

Strategisches Entwerfen

1. Strategisches Entwerfen

Städtebauliche Projekte entwickeln sich sowohl im Raum als auch in der Zeit. Die städtebaulich-räumlichen Inhalte eines Entwurfes werden in der Regel in Plänen dargestellt und fixiert, während der Faktor Zeit zumeist im Sinne eines zeitlichen Ablaufes und der Koordination der Umsetzung berücksichtigt wird: Teilprojekte werden zeitlich gestaffelt, Schritte im Planungsverfahren terminiert usw.

Diese Form der Planung geht zumeist davon aus, dass die äusseren Bedingungen, unter denen das Projekt realisiert wird, relativ konstant bleiben. Weil die Umsetzung städtebaulicher Projekte jedoch einen langen Zeitraum in Anspruch nimmt, verändern sich häufig noch während der Realisierung massgebliche Voraussetzungen, da:

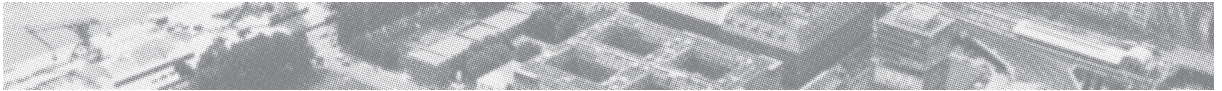
- viele äussere Faktoren auf die Umsetzung Einfluss nehmen können (z.B. politische Verhältnisse, Nachfrage auf dem Immobilienmarkt),
- viele Akteure mit unterschiedlichen Interessen beteiligt sind, und diese sich ändern können,
- Planungen, die eine wichtige Voraussetzungen für das Projekt darstellen, nicht oder anders realisiert werden,
- sich räumliche und funktionale Gegebenheiten in der Umgebung unerwartet ändern können,
- u.a..

Deshalb erscheint es immer notwendiger zu werden, städtebauliche Projekte strategisch zu entwerfen. Strategisches Entwerfen bedeutet, bereits in der Entwurfsphase gleichzeitig räumliche und zeitliche Aspekte der Entwicklung sowie mögliche Veränderungen der äusseren Bedingungen zu berücksichtigen. Dies heisst einerseits, ein Projekt mit Flexibilität auszustatten – nicht Flexibilität im Sinne von „anything goes“, sondern vielmehr die präzise Definition von fixen und flexiblen Elementen des städtebaulichen Entwurfes. So kann er an Entwicklungen angepasst werden ohne wesentliche Zielqualitäten zu verfehlen. Andererseits wird mit der Strategie ein Entwicklungsverlauf des Projektes so vorausgedacht, dass in jedem Entwicklungsstadium städtebauliche Qualitäten gewährleistet werden. Phasen der Etappierung gelten nicht nur als ein Weg zum Ziel, sondern auch als möglicher Endzustand der Entwicklung.

2. Strategiefindung

Eine städtebauliche Strategie ist von drei Faktoren abhängig, die in Wechselwirkung zueinander stehen:

- Vision (Was sind die Ziele, die durch die Strategie erreicht werden sollen?)
- Bedingungen (Auf welche Bedingungen muss die Strategie reagieren?)
- Mittel (Mit welchen Mitteln kann die Strategie operieren?)



Vision

Die erste Voraussetzung für strategisches Entwerfen ist die Formulierung der Ziele und städtebaulichen Qualitäten, die durch die Strategie erreicht werden sollen. Sie sind die „conditio sine qua non“ für die Strategie. Städte sind überaus komplexe Gebilde. Neben ihrer räumlich wahrnehmbaren Erscheinung haben sie viele andere Realitäten, wie z.B. ökonomische, soziale, ethnische, politische, kulturelle, funktionale. Analog dazu, kann ein städtebaulicher Entwurf kaum durch ein einziges Ziel begründet werden. Ein städtebaulicher Entwurf wird viel mehr durch einen Komplex von Zielen geleitet, die zusammen das Bild einer zukünftigen städtischen Realität beschreiben. Es ist das Bild eines idealen, zukünftigen Zustandes: eine Vision. Mit Hilfe einer Vision kann man die Absichten eines städtebaulichen Entwurfes plakativ illustrieren, ohne dass man die darin enthaltenen Ziele explizit beschreiben muss.

