

BAUNETZWOCHE #641

Das Querformat für Architekt*innen

21. März 2024



SUB-
URBIA

Ausstellung
in Barcelona

MOBILES LAND

ALTE SCHIENEN UND NEUE TECHNOLOGIEN

DIESE WOCHE

Alle sprechen über die Bahn. Sie ist gleichermaßen Sorgenkind und Hoffnungsträgerin der Mobilitätswende, was insbesondere Menschen auf dem Land zu spüren bekommen. Vierterorts liegen alte Strecken still, Dörfer und Städte sind vom Netz abgeschnitten. Wir schauen auf vier Initiativen, die zeigen, wie die Schiene im ländlichen Raum gestärkt werden kann – als engagierter Verein, mit technischen Innovationen oder der Hilfe des Tourismus.



6 **Mobiles Land** **Alte Schienen und neue Technologien**

Von Maximilian Hinz

<u>3</u>	<u>Architekturwoche</u>
<u>4</u>	<u>News</u>
<u>19</u>	<u>Buch</u>
<u>21</u>	<u>Jobs</u>
<u>29</u>	<u>Bild der Woche</u>

Titel: Mock-Up der autonomen Einschienen-Kabine, genannt Monocabs. Foto: We How Sky - Peter Wehowsky
oben: Umgebauter Triebwagen (Baureihe 479) aus der DDR, gehört heute zur Thüringer Bergbahn. Foto: Paul Hentschel

Heinze GmbH | NL Berlin | BauNetz
Geschäftsführer: Andreas Göppel, Sven Hohmann
Gesamtleitung: Stephan Westermann
Chefredaktion: Friederike Meyer
Redaktion dieser Ausgabe: Stephan Becker
Artdirektion: Natascha Schuler



Keine Ausgabe verpassen mit dem Baunetzwoche-Newsletter. Jetzt abonnieren!



Foto: Iwan Baan

FREITAG

Falls Sie vorhatten, sich bei Google zu bewerben, sollten Sie vorher ausreichend privates Datenvolumen besorgen. Im Firmencampus *Bay View*, der 2022 im Silicon Valley eröffnete, läuft nämlich seit Monaten das WLAN nicht rund. Ursache ist laut [Reuters](#) die komplexe zeltartige Dachform, die BIG mit Heatherwick Studio entwarfen. Anscheinend schlucken die etlichen geschwungenen Deckenabschnitte die Funkwellen des WLAN. Viele Angestellte hängen sich nun an die Ethernet-Kabel oder nutzen ihre Handys als Hotspot. Ausgerechnet in diesem Bermudadreieck fürs Internet entwickelt Google seine KI Gemini. Fragt man die Software nach dem Problem, zeigt sie sich momentan wenig optimistisch. Vielleicht ist die alte Gründungsgarage weiter südlich im Silicon Valley ja noch frei. *mb*

NEWS

NEUN MAL VIETNAM

BAUNETZ MELDUNGEN



Wohnhaus von Tropical Space, Foto von Oki Hiroyuki

Hierzulande freut man sich aktuell über den Frühlingsbeginn. Aber spätestens, wenn die Hitze drückt und die Trockenheit sich über Europa legt, werden die Auswirkungen der Erderwärmung wieder lebhaft diskutiert. Und damit auch die Frage nach Möglichkeiten natürlicher Klimatisierung in der Architektur. Ein Blick nach Vietnam zeigt, dass es gerade in tropischen und subtropischen Ländern viel vernakuläres Wissen darüber gibt. Immer mehr Architekt*innen arbeiten dort nämlich ein einer Synthese von internationaler Moderne und regionaler Tradition. Mit Improvisation und Fingerspitzengefühl erschließen sie ein großes ökologisches Potenzial, wie unsere Beispiele zeigen.

www.baunetz.de

NEW KIDS PT. 2

BAUNETZ ID



Foto: Marina Denisova

Im zweiten Teil des Newcomer-Specials „New Kids on the Block“ stellt baunetz id vier weitere junge Büros aus Berlin vor. Die Gründer*innen arbeiten mit organischen Motiven, Blumen, Pflanzen und harmonischen Farbpaletten. Studio Lineatur gestaltet nicht nur Innenräume, sondern kümmert sich auch um Branding. Lilo Klinkenberg schafft botanische Installationen und ist vorwiegend im Spatial- und Setdesign zuhause. Mit einem Händchen für Harmonie und Ästhetik richtet Iwetta Ullenboom Apartments ein und Studio B|vdL gehen über Grenzen des Designs hinaus. Neben Interior Design bietet das Studio einen Möbelshop und Ausstellungsflächen für Austausch und Kooperation.

www.baunetz-id.de

TREFFPUNKT CONTAINER

BAUNETZ WISSEN



Foto: Elia Schmid

Ein besserer Ort als eine Insel ist kaum vorstellbar, um das Thema Wasser der Öffentlichkeit näher zu bringen. Auf einer Mittelmole im Neckar zwischen Stuttgart und Bad Cannstadt widmet sich der Verein Neckarinsel der Forschung und Bildung rund um die kostbare Ressource Wasser. Zwei Übersee-Container dienen als Lager, Treffpunkt und Veranstaltungsort: Agency Apéro transformierten die robusten Behälter mit rund 15 Quadratmetern Grundfläche für eine flexible Nutzung. Die temporäre Forschungsstation funktioniert energieautark mittels Photovoltaik und Batteriespeicher – solarstrombetrieben sind auch die Pumpen der Wasseraufbereitungsanlage.

www.baunetzwissen.de/elektro

BauNetz Maps

Wo ist...



... Ihr Projekt?

BauNetz Maps
Zur interaktiven Karte

_Boden

**Belegreife
Cut-Loop
Designbeläge
Kunstharzestrich
Schrenzlage
Tretradtest**

... noch Fragen?

MOBILES LAND

MOBILES LAND

ALTE SCHIENEN UND NEUE TECHNOLOGIEN

VON MAXIMILIAN HINZ

Wer am Rand einer Großstadt lebt, kennt zwei Arten der Fortbewegung im öffentlichen Raum. Ins Zentrum der Stadt gelangt man im Handumdrehen mit den Öffis. Der Weg in die andere Richtung jedoch, etwa zu den Verwandten zwei Dörfer weiter aufs Land hinaus, gerät mit Bus und Bahn zur Odyssee. Der Satz, hier sei man eben auf das Auto angewiesen, ist da leider keine bloße Ausrede. Tatsächlich beschreibt er jahrzehntelange politische Versäumnisse. Zurecht diskutiert man also in Deutschland seit geraumer Zeit die Mobilitätswende und den Ausbau des Schienenverkehrs. Erste Verbesserung hat die derzeitige Bundesregierung ja sogar angestoßen, etwa das 49-Euro-Ticket oder den Deutschland-Takt. Es hilft nur nichts, wenn vielerorts gar kein Zug fahren kann, weil die Gleise tot sind. Ein zentrales Thema für den ländlichen Raum sind daher Reaktivierungen stillgelegter Bahnstrecken. Warum wir die Schiene brauchen, ist klar: Klimaschutz und gleichwertige Lebensbedingungen. Wie also steht es um die Infrastruktur der Bahn auf dem Land? Und spielt Gestaltung in diesem Feld überhaupt eine signifikante Rolle?

