

Interview mit Univ.-Prof. Aglaée Degros, Leiterin des Instituts für Städtebau an der TU Graz

[Interview with Prof. Aglaée Degros, Head of the Institute of Urbanism at Graz University of Technology](#)

Luser: Du bist seit 1. Oktober 2016 zur ordentlichen Professorin für Städtebau an der Architektur-Fakultät der TU Graz berufen. Kannst du deine Motivation beschreiben, die dich zu dieser Bewerbung geführt hat?

Degros: Danke, dass ich im ISG-Magazin vorgestellt werde. Eigentlich war es nicht geplant, dass ich nach Graz komme, es war eher ein Zufall. Ich kenne Graz von EUROPAN und ich finde die Stadt wirklich reizend. Deshalb habe ich mich beworben und als ich dann an die TU kam und das Institut kennenlernte, war ich vom Forschungsteam und den Studienmöglichkeiten am Institut begeistert. Die gemeinsame Arbeitsweise zwischen Studierenden und Lehrenden beeindruckt mich, auch die enge Kooperation in den Zeichensälen.

Ich bin daran interessiert Forschung und Lehre zusammen zu bringen, das ist mir ein wichtiges Anliegen. D.h. wir arbeiten beispielsweise an einem Studienprojekt zu Regionalbahnhöfen mit den Studierenden und starten gleichzeitig ein Forschungsprojekt dazu.

Luser: In deiner bisherigen fachlichen Arbeit hast du dich (mit deinem Büro) vor allem mit Verkehrsinfrastruktur im regionalen und städtischen Bereich beschäftigt, aber auch mit Nutzungs- und Gestaltungskonzepten für den öffentlichen städtischen Raum.

Wie siehst du den Zusammenhang zwischen der gebauten Umwelt – die im Fokus der Architekten steht – und dem (strukturegebenden) Raum drumherum?

Für mich sind die Themen eng miteinander verflochten, wobei es schade ist, dass der öffentliche Raum oft als "Restfläche" behandelt wird. Man kann die Dichte der Urbanität in der Architektur positiv sehen, wenn man damit die Ausdehnung des öffentlichen Raumes erreichen kann. Wieso soll man sich mit einem kleinen Balkon

begnügen, wenn man den Stadtpark vor der Tür hat, in dem sich Kinder austoben können? Die Themenfelder werden in der Architektur für mich zu stark abgegrenzt, der Zusammenhang zwischen gebautem Raum und Freiraum wird nicht gesehen. Aus dieser thematischen Verbindung von Architektur und öffentlichem Raum habe ich früh erkannt, dass ich interdisziplinär – in einer Nische – arbeiten kann. In diesem Sinne bin ich keine Verkehrsplanerin aber auch keine reine Architektin.

Luser: In deiner Antrittsvorlesung hast du gesagt, dass dem Verkehr eine Schlüsselposition im öffentlichen Raum zukommt. Das kann sehr leicht missverstanden werden. Wenn wir für Graz das Beispiel des Griesplatzes hernehmen, so wird allgemein behauptet, dass die Gestaltung des Platzes nur den Zwängen des Verkehrs folgt. Wie kann man das ändern?

Degros: Ich habe nicht gesagt, dass der Verkehr die Essenz des öffentlichen Raumes ist, sondern dass öffentlicher Raum die Essenz von Urbanität ist und auch Verkehrsflächen zum öffentlichen Raum gehören und gestaltet werden sollen. Als Designer haben wir auch die Verpflichtung den öffentlichen Raum und damit den Verkehrsraum, der viel mehr ist als Platz für Autos, durch Gestaltung aufzuwerten.

Luser: In historischen Städten ist der öffentliche Raum für die langsame Fortbewegung des Fußgängers entworfen. Es sollte also einfach sein, den öffentlichen Raum wieder in dieser Hinsicht gestalten zu können, oder?

Degros: Ich finde es ist ein gutes Zeichen, dass immer mehr Menschen in den Städten die Verbindung zwischen Lebensqualität und der Qualität des öffentlichen Raumes sehen. Diese meist jungen Menschen sind aber nicht diejenigen, die momentan über die Gestaltung des öffentlichen Raumes bestimmen, weshalb es wichtig ist, dass die „Designer“ diese Bewohner zu Wort kommen lassen. In meinem Studio arbeiten wir deshalb oft mit Schulen zusammen, weil die Kinder zu Fuß oder mit dem Rad ihre Wege zurücklegen und ganz andere Anforderungen an den öffentlichen Raum stellen als Erwachsene.