Bedingungen

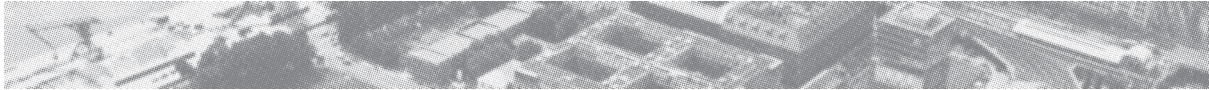
Um eine städtebauliche Strategie zu entwickeln, müssen die Bedingungen, auf die sie reagieren soll, bekannt sein. Welche Bedingungen für die Strategie von Bedeutung sind, hängt massgeblich von den Zielen ab, die man verfolgt. Durch eine Analyse können beispielsweise Ansatzpunkte für die Strategie erarbeitet werden, oder Unsicherheitsfaktoren für den weiteren Verlauf der Planung festgestellt werden. Wir können zwischen äusseren und lokalen Bedingungen unterscheiden:

Äussere Bedingungen:

- ökonomische Bedingungen (z.B. Nachfrage nach Immobilien)
- gesellschaftliche Trends (z.B. Trends zur Suburbanisierung, Segregation etc.)
- rechtliche Bedingungen (z.B. baurechtliche Fragen)
- demografische Entwicklung (z.B. Migration oder die Alterung der Bevölkerung)
- übergeordnete Planungsziele (z.B. kommunale Planungsziele, denen sich ein Entwurf unterordnen muss)
- u.a.

Lokale Bedingungen:

- städtebaulich-räumliche Eigenschaften
- Sozialstruktur
- örtliche Geschichte
- Akteurs- und Interessenkonstellationen
- bestehende Planungen
- u.a.



NDS Projektwoche Städtebau

Mittel

Die Mittel, die zur Umsetzung eines städtebaulichen Entwurfes angewendet werden können, stehen in engem Zusammenhang mit den rechtlichen, finanziellen und politischen Bedingungen, aber auch mit den Zielen und Inhalten des Projektes. So wird man ein Projekt, das den Umbau eines bewohnten Quartiers verfolgt, wahrscheinlich mit anderen Mitteln umsetzen als eines, mit dem bisher brachliegende Flächen in Wert gesetzt werden sollen.

In den meisten Demokratien ist die Umsetzung städtebaulicher Projekte heute ein hochgradig arbeitsteiliger Prozess, der in ein komplexes System von Interessen und Kontrollmechanismen eingebunden ist. Es bedarf einer genauen Analyse, welche Mittel zur Disposition stehen und wie sie im Sinne des städtebaulichen Entwurfes eingesetzt werden können.

Einsetzbare Mittel können beispielsweise sein:

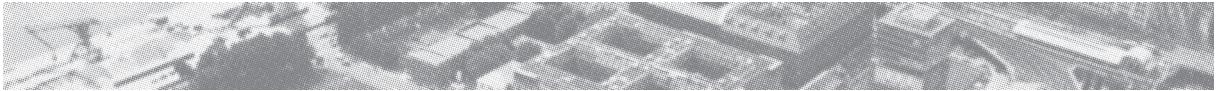
- Städtebauliche Elemente (z.B. Erschliessung, Gebäudetypologien, Freiräume),
- gestalterische Aspekte (z.B. Verschattung, Bauhöhen, Fassadengestaltung),
- programmatische Aspekte (z.B. Art und Dichte von Aktivitäten, Nutzungsmischungen),
- u.a..

3. Strategie

Die Strategie soll ermöglichen, die städtebauliche Vision langfristig umzusetzen.

Sie definiert dafür:

- eine zeitliche und räumliche Vorgehensweise.
Es wird damit einerseits eine Reihenfolge der städtebaulichen Massnahmen bestimmt – nicht nur ihr zeitlicher Verlauf, sondern auch die räumliche Anordnung. Nicht selten übernehmen einige im Entwurf vorgesehenen Massnahmen oder städtebaulichen Elemente eine Schlüsselrolle für den Gesamtentwurf. So kann beispielsweise ein Gebäude als Initialprojekt wirken, indem es neue räumliche und funktionale Voraussetzungen im Gebiet schafft, oder ein Schlüsselgrundstück besetzt.
- Elemente und Faktoren des Entwurfes, die für die langfristige Umsetzung ausschlaggebend sind.
Der städtebauliche Entwurf beschreibt einen ganzen Komplex von Massnahmen, die sich in Ihrer Bedeutung für die Umsetzung wichtiger Entwurfsziele durchaus unterscheiden. So kann beispielsweise der Bau einer Strasse viel ausschlaggebender für die Umsetzung der Ziele sein, als ein in demselben Entwurf vorgesehener Sportplatz.