Im Vergleich mit 1955 ist Deutschlands Streckennetz um 30 Prozent geschrumpft. Damals waren 54.000 Kilometer in Betrieb, heute sind es lediglich noch 38.000. Seit der 1960er Jahre wurden reihenweise Strecken stillgelegt. Das Auto hatte längst seinen Siegeszug angetreten, immer weniger Fahrgäste stiegen in den Zug. Im Westen stemmte sich die damalige Deutsche Bundesbahn nicht gegen diesen Trend. Vielmehr vernachlässigte sie den Nahverkehr zugunsten des Fernverkehrs, schlechte Verbindungen vergraulten die noch übrig gebliebenen Kunden, etliche Nebenstrecken rentierten sich nicht mehr – ein Teufelskreis. Und während die Reichsbahn in der DDR zwar noch lange viele Strecken offenhielt, war auch in den östlichen Bundesländern spätestens nach der Wende für etliche Verbindungen Schluss. Laut dem Verband



Engagierte Bahnfans konnten die Krebsbachtalbahn 2010 vor der endgültigen Stilllegung retten. Seither fährt hier ein touristischer Zug. Die Reaktivierung für den SPNV ist aber in Planung. Foto: Hendricks/Ministerium für Verkehr

Deutscher Verkehrsunternehmen VDV sind heute über 122 Mittelzentren (Orte mit Versorgungsfunktionen wie Arztpraxen, kulturellen Angeboten oder auch Schulen) nicht an den Schienenverkehr für Personen angebunden. Kleinere Gemeinden und Dörfer sind dabei noch gar nicht mitgezählt. Positiv ausgedrückt könnten über drei Millionen Menschen allein durch Streckenreaktivierungen wieder eine direkte Anbindung an das Netz erhalten, wie es in einer Studie des BBSR heißt.

Die gute Nachricht ist, die Nachfrage im Zugverkehr steigt. Die schlechte hingegen, dass das Netz zunehmend überbelastet ist – Fahrgäste merken das fast täglich an Verspätungen. Die heutige DB InfraGO, der als Tochtergesellschaft des Bahn-Kon-



zerns mit Abstand die meisten Strecken in Deutschland gehören, hatte 2019 noch als DB Netz verkündet, keine Linien mehr stilllegen zu wollen. Zudem wurde eine sogenannte Taskforce für Reaktivierungen eingesetzt. Man plane derzeit die Wiederbelebung von „20 Strecken mit insgesamt rund 240 Kilometer Gleisen“, sagt ein Sprecher des Unternehmens, das seine Wurzeln in der Bahnreform von 1994 hat. Um auf der Schiene mehr Wettbewerb zu ermöglichen, sollte damals der Netzbetrieb vom Beförderungsgeschäft abgetrennt werden.

Im Jahr 2019 wurden deutschlandweit noch rund 92 Streckenkilometer wieder ans Netz gebracht. Seither ist aber nur wenig geschehen. 2022 waren es ganze acht Kilometer, im vergangenen Jahr gar nichts. Immerhin werden aber überall Machbarkeitsstudien angefertigt, die meisten in Baden-Württemberg. In einer gemeinsamen Recherche haben die Allianz pro Schiene und der VDV errechnet, dass circa 1.400 Streckenkilometer positiv bewertet wurden, die entsprechenden Reaktivierungen also technisch umsetzbar und wirtschaftlich sind. Möglich sind laut der beiden Verbände sogar 4.600 Kilometer. Potenzial ist also ausreichend vorhanden für die Schiene im ländlichen Raum.

Freilich ist es nicht damit getan, einfach wieder einen Zug auf die alten Gleise zu stellen. Es braucht ganzheitliche Konzepte. Durch räumliche und programmatische Gestaltung der Infrastrukturen und Umgebungen könnten Reaktivierungen schließlich sogar mehr bewirken, als nur eine erneuerte Verbindung von A nach B herzustellen. Und das ist durchaus ein Betätigungsfeld für Architekt*innen, die hier eine ihrer zentralen Fähigkeiten ausspielen könnten: das Visualisieren komplexer Ideen. Wir zeigen vier Anregungen von Schleswig-Holstein bis Thüringen.

In den vergangenen Jahren wurden in Deutschland über 100 Machbarkeitsstudien zu Streckenreaktivierungen in Auftrag gegeben. Gut 75 Prozent erhielten eine positive Bewertung, was zusammengenommen gut 1.400 Kilometer Strecke ergibt, die in Zukunft wieder befahren werden könnten. Auf der Karte sind Vorhaben mit positiver Machbarkeitsstudie (grün) und Reaktivierungen in Umsetzung (blau) eingezeichnet. Quelle: Allianz pro Schiene / VDV, 10/2023, auf Basis von eigenen Erhebungen



DIE KLASSISCHE REAKTIVIERUNG – BEISPIEL WRIEZENER BAHN IN BRANDENBURG

Wer in den lokalen Zeitungen nach Reaktivierungen sucht, der lernt quer durch die Bundesrepublik sympathisch provinziell klingende Nebenstrecken kennen: etwa die Krebsbachtalbahn in Baden-Württemberg oder die Heidekrautbahn in Brandenburg. Es sind brachliegende Strecken, die einst die Anbindung ländlicher Räume an das Schienennetz sicherstellten, und die engagierte Bürger*innen nun reaktivieren möchten. Die Wriezener Bahn östlich von Berlin etwa war bis 1998 in Betrieb. Die Strecke verband den Ort Wriezen im Brandenburger Oderbruch sowie einige andere Kleinstädte im Speckgürtel direkt mit der Hauptstadt. 2019 hat sich eine Bürgerinitiative für die Reaktivierung gegründet. Sie kämpft seither mit ähnlichen Herausforderungen wie zig andere Initiativen im Land.

Hürde Nummer eins sind die Zuständigkeiten. Verantwortlich für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind in Deutschland die Bundesländer, die sie wiederum an verschiedene Aufgabenträger (landeseigene Verkehrsgesellschaften oder die Kommunen) abgeben. Diese müssen die Infrastruktur finanzieren und letztlich die Fahrdienstleistung organisieren. Aufgabenträger des SPNV in Brandenburg ist der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) im Auftrag beider Bundesländer. Nach der Stilllegung der Wriezener Bahn wurde die Strecke allerdings verkauft und ist mittlerweile auf drei private Eigentümer aufgeteilt. Zwei der drei Unternehmen hat die Initiative Wriezener Bahn an Bord, sie sind sogar Mitglieder des Vereins. Selbst der dritte Besitzer stünde der Idee letztlich aber nicht im Weg, erzählt Steffen Blunk, der die Initiative Wriezener Bahn mitgegründet hat. Die entscheidenden Hürden sind also weder der betreffende Landkreis oder die Kommunen, die allesamt für eine Reaktivierung eintreten, noch die komplexeren Eigentumsverhältnisse. Vielmehr liegt es an der Trägheit der Landespolitik, wie im Gespräch mit Blunk klar wird. Und natürlich am Geld.

Dabei fördert der Bund die infrastrukturellen Maßnahmen für Reaktivierungen von Bahnstrecken (auch Neu- oder Ausbau) mittlerweile sogar mit bis zu 90 Prozent der

Die Wriezener Bahn im Osten Berlins war bis 1998 in Betrieb. Nach ihrer Stilllegung wurde kurzerhand quer durch sie hindurch eine Umgehungsstraße gebaut. Seit 2019 kämpft eine Initiative um die Reaktivierung. Ist sie erfolgreich, muss für die Straße eine Brücke her. Foto: team red

Kosten – erst vor kurzem wurde das entsprechende Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erneuert. Um diese Förderung zu erhalten, muss die sogenannte Standardisierte Bewertung des Bundes bestanden werden. Ihr Ziel ist eine Nutzen-Kosten-Analyse, der Nutzen muss die Kosten also übersteigen. Erst kürzlich hat der Bund auch dieses Verfahren angepasst. Unter anderem steht nun der Klimaschutz an erster Stelle, weshalb deutlich mehr Reaktivierungen als förderungswürdig gelten als zuvor. Dennoch bemängeln Kritiker*innen, dass die Bewertung bestimmte Faktoren nach wie vor ausklammert – etwa städtebaulich-gestalterische Vorteile des ÖPNV.

