenschaftlichen und gemeinnützigen Einrichtungen, durch die der Ort neu besiedelt werden kann.

**Anerkennung „swap“** (visueller Beitrag)

Christoph Falkner · Thomas Grasl · Georg Unterhohenwarter · Rainer Fröhlich, TU Wien

**swap – erweiterter Wohnbegriff für visionäres urbanes Leben im Zeitalter ortsloser netzwerke**

grundsätzliches zu **swap**  
 in erster linie werden die klassischen wohnformen und gewohnheiten aufgelöst und der mensch wird mit seiner lebensart laufend mit neuen orten, verschiedenster qualität, konfrontiert und zu einer kurzfristigen okkupation dieser herausgefordert.  
 aus soziologischer sicht werden ureigenste bedürfnisse des bewegungstieres mensch neu entdeckt. geborgenheit wurde nie durch das territorium definiert, sondern durch das umfeld vertrauter personen.  
 jede konventionelle stadt bietet genügend ressourcen, die im visionären wohnsystem **swap** genutzt und oder neu definiert werden.

das experiment  
 der **swap**-gedanke entwickelte sich im rahmen des architekturwettbewerbes „future vision housing“. dabei werden die qualitäten eines modernen stadtnomadentums ausgetestet. in einem ersten experiment wurden von einer

gruppe wohnender über einen zeitraum von zwei wochen wohnungen gewechselt. keiner der teilnehmer hat in diesem zeitraum in seiner eigenen wohnung gewohnt und ist alle 2 tage in einer ihm/ihr zugewiesenen wohnung/zimmer eingezogen. ausgestattet mit seinem individuell zusammengestellten survivaikit wurden verschiedene räume belebt – anregungen gefunden – spuren hinterlassen. die punkte schlafen, essen, arbeiten und das städtische umfeld wurden beobachtet und dokumentiert.  
 am beginn stellte jeder teilnehmer ein paket mit persönlichen gebrauchsgegenständen (zahnbürste, handy, etc.) zusammen – größe und inhalte waren freigestellt, vom filofax bis zum möbelwagen sollte alles möglich sein. mit der zeit wurden diverse gebrauchsgegenstände bis hin zur kleidung aus der gerade bewohnten wohnung genutzt. überdimensionierte survivalpacks wurden gesplittet und an verschiedenen orten zwischengelagert. es sei egal wo meine wohnung ist, wo mein bett steht, oder ob die wände blau oder weiß sind. durch das erkennen verschiedenster qualitäten wurden

schwerpunkte gesetzt und man wurde zu neuen aktivitäten animiert, wie z.b. gemeinsames kochen, neugestaltung von wohnräumen oder badespaß nach jahrelanger duschpraxis.  
 erfahrungen und erlebnisse aus der dislocation und aus den verschiedenen livingpools soll jeder dokumentieren. dieser erfahrungsaustausch drückte sich nicht nur durch regelmäßige gespräche unter den teilnehmern aus, sondern wurde auch durch hinterlassene spuren (unbewusste veränderungen) zum ausdruck gebracht.

entwicklungsansätze nach dem experiment  
 laut statistik stehen in wien 10% aller wohnungen leer. fände man eine regelung dieses über die gesamte stadt verteilte netzwerk temporär für **swap** zu gewinnen, wäre dies der startschuß einer rotation und könnten zu einer theoretischen trendwende hin zu 90% **swap**-wohnungen bei 10% klassischen wohnverhaltens führen.

**die vision**

**swap™** oragnisation  
 ein einsteiger verläßt die wohnung als besitz und steigt in das **swapsystem** ein, welches auf leerstehende wohnungen bzw. nutzbare stadträume aufgebaut. durch diesen systemwechsel entstehen wieder leere wohnungen die ein ständiges wachsen des systems ermöglichen.

information, einstieg ins **swapsystem**; und bereitstellung weiter räume im internet [://turn.to/swap]

dateninput für **swapcom** zur navigation im netzwerk.  
 lage, ausstattung und aktuelle auslastung der raumressourcen sowie detaillierte angaben zu diesen (z.b. residenz „jules“: 50m², 0 bewohner, gemeindebau, fließwasser, peripherie lage.)  
 ausgelastete räume werden am navigationsdisplay ausgewiesen. somit hat jeder teilnehmer den überblick über momentan benutzte und freie ressourcen.

zugangscodes für **swapräume**  
 der datenanzug beinhaltet einen chip, der über datenerkennung einen schlüssellosen zugang zu den benutzbaren räumen ermöglicht.