Eine solche Hierarchisierung der Elemente und Faktoren des Entwurfes ist ein wesentlicher Aspekt der Strategie, damit die wirkungsvollsten Massnahmen herausgestellt und zeitgerecht angegangen werden können.

- fixe und flexible Parameter des Entwurfes.
Um eine Anpassbarkeit für Veränderungen zu erreichen, können im Rahmen der Strategie fixe und flexible Parameter des Entwurfes bestimmt werden. Auf diese Weise erreicht man eine Offenheit, die jedoch mit einer überschaubaren Anzahl von Unbekannten – nämlich den flexiblen Parametern – operiert. So könnten beispielsweise gestalterische Parameter des Entwurfes wie Verschattung und Bauhöhen fixiert werden, während programmatische Aspekte wie Art und Dichte von Aktivitäten flexibel bleiben.
- massgebliche Akteure im Entwicklungsprozess sowie Art und Zeitpunkt ihrer Beteiligung.
Wie und zu welchem Zeitpunkt wer am Entwicklungsprozess des städtebaulichen Projektes beteiligt wird, kann eine grosse Auswirkung auf den Verlauf und das Ergebnis des Entwicklungsprozesses haben. So ist es beispielsweise nicht nur von Bedeutung ob Anwohner in einen Entwicklungsprozess einbezogen werden, sondern vor allem zu welchem Zeitpunkt und auf welche Art. Denn hiervon hängen massgeblich ihre Einflussmöglichkeiten und wahrscheinlich auch ihre Akzeptanz ab.

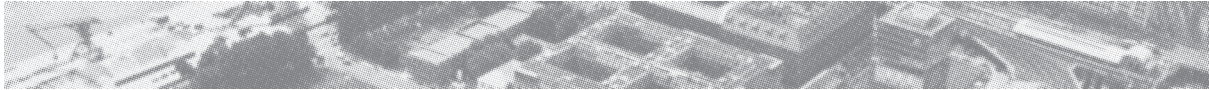
4. Szenarien

Städtebauliche Strategien zielen darauf ab, Entwicklungsziele über einen langen Zeitraum zu erreichen. Wie kann man sicherstellen, dass eine Strategie zur Erreichung der gewünschten Ziele führt, ohne dass man die zukünftigen Entwicklungen kennt? Man kann sich mit der Simulation zukünftiger Entwicklungen behelfen, so genannter Szenarien.

Mit einem Szenario stellt man eine hypothetische oder prognostizierte Entwicklung dar und testet daran den städtebaulichen Entwurf und die Strategie.

Auf diese Weise kann man die Wirkung einer städtebaulichen Strategie untersuchen und sie gegebenenfalls korrigieren. Die Überprüfung und Anpassung von städtebaulichen Strategien mittels Szenarien kann so oft wie nötig wiederholt werden, um das Ergebnis zu optimieren.

Ein Szenario kann immer nur eine von vielen denkbaren Entwicklungen beschreiben. Darum muss man eine Auswahl von Szenarien treffen, die sich für die jeweilige Überprüfung am besten eignen. Die gebräuchlichste Form dieses Vorgangs ist die Aufstellung von ‚best case scenarios‘ und ‚worst case scenarios‘. Durch die Anwendung dieser extremen Szenarien soll sichergestellt werden, dass man alle denkbaren Entwicklungen in der Zukunft berücksichtigt.



NDS Projektwoche Städtebau

Szenarietechnik

Für die Aufstellung eines Szenarios gibt es verschiedene Vorgehensweisen. Man kann eine zukünftige Entwicklung z.B. auf Grundlage berechneter Prognosen beschreiben, oder auch auf Grundlage von Hypothesen, Erfahrungen, Intuitionen usw.

Je genauer ein Szenario beschrieben werden kann, umso besser eignet es sich, um eine zukünftige Entwicklung abbilden zu können.