Die Wriezener Bahn dürfte diese Standardisierte Bewertung wohl bestehen. Zumindest weist das eine Machbarkeitsstudie nach, die die Initiative selbst beauftragt hat. Zudem wurde die Strecke in den Entwurf des Landesverkehrsplanes 2023 – 2027 von Brandenburg aufgenommen. Die privat initiierte Machbarkeitsstudie reicht allerdings nicht aus, notwendig ist eine nach öffentlichen Maßgaben vom Land beauftragte. Laut Blunk stünden der Reaktivierung vor allem die laufenden Betriebskosten im Weg. Diese seien dem Land zu hoch – und die 90-prozentige Förderung des Bundes greift hier nicht. Denn damit werden nur die anfänglichen Investitionen in die Infrastruktur abgedeckt.

In gewisser Weise steht das Projekt der Wriezener Bahn sinnbildlich für Reaktivierungen hierzulande. Den Anstoß geben meist Bürgerinitiativen, gegen Reaktivierungen ist im Prinzip niemand. Die politischen Verfahren rauben aber erstens zu viele Ressourcen, und die Entscheidungsträger*innen scheinen zweitens zu zaghaft zu agieren. Trotz all der drängenden gesellschaftlichen und ökologischen Herausforderungen fehlt noch immer die politische Priorität.





„Hein Lüttenborg“, wie die alte Bahnstrecke Malente-Lüttenborg im Volksmund heißt, lag lange still. Dass mit den Draisinen nun wieder Leben auf den alten Schienen ist, sei für die Bewohnerinnen ein authentisches Erlebnis, erzählt Sven Rafiens. Foto: Schienenverkehr Malente-Lüttenborg e.V.



DRAISINEN ALS WEGBEREITER – MALENTE-LÜTJENBURG IN SCHLESWIG-HOLSTEIN

Einen anderen Weg hat der Verein Schienenverkehr Malente-Lütjenburg eingeschlagen. Sie wollten nicht bloß Papier produzieren, sondern von Beginn an Bewegung auf ihre Strecke bringen, erzählt Mitgründer Sven Ratjens. Wichtig war, dass der Verein die Trasse in der holsteinischen Schweiz 2022 kaufen konnte. Ratjens holte sich dafür einen Investor aus dem Bekanntenkreis an Bord, und gemeinsam gründeten sie eine Trägergesellschaft. Als Eigentümer der Trasse konnte man daraufhin mit einem Stufenkonzept beginnen. Schritt eins: Die Beteiligten richteten die stillgelegte Strecke wieder her, reaktivierten sie zunächst mit Fahrrad-Draisinen und schufen so eine lokale, touristische Attraktion. Als nächstes möchte die Initiative historische Schienenbusse vom befreundeten Verein Historische Eisenbahnen Holsteinische Schweiz auf die Schiene bringen. Langfristig lautet das Ziel jedoch, einen regelmäßigen Schienenpersonennahverkehr zurückzubringen. Spätestens hier ist man dann aber doch wieder von der Landespolitik abhängig. Denn notwendige Analysen und Maßnahmen auf der gesamten Strecke übersteigen das Budget des Vereins.

Immerhin möchte das Land ebenfalls einen kleinen Teil der Strecke reaktivieren. Vier Kilometer nördlich von Bad Malente sollen wiederhergestellt werden, um die dortige Landesfinanzschule und ein geplantes Hotel zu erschließen. Allerdings ist dies erst ab 2030 geplant, im aktuellen Landesnahverkehrsplan kommt die Strecke nicht vor. In der Zwischenzeit hält der Verein die Schiene gewissermaßen auf Trab, pflegt und betreibt sie. Zusätzlich zum touristischen Verkehr kooperiert man mit mehreren Hochschulen. Unter Führung der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel ist die Forschungsinitiative REAKT entstanden, die bis 2029 erforscht, wie moderne Technologien den ländlichen Schienenverkehr voranbringen können. Es geht um autonome On-Demand-Fahrzeuge, konkret sind sogenannte Solar-Trams angedacht. Die Strecke dient den Forscher*innen dabei als Reallabor.

Bis zur geplanten Reaktivierung für den SPNV zwischen Bad Malente und Lütjenburg dauert es noch eine Weile. Die Verfahren haben „zu hohe Standards und lange Umsetzungszeiten“, sagt auch Verkehrs- und Stadtplaner Heiner Monheim, ein alter Hase

Bis 2005 betrieb die DB die Strecke, dann verscherbelte sie der Konzern zum Spottpreis. 2022 konnte sie der Verein Schienenverkehr Malente-Lütjenburg dem zwischenzeitlichen Eigentümer abkaufen. Foto: Schienenverkehr Malente-Lütjenburg e.V.



Links: Als nächstes möchte der Verein historische MAN-Schienenbusse auf die Strecke bringen. Foto: Schienenverkehr Malente-Lütjenburg e.V.; Rechts: Noch kleiner als Schienenbusse sind die sogenannten Monocabs, die künftig die Extertalbahn in Ostwestfalen-Lippe reaktivieren sollen. Foto: We How Sky - Peter Wehowsky, Bielefeld

in Sachen klimagerechter Mobilität. Früher war er Referatsleiter in der Vorgängerinstitution des heutigen BBR, ist Mitgründer des ADFC und des Bündnisses Bürgerbahn statt Börsenbahn. Nun ist er Vorsitzender des Vereins Schienenverkehr Malente-Lütjenburg. Gemeinsam mit Ratjens agieren die beiden als Gesicht der lokalen Initiative, die aber längst bundesweite Aufmerksamkeit in den Medien gefunden hat.

Auch Preise gab es bereits. So nominierte das Bundeswirtschaftsministerium das Forschungsprojekt REAKT für den Innovationspreis Reallabor, und sogar in Österreich wurde es als „internationales Vorbildprojekt“ mit dem VCÖ Mobilitätspreis 2022 ausgezeichnet. Sie seien als Initiative selbst handlungsfähig, sagt Ratjens. Sollte die Reaktivierung durch das Land Schleswig-Holstein doch nicht gelingen – möglicherweise, weil sich die Strecke nicht rechnet – dann könne man sie einfach selbst weiterbetreiben.

HORIZONTALER PATERNOSTER – EINSCHIENEN-KABINEN AUF DER EXTERTALBAHN IN OSTWESTFALEN-LIPPE

Ein Gleis besteht aus zwei Schienen, auf denen eine Bahn in eine Richtung fährt. Dieses gute alte Konzept stellt eine Forschungsgruppe der Technischen Hochschule Ostwestfalen-Lippe OWL derzeit auf den Kopf. Sie arbeiten an einem autonomen Fahrzeug, das auf nur einer Schiene fahren kann. So weit, so gut. Eine Einschienenbahn hatte bereits Louis Brennan 1907 erfunden. Das als Monocab bezeichnete System der OWL soll jedoch fahrerlos Zweirichtungsverkehr auf einem Gleis ermöglichen – die schmalen Kabinen fahren also auf jeweils einer Schiene direkt aneinander vorbei. Um die Monocabs in der Spur zu halten, nutzen die Forscher*innen die Technik der Kreisstabilisation, die schon Brennan einsetzte. Auf der Trasse der Extertalbahn könnte dieses Prinzip nun in modernisierter Form Anwendung finden.



