

Entwurfswerkstatt „Schleusenphantasma“

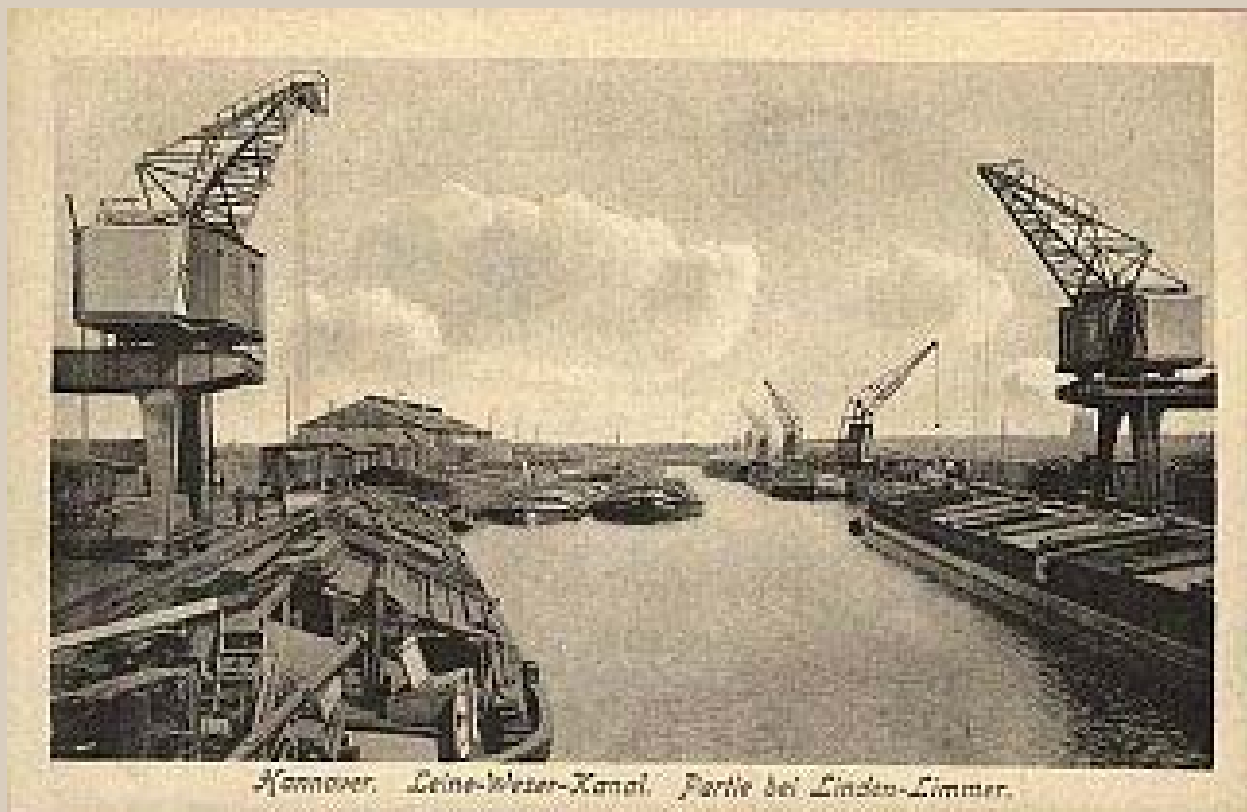


1917 Der Lindener Hafen wird im Frühjahr in Betrieb genommen

Von 1913 bis 1916 wurden die Arbeiten zum Bau des Ems-Weser-Kanals im Raum Hannover durchgeführt. Dies beinhaltete auch den Bau der Lindener (Limmer) Hafenschleuse und des 11 km langen Stichkanals nach Linden, der den Lindener Hafen mit dem Mittellandkanal verbindet. Die Schleuse hebt das Niveau um 7,80 Meter auf die Höhe des Hafenbeckens von 58,1 Meter über NN.

Nachdem 1913 die Stadt Linden den Bau des Hafens beschlossen hatte, wurde schon im April 1917 das erste Motorgüterschiff im Hafen entladen, gleichzeitig wurde der Eisenbahnbetrieb durch die Lindener Hafenbahn Gesellschaft mbH aufgenommen.