Im Folgenden werden zwei gebräuchliche Methoden zur Aufstellung von Szenarien beschrieben:

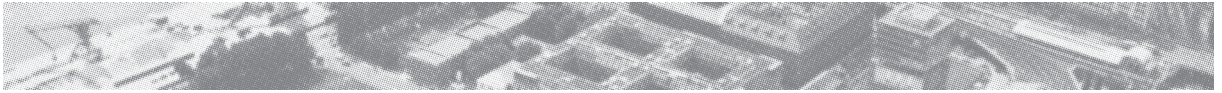
Hypothesen

Eine Hypothese ist eine Annahme, die auf der Basis des Ist-Zustandes aufgestellt wird. Die Richtigkeit der Hypothese ist nicht erwiesen, aber liegt im Bereich des Möglichen. Im Städtebau kann man eine Hypothese bezüglich bestimmter zukünftiger Entwicklungen aufstellen. Sie sollte in jedem Fall begründet werden.

Prognosen

Mit einer Prognose wird auf der Basis des Ist-Zustandes eine Vorhersage vorgenommen. Prognosen basieren auf mathematischen Modellen, mit denen man zukünftige Entwicklungen für einen begrenzten Zeitraum und mit einer relativen Wahrscheinlichkeit berechnen kann.

Die einfachste Form einer Prognose ist die Extrapolation bestehender Trends: Ein Trend, der aus der Vergangenheit bekannt ist und mathematisch beschrieben werden kann (z.B. der Bevölkerungszuwachs über einen vergangenen Zeitraum), wird rechnerisch in die Zukunft projiziert.



Professur für Architektur und Städtebau
Professor Kees Christiaanse
Nicola Schüller, Tim Rieniets

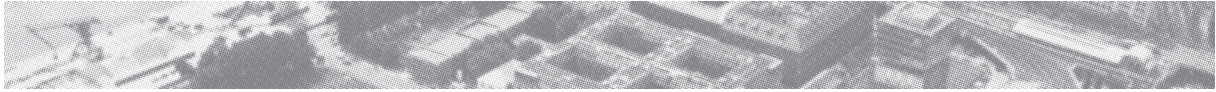
1.2 BEISPIELHAFTE PROJEKTE

Erasmusbrücke/Kop van Zuid, Rotterdam

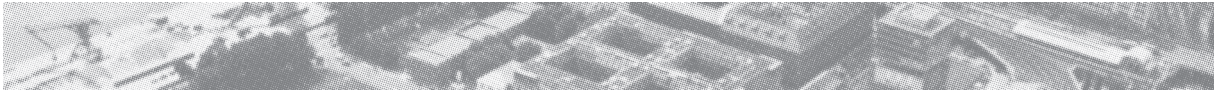
RAW, Berlin

Bahnhofsareal, Zürich

Docklands, London



NDS Projektwoche Städtebau



Professur für Architektur und Städtebau
Professor Kees Christiaanse
Nicola Schüller, Tim Rieniets

Erasmusbrücke/Kop van Zuid, Rotterdam

Ort: Rotterdam
Stadtplaner: Tuin Kooloohaas (Masterplan Kop van Zuid), Riek Bakker (Stadtentwicklungsamt), Ben van Berkel (Erasmusbrücke)

Häufiges Mittel städtebaulicher Strategien ist die Platzierung von so genannten Initialprojekten, die aufgrund ihrer aussergewöhnlichen formal-ästhetischen Wirkung oder wegen ihrer besonderen funktionalen Eigenschaften einen Standort aufwerten.

Initialprojekte können durch eine besondere formal-ästhetischen Wirkung einen Ort akzentuieren und in seiner Identität stärken. So werden z. B. Hochhäuser, öffentliche Bauten oder Ingenieursbauwerke in Szene gesetzt, um das Interesse der Öffentlichkeit und Investoren zu mobilisieren. Initialprojekte können aber auch durch besondere programmatische oder funktionale Eigenschaften wirksam sein, um städtebauliche Entwicklungen zu stimulieren. In beiden Fällen ist mit Initialprojekten die Absicht verbunden, einen städtebaulichen Impuls zu geben, der weit über den räumlichen und zeitlichen Horizont ihrer Planung wirksam ist.