Die Idee für die autonomen Einschienenkapseln hatte Thorsten Försterling mit dem Verein Landeseisenbahn Lippe. Schon 2018 gewann er damit den Deutschen Mobilitätspreis. Försterling spricht von den Monocabs als horizontalem Paternoster. Die Kapseln mit Platz für vier bis sechs Personen sollen kontinuierlich fahren, am Ende der Strecke setzt sie eine Drehscheibe um. Das Konzept eignet sich insbesondere für Nebenstrecken auf dem Land, denn es kann als Zubringer zum Hauptnetz fungieren. Alternativ ist es auch zu Zeiten mit schwacher Auslastung als Ergänzung denkbar. Geplant ist nämlich ein On-Demand-Prinzip im Sinne einer dauerhaften Verfügbarkeit. Statt auf die Abfahrtszeit von Bussen zu warten, bestellen Fahrgäste eine Kabine bei Bedarf per App und steigen am nächsten Haltepunkt zu. Man möchte hier die Privatsphäre des eigenen Autos mit der Klimagerechtigkeit und Zugänglichkeit des ÖPNV verbinden. Schließlich spielt gerade das Thema Zugänglichkeit auf dem Land eine große Rolle, wo insbesondere Kinder und Jugendliche sowie alte Menschen auf die Hilfe anderer angewiesen sind.

Rechts: Nur 2 Meter breit und 1,50 Meter hoch. Trotzdem können in den Doppelkabinen jeweils bis zu drei Menschen sitzen. Die Maße ergeben sich aus der Spurbreite und dem Windwiderstand. Foto: We How Sky - Peter Wehowsky, Bielefeld

Das Forschungsteam setzt sich zusammen aus der TH OWL, der Hochschule Bielefeld und dem Fraunhofer IOSB-INA. An der Entwicklung sind die Professionen Digitalisierung, Fahrzeugbau und Design beteiligt. 2022 fuhren die ersten Monocab-Dummys Tests auf dem bahnbetrieblich stillgelegten Teil der Extertalstrecke. Parallel entwarfen die Designer um Ulrich Nether und Hans Sachs Mock-Ups, um die Gestaltung der Kabinen zu demonstrieren. Anhand der nächsten Meilensteine wird klar, welche räumlichen Potenziale die Monocabs beinhalten. So soll 2025 eine Campusbahn für die Hochschule getestet werden, und für 2027 hat die Internationale Gartenausstellung in Dortmund Bedarf angemeldet. Abseits von derart spezifischen Einsatzmöglichkeiten sieht Försterling in dem Konzept aber vor allem eine Option für die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken. Ist das Konzept einmal ausgereift, dürfte es sich verhältnismäßig schnell auf noch vorhandenen Schienen einrichten lassen. Ab 2028 möchten die Verantwortlichen jedenfalls einen Testregelbetrieb auf der stillgelegten Extertalbahn durchführen.

Links: So sollen die Monocabs aussehen – Naturfaserkunststoff und spiegelnde Elemente. Die Gestaltung stammt vom Designteam um Ulrich Nether und Hans Sachs. Foto: We How Sky - Peter Wehowsky, Bielefeld



KNOTENPUNKT FÜR LAND UND LEUTE – BAHNHOF ROTTENBACH UND SCHWARZATALBAHN IN THÜRINGEN

Noch bevor eine Strecke endgültig stillgelegt wird, sind meist schon die Bahnhöfe dran. Es ist ein typisches Bild in ländlichen Orten. Ein-, Aus- oder sogar Umsteigen ist noch möglich, darüber hinaus steht das Bahnhofsgebäude jedoch leer. So erging es auch dem Bahnhof Rottenbach in der Thüringer Kleinstadt Königsee. Er verknüpft die Stichstrecke der Schwarzatalbahn mit dem überregionalen Bahnnetz. Seit Anfang der Nullerjahre gehörten sowohl die Strecke als auch das Bahnhofsgebäude zur DB RegioNetz, einer weiteren Bahn-Tochter mit Fokus auf Infrastruktur. Der historische Bau stand viele Jahre leer, dann kaufte ihn die Kommune.

Hinzu kam in Rottenbach ein anderes bekanntes Phänomen, das viele Landgemeinden kennen: Die Geschäfte müssen nach und nach dichtmachen. In Rottenbach, das erst seit kurzem zu Königsee gehört, schlossen Gaststätten, die Bäckerei, der Konsum. Die Nahversorgung im Ort brach weg. Ein alter, ungenutzter Bahnhof und gleichzeitig keine Einkaufsmöglichkeiten oder dörfliche Treffpunkte – klingt nach einem Match.



Eine Gruppe Bewohner*innen gründete daher 2015 eine Genossenschaft, um beides selbst in die Hand zu nehmen. Neben Lebensmittelverkauf und Bistro sollte auch die Anbindung des Bahnhofs an den öffentlichen Verkehr im Ort verbessert werden. Der Ansatz passte perfekt zum Fokus der IBA Thüringen, die zivilgesellschaftliche Initiativen unter dem Motto „Zukunft StadtLand“ unterstützte.

Die denkmalgerechte Sanierung des Gebäudes verantwortete das baubüro lehniger (Gotha), die Gestaltung des neuen Bahnhofs übernahm K3L Architektur + Design (Leipzig) mit Lindig-Herbst-Lichtenheld (Rudolstadt). Im Laden können Rottenbachs Bewohner*innen nun regionale Lebensmittel kaufen, im Bistro gibt es Mittagessen, Kaffee und Kuchen. Gleichzeitig finden das ganze Jahr über Veranstaltungen in den Räumlichkeiten oder auf dem Bahnhofsvorplatz statt, den atelier le balto (Berlin) entwarf. In Zukunft soll noch ein neues Gemeindehaus folgen.



Oben: Am Bahnhof Rottenbach in Thüringen beginnt die Stichstrecke der Schwarzatalbahn. ©Stiftung Baukultur Thüringen/ IBA Thüringen, Foto: Thomas Müller. Links: Mittig der Strecke gehts mit der Thüringer Bergbahn hinauf zur Hochebene um Oberweißbach. Foto: Paul Hentschel



Das Bahnhofsgebäude in Rottenbach wurde im Rahmen der IBA Thüringen saniert und umgestaltet. Den Anstoß gaben die Bewohner*innen selbst, indem sie 2015 eine Genossenschaft gründeten. Den Vorplatz gestalteten atelier le balto als neuen Verkehrsknotenpunkt im Ort um. ©Stiftung Baukultur Thüringen/IBA Thüringen, Foto: Thomas Müller.

Die Schwarzatalbahn war nicht stillgelegt, die Revitalisierung des Gebäudes zeigt aber, welche Rolle die Gestaltung der Bahnhöfe und ihrer Umfelder auch für das Streckennetz spielt. Die Busanschlüsse wurden im Zuge des Projekts besser mit dem Zugfahrplan vertaktet. Für Königsee, das selbst keinen Bahnanschluss mehr hat, ist Rottenbach quasi der Hauptbahnhof. Auch Diana Saager, die bei der DB RegioNetz für die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn zuständig ist, beschreibt den Bahnhof Rottenbach als Aushängeschild der anschließenden Strecke. Von hier aus gelangen Reisende nicht nur in die Landschaft und Ortschaften entlang des Flusses Schwarza, sondern auch zur Bergbahn, die auf halber Strecke der Schwarzatalbahn zur Hochebene um Oberweißbach führt. Das kleine Eisenbahnnetz gilt als beliebtes Ausflugsziel, für die Region stellt der Tourismus einen wichtigen wirtschaftlichen Faktor dar. In diesem Sinne ist der Bahnhof Rottenbach ein Knotenpunkt sowohl für den Alltag der Bewohner*innen als auch den Tourismus.