Ab 1962 übernahm der Hafen- und Bahnbetrieb Linden die Umschlagaktivitäten und Beförderungsleistungen zum neu gebauten Kohlekraftwerk Linden, an der Ihme, die erst 1990 eingestellt wurden. Immer wieder wurden der Hafen und die Hafenbahn ausgebaut und modernisiert.



Leine-Weser-Kanal. Partie bei Linden-Limmer 01.08.1922

Seit 1991 ist der Hafen mit einer Umschlagsanlage für den Kombinierten Ladungsverkehr von Straße und Schiene ausgestattet und unterhält nun regelmäßige Verbindungen mit Verona und Wien.

(aus: <http://www.postkarten-archiv.de/lindener-industrie-iii.html>)

Zukunfts- Entwurf und Entwicklungswerkstatt „Schleusenphantasma“

Einladung zur Vorbereitung einer gemeinsamen Entwurfsarbeit anlässlich einer sehr dummen Idee, aber auch der Notenwendigkeit, eine andere Moderne zu leben

„Diejenigen, die sich ... von den Illusionen des industriellen Zeitalters nicht lösen können, ... werden sich dagegen wehren, dass Großstadtleben, industrielle Produktionsweisen und der gesamte Komfort, der den so genannten ‚amerikanischen Traum‘ genährt hat, im Widerspruch zum Solarzeitalter stehen sollen.

Ökologen und Wirtschaftswissenschaftler ... haben jedoch mehr als deutlich gemacht, dass wir uns der historischen Realität nicht länger entziehen dürfen, dass falsche Zukunftserwartungen ein überaus gefährliches Abenteuer bedeuten, vielleicht eine irreversible Katastrophe. Ganz gleich, welchen Weg wir auch einschlagen, der bevorstehende Wendepunkt wird uns Opfer und Verzicht nicht ersparen.“

Rifkin, Jeremy, 1985: Entropie – ein neues Weltbild, Frankfurt /Berlin, S. 213 f.

Vor rund einem Jahr hat mich die in den Augen insbesondere vieler Limmeraner und Limmerlinge doch schon reichlich dumm erscheinende Idee, den Limmer Hafen für „Übergroße GroßMotorgüterSchiffe“ (ÜGMS) auszubauen, dazu gebracht, spontan einen kleinen Artikel zu schreiben. Er sollte eine nicht ganz so dumme Idee, einen positiv-visionären Gegenentwurf präsentieren zu dem 220 Mio. Euro-Plan, dessen Kernproblem für mich darin besteht, dass damit die industriegesellschaftlichen Fehlentwicklungen völlig unbeeindruckt von allen langjährigen kritischen Debatten und fatalen Entwicklungen direkt vor unserer Haustür fortgeschrieben werden sollen.

Einige Leute haben den kleinen Gegenentwurfs-Artikel gelesen, die Kommentare waren recht freundlich (herzlichen Dank noch mal), konnten aber auch ganz gewiss nicht einfach oder auch nur überwiegend als zustimmende Äußerungen verstanden werden – nicht schlimm, denn der Entwurf ist ja ganz bewusst nicht nahe am Möglichkeitshorizont von uns Traditions-Affluenten¹ gebaut, sondern sollte als zugespitzte, gerne auch über-pointierte Visions-Injektion, oder besser noch: als ein Gegen-Phantasma funktionieren.

Ich will dieses Gegen-Phantasma also keineswegs als leicht idiotischen Ausrutscher zurückziehen oder relativieren, sondern es hier noch einmal in Erinnerung bringen – mit dem Ziel, in einigen Monaten auf einer größeren Veranstaltung *Akteure, die das industriegesellschaftliche Phantasma vertreten, zusammenzubringen mit solchen, die eher dem konvivialen Phantasma zuneigen, sowie mit weiteren Akteuren, die sich irgendwo*

¹ J.K. Galbraiths berühmtes Buch über die Affluent Society beschrieb den Wohlstand bzw. Überfluss der Industriegesellschaft als klassenübergreifende Errungenschaft, von der wir uns, wenn nicht alles täuscht, wenigstens teilweise – und ohne die nicht wohlhabenden Klassen dabei weiter zu enteignen – verabschieden müssen: weg vom Überfluss zugunsten eines neuen, zukunftsfähigen Wohlstandsmodells, einer ‚konvivialen‘ Lebensweise; kein so ganz neues Thema, gewiss, aber eines, dass mit dem Klimawandel wieder an Aktualität gewonnen hat, ja immer weniger als Frage eines gelingenden Lebensstils und immer mehr als drängende Überlebensfrage angesehen wird...