Die Erasmusbrücke in Rotterdam wurde als Initialprojekt von besonderer städtebaulicher Bedeutung geplant und realisiert. Sie war sowohl gestalterisch-formal als auch funktional das Schlüsselprojekt einer gross angelegten städtebaulichen Entwicklung.

Ausgangslage

Die nördliche und die südliche Stadthälfte Rotterdams sind durch den breiten Flusslauf der ‚Nieuwe Maas‘ voneinander getrennt und führten seit jeher ein ungleiches Dasein. Im Norden liegt der historische Kern der Stadt und die meisten identitätsstiftenden Bauwerke und Institutionen. Der Süden ist geprägt von den Hafentätigkeiten und den dazugehörigen Industrien und Wohnquartieren. Die historische, funktionale und mentale Trennung konnte nie überwunden werden.

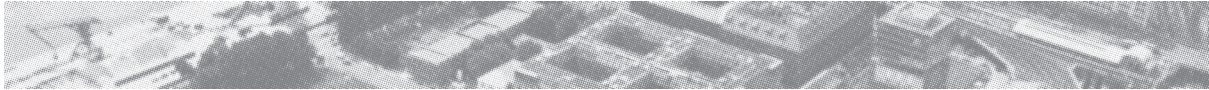
In den 80er Jahren fand sich erstmals die politische Basis, um die Behebung dieses städtebaulichen Defizits zu wagen. Der damaligen Direktorin des Stadtentwicklungsamtes Riek Bakker gelang es, gemeinsam mit Mitarbeitern aus allen Abteilungen und Distrikten, eine städtebauliche Vision zu entwickeln.

Vision

1986 entschied sich die Stadt Rotterdam für das ambitionierte Vorhaben einer städtebaulichen Neuausrichtung. Mit dem ‚Kop van Zuid‘ sollte der Südtel der Stadt visuell und strukturell an den Nordteil der Stadt geknüpft werden. Der Süden sollte sein schlechtes Image ablegen und bedeutende städtische Funktionen mit dem Norden der Stadt teilen. Der Fluss sollte vom teilenden zum verbindenden Element der Stadt werden.

Strategie

Die Erasmusbrücke in Rotterdam war sowohl symbolisch als auch funktional das strategische Schlüsselprojekt für die städtebauliche Entwicklung des neuen Stadtviertels ‚Kop van Zuid‘. Mit ihr wurde erstmals eine direkte Verbindung der beiden Uferkanten geschaffen. Sie ermöglicht die Überquerung mit dem PKW, der Strassenbahn, dem Fahrrad oder zu Fuss. Damit schloss die Erasmusbrücke eine strukturelle Lücke in der gesamtstädtischen Infrastruktur Rotterdams und macht die Zusammengehörigkeit beider Uferseiten sichtbar und erlebbar.



NDS Projektwoche Städtebau

Die Erasmusbrücke wurde von Anfang an nicht nur als Infrastrukturprojekt betrachtet, sondern als ein Objekt von übergeordneter symbolischer Bedeutung. Die Brücke sollte die neue mentale Geographie der Stadt markieren und weithin sichtbar machen. Mit diesem Auftrag wurde der Niederländische Architekt Ben van Berkel betraut. Er entwarf eine Brücke von grosser skulpturaler Qualität und Unverwechselbarkeit. Der mächtige Brückenpylon ist mit 139m Höhe weithin sichtbar. In die Brückenköpfe wurden verschiedene städtische Funktionen integriert (Gastronomie, Garage, Fähranleger), um das Bauwerk nicht nur für den Verkehr attraktiv zu machen, sondern auch für die angrenzenden Quartiere.