VISIONEN FÜR DIE SCHIENE

Vier Regionen, vier Fallstudien, aber lässt sich daraus auch ein eindeutiges Fazit ziehen? Zumindest eines ist klar: kaum ein anderer Verkehrsträger vermag die Reichweite räumlicher Erschließung mit der Klimagerechtigkeit und dem Gemeinwohl derart gut zu verbinden wie die Schiene. Gleichzeitig folgt daraus aber ein hoher Grad an Komplexität für die Planung. Immerhin handelt es sich räumlich wie organisatorisch um Netzwerke mit zahllosen Abhängigkeiten und Wechselwirkungen. Die vier Beispiele zeigen dahingehend unterschiedliche Taktiken, wie die Schiene im ländlichen Raum gestärkt werden kann: vom Tourismus als Impuls über technische Innovationen bis hin zu gemeinschaftlicher Nutzung. Vielversprechend ist dabei, dass sich die Vielfalt an Lösungen in den letzten Jahrzehnten stetig erweitert hat. Allein der Begriff Rentabilität bekommt schließlich eine neue Bedeutung, wenn – wie bei den Monocabs in Ostwestfalen-Lippe – eben nicht mehr nur komplette Wagengarnituren die Netze befahren. Was die Verkehrswende jenseits aller konkreten planerischen und wirtschaftlichen Lösungen jedoch ebenso dringend braucht, sind visionäre Bilder vom ländlichen Zusammenleben mit der Schiene im Mittelpunkt. Hier die Vorstellungskraft der Entscheidungsträger*innen anzuregen, auch das kann eine Aufgabe für Architekt*innen sein.

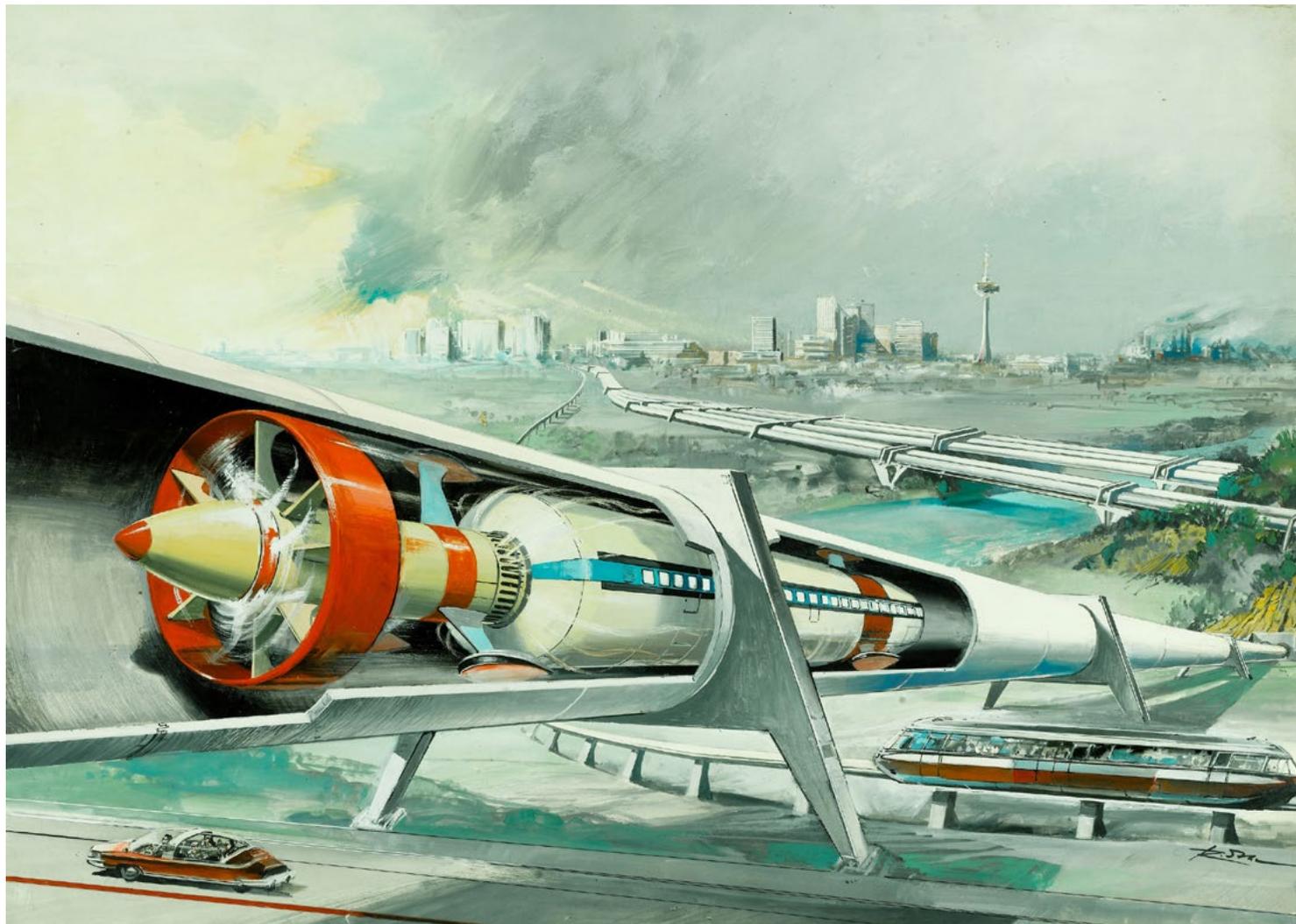


Die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn ist ein beliebtes Ausflugsziel. Für die Region stellt der Tourismus einen wichtigen wirtschaftlichen Faktor dar. Foto: Paul Hentschel

BUCHTIPP: FUTURAILS

WEGE UND IRRWEGE AUF SCHIENEN

VON GREGOR HARBUSCH



Auf wenig kann man sich hierzulande so problemlos einigen wie auf das Schimpfen über die Deutsche Bahn. Visionäre Ideen und technische Innovationen sind nicht unbedingt das, was man heute mit der Bahn verbindet. Vielmehr gilt sie mittlerweile als Synonym für Probleme. Umso schöner, dass es hier zur Abwechslung um die vielen Ideen, zuweilen skurrilen Erfindungen und mutigen Unternehmer gehen soll, die es in der über 200 Jahre langen Geschichte der schienengebundenen Verkehrsmittel gab und gibt.

Den „Wegen und Irrwegen auf Schienen“ widmete das DB Museum in Nürnberg im letzten Jahr die Sonderausstellung „Futurails“. Der Begleitband versammelt auf 176 Seiten ein faszinierendes Bild der vielen Technologien, die als Alternative zur seit den 1830er Jahren üblichen Bahn mit Lokomotiven und Wagen auf zwei Schienen entwickelt wurden oder werden – man denke

Illustrator Günther Radtke zeichnete 1974 einen propellergetriebenen Superzug in einer Röhre, was an die aktuelle Idee des Hyperloop erinnert. Bild: Zeitlupe (Günter Radtke)

etwa ganz aktuell an das Vakuum-system Hyperloop. Für Fachleute wird das reich bebilderte Buch mit seinen knappen, flott geschriebenen Texten wenig Neues bieten. Aber wer ist schon Eisenbahnhistoriker*in? Allen anderen eröffnet die Publikation jedenfalls Einblicke in viele längst vergessene oder marginalisierte Technologien.

Ein Beispiel sind die atmosphärischen Bahnen, bei denen eine Druckluftfröhre zwischen den Schienen liegt. In dieser bewegt sich ein Kolben, der durch einen Schlitz mit den antriebslosen Wagen verbunden ist. Stationäre Luftpumpen

erzeugen einen Überdruck beziehungsweise ein Vakuum, um den Kolben durch die Röhre – und damit auch die Bahn – zu bewegen. 1838 meldeten zwei Briten das Patent für dieses System an, das sich nie durchsetzen sollte. In den 1970er Jahren griff es der brasilianische Unternehmer Oskar Coester zwar nochmal auf, doch der Durchbruch misslang wieder. Nur auf einem brasilianischen Flughafen und in einem indonesischen Vergnügungspark fahren heute noch solche Bahnen.