Luser: Siehst du die Notwendigkeit, den öffentlichen Raum in bestimmten Zeitabständen immer wieder neu zu gestalten oder zu transformieren?

Degros: Ich denke, die grundsätzliche Struktur des öffentlichen Raumes sollte robust – also eher konstant und definiert sein. Wie diese Struktur aber gefüllt ist, das sollte flexibler sein. D.h. wenn man in der Stadtstruktur Bereiche für Fußgänger vorsieht, dann sollte die Grundstruktur diese Gestaltung für den Fußgängerbereich möglichst klar vorbereiten und ermöglichen. Auch muss eine Neugestaltung nicht immer eine Veränderung der Grundstruktur mit sich ziehen.

Luser: In Graz ist die Struktur des historischen Zentrums eben die einer jahrhundertlang gewachsenen historischen Stadt. Die Straßen und der öffentliche Raum werden hier oft „historisch behandelt“, was die Benutzung nicht immer einfach macht. Wie stehst du dazu?

Degros: In allen europäischen Städten gibt es diese Diskussion zu Ästhetik und Benutzbarkeit des öffentlichen Raumes. Ich finde es ist sehr wichtig Menschen zum Gehen zu bewegen und den öffentlichen Raum so zu gestalten, das er einladend wirkt. Daneben ist der öffentliche Raum aber auch dazu da, die Gebäude in ihrem Wert herauszustreichen. Dafür muss der Raum nicht per Definition „historisch“ gestaltet sein. Manchmal reicht es übrigens, einen Platz nur von Ballast zu befreien und schon wirkt er einladend. Einfachheit im Zusammenwirken mit der umgebenden Architektur ist für mich ein gutes Image für den öffentlichen Raum.

Luser: Wir hatten in Graz eine Diskussion über die Gehsteige entlang der Haupteinkaufsstraßen – z.B. in der Sporgasse. Die Altstadtschützer waren der Meinung, die Gehsteige müssten unbedingt erhalten werden, weil sie sozusagen mit der Sockelzone des Hauses zusammen eine Wirkung entfalten, die das historische Gassenbild braucht.

Degros: Natürlich haben wir eine Verantwortung, um das Bild einer historischen Stadt zu bewahren und gleichzeitig eine lebendige Atmosphäre zu entwickeln. Um diese Verantwortung aufzuzeigen, habe ich mein Buch „Public space and the challenges of urban transformation in Europe“ geschrieben. Keinesfalls kann der öffentliche Raum einer lebendigen historischen Stadt wie ein Museum behandelt werden. Ich finde, wir

sollten eine Balance zwischen dem historischen Bestand einer Stadt und möglicher Veränderungen im Raum schaffen.

Luser: Hast du Erfahrung mit Platzneugestaltungen?

Degros: Ja sehr viel. Wir haben einige Plätze in Brüssel gestaltet und auch den öffentlichen Raum kleinerer Städte gestaltet. Wir haben uns dabei sehr stark auf die Stadtmöblierung konzentriert und versucht, diese möglichst einfach zu gestalten. Oftmals haben wir damit angefangen, den Raum zu bereinigen, Überflüssiges zu entfernen. Wenn man an einem öffentlichen Platz arbeitet, ist es wichtig, sehr stringent zu arbeiten, z.B. die Papierkörbe zusammen mit den Straßenbeleuchtungen zu gestalten und an einem Punkt zu verorten.

Luser: Auf dem Grazer Hauptplatz beschweren sich die Menschen immer, dass es keine Möglichkeit gibt, sich hinzusetzen, außerdem gibt es keine Bäume, kein Grün.

Degros: Der Grazer Hauptplatz bietet eher die Möglichkeit etwas zu kaufen, als sich auszuruhen. Ich denke das ist so, weil man den Platz flexibel nutzbar halten möchte und da sind verankerte Sitzmöglichkeiten eher störend. Aber sicher könnte man am Rand Sitzgelegenheiten schaffen.

Luser: Du hattest dein Büro zuerst in Rotterdam und bist dann nach Brüssel. Gibt es einen großen Unterschied zwischen den Niederlanden, Belgien und Österreich was die Liebe zur historischen Stadtatmosphäre betrifft?