Schon bevor die Erasmusbrücke ihre funktionalen und symbolischen Qualitäten beweisen konnte, ist das Bauwerk strategisch in den Dienst des „Kop van Zuid“ gestellt worden. Durch eine gekonnte Inszenierung der Planung und Realisierung wurde bereits der Mythos des Bauwerkes begründet. Die Präsentation und Kommunikation des „Kop van Zuid“ und der Erasmusbrücke war von Beginn an auf den grösstmöglichen Effekt bei den Entscheidungsträgern, den Investoren und der Öffentlichkeit angelegt (Dijk, Hans: 48)

Planungsstand

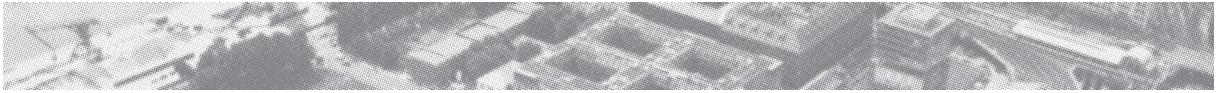
Trotz technischer Probleme in der Konstruktion und der Benutzbarkeit ist die Brücke in kürzester Zeit zum Wahrzeichen der Stadt avanciert. Die Brücke begünstigt die Medienwirksamkeit der Stadt Rotterdam und die Standortqualitäten der umliegenden Hotels, Büros und Wohnungen.

Quellen:

DIJK, Hans van, „Städtebau als Kunst der Verführung“, in *Bauwelt*, Heft 48, 1988

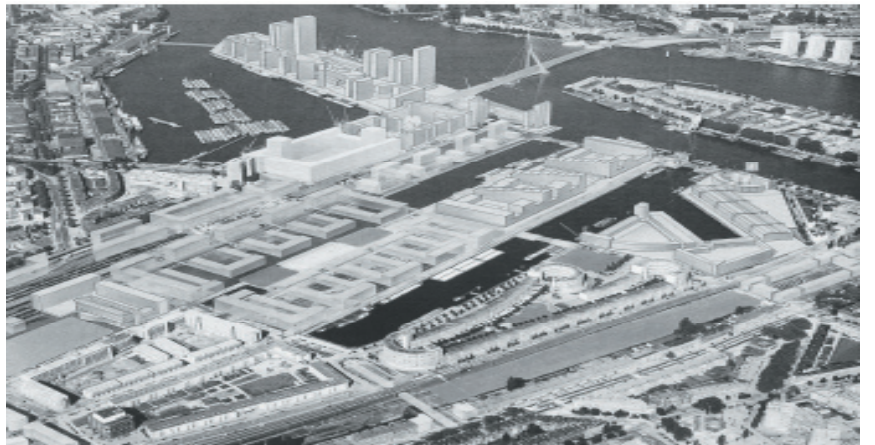
GROENENDIK, Paul und Vollard, Piet, *Gids voor Rotterdam*, 010 Publisher, Rotterdam, 1969

Architectuur- en stedenbouwkunst van Rotterdam, Rotterdamse Kunststichting, 1994



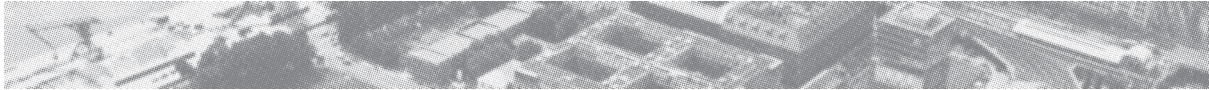
Professur für Architektur und Städtebau
Professor Kees Christiaanse
Nicola Schüller, Tim Rieniets

Kop van Zuid



Erasmusbrücke





RAW Berlin

Ort: Revaler Strasse, Berlin Friedrichshain

Stadtplaner: KCAP/ASTOC, Rotterdam, Köln

Für den Entwurf zur Umnutzung des RAW-Areals in Berlin Friedrichshain sind die Etappierung der Bauabschnitte und die aktive Beteiligung ansässiger Akteure zentrale Elemente der städtebaulichen Strategie. Etappierung und Beteiligung sind hier nicht wie gewohnt als organisatorische bzw. politische Instrumente für eine erfolgreiche Realisierung des Entwurfes eingesetzt worden, sondern sind hier Teil des Entwurfsprozesses selbst. Sie sollen gewährleisten, dass bei der Entwicklung des RAW-Areals möglichst flexibel auf mögliche Veränderungen der städtebaulichen Voraussetzungen reagiert werden kann.

Ausgangslage

Seit 1867 wurde das Areal an der Revalerstrasse zum Bau und zur Instandsetzung von Lokomotiven und Wagons verwendet. Die „Königlich Preußische Eisenbahnwerkstatt Berlin II“ - später „Reichsbahnausbesserungswerk“ (RAW) - wurde bis 1994 betrieben.