Begrenzte Sonderlösung, temporärer Einsatz auf Weltausstellungen oder

Kuriosum im Freizeitpark lauten die Schicksale, die viele experimentelle Systeme erfuhren. So erging es auch der Alwegbahn – eine Einschienenbahn, die Anfang der 1950er Jahre in Deutschland für Furore sorgte. Die raumschiffartige Bahn auf einer aufgeständerten Betonschiene muss damals, wenige Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, wie der radikale Aufbruch in eine komplett neue Zeit gewirkt haben. Doch auch sie schaffte den Durchbruch nicht, obwohl Walt Disney auf einem Besuch der Teststrecke in Köln im Jahr 1957 die Bahn für seinen Vergnügungspark entdeckte.

Gegen das vorherrschende System und seine infrastrukturelle sowie ökonomische Dominanz ist nur schwer anzukommen. Das ist eine wichtige Erkenntnis des Buches. Technologische Paradigmenwechsel sind immens schwer zu schaffen, da sie gewaltige Investitionen und meist komplett neue Fahrwegnetze verlangen. Bislang ist es noch keiner Technologie gelungen, an der Vormachtstellung der Eisenbahn substanziiell zu rütteln. Doch visionäre Ideen gibt es bis heute. Ihnen ist das letzte Drittel des Buches gewidmet. Ob sie sich angesichts der viel beschworenen Verkehrswende unter ökologischen Vorzeichen etablieren können, ist die offene Frage, die am Ende des Buches steht.

Futurails.

Wege und Irrwege auf Schienen

Oliver Götze und Rainer Mertens (Hg.)

176 Seiten

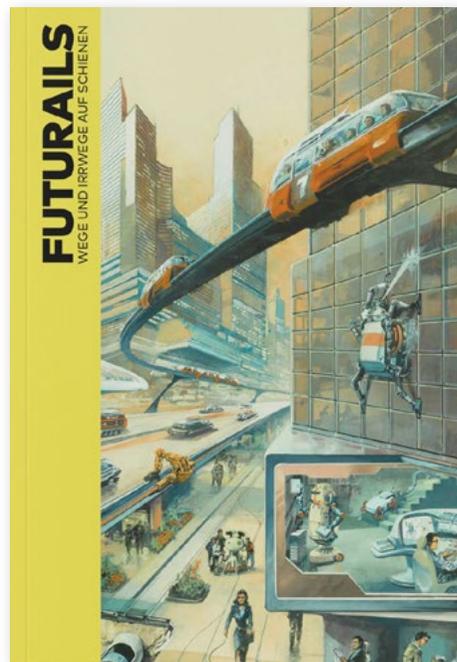
Eigenverlag DB Museum, Nürnberg

2023

ISBN 978-3-9814790-7-2

19 Euro

dbmuseum.de



Links: Das erste Testfahrzeug der Alwegbahn (in verkleinertem Maßstab) 1952 auf der Teststrecke in Köln-Fühlingen.
Bild: Zeitlupe

BauNetz Jobs

POSTLEITZAHLGEBIET 0

BAUPLANUNG PLAUEN GMBH | Plauen

Architekt*in als Projektleiter*in #60687

TRANSLOCAL ARCHITECTURE GMBH | Dresden

Architekt*in #60686

POSTLEITZAHLGEBIET 1

PROKONZEPT GMBH INDUSTRIEANLAGENPLANUNG | Berlin

Architekt*in, Bauingenieur*in #58912

&MICA GMBH | Berlin

Architekt*in #60676

ARCHITEKTUR-WERK-STADT | Berlin

Architekt*in #60710

ARCHITEKTURBÜRO HEINRICH | Berlin

Bauzeichner*in #60749

ARCHITEKTURBÜRO HEINRICH | Berlin

Architekt*in #60748

BAP. ARCHITEKTEN & INGENIEURE GMBH | Berlin

Architekten Bauingenieure (w/m/d) #60756

BAP. ARCHITEKTEN & INGENIEURE GMBH | Berlin

Bauzeichner*in #60755

BARKOW LEIBINGER | Berlin

Wettbewerbsarchitekt*innen #60666

BASD . SCHLOTTER UND KRUSCHEL ARCHITEKTEN | Berlin

Architekt (m/w/d) zur Projektleitung #60742

BASD . SCHLOTTER UND KRUSCHEL ARCHITEKTEN | Berlin

Erfahrener Bauleiter / Architekt (m/w/d) #60741

BAUNETZ REDAKTION | Berlin

Praktikant (m/w/d) #60773

BAUNETZ REDAKTION | Berlin

Volontär/in (m/w/d) #60774

BLOCHER PARTNERS | Berlin

Architekt*in #59753

BLOCHER PARTNERS GMBH | Berlin

Junior Innenarchitekt*in #60707

BLOCHER PARTNERS GMBH | Berlin

Innenarchitekt #60706

BONANNI GESELLSCHAFT VON ARCHITEKTEN MBH | Berlin

Architekt (m/w/d) für Entwurfs- und Ausführungsplanung #60745

BONANNI GESELLSCHAFT VON ARCHITEKTEN MBH | Berlin

Bauzeichner*in #60746

BRANDENBURGISCHE LANDESBETRIEB FÜR LIEGENSCHAFTEN UND BAUEN (BLB) | Bernau

Ingenieur*in für Tiefbau #60680

BRANDENBURGISCHE LANDESBETRIEB FÜR LIEGENSCHAFTEN UND BAUEN (BLB) Potsdam	
Sachbearbeiter*in Elektrotechnik	#60681
BRANDENBURGISCHE LANDESBETRIEB FÜR LIEGENSCHAFTEN UND BAUEN (BLB) Potsdam	
Technische*r Sachbearbeiter*in Tiefbau	#60683
BRANDENBURGISCHE LANDESBETRIEB FÜR LIEGENSCHAFTEN UND BAUEN (BLB) Frankfurt (Oder)	
Sachbearbeiter/in für Elektrotechnik (m/w/d)	#60678
BRANDENBURGISCHER LANDESBETRIEB FÜR LIEGENSCHAFTEN UND BAUEN (BLB) Potsdam	
Architekt*in	#58455
BRANDENBURGISCHER LANDESBETRIEB FÜR LIEGENSCHAFTEN UND BAUEN (BLB) Strausberg	
Architekt*in	#58453
BRANDENBURGISCHER LANDESBETRIEB FÜR LIEGENSCHAFTEN UND BAUEN (BLB) Neuruppin	
Architekt*in	#58452
BRANDENBURGISCHER LANDESBETRIEB FÜR LIEGENSCHAFTEN UND BAUEN (BLB) Prenzlau	
Architekt*in	#58450
BRANDENBURGISCHER LANDESBETRIEB FÜR LIEGENSCHAFTEN UND BAUEN (BLB) Frankfurt (Oder)	
Architekt*in	#58449
BRANDENBURGISCHER LANDESBETRIEB FÜR LIEGENSCHAFTEN UND BAUEN (BLB) Bernau	
Architekt*in	#58448

BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) Berlin	
Ingenieur*in als Projektleitung	#60712
BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) Berlin	
Architekt*in	#60700
DICHTER ARCHITEKTURGESELLSCHAFT MBH Berlin	
Architekt*in	#60718
ELLER + ELLER ARCHITEKTEN Berlin	
Baumanager*in	#60709
ELLER + ELLER ARCHITEKTEN Berlin	
Studentische*r Mitarbeiter*in	#60674
GEWERS PUDEWILL Berlin	
Architekt*in, Projektleiter*in	#60659
GEWERS PUDEWILL Berlin	
Architekt*in mit ganzheitlichem Anspruch	#60657
GIBBINS ARCHITEKTEN GMBH BDA Potsdam	
Architekt*in Ingenieur*in LPH 6-7	#60724
GIBBINS ARCHITEKTEN GMBH BDA Potsdam. Berlin	
Architekt*in	#59942
GSAI GALANDI SCHIRMER ARCHITEKTEN UND INGENIEURE GMBH Berlin	
Architekt*in Ingenieur*in	#60739
HUBER STAUDT ARCHITEKTEN BDA Berlin	
Architekt*in	#58120