*in der Mitte auf oder sonst wo neben diesem Spektralraum des Phantasmatischen befinden.*²

Das hier vorliegende Papier ist gedacht als ein Aufruf: Ich suche Leute mit etwas Zeit und viel Engagement für dieses Vorhaben, eine Zukunfts-, Entwurfs- und Entwicklungswerkstatt der immateriellen Opulenz durchzuführen: organisationsfreudige Spinner für Limmer, bzw. für den Limmer Hafen oder gar für die „Hafenstadt Hannover“, wie in Anlehnung an die Hamburger Entwicklungen etwas selbstironisch gesagt werden kann.

Das Modell für eine solche Werkstatt, die sich nur noch ganz locker an das alte Zukunftswerkstatt-Konzept von Robert Jungk anlehnt, findet sich schön skizziert im hier angehängten Exposee der Gruppe um Prof. Stockmann vom Institut für Freiraumentwicklung der LUH (Leibniz Universität Hannover). Die Mitarbeit ist an keinerlei Ausrichtung des eigenen visionären Horizonts gebunden – es muss noch nicht einmal schon einer da sein, der wird ja dann schon entwickelt. Was aber mitgebracht werden sollte ist etwas Unternehmungslust, die sich auf Limmers nächste Gegenwart und Zukunftsfähigkeit beziehen lassen will.

Meine eigene Rahmenvorgabe ist die Einpassung dieses Vorhabens in AG Sicherheitsrisiken der gesellschaftlichen Naturverhältnisse, die seit kurzem unter dem Dach der Forschungsinitiative Sicherheit der LUH entsprechende Projekte entwirft, Tagungen ausrichtet und – bisher nur am Institut für Soziologie – Forschung und Lehre betreibt. Es wäre mir sehr recht, wenn aus der Entwurfswerkstatt ein Verbundprojekt entstehen würde, das die Themen einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung aus inter- und intradisziplinärer Perspektive für Limmer/Linden, Hannover und die Region in einem stabilen Zusammenhang, eben der Forschungsinitiative Sicherheit der LUH, systematisch bearbeitet.

Die Akteursgruppe der Wissenschaft dürfte damit in der Entwurfswerkstatt hinreichende Präsenz erfahren. Es muss dann auch für die Akteure aus dem ökonomischen und politischen Raum gesorgt werden. Viel wichtiger für eine gelingende Entwurfswerkstatt sind aber die bürgerschaftlichen Interessen, insbesondere das derzeit wieder mal in großen Mengen brach liegende immaterielle Vermögen vieler LimmeranerInnen, deren Kapazitäten vielstimmig artikuliert und in selbstregulierter Aktivität als dauerhafter Erfahrungs-

² Auf Wikipedia wird im Juli 2009 definiert: „Als **Phantasma** (griechisch) wird allgemein eine mentale, innere Vorstellung bezeichnet, oft auch abwertend im Sinne eines Hirngespinnstes oder Trugbildes. Der Begriff spielt eine wichtige Rolle im Kontext der Psychoanalyse Jacques Lacans [& heute Judith Butler, Slavoj Žižek, Anm. TK], wo er eine bestimmte Form der imaginären Phantasie bezeichnet.“ Ich finde den Begriff hier ganz angemessen, weil es erst einmal darum gehen sollte, ein Hirngespinnst zu entwickeln, den man wirklich nachjagen will. Man hat ja immer etwas im Kopf, das soll zunächst mal etwas systematischer expliziert, ausgemalt, artikuliert werden. Außerdem erscheint es mir der Sache einer Vermittlung von widersprechenden Positionen dienlich, wenn die Beteiligten bereit sind, ihre jeweiligen Positionen (also nicht immer nur die der anderen!) als Hirngespinnste zu verstehen, die nun einmal nicht einfach realistisch sein können, sondern als Projekt bzw. Projektion immer auch etwas Imaginäres, ja Wahnhafes haben.

zusammenhang organisiert werden könnten und sollten. Das muss schon jetzt, im Vorfeld der Werkstatt geschehen.