Degros: Ja, da gibt es große Unterschiede. In den Niederlanden geht man auch mit historischen Rahmenbedingungen sehr frei um, lässt ihnen viel Interpretationsspielraum wie z.B. in Nijmegen – einer der ältesten Städte der Niederlande - die sehr stolz auf ihr historisches Image ist. Gleichzeitig gibt es aber Richtlinien, die für die Arbeit im öffentlichen Raum sehr hilfreich sind, z.B. was die Beschränkung von Werbung betrifft.

In Belgien ist es ganz anders. Dort gibt es ganz viele Regeln, aber es gibt viel Raum, um mit seiner Arbeit zwischen den Regeln hindurch zu navigieren.

Die Arbeits- und Entscheidungsprozesse dauern allerdings sehr lange, was manchmal zu Resignation führt. Das ist ein Vorteil, wenn historische Gestaltungen erhalten bleiben sollen, jedoch ein Nachteil, weil viele Konzepte nicht umgesetzt werden können. Wie das in Österreich ist, muss ich noch herausfinden.

Luser: Die eben angesprochene Frage ist auch für unser heutiges Symposium wichtig, weil wir dabei das Reglement des Bauprozesses in Bezug zum Denkmalwert diskutieren wollen. In Österreich gibt es v.a. im Bereich der Bautechnik sehr viele Regeln, die dem Denkmalschutz widersprechen.

Degros: In den Niederlanden haben wir ein Projekt in Almelo bearbeitet, nämlich die Transformation des gesamten öffentlichen Raumes im Stadtzentrum. Wir mussten dabei so wenige Regeln beachten, dass wir das Projekt in einem Jahr abschließen konnten.

Luser: In deinem Einführungsvortrag hast du 10 Thesen zum Öffentlichen Raum aufgestellt. Könntest du diese bitte für unsere Leser wiederholen und eventuell erläutern?

Degros: Die in meinem Büro formulierten Regeln sollen aufzeigen, wofür wir und unsere Arbeit stehen!

1) Public space is the essence of urbanity

Der öffentliche Raum ist die Essenz der Urbanität: Das kann für einen Architekten etwas provokant klingen, es ist aber nicht als Provokation gemeint; die Gebäude sind der materielle Ausdruck von Urbanisierung, aber der Raum dazwischen macht die Essenz des Urbanen aus.

2) Traffic space is public space

Der Verkehrsraum ist öffentlicher Raum:

Die Öffentlichkeit braucht diesen Raum als voll gestalteten Raum – also auch den gestalteten Verkehrsraum. Schneidet man ihn vom öffentlichen Raum ab, so nimmt man einen gewichtigen Teil des urbanen Raumes aus den Gestaltungsflächen heraus. Auch shared space Bereiche sind sehr interessante Gestaltungsräume, aber ihre Standorte müssen gut überlegt sein.

3) Never start from scratch

Jeder Ort hat seine Geschichte und diese macht den Ort auch aus. Eine Annäherung in der Gestaltung, die das Vorhandene respektiert, bereichert die Neugestaltung.

4) Design by experiment!

Das ist etwas, was wir in Belgien gelernt haben, weil Belgien sehr fragmentiert ist und viele Verantwortungsebenen in einen Gestaltungsprozess einbezogen werden müssen. Dabei wird die Akzeptanz einer neuen Gestaltung weniger heftig attackiert, wenn man von einem Experiment spricht, dessen Weiterbestehen von positiven Ergebnissen abhängig und nicht von vornherein definitiv ist.

Luser: Wer prüft, ob das Projekt geglückt ist oder nicht?

Degros: In diesem Fall hat es sich um die Transformation eines Viaduktes in Antwerpen gehandelt. Wir haben eine Intervention gesetzt und dann wurden die Menschen befragt, ob sie das befürworten. Sie haben sich dafür ausgesprochen und dann gab es Geld von der Regionalpolitik, um das Projekt umzusetzen.

Luser: Ich habe in meiner früheren Arbeit festgestellt, dass ein experimenteller Beginn oftmals den Projektanfang einfacher macht. Politischen Diskussionen sind ja oft endlos, wenn man allerdings sagt, das ist nur mal ein Experiment, dann ist die Diskussion kürzer.