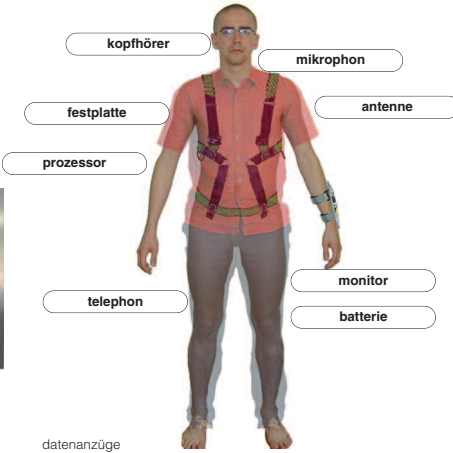
leerstehende bzw nur zu bestimmten zeiten genutzte räumlichkeiten werden von der **swap**-gemeinde mitbenutzt



leer- und freiräumen



swapomat

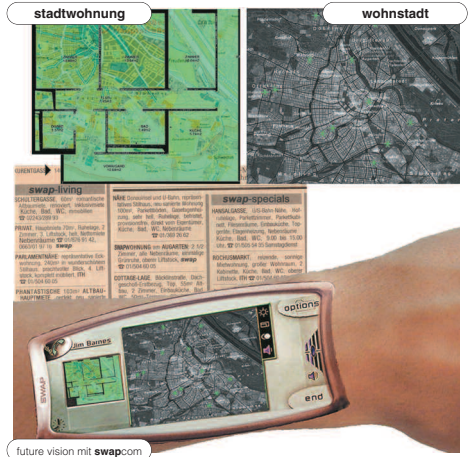


datenanzüge

verschiedene funktionen werden im öffentlichen raum rund um die hür zugänglich verteilt. die zeit- und ortsungebundenheit wird für den **swapper** in allen lebensbereichen möglich



stadtmöbel



future vision mit **swapcom**

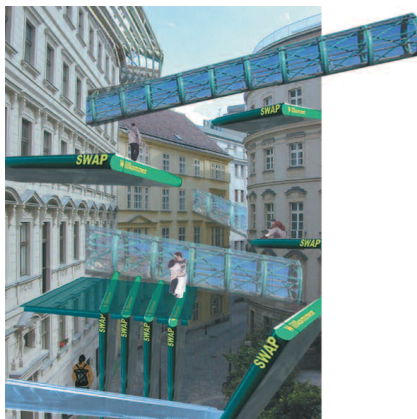
um die mobilität des subjektes zu gewährleisten werden hinderliche objekte in **swaplagern** zwischengelagert.



swaplager

**swap und die neue urbanität**

**swap** versucht gerade den für den realen körper geschaffenen und somit vorhandenen stadtraum für den ortslosen fiktiven körper nutzbar zu machen, indem auch die möglichkeit entsteht, den realen körper an die mobilität des fiktiven anzupassen.  
 wenn man die qualität des vorhandenen, realen öffentlichen raums aus dem gesichtspunkt der neuen kommunikationsmöglichkeiten sieht, und ihn mit funktionen ausstattet, die die ort- und zeitlosigkeit des subjektes (person bestehend aus realem und fiktivem körper) ermöglicht und unterstützt, läßt sich die sinnhaftigkeit der stadt als zentrum urbanen lebens sicherstellen.



wohnraum vernetzen

mit dem ansatz wohnräume bzw. häuser durch bauliche hilfsmittel wie brücken oder treppen zu verbinden entsteht ein netzwerk mit neuen möglichkeiten effizienter nutzung von bestehenden räumen unterschiedlichster funktion.