KADEN+ GMBH | Berlin

Office-Manager*in



#60668

KWBAU GMBH | Berlin

Architekt*in



#60747

MMRTG ARCHITEKTEN GMBH | Berlin

Werkstudent*in

#60752

PLANUNGSBÜRO KLÖTZER GMBH | Berlin

Senior Architekt (m/w/d)

#60241

SCHULTES FRANK ARCHITEKTEN PARTMBB | Berlin

Architekt*in LPH 5

#60740

SMAQ | Berlin

Architekt*in



#60714

SSP RÜTHNICK ARCHITEKTEN GMBH | Berlin

Architekt*in



#60446

SSP RÜTHNICK ARCHITEKTEN GMBH | Berlin

Architekt*in



#60445

STIFTUNG PREUSSISCHER KULTURBESITZ | Berlin

Bauingenieur*in , Architekt*in

#60669

STUDIO QWERTZ | Berlin

Architekt*in

#60697

STUDIO QWERTZ | Berlin

Projektleiter*in

#60696

TECHNISCHE UNIVERSITÄT BERLIN | Berlin

Architekt*in Ingenieur*in

#60725

TELLURIDE ARCHITEKTUR GMBH | Berlin

Architekt*in für Entwurf



#60684

VON EY ARCHITEKTUR PARTG MBB | Berlin

Architekt*in

#60734

POSTLEITZAHLGEBIET 2**BDSARCHITECTS BDS GENERALPLANUNG GMBH | Hamburg**

Architekt*in, LPH 3-5

#60701

BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN HAMBURG | Hamburg

Architekt:in für das technische Referendariat

#60658

BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN HAMBURG | Hamburg

Architekt*in

#60652

HOCHSCHULE FÜR ANGEWANDTE WISSENSCHAFTEN HAMBURG | Hamburg

Projektmanager*in von Hochbau Großprojekten

#60688

KBNK ARCHITEKTEN GMBH | Hamburg

Architekt*in LPH 6-8

#60693

LANDKREIS OLDENBURG | Wildeshausen

Ingenieur*in Stadtplanung

#60689

MHB GMBH (ARCHITEKTEN + INGENIEURE) | Hamburg

Architekt*in LPH 2-5

#60424

MHB GMBH (ARCHITEKTEN + INGENIEURE) | Hamburg

Ingenieur*in LPH 7-8

#60426

MHB GMBH (ARCHITEKTEN + INGENIEURE) | Wismar

Architekt*in #60670

RESIDENZSTADT CELLE | Celle

Landschaftsplaner*in #60704

STADT NORDENHAM | Nordenham

Architekt*in Ingenieur*in #60735

WINKING · FROH ARCHITEKTEN | Hamburg

Architekt*in, Bauingenieur*in #60654

POSTLEITZAHLGEBIET 3**HAWK - FACHHOCHSCHULE HILDESHEIM/HOLZMINDEN/
GÖTTINGEN | Hildesheim**

Leitung (m/w/d) des Gebäudemanagements #60651

LWL-FREILICHTMUSEUM DETMOLD | Detmold

Architekt*in #60771

STAATLICHES BAUMANAGEMENT NIEDERSACHSEN | Hannover

Architekt*in Ingenieur*in #60750

POSTLEITZAHLGEBIET 4**BERGISCHE UNIVERSITÄT WUPPERTAL | Wuppertal**

Wissenschaftliche* Mitarbeiter*in #60690

BK PLAN GMBH | Erkrath

Architekt*in #60729

BKP GMBH | Düsseldorf

Architekt*in #60722

CSMM GMBH | Düsseldorf

(SENIOR) ARCHITEKTEN (w/m/d) #59528

PBR PLANUNGSBÜRO ROHLING AG | Osnabrück

Architekt*in #60284

RHEINRUHR.STADTPLANER | Essen

Stadtplaner*in #60393

ROHLING PLANUNG GMBH | Osnabrück

Architekt (m/w/d) #60483

POSTLEITZAHLGEBIET 5**BFM ARCHITEKTEN | Köln**

Architekt*in #60769

BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) | Bonn

Architekt*in Ingenieur*in #60721

BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) | Bonn

Referent*in für Klimaneutrales Bauen #60716

CASPAR.SCHMITZMORKRAMER GMBH | Köln

BIM-Manager*in #60667

CASPAR.SCHMITZMORKRAMER GMBH | Köln

Architekt*in für Projekte, LPH 1-5 #60662

CASPAR.SCHMITZMORKRAMER GMBH | Köln

Architekt*in, LPH 1-5 #60661

KREIS UNNA | Unna

Hochbautechniker*in #60708

REALPD | Köln

Architekt*in

#60711

SSP AG | Aachen

Architekt*in Ingenieur*in

#60432

**STADT KÖLN - DIE OBERBÜRGERMEISTERIN | Köln**

Bauingenieur*in

#60737

STADT KÖLN - DIE OBERBÜRGERMEISTERIN | Köln

Ingenieur*in Denkmalpflege

#60699

STEIN+ ARCHITEKTUR GMBH | Köln

Objektüberwacher*in

#60675

V-ARCHITEKTEN GMBH | Köln

Entwurfsstarke Architekt:in

#60664

**V-ARCHITEKTEN GMBH | Köln**

Entwurfsstarke Architekt:in (m/w/d)

#60665

**POSTLEITZAHLGEBIET 6****BLOCHER PARTNERS | Mannheim**

Projektarchitekt*in

#57951

**BLOCHER PARTNERS | Mannheim**

Architekt*in

#57855

**BLOCHER PARTNERS GMBH | Mannheim**

Junior Architekt*in

#60702

**CHM AIRPORT | Frankfurt am Main**

Architekt (w/m/d)

#60733

**CNK PLANUNGSGESELLSCHAFT MBH | Hanau**

Architekt*in Ingenieur*in LPH 6-8

#60713

DIETZ JOPPIEN HAMMERSCHMIDT GMBH | Frankfurt am Main

BIM-Koordinator*in

#60736

**DIRSCHL.FEDERLE_ARCHITEKTEN GMBH | Frankfurt am Main**

Architekt LPH 6-9 (m/w/d)

#60512

GERHARD.ARCHITEKTEN IN DARMSTADT | Darmstadt

Bauzeichner*in, Bautechniker*in

#60685

GERHARD.ARCHITEKTEN IN DARMSTADT | Darmstadt

Architekt*in als Projektleiter*in

#60671

HOLGER MEYER GMBH | Frankfurt am Main

Architekt*in

#60376

**JOURDAN & MÜLLER STEINHAUSER ARCHITEKTEN | Frankfurt am****Main**

Architekt*in LP 5-8

#60346

JUST ARCHITEKTEN GMBH | Frankfurt am Main

Senior Baumanager*in

#60695

**KISSLER EFFGEN + PARTNER | Wiesbaden**

Bauleiter*in

#60677

KISSLER EFFGEN + PARTNER | Wiesbaden

Architekt*in als Projektleitung

#60679

KREIS BERGSTRASSE | Heppenheim

Architekt*in Ingenieur*in

#60760

MOW ARCHITEKTEN GMBH | Frankfurt am Main

Architekt*in



#60656

NETZWERKARCHITEKTEN GMBH | Darmstadt

Architekt*in



#60414

PLANWERK GMBH ARCHITEKTEN | Hanau

Student*in, Absolvent*in, Projektleiter*in

#60044

**PROPROJEKT PLANUNGSMANAGEMENT & PROJEKTBERATUNG
GMBH | Frankfurt am Main**

Architekt*in Ingenieur*in

#60465

POSTLEITZAHLGEBIET 7**KARLSRUHER INSTITUT FÜR TECHNOLOGIE (KIT) CAMPUS SÜD |
Karlsruhe**

Gastprofessur

#60775

BEZ + KOCK ARCHITEKTEN BDA | Stuttgart

Architekt*in



#60672

BEZ+KOCK ARCHITEKTEN BDA | Stuttgart

Architekt*in



#60728

BLOCHER PARTNERS | Stuttgart

Bauleiter (m/w/d)