Degros: Ja die zeitliche Begrenzung oder der Eindruck davon, lässt Entscheidungen leichter durchgehen. Etwas auszuprobieren fällt leichter, als definitiv zu planen. Das hat eine Nähe zur Landschaftsarchitektur, wo man einfach warten muss, bis etwas wächst. Dieser Arbeitsstil ist sehr überzeugend.

5) Create structures open for appropriation!

So machen wir unsere Masterpläne. Sie sind nach außen hin stark abgegrenzt, aber nach innen ermöglichen sie eine vielfältige Raumentfaltung.

6) Doing much with little

Das meint, dass das Budget nicht die einzige Determinante eines Projektes sein kann. Manchmal ist z.B. das Freiräumen wichtiger als das eigentliche Gestalten.

7) Think space in time! Urban development is never complete

Das ist ein wichtiger Punkt, um eben nicht nur das JETZT zu sehen, sondern einen Entwicklungsprozess zuzulassen. Dieser Prozess ist auch für historische Gebäude wichtig, denn sich ändernde Funktionen können immer auch eine sanfte Umgestaltung nach sich ziehen und diese muss auch möglich sein. Ich vergleiche das mit der Arbeitsweise in der Landschaftsarchitektur: Ein Baum muss wachsen, um seine Wirkung zu entfalten.

8) Bikes ain't cars!

Wenn wir mit Verkehrsplanern sprechen, dann behandeln sie Fahrräder in ihrer Planung immer wie Autos. Das macht aber das Fahrradfahren in der Stadt nicht aus. Es ist daher wichtig, die Fahrradwege anders zu gestalten, als die Straßen für den Autoverkehr.

Luser: In Graz haben wir immer den Streit, ob es sinnvoller ist reine Radwege oder solche gemeinsam mit Fußgängern zu machen. Meine Meinung ist, dass hier jede Situation unterschiedlich zu prüfen ist, was einmal nur der Radweg kann, kann an anderer Stelle auch eine gemischt genutzte Fläche sein.

Degros: Es gibt auch unter den Radfahrern eine Art Hierarchie, denn lange Fahrradverbindungsstraßen sollten durchaus für hohe Geschwindigkeiten anders geplant sein, als kürzere oder innerstädtische Wege. Jede Stadt sollte daher einen Gesamtplan für das ganze Stadtgebiet zum Fahrradverkehr haben. Es gibt ganz sicher kein Rezept, das allgemeingültig überall eingesetzt werden kann. In Graz habe ich das Gefühl, dass der Autoverkehr noch sehr dominant im Vordergrund steht.

Luser: In der Steiermark haben wir das Problem, dass viele Menschen vom Land, die keine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr haben, mit dem Auto in die Stadt pendeln und an der Stadtgrenze eben nicht auf den öffentlichen Verkehr umsteigen.

Degros: Genau zu diesem Problem arbeiten wir derzeit mit den Studierenden. Wie muss ein Regionalbahnhof gestaltet sein um zu erreichen, dass die Menschen nicht mit dem Auto in die Stadt, sondern zum lokalen Bahnhof fahren und dort umsteigen.

9) Play with rules!

Nicht jede fortschrittliche Lösung erfordert die Umwandlung des ganzen Systems. „Raum“ zu revolutionieren kann auch durch Aktionen erfolgen, die die Regeln anders interpretieren.

10) Co-production makes public space work

Nicht nur die Zusammenarbeit verschiedener Instanzen, sondern vor allem auch die Zusammenarbeit der Bewohner formt den öffentlichen Raum.

Luser: Deine Beziehung zur historischen Stadt ist wesentlich vom Verständnis des öffentlichen Raumes geprägt. Wirst du in deiner Lehre auch Graz mit den Studierenden bearbeiten?

Degros: Derzeit interessieren mich vor allem die Einfahrtsorte zur Stadt, die brauchen dringend Verbesserung in Graz. Wenn man in Rotterdam oder in Brüssel zum Stadtrand kommt, dann hat man eine aufregende Annäherung mit einer ganz typischen Silhouette; in Graz sind diese Stadteinfahrten gar nicht gestaltet. Man muss hier schon sehr weit ins Zentrum fahren um zu merken, dass man in einer wunderbaren Stadt ist.

Im November haben wir 2 Workshops, wo wir Leute von außerhalb einladen, Orte in Graz näher zu betrachten. Eine Woche intensive Arbeit an einem Ort.