swapobjekt

„das ultimative **swap**-objekt!  
 \_besticht durch seine vielseitigkeit  
 \_maßstablos: von der aufblasbaren **swap**-ebene bis zum **swap**-katalog



swapaktion

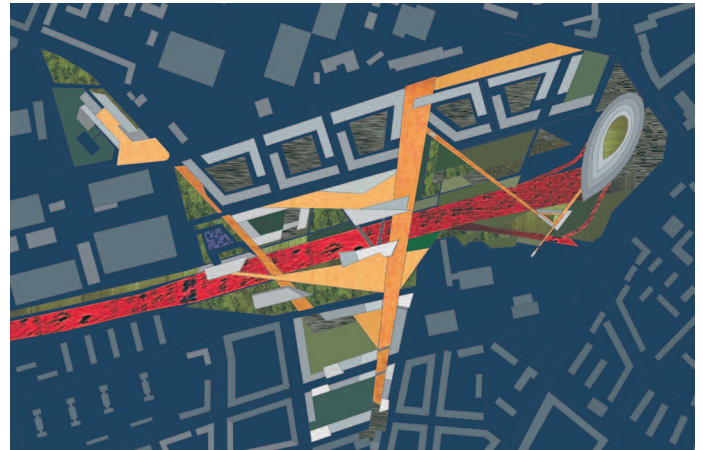
performance im städtischen raum mit dem ultimativen **swapobjekt**, welches zur individuellen nutzung zur verfügung stehen könnte

ideen und anregungen im netz unter //turn.to/swap



**Anerkennung „Blickwechsel“**

Andreas Finke · Gerard Pigou, Gesamthochschule Wuppertal



**KONZEPTION**

**Ort**  
 Verschiedene Arten von Straßen legen den Verkehr auf jeweils genau bestimmte Funktionen fest, hinterlassen einen streng codierten und hierarchisch gegliederten Raum, in dem die unterschiedlichen sozialen

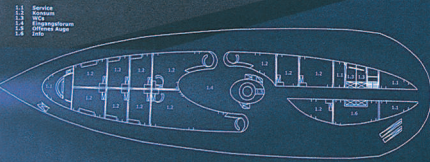
Funktionen voneinander getrennt sind. Der soziale Raum der Straße wird vollständig umfunktionierte und bringt den Menschen dazu auf ihr zu verkehren, anstatt auf ihr zu leben.  
**Konzept**  
 Die Bundesstraße 1 bietet eine außergewöhnliche spannende

Kulisse für eine poesievolle Neuinterpretation einer Autobahnlandschaft. Aus dem Stadtbild werden bewegungssachsen herausgelesen, die dann verlagert das verloren geglaubte Terrain beider Seiten der B1 verbinden.

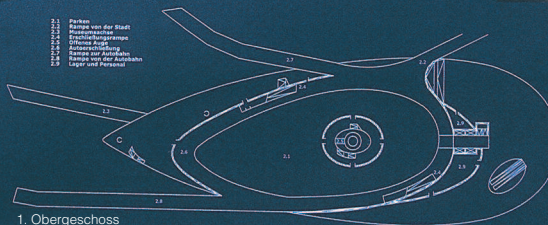
**TRANSFORMATOR**

**Ort**  
 In unmittelbarer Nahe zum Stadtzentrum taucht die Bundesstraße 1 westlich des nahegelegenen Hauptbahnhofs unter einer Platte ab. Über dieser in den Boden führenden Rampe positioniert sich der Transformator. Er wird zum Tor zur Stadt und wirkt zugleich als innerstädtischer Mittler zwischen Innenstadt und B1-Landschaft.  
**Zeichen**  
 Der städtische Raum verlangt nach hoher Dichte, die hier durch ein 40-Meter hoch aufragendes Volumen sichtbar gemacht wird, das sich aus der Stadtsilhouette erhebt.

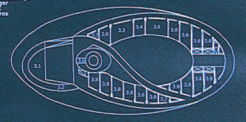
**Leitidee**  
 Der Bau transformiert unterschiedliche Systemgeschwindigkeiten verschiedener Bewegungssysteme auf ein gemeinsames Niveau. Autobahn, U-Bahn, Fußgängerwege, Radwege und die Stadtlandschaft kulminieren in diesem Gelenk. So herrscht in dem System Tag und Nacht eine hohe urbane Aktivität.  
**Aufbau**  
 In Grundriss und Aufriss folgt der Bau dem Prinzip gegenläufiger Konzentration und Geschwindigkeit: In der Sockelzone befinden sich schnelle, kurzlebige Funktionen, die nach oben hin von solchen längerer Aufenthaltsdauer ersetzt werden.