#60485

BLOCHER PARTNERS | Stuttgart

Projektarchitekt*in



#57943

BLOCHER PARTNERS GMBH | Stuttgart

Innenarchitekt



#60766

BLOCHER PARTNERS GMBH | Stuttgart

Architekt (m/w/d)



#60727

BLOCHER PARTNERS GMBH | Stuttgart

Projektleiter*in IA



#60703

BLOCHER PARTNERS GMBH | Stuttgart

Projektleiter*in



#60698

DIA DITTEL ARCHITEKTEN GMBH | Stuttgart

Bauleitung (m/w/d)



#60759

DIA DITTEL ARCHITEKTEN GMBH | Stuttgart

Architekt*in



#60758

DIA DITTEL ARCHITEKTEN GMBH | Stuttgart

Innenarchitekt*in



#60754

DIA DITTEL ARCHITEKTEN GMBH | Stuttgart

Projektleitung Architektur (m/w/d)



#60743

**DREI ARCHITEKTEN KONSEK STREULE VOGEL PARTNERSCHAFT
MBB | Stuttgart**

Architekt*in



#60753

IPPOLITO FLEITZ GROUP GMBH | Stuttgart

Innenarchitekt*in



#60673

LAMOTT.LAMOTT ARCHITEKTEN | Stuttgart

Architekt*in



#60719

LAMOTT.LAMOTT ARCHITEKTEN | Stuttgart

Architekt*in



#60720

LANDESHAUPTSTADT STUTTGART | Stuttgart

Ingenieur*in #60279

LANDESHAUPTSTADT STUTTGART | Stuttgart

Architekt*in #60278

LANDESHAUPTSTADT STUTTGART | Stuttgart

Ingenieur*in #60277

LANDESHAUPTSTADT STUTTGART | Stuttgart

Architekt*in (m/w/d) #60732

LANDESHAUPTSTADT STUTTGART | Stuttgart

Sachbearbeiter*in #60731

LANDESHAUPTSTADT STUTTGART | Stuttgart

Bautechniker*in (m/w/d) #60730

LANDRATSAMT REMS-MURR-KREIS | Waiblingen

Bauverständiger #60691

SCHÜRMANN+SCHÜRMANN ARCHITEKTEN PARTMBB | Stuttgart

Architekt*in Lph 1-5 #60768

WENZEL+WENZEL GMBH | Stuttgart

Projektleiter*in #59876

WENZEL+WENZEL GMBH | Karlsruhe

Architekt*in #60473

WENZEL+WENZEL GMBH | Stuttgart

Architekt*in Ingenieur*in #59815

WENZEL+WENZEL GMBH | Frankfurt

BIM-Koordinator (m/w/d) #60762

POSTLEITZAHLGEBIET 8**DIETRICH | Untertrifaller | München**

Architekt*in #60751

GEMEINDE PULLACH | Pullach i. Isartal

Leitung (m/w/d) Abteilung Tiefbau #60765

KEHRBAUM + LEIFFHEIDT ARCHITEKTEN GMBH | München

Architekt*in LPH 5 #60757

KINZO ARCHITEKTEN GMBH | München

Architekt*in #60660

LANDESBAUDIREKTION BAYERN | München

Architekt*in Ingenieur*in #60726

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN | München

Projektingenieur*in (w/m/d) #60744

LUDES ARCHITEKTEN - INGENIEURE GMBH | München

Architekt*in Ingenieur*in #59836

LUDES ARCHITEKTEN - INGENIEURE GMBH | München

Architekt*in #58637

LUDES ARCHITEKTEN - INGENIEURE GMBH | München

Bim-Spezialist*in #60220

LUDES ARCHITEKTEN - INGENIEURE GMBH | München

Projektleiter*in #57703

SPREEN ARCHITEKTEN | München

Architekt*in #60723

STUDIO LEUSCHNER ARCHITEKTEN GMBH | München

Architekt*in LPH 5

#60770

DEUTSCHLANDWEIT**AREAL GROUP WEALTH MANAGEMENT | Berlin, Leipzig**

Bauleiter*in

#60694

KSP ENGEL | Hamburg, Braunschweig

Entwurfsarchitekt*in (m/w/d)

#60763

KSP ENGEL | Hamburg, Braunschweig

Projektleiter*in (m/w/d)

#60764

LOOP_CREATING PLACES | Dortmund, Düsseldorf

Architekt*in

#60692

SSP AG | Bochum, Karlsruhe, Aachen

Ingenieur*in

#60442

SSP AG | Bochum, Karlsruhe, Aachen

Ingenieur*in

#60441

SSP AG | Bochum, Karlsruhe, Aachen

Werkstudent*in

#60444

SSP AG | Bochum, Karlsruhe, Aachen

Ingenieur*in

#60439

SSP AG | Bochum, Karlsruhe, Aachen

Architekt*in LPH 5

#60437

SSP AG | Bochum, Karlsruhe, Aachen

Ingenieur*in

#60440

SSP AG | Bochum, Karlsruhe, Aachen

Architekt*in LPH 1-3

#60438

SSP AG | Bochum, Karlsruhe, Aachen

Architekt*in Ingenieur*in

#60431

SSP AG | Bochum, Karlsruhe, Aachen

Architekt*in

#60430

SSP AG | Bochum, Karlsruhe,

Architekt*in Ingenieur*in LPH 6-7

#60433

TELLURIDE ARCHITEKTUR GMBH | Düsseldorf, Berlin, München

Architekt*in für Entwurf

#60682

AUSLAND**ELLER + ELLER ARCHITEKTEN | Bengaluru**

ARCHITEKT*IN/ BAUINGENIEUR*IN

#60767

SANTIAGO CALATRAVA LLC | Zürich

ARCHITEKT (M/W/D)

#60761

STAND: 19.03.2024Alle Jobs finden sie unter www.baunetz.de/jobs



LEBEN UND STERBEN IN SUBURBIA

Nicht zuletzt aufgrund seiner hohen Bevölkerungsdichte gilt Barcelona als vorbildliche Verkörperung europäischer Urbanität. Kein schlechter Ort also, um sich mit dem Gegenteil zu beschäftigen. Im dortigen CCCB – Centre de Cultura Contemporània de Barcelona läuft noch bis Anfang September die Ausstellung „Suburbia. Building the American Dream“. Kuratiert von Philipp Engel wird hier sowohl die Geschichte dieser Siedlungsform erzählt als auch mit künstlerischen Positionen ihrem Lebensgefühl nachgespürt. Zur Sprache kommt natürlich auch die europäische Realität, die wir häufig noch immer verdrängen: Das Suburbia-Problem ist aber hierzulande längst angekommen und wird angesichts des Klimawandels in Zukunft nur noch größer werden. *sb // www.cccb.org // bis 3. September 2024 // Bilder: Benjamin Grant, digitale Impression von Berwyn, Illinois (Bildquelle Nearmap), Angela Strassheim, Untitled (Elsa), Fotografie aus der Serie „Left Behind“ von 2005*