Luser: Das ist für Graz seit Jahrzehnten ein Thema und wurde schon zu meiner Studienzeit sehr problematisch diskutiert. In Graz herrscht ein starkes Ungleichgewicht zwischen der historischen Stadtstruktur im Zentrum und dem

Sprawl rundherum. Dieses Thema wurde durch den strengen Altstadtsschutz noch verschärft. Alles, was im Zentrum nicht entstehen konnte, konnte ungehindert außerhalb der Schutzzonen geschehen. Als Vertreter des ISG ist es aber für mich sehr interessant, ob du auch etwas für die historische Altstadt machen wirst?

Degros: Ja das möchte ich, denn der gesamte urbane Freiraum liegt in meinem Fokus. Ich möchte gerne Kollegen aus den Niederlanden und Belgien hierher bringen und mit ihnen über die Unterschiede diskutieren.

Luser: Du nimmst etwas auf, was Prof. Schuster an der TU immer propagiert hat: Der größte Vorteil der historischen Architektur ist ihre Flexibilität, ihre großen Räume, die vieles möglich machen.

Degros: Mein Haus in Belgien ist eine frühere Schule mit großen Fenstern und hohen Räumen. Es war so einfach diese alte Schule in ein Wohnhaus zu transformieren, weil die Struktur und die Proportionen so gut waren. Die innere Struktur des Hauses besteht vielfach aus Holz und das macht die Umnutzung auch so einfach.

Luser: Das ISG (Internationales Städteforum in Graz) beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit dem Thema der historisch wertvollen Architektur und vor allem auch der Rolle, die sie für uns heute spielt. *Wie tangiert dieses Thema Deine Arbeit und Deine künftigen Ziele in Lehre, Forschung und praktischer Arbeit?*

Das ISG sieht sich als Netzwerk für die Behandlung solcher Themen und Plattformen des internationalen Austauschs. Du hast bei deiner Inauguration die Begriffe „Verbinden“ und „Kooperation“ stark in den Vordergrund gestellt.

Das ist vor allem auch für den öffentlichen Raum wichtig. Ohne Zusammenarbeit mit verschiedenen Institutionen – Verkehrsplanung, Grünraumplanung etc. – geht diese Arbeit gar nicht. Verbinden und Zusammenarbeiten sind also nicht nur für die Thematik der Altstadt im ISG wichtig, sondern besonders auch für meine Arbeit.

Mit welchen Inhalten belegst du diese Begriffe gerade im speziellen Hinblick auf die Stadt Graz?

Die Antwort, um Verbesserungen in einer Stadt zu erreichen, liegt nicht immer in der Stadt selbst, daher sehe ich die Notwendigkeit, über die Stadt hinaus auch die Region zu betrachten.

Luser: Das ist ein Problem von Graz, da die Umlandgemeinden so nah an das Stadtgebiet heranreichen, dass Graz sich abgrenzen muss, aber es besser wäre, wenn auch das Umland mit betrachtet bzw. bearbeitet werden könnte. Betroffen davon sind auch die historischen Ortskerne außerhalb von Graz.

Degros: Aus finanzieller Sicht verstehe ich, dass junge Menschen oftmals lieber neu bauen, als in historische Architektur zu investieren, weil das einfach meist sehr teuer ist. Aber ich denke schon, dass es Möglichkeiten gibt, die historischen Bauten trotzdem zu erhalten. Wir müssen vielleicht kreativere Ansätze im Umgang finden. In Graz bin ich überzeugt, dass die Mehrheit das historische Zentrum als sehr wertvoll betrachtet. Ob das auch in kleineren Orten der Fall ist, wage ich zu bezweifeln, hier wird der Wert nicht erkannt. Daher muss ein erster Schritt sein, diese Qualität sehen zu lernen.

Luser: Kennst du Graz schon so gut, um einen Lieblingsplatz zu nennen?

Degros: Ich habe keinen Lieblingsplatz, aber es gefällt mir, dass alles gut zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichbar ist. Ich lebe in einem Altbau, weil die Form des Altbaublocks die Stadt gleichzeitig kompakt macht, der Typologie aber starke Linien und Rahmen erlaubt, einen flexiblen Gebrauch... was auch meine Linie im Design ist...starke Linien, die eine individuelle Anwendung erlauben.