Eingangsebene



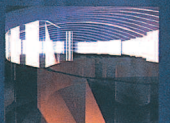
1. Obergeschoss



7. Obergeschoss



Eingangssituation



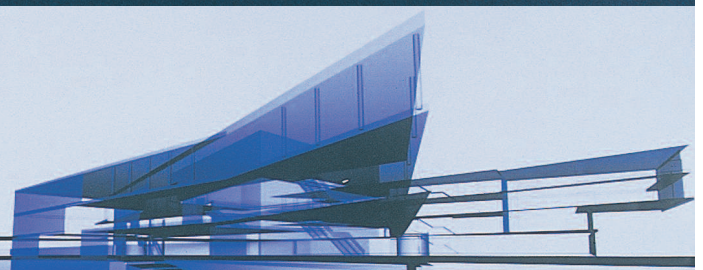
Dachgeschoss



Blick nach Norden

Gangway

Südperspektive

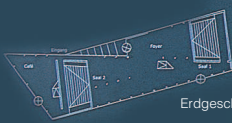


**LICHTSPIELHAUS**  
 Zwei Gebäudeteile flankieren die B1 nördlich und südlich. Analog zum städtebaulichen Konzept verbinden sich beide Teile miteinander. Verbindende Gangways verändern das

Bild der Schnellstraße und nehmen die Metapher eines reißenden Stroms auf, der in einem Canyon verläuft und weiter oben von einer Brücke überspannt wird. Sie gewähren den Kinobesuchern

einen direkten Blick auf die Autobahn. So erscheinen die vorbeifahrenden Autos bei Nacht wie eine Lichtinstallation und eröffnen einen poetischen Zugang zur „Verkehrslandschaft“. Vom gläsernen Boden

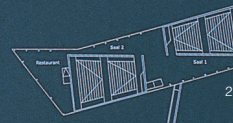
unmittelbar vor dem Eingang kann man auf die Autobahn schauen. Lautem schnell vorüber rauschendem Verkehr steht der langsame Besucherstrom gegenüber.



Erdgeschoss Nord



1. OG Nord



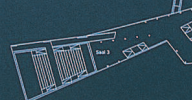
2. OG Nord



Untergeschoss Süd



Erdgeschoss Süd



1. OG Süd



2. OG Süd



# Anerkennung „Raumbahn“ Marcel Heller, Universität Stuttgart

## raumbahn

Bestehende Autobahnen werden als neue hybride, multifunktionale Strukturen ausgebildet. Das Netz wird automatisiert und Knotenpunkte, sogenannte HUB's, werden gebildet welche als Verteiler fungieren.

raumbahn beschreibt eine städtebaulich-architektonisch und infrastrukturelle Maßnahme.

Welche die voranschreitende Suburbanisierung ordnet soll und der Vermischung zwischen Stadt und Land Einheit bieten muss.

Die Raumbahn ist ein infrastrukturelles Instrument, welches Entlastungszonen automatisiert

## raumbahn

Bandstädtartige Konglomerationen, die sich verstärken und verdünnen je nach Bedarf des Ortes und seiner Umgebung.