Mit der Stilllegung des RAW-Geländes öffnete sich für Berlin Friedrichshain ein neuer und attraktiver städtischer Raum. Das Areal verfügt über eine zentrumsnahe Lage, ein hohes Erschließungspotential und eine charakteristische Mischung von unterschiedlichen Massstäben und historischen Bauwerken. Diese Eigenschaften förderten die Entstehung eines neuen Nutzungsmix aus kulturellen und kommerziellen Aktivitäten.

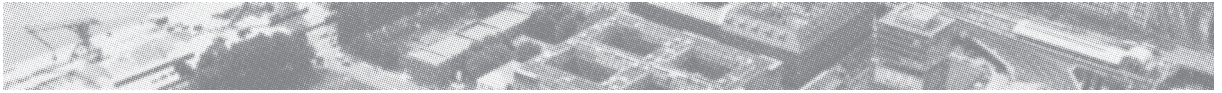
Als sich die Besitzerin – die VIVICO Real Estate – für die Entwicklung des Gebietes entschied, einigte man sich mit dem Bezirk und den bereits ansässigen Nutzern, ein gemeinsames Konzept zu entwickeln. In einem kooperativen Verfahren wurden drei Büros damit beauftragt, einen städtebaulichen Entwurf für die Konversion des Geländes zu entwickeln. Dem Entwurf des Büros KCAP/ASTOC wurde der erste Preis zugesprochen und sollte die Grundlage für einen neuen Bebauungsplan sein.

Vision

Die Stadtplaner sahen in dem Industrieareal das Potential für einen neuen, urbanen Stadtbaustein in Berlin Friedrichshain. Der besondere Charakter des Ortes und die neu entstandenen Nutzungen sollten dafür eingesetzt werden, eine positive Wirkung für die gesamte Umgebung zu entfalten. Ähnlich wie andere umgenutzte Industrieareale in Berlin, im Ruhrgebiet oder an anderen Orten, sollte das RAW-Gelände zu einem urbanen Motor mit Ausstrahlungskraft werden.

Strategie

Aufgrund der unsicheren wirtschaftlichen Lage war eine linear-sukzessive Realisierung des Projektes undenkbar. Darum sollte das Areal flexibel und unabhängig von der endgültigen städtebaulichen Gestaltung entwickelt werden können. Darüber hinaus waren die Planer der Überzeugung, dass die sensible Dynamik des Ortes und seiner Nutzer durch starre städtebauliche Leitbilder und Pläne erstickt werden könnte. Aus diesen Gründen wurde die Ausarbeitung eines Masterplans ausgeschlossen. Stattdessen wurde eigens für die Entwicklung des RAW-Geländes ein Planungsinstrumentarium entwickelt, das einerseits auf die wirtschaftlichen Unwägbarkeiten reagieren kann und andererseits die Akteure am Entwicklungsprozess beteiligt. Dieses Instrumentarium setzt sich aus zwei Komponenten zusammen: aus definitiven Planungsentscheidungen und aus flexiblen Instrumenten „Tools“.



Professur für Architektur und Städtebau
Professor Kees Christiaanse
Nicola Schüller, Tim Rieniets

Leitlinien

Zunächst wurde ein Basisplan entwickelt, der grundlegende städtebauliche Entscheidungen fixiert. Dieser Plan basiert zum einen auf dem erhaltenswerten Bestand (Baudenkmale, erhaltenswerte Gebäude) und auf notwendigen Eingriffen zur Verbesserung der bestehenden Strukturen (Erschliessung, Dichte, Nutzung). Dieser Plan beschreibt eine städtebauliche Grundfigur, bestehend aus sieben Baufeldern, der Haupteerschliessung und Freiräumen. Der Plan macht keine weiteren Angaben zu gestalterischen Fragen.

Tools

Anstelle traditioneller Planungsinstrumente wurden strategische Handlungswerkzeuge eingesetzt. Mit diesen „Tools“ sollten die Akteure in die Lage versetzt werden, einzelne Baufelder nach den jeweiligen Bedingungen und Bedürfnissen entwickeln zu können. Die „Tools“ dienen der Steuerung eines städtebaulichen Prozess und nicht der Festlegung eines städtebaulichen Endzustandes. Sie sind ein Kommunikationsmittel für die beteiligten Akteure, um sich über einzelne städtebauliche Massnahmen zu verständigen. Der Eigentümer/Investor nimmt dabei eine aktive Rolle ein.