Luser: On 1st October 2016 you were appointed full professor at the Institute of Urbanism of the Faculty of Architecture, Graz University of Technology. Can you describe the motivation that led you to apply for this post?

Degros: Thank you for introducing me in the ISG Magazine. Actually my coming to Graz was not planned, it was more by chance. I know Graz from EUROPAN and I

think that the city is really charming. That is why I applied and when I started at the TU and got to know the institute I was excited about the research team and the study opportunities at the institute. I was impressed by the joint way of working between students and teachers, also by the close co-operation in the drawing studios.

I am interested in bringing together research and teaching; that is an important issue for me. That means that we are working, for example, on a study project on regional railway stations with the students and are starting a research project on this topic at the same time.

Luser: In your previous specialist work you (and your office artgineering) have dealt in particular with traffic infrastructure in regional areas and cities but also with utilization and design concepts for public urban space.

How do you see the connection between the built environment – which is the focus for architects – and the space around it (which gives it structure)?

“Traffic is the essence of public space”

I think that the topics are closely interwoven but it is a pity that public space is often treated like a “leftover area”. The density of urbanity in architecture can be viewed positively if the expansion of public space can be achieved through this. Why should you be satisfied with a small balcony if the Stadtpark where children can romp around is on your doorstep? The subject areas in architecture are too strongly demarcated for me and the connection between constructed spaces and open spaces is not visible. From this thematic connection between architecture and public space I recognized very early on that I can work in an interdisciplinary manner – in a niche. With that in mind I am neither a traffic planner nor am I a pure architect.

Luser: At your inaugural lecture you stated that traffic is given a key position in public space. This can be misunderstood very easily. If we take Griesplatz as an example for Graz, it is generally alleged that the design of the square only follows the constraints of traffic. How can this be changed?

Degros: I didn't say that traffic is the essence of public space but that public space is the essence of urbanity and that traffic areas are also part of public spaces, and have to be designed. As designers it is our duty to upgrade public spaces by design and

thus traffic areas which are far more than just spaces for cars.

Luser: In historic cities public spaces were designed for pedestrians to move around slowly. Thus it should be easy to design public space in this respect again – shouldn't it?

Degros: I think it is a good sign that an increasing number of people in cities can see the connection between the quality of life and the quality of public space. These - usually young - people are not the ones who currently determine the design of public spaces for which reason it is important that the “designers” let these people have a chance to speak. That is why we often work together with schools in my studio because the children walk or use their bikes and make very different demands on public space than do adults.

Luser: Do you think that it is necessary to redesign or transform public spaces at certain intervals?

Degros: I think that the basic structure of public space should be robust – I mean it should be constant and defined. The way in which this structure is filled ought to be more flexible, i.e. if areas for pedestrians are planned in the city structure then the basic structure should clearly prepare and enable this design for pedestrians areas. New designs need not necessarily entail alterations to the basic structure.

Luser: In Graz the structure of the historic centre is that of a historic city which has evolved slowly over the centuries. The streets and public spaces here are often “treated historically” which does not always make their use easy. What do you think about this?

Degros: Similar discussions on aesthetics and on the usability of public space are taking place in all European cities. I think that it is extremely important that people are persuaded to walk and to design public space to make it appear inviting. In addition public space is also there to highlight the value of the buildings. For this purpose the

space need not be designed by definition in a “historic” manner. It is sometimes sufficient to free space from ballast and it becomes inviting. Simplicity in cooperation with the surrounding architecture is a good image for public space as far as I am concerned.

Luser: In Graz there was a discussion about pavements along the main shopping streets, e.g. in the Sporgasse. The historic centre conservationists were of the opinion that the pavements had to be preserved because they, together with the base of the houses, unfold an effect which is needed by the image of the historic street.

Degros: Of course we have a responsibility to maintain the image of a historic city while, at the same time developing a vibrant atmosphere. In order to demonstrate this responsibility I wrote the book “Public space and the challenges of urban transformation in Europe”. Under no circumstances may public space in a lively historic city be treated as if it were a museum. I think that we should create a balance between the existing historic buildings in a city and any possible changes to the space.

Luser: Have you gained any experience in redesigning squares?

Degros: Yes, a lot. We designed several squares in Brussels and also public spaces in smaller towns. We concentrated intensively on the street furniture and tried to design this as simply as possible. We often started by clearing up the space, removing what was unnecessary. If you work on public spaces it is important to work rigorously, e.g. design the waste-paper baskets together with the street lighting and locate them in one place.