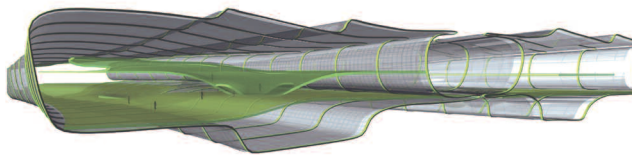
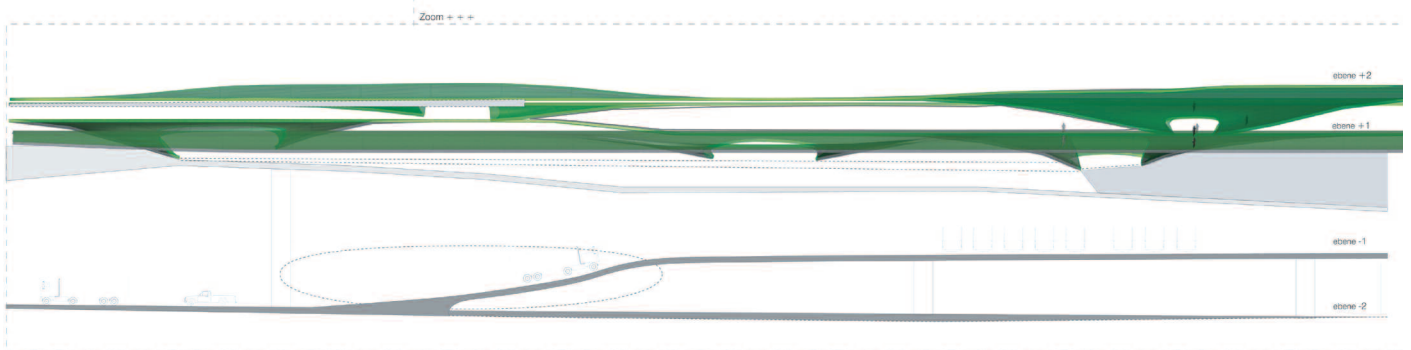
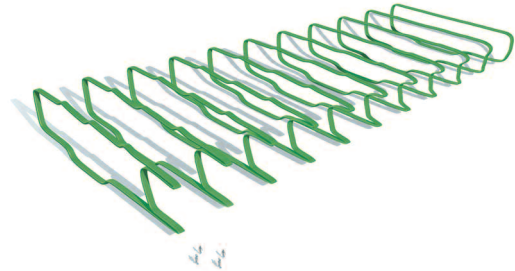
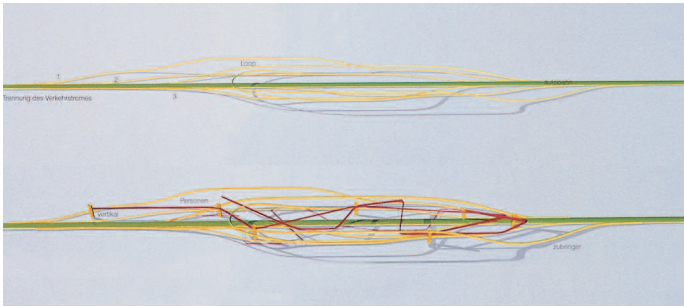
Die raumbahn AG

Die Raumbahn merkt sich: **Geschwindigkeit in Form von Dynamik** als Bestandteil der Städte

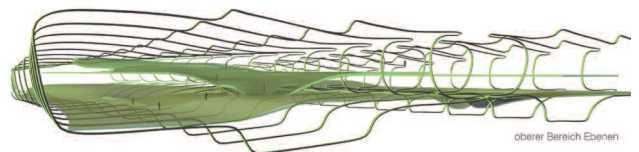
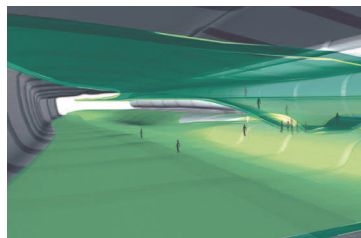
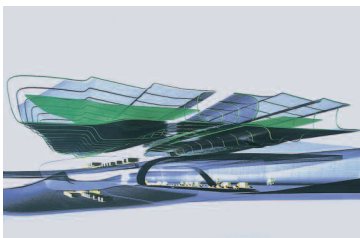


Zentralisierung als Gegenmaßnahme zur voranschreitenden Vernetzung unserer Städte. Gewerbegebiete sollen sich künftig nicht noch weiter in noch unberührte Natur freisetzen. Die neuen ultra zentralen Lagern sind es allerdings, die jene Unternehmen, Spedition, Lager, Fabriken etc diese neuen Strukturen

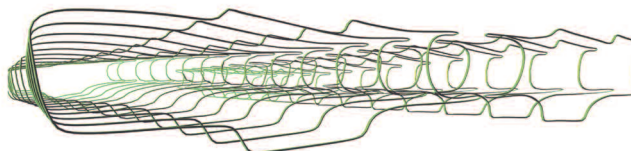
Die Raumbahn ist Dienstleistung pur. Das 24 Stunden am Tag. Speditionunternehmen lagern, handeln und transportieren ihre Waren. Reisende Kunden verbringen ein paar Stunden im Shopping oder Freizeit Bereich.



oberer Bereich



oberer Bereich Ebenen



oberer Bereich Rahmen