Das Konzept der Entwurfswerkstatt ist noch ganz offen. Wer immer sich angesprochen fühlt, es weiter mit auszugestalten, die oder den bitte ich ganz herzlich um Mitarbeit und Meldung unter der Adresse drth.koehler@web.de.

Nun aber noch einige weitere, hoffentlich etwas anregende Überlegungen zur zukunftsfähigen Schleusen- und Hafengestaltung und einer dahin gehenden Entwurfswerkstatt.

Für den Schleusenbau und somit die Zukunft des Hafens in Limmer wurde schon ein Phantasma entwickelt, das zur Realisierung drängt. Es sei hier hypothetisch beschrieben als Phantasma der Kontinuierung industriegesellschaftlicher Normalitäten:

Die Industriegesellschaft hat in den letzten zwei Jahrhunderten ihre Traditionen ausgebildet, die viele Menschen auch heute noch nicht als solche empfinden und erkennen können: Aus dieser Perspektive ist das Dasein in einer Lebenswelt des Industrialismus zur zweiten Natur geworden, einfach da, nicht hintergebar, ohne fundamentale Alternative. Die Dinge gehen dann so weiter: man baut Fabriken, weil Waren und Arbeitsplätze benötigt werden, um Wohlstand und Wachstum zu erhalten, und gerade dieses permanente Wachstum ist ja wichtig um, na ja, hier schließt sich schon der argumentative Kreislauf, den Wohlstand zu erhalten und zu mehren. Die kleine Limmer Schleuse soll etwas größer werden, um bestehende Arbeitsplätze erhalten, was auf Dauer stets nur möglich ist, wenn wirtschaftliches Wachstum gefordert und gefördert wird. Dann gibt es auch noch Industrie, mehr Arbeit, mehr Arbeitsplätze, mehr Wohlstand, so die ja durchaus gängige Vorstellung (bzw. das Phantasma) weiter.

Was aber wenn es wahr ist, dass der Industrialismus seine eigenen Voraussetzungen und seine Traditionen systematisch gefährdet, seine Bestandsvoraussetzungen aufzehrt, also gerade die Fortschreibung einer Weiter-so-Modernisierung am Ende eben dieses Kontinuierungsbegehrens durchkreuzt, ja sogar mit dem Hervorbringen desaströser Konsequenzen ins Gegenteil verkehrt: nicht mehr Wohlstand, sondern tödlicher Niedergang?

Diese Vermutung ist nun schon einige Jahrzehnte alt – und sie verdichtet sich, nach einer ersten Hochkonjunktur in den 80er Jahren, zu einer nicht nur sozial-, sondern zunehmend auch naturwissenschaftlich untermauerten Gewissheit. Die neuen Zahlen des Intergovernmental Panel für Climatic Change (IPCC) ließen 2007 kaum mehr Zweifel zu: Das industriegesellschaftliche Naturverhältnis ist nicht nur riskant, sondern mit *sehr großer Wahrscheinlichkeit* (das ist wissenschaftsdeutsch gesprochen etwa gleichbedeutend wie in der Alltagskommunikation das Wort: *zweifellos*) bedrohlich für das Fortleben der Arten. Nicht nur bedroht, sondern eigentlich ihrem Ende preisgegeben sind auch, so hieß es kommentierend aus dem Potsdamer Institut, die menschlichen Hoch-

kulturen. Zuerst die Metropolen, dann die hoch entwickelte Infrastruktur des weiteren Umfeldes scheinen unrettbar dem Verfall ausgesetzt, wenn ein Temperaturanstieg über fünf, sechs und mehr Grad eintritt.

Das ist die Prognose – bei gleich bleibenden Umständen. Radikaler Umbau des industriegesellschaftlichen Naturverhältnisses schon in den nächsten Jahren ist unabdingbar, will man Schäden vermeiden, die über den Untergang von 10-20% der Arten, vielen Inseln und Ufer, Korallenriffe und Gletscher und wer weiß was alles noch weit hinausreichen. Denn dieser eben genannte dramatische Verlust erscheint den Spezialisten für Szenarien und Prognosen schon unvermeidlich, ist also als Kosten unserer industriegesellschaftlichen Zivilisation selbst in die positivsten rechenbaren Verläufe einzupreisen. Vermutlich wird es aber schlimmer kommen.