Luser: At the Hauptplatz in Graz people always complain that there are no opportunities to sit down, nor are there any trees or greenery.

Degros: The Hauptplatz in Graz provides the opportunity to buy things rather than to have a rest. I think that is the case because Graz wants to be able to use the square flexibly and fixed seating opportunities tend to be disruptive. But I am sure that seating areas could be created around the edge.

Luser: First of all your office was in Rotterdam and then you moved to Brussels. Is there a great difference between the Netherlands, Belgium and Austria as far as historical city atmosphere is concerned?

Degros: Yes, there are considerable differences. In the Netherlands historical framework conditions are also treated very freely, a lot of room is left for interpretation such as for example in Nijmegen – one of the oldest cities in the Netherlands - which is extremely proud of its historic image. At the same time, however, guidelines exist which are of great help regarding work in public spaces, for example regarding restrictions on advertising.

In Belgium the situation is quite different. There are a lot of regulations but there is a lot of leeway to navigate in between the regulations with one's work. However, the work processes and decision-making processes are very lengthy which sometimes leads to resignation. This is an advantage when historical designs are to be preserved but a disadvantage because many concepts cannot be implemented. I still have to find out what the situation is like in Austria.

Luser: The question just discussed is also important for ISG's 2017 Symposium as we want to discuss the regulations involved in the building process in relation to monument values. In Austria many regulations exist especially in the area of construction engineering which contradict monument conservation.

Degros: In the Netherlands we worked on a project in Amelo; it concerned the transformation of the entire public space in the city centre. We had to observe so few regulations that we were able to complete the project in twelve months.

Luser: At your inaugural lecture you set out 10 theses on public space. Please could you list these for our readers and possibly explain them?

Degros: The rules formulated in my office are intended to show what we and our work stand for.

1)Public space is the essence of urbanity

Public space is the essence of urbanity: this may sound somewhat provocative to an architect but is not meant as a provocation, the buildings evidence the physical aspect of urbanity. The essence of urban life manifests itself mainly in the free space between the buildings.

2)Traffic space is public space

Traffic space is public space: we have already discussed this.

The public need this space as fully designed space – I also mean the designed traffic space. If you cut this off from public space you take a significant portion of urban space out of the design area. Shared-space areas are also very interesting design areas but their location has to be well thought out.

3) Never start from scratch

Each place has its origin and history which have shaped it into what it is. A design approach which respects what is already there enriches the new design.

4) Design by experiment!

That is something that we learnt in Belgium because Belgium is a very fragmented country and many levels of responsibility have to be included in the design process. The acceptance of a new design is attacked less vehemently if you talk about an experiment; its continued existence is dependent on positive results and it not definite from the outset.

Luser: Who decides whether the project is successful or not?

Degros: In this case we were dealing with the transformation of a viaduct in Antwerp. We initiated an intervention and the people were then asked if they were in favour of it or not. They supported it and then regional politics provided the money to implement the project.

Luser: In my earlier work I noticed that an experimental start often facilitated the beginning of a project. Political discussions are often endless, if, however, you say that it's only an experiment the discussion is usually shorter.

Degros: Yes, the time restriction or the impression of one allows decisions to be made more easily. It is easier to try something out than to plan it definitively. This is similar to landscape architecture where you simply have to wait until something grows. This style of work is very convincing.

5) Create structures open for appropriation!

That is what we do with our master plans. Outwardly they are strongly demarcated but inwardly they enable diverse spatial development.

6) Doing much with little

That means that budget cannot be the only determinant of a project. Sometimes, for example, free spaces are more important than the actual design.

7) Think space in time! Urban development is never complete

That is an important point so that not only the NOW is seen but that a development process is permitted. This process is also important for historical buildings as changing functions can also bring about gentle transformation and this has to be possible, too. I compare this to the way of working in landscape architecture - a tree has to grow to unfold its full effect.

8) Bikes ain't cars!

When we talk to traffic planners we note that they always treat bikes like cars in their plans. But you cannot compare bikes and cars. It is thus important to design cycle paths differently from roads for car traffic.

Luser: In Graz the argument always arises whether it makes more sense to have “bike-only” cycle paths or combine them with pedestrian paths. I think that each situation must be examined individually. Where a “bike-only” path is suitable in one situation, a mixed-use surface might be more suitable elsewhere.