Etappierung

Erst Impulse für die Entwicklung des RAW-Areals stützen sich auf bereits vorhandene Nutzungs-, Gebäude- und Freiraumstrukturen, die mit geringen Mitteln erweitert und verbessert werden können. Diese kreativen und innovativen Nutzungen sollen als Attraktoren für hochwertige, künftige Dienstleistungen fungieren. In den folgenden Entwicklungsphasen werden einzelne Erschliessungen und Baufelder realisiert. Andere Flächen und Gebäude bleiben vorerst ungenutzt oder werden durch Zwischennutzungen aktiviert. Die Geschwindigkeit und Reihenfolge der Entwicklung wird durch die wirtschaftlichen Möglichkeiten bestimmt und kann zu Beginn nicht vorhergesehen werden.

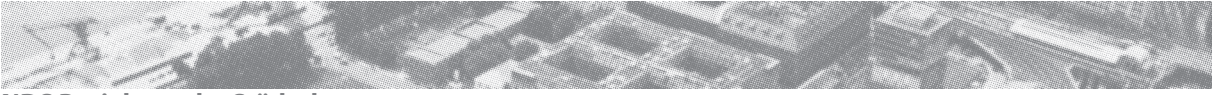
Planungsstand

Integraler Bestandteil der Strategie war die gemeinsame Verständigung der Eigentümerin (VIVICO Realstate) und der ansässigen Nutzer (RAW-Tempel e.V.) über die Entwicklung des RAW-Areals. Das erforderliche Mass an Kommunikation und die unterschiedlichen Vorstellungen über die Art der Entwicklung haben das Projekt vorerst zum Erliegen gebracht. Das B-Plan-Verfahren ruht.

Ausser den historischen Gebäuden entlang der Revalerstrasse, die durch den RAW-Tempel e.V. genutzt werden, ist bisher erst eine Halle gemäss der Planungsstrategie durch einen Skater-Club umgenutzt worden. Alle anderen Hallen stehen nachwievor leer und verlieren durch die zunehmenden Schäden weiter an Attraktivität.

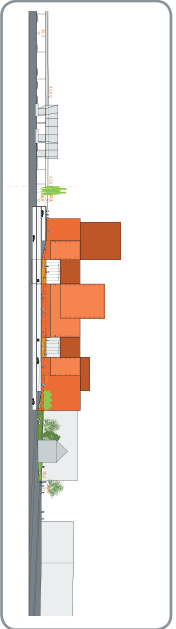
Quelle:

KCAP/ASTOC Architects & Planners mit cet-o Landschaftsarchitekten, *RAW Warschauertor*, Präsentationspläne, Rotterdam/Köln/Berlin, 2001

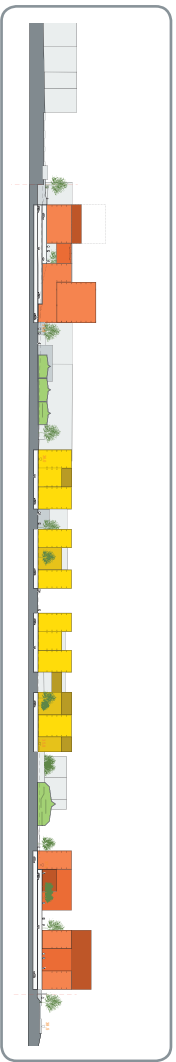


NDS Projektwoche Städtebau

Kees Christiaanse / ASTOC Architects & Planners, Rotterdam / Köln mit eat-0 Landschaftsarchitekten, Berlin



Querschnitt 1:1.000



Längsschnitt 1:1.000

RAW WARSCHAUERTOR



Herleitung
feldgerüst



Schnittmenge
revaler viereck und Kiez

denkmal

bestehende gebäude

freiraum

komposition

baufeldgerüst



Städtebaulicher Entwurf 1:1.000

tool



box

RAWARSCHAUERTOR

Apfelmessmaschine. Die Entscheidung über den Einsatz der Apfelmessmaschine erfolgt in der Bauabfertigung.



Kern. Neubeubung



Abbildung der Prozesskette und die Entwicklung der Gebäudeabgrenzung.



Brücke