Die Lösung, schenkt man der Mainstream-Politik glauben, ist in der technologischen Effizienzrevolution zu suchen, im Einsparen auch, gewiss, aber primär doch in einer weiteren, ja gesteigerten Hochdruck-Industrialisierung, die sich dann, durch Ultra-High-Tech-Fortschritte des Solaren Kapitalismus ergrünt, vom Naturverbrauch abkoppeln soll. Wir werden weiter Auto fahren, dann aber mit blitzsauberem Steckdosenstrom. Wir werden weiter in Einfamilienhäusern leben, die aber produzieren sogar noch mehr Energie als sie verbrauchen (kann dann in den Autobatterien gespeichert werden: Supi). Wir werden den Multis von Exxon bis Siemens endlich wieder voll und ganz vertrauen, da sie für uns die Welt gerettet haben werden. Ach, am besten, wir vertrauen ihnen jetzt schon wieder voll, dann geht es bestimmt schneller mit dem retten!

Das ist kein weiteres Phantasma, sondern die schon erwähnte phantasmatische Fortschreibung der industriegesellschaftlichen Weiter-so-Modernisierung. Diese Rechnung wird nicht aufgehen, weil die Beibehaltung der Infrastrukturen und Lebensweisen des Industrialismus, und zumal ihre weitere Ausdehnung auf bisher nicht einbezogene Teile der Weltbevölkerung mit Sicherheit eine weitere Steigerung des Naturverbrauchs, damit eine Verschärfung des lebensvernichtenden Naturverhältnisses auch eines Solaren Kapitalismus mit sich brächte. Jedenfalls ist mir kein Konzept bekannt, das es erlauben würde, Milliarden Autobatterien naturverträglich bauen (und immer wieder ersetzen) zu können um sie mit Billionen naturverträglich hergestellten (und immer wieder zu ersetzenden) Photovoltaikzellen laden zu können.³

Was also wäre zu tun? Ich greife hier mal, um den Spektralraum etwas zu erweitern, den Vorschlag von Sid Auffarth auf.

³ - und das, obwohl es die Cradle-to-Cradle-Idee gibt? Naja, für realistisch kann man das m.E. nur halten, wenn das I-Phantasma zum Wahn geworden ist.

- **nein mach ich jetzt nicht, ist mir zu schwatzhaft. Ich warte erst mal ein paar Reaktionen ab und plädiere für ein kleines Treffen mit interessierten Leuten demnächst. Hier noch der Artikel vom letzten Jahr, also der Entwurf zum ‚Konvivialen Phantasma‘:**

Der Limmer Kanal und die Stadt von übermorgen

Es ist gar nicht einfach, eine zukunftsfähige Stadtentwicklungspolitik zu denken oder gar zu betreiben. Nehmen wir das Beispiel der Ansiedlungspolitik für eine New Economy, eine Creative Class bzw. die Kreativindustrie, wie die Jargonbezeichnungen für ein vermeintlich zukunftsweisendes Milieu heute lauten. Der Versuch etwa, vom Reißbrett her auf dem EXPO-Gelände ein Milieu der Kreativindustrie zu schaffen, ist gescheitert bzw. verläuft nur dank weiterer öffentlicher Investitionen schleppend weiter. Auch die Unterstützung durch die Hochschullandschaft, die Teile ihrer Kreativpotentiale auf dieses Gespenstergelände verlegen musste, half da nicht viel. Ein unternehmerisches Milieu aus der kreativen Klasse etabliert sich an solchen Orten schon deswegen nur ungern, weil hier keine Strukturen für die wichtige binnenkommunikative Integration geschaffen werden können: Der Raum um den Kronsberg bietet keinerlei Anziehungspunkte für die notwendigen Gentrifizierungsprozesse, also die für die Umwandlung einer überwiegend industriegesellschaftlich beschäftigten Bevölkerung in das postindustrielle Kreativmilieu notwendigen Zu- und Abwanderungen. Diese Prozesse müssen sich als Vorläufer und Wegbereiter für eine Etablierung des Kreativmilieus weitgehend aus eigener Kraft vollziehen können, lediglich stabilisiert durch einen niedrigen Mietspiegel und – das ist wichtig! – den Charme einer urbanen Morbidität, die einem Transformationsprozess durch Szenen gering verdienender Kreativarbeiter entgegenkommen.

Selbstverständlich kann eine Stadtentwicklungspolitik hier manches unterstützen, aber natürlich auch alles verhindern. Erste Momente eines in der eben angedeuteten Weise verlaufenden Gentrifizierungsprozesses sind in dem leicht verfallenen Stadtteil Limmer zu beobachten. Dieser Stadtteil hat sich vom Abzug der Conti-Gummiwerke immer noch nicht erholt. Strukturell ist er geprägt von arbeiterlichen, insbesondere auch ‚gastarbeiterlichen‘ Traditionen, die allem Anschein nach dem unaufhaltsamen Verfall ausgesetzt sind. Versuche, mit dem Schrott verarbeitenden Gewerbe an die industriegesellschaftlichen Traditionen anzuknüpfen, wirken angesichts des Megatrends der Informatisierung postfordistischer Ökonomien mit ihren postmodernen Kulturen ebenso wenig, aber aus ganz anderen Gründen aussichtsreich wie der kostspielige Treibhausversuch auf dem EXPO-Gelände.

Nein, zur Förderung eines postmodernen Kreativmilieus mit seiner eigensinnigen SOHO-Ökonomie (Small Office, Home Office) bedarf es einer ganz anderen stadtplanerischen Schwerpunktsetzung. Die Kleinunternehmerinnen der Kreativökonomie situieren sich in Räumen mit Szenequalität. Den Charme der Orte einer niedergegangenen Industriegesellschaft, die von den symbolanalytischen Milieus so geliebten Industriebrachen, die Arbeits- und Wohnräume für High-Tech-Nischenexistenzen kann Limmer durchaus (noch) aufweisen. Wichtig ist aber auch das Potential der unbesetzten, aneignungsoffenen Räume – die restlichen Conti-Gebäude, das Kanalareal, die kleinen und größeren Lücken, die etwa der Conti-Parkplatz hinterlässt. Wenn hier lediglich Familienhäuser für die saturierte Mittelschicht und mit dem Kanalausbau eine jahrelange Baustellenwüste für spätere Schrotttransporte geschaffen werden sollen, ist es um das zarte Pflänzchen des komplexen postfordistischen Transformationsprozesses geschehen. Räume offen halten, Szene-Lokalitäten nicht behindern, sondern anbieten, Unordnung als Chance für eigendynamische, dann aber auch selbst tragende Entwicklung begreifen wäre ein anderer, vermutlich besserer Weg.

Es reicht aber nicht, für die Entwicklung von Zukunftsfähigkeit die Stadt in der herkömmlichen Weise postfordistisch zu denken. Dieser Begriff ist, was das Naturverhältnis angeht, ganz nichtssagend: auch die postfordistische Stadt kann immer noch ‚antibiotisch‘, lebensvernichtend sein. Die zukunftsfähige Stadt muss hingegen, um den zu Unrecht vergessenen Begriff von Ivan Illich zu bemühen, als konvivialer, ‚zusammenlebensfähiger‘ Verdichtungsraum entworfen werden.

So ist es sicher richtig, dass Flüsse und Kanäle ökologisch günstige Transportwege sein können. Aber ‚zukunftsfähig sein‘ heißt ja gerade nicht (*DIE GRÜNEN* wussten das einst), die industriegesellschaftliche Normalität zu extrapolieren. Die konviviale Gesellschaft wird in aller Regel klein, flexibel, autark, also mit selbst hergestellten erneuerbaren Energien angetrieben agieren müssen. Energie ist in absehbarer Zukunft der Hauptkosten-, Hauptüberlebensfaktor. Selbst der für den Lindener Hafen vermeintlich so wichtige Stahl kann günstiger transportiert werden, wenn die Schiffe mit eigener Solarenergie betrieben werden, jedenfalls wenn das Öl irgendwann – 2020? 2030? – wirklich teuer geworden ist.

Aber Stahl ist dann nicht mehr so wichtig für die Stadthäfen. 2020, 2030 rechnen sich auch kleine, flexible, autarke Umlandhäfen, die von der Land- bzw. Lebensmittelwirtschaft als Anlaufstationen genutzt werden können, um die Regionalisierung des Konsums als einzig konkurrenz- und überlebensfähige Zukunftsstruktur zu etablieren. Steigende Dieselpreise werden die LKW-Transporte immer kostspieliger machen, der fortschreitende Kli-

mawandel und die (auch akustische) Verpestung der Nahräume machen sie zudem immer unerträglicher.

Schiffe könnten in diesem Szenario freilich nur dann (an der Seite der im Peak Oil-Zeitalter wieder wichtiger werdenden Güterbahn) als funktionale Äquivalente für die LKW-Transporte auf Autobahnen und in die Stadt führenden Landstraßen eingesetzt werden, wenn sie nicht am Ideal der riesigen Containermonster ausgerichtet sind, sondern tatsächlich eher wie die zu ersetzenden LKWs funktionieren. Die Wasserstraße ermöglicht, dass sie etwas langsamer, dafür lautlos mit Sonnenenergie fahren. Es wird viel mehr von ihnen geben, weil sie für überwiegend kleine Mengen flexibel einsetzbar sein müssen. Als flexible Leichtbauschiffe verbrauchen die Solar-Dschunken bei der Herstellung nur recyclefähiges Material und selbst im Dauerbetrieb emittieren sie keine Schadstoffe. Städte, die solche Komponenten für ein wahrhaft zukunftsfähiges Transportsystem möglichst rasch entwerfen und umsetzen können, dürften auf Dauer zu den einzig wirklichen Modernisierungsgewinnern gehören.

Eine Stadt, die über mehrere kleine Binnenhäfen verfügt, könnte sich einen solchen ‚konvivialen‘ Aspekt für ein zukunftsfähiges Verkehrskonzept zu eigen machen. Die bestehenden Häfen müssten dann nicht zu Wohnarealen der Mitte-Milieus umgebaut werden, sondern könnten ihre klassische Güterumschlagsfunktion für Industrie- und Dienstleistungsnutzung beibehalten.

Internationales Symposium

Entwerfen als Forschung. Themenfeld Urbane Landschaften Research by Design - the case of Urban Landscape

11. Juli 2008 ganztägig

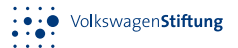
STUDIO URBALE LANDSCHAFTEN
Fakultät für Architektur und Landschaft
Leibniz Universität Hannover



in Hannover

| Fakultät für Architektur und Landschaft | Foyer | Herrenhäuser Straße 8 |

Gefördert von der VolkswagenStiftung



Weltweit führt der Urbanisierungsprozess zu hochkomplexen, mannigfaltigen Durchdringungen und zum Nebeneinander von bebauten und freien Räumen, von Lebensweisen und Aktivitäten. Wie und ob dieses Gefüge lebensfreundlicher entwickelt und gestaltet werden kann ist unklar. Das **Symposium** „Entwerfen als Forschung. Themenfeld Urbane Landschaften“ geht von der These aus, dass mit einem entwerferischen Zugang im Laufe eines Tages im Wechselspiel von **Entwurfswerkstatt** und Diskussionskarussell erste Forschungsfragen und Entwicklungsideen für Urbane Landschaften entfaltet werden. Ca. 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden das Landschaftsgeschehen eines norddeutschen Beispielraumes bildhaft ausdrücken und aus dem „Dialog mit den Bildern“ Fragen und Ideen zur Entwicklung urbaner Landschaften erfinden und diese in Zeichnungen, Modellen, Karten und Texten darstellen. Expertinnen und Experten aus Wissenschaft und Praxis kommen parallel in zwei **Diskussionskarussells** „rotierend“ über „Entwerfen und urbane Landschaften“ ins Gespräch. Gleichzeitig werden sie von der Entwurfswerkstatt inspiriert und inspirieren diese. Die Veranstaltungsform des Symposiums lebt von der interaktiven Teilnahme eines interessierten Kreises von interdisziplinär zusammengesetzten Fachleuten, die sowohl diskutieren als auch entwerfen. Am Ende des Tages werden die Entwurfsergebnisse dieses „Creating Knowledge“-Prozesses in einer **Ausstellung** zusammengeführt.