Degros: There is also a kind of hierarchy among cyclists. Long cycle connecting routes should be planned differently for high speeds than shorter or inner-city paths. Each city should thus have an overall plan for the entire city area for bike traffic. There is certainly not one single solution which can be used universally. I think that in Graz motor traffic is still very dominant.

Luser: In Styria the problem exists that many people who live in the countryside without good access to public transport commute into the city by car and don't change to public transport at the city limits.

Degros: It is this very problem we are currently working on with the students. How should a regional railway station be designed so that the people don't drive into the city by car but drive to the local station and change to public transport there.

9) Play with rules!

Not every progressive solution requires the transformation of an entire system. Revolutionising “space” can also take place by way of actions which interpret rules differently.

10) Co-production makes public space work

Not only co-operation between different entities but collaboration between users in particularly forms public space.

Luser: Your relationship to the historic city is characterised by your understanding of public space. Do you intend to deal with Graz when teaching the students?

Degros: At the moment I am particularly interested in the entrances to the city, they are urgently in need of improvement in Graz. If you reach the periphery of the city in

Rotterdam or Brussels the approach is exciting with a quite typical silhouette; in Graz these entrances to the city haven't been designed at all. You have to drive far into the centre to realise that you are in a wonderful city.

In November we will be holding 2 workshops where we will invite people from outside Graz to look more closely at places in Graz. A week of intensive work at one location.

Luser: That has been an issue for Graz for decades and was discussed very problematically when I was a student. In Graz there is an obvious imbalance between the historic structure of the city in the centre and the sprawl around it. This topic was aggravated by the strict conservation of the historic city. Everything which could not develop in the centre was able to develop unimpeded outside the preservation zones. As a representative of the ISG, I am very interested in whether you also intend to do anything for the historic centre?

Degros: Yes, I would like to, as all urban open spaces are at the centre of my focus. I would like to invite colleagues from the Netherlands and Belgium to Graz to discuss the differences with them.

Luser: You have mentioned something that Prof. Schuster at Graz University of Technology has always propagated - the greatest advantage of historical architecture is its flexibility, its large rooms and spaces which make lots of things possible:

Degros: My house in Belgium is a former school with large windows and high rooms. It was very simple to transform this old school into a home because the structure and the proportions were so good. The interior structure of the house is mainly of wood and that makes the conversion so easy.

Luser: The ISG (International Forum of Towns in Graz) deals primarily with the issue of historically valuable architecture and in particular with the role it plays for us today. *How does this issue affect your work and your future goals in teaching, research and practical work?*

The ISG sees itself as a network for dealing with such issues and with platforms for international exchange. At your recent inauguration you placed the terms “connect” and “co-operation” prominently in the foreground.

This is especially important for public space, too. Without co-operating with different entities – traffic planning, green space planning, etc. – this work cannot be done. Connection and co-operation are therefore not only important for the topic of historic city centres at the ISG but are particularly important for my work, too.

Which content would you attach to these terms in particular with regard to the City of Graz?

The answer to achieving improvements in cities cannot always be found in the city itself. That is why I think that it is necessary to look beyond the city and consider the region as well.

Luser: That is one of the problems of Graz, that the surrounding municipalities are so close to the city that Graz needs to demarcate itself even though it would be better if the surrounding areas were also taken into consideration and treated respectively. The historic village centres outside Graz are also affected by this.

Degros: From a financial point of view I understand that young people often prefer to build new houses that invest in historic architecture as the latter is simply very expensive. But I think that there are opportunities to preserve the historic buildings in spite of this. Perhaps we will have to find more creative solutions in dealing with this. In Graz I am convinced that the majority consider the historic centre to be very valuable. I beg to doubt whether this is also the case in smaller places as the value is not recognized there. Thus the first step must be to learn to see this quality.

Luser: Do you know Graz well enough to name a favourite place?

Degros: I have not got a favourite place but I like the fact that everything is easily accessible on foot and by bike. I live in an old building because the shape of old

blocks of buildings simultaneously makes the city compact while the typology permits strong lines and frames, flexible use ... that is also my line in design ... strong lines which allow for individual use.

Hansjörg Luser, Geschäftsführer des ISG / [Managing Director of the ISG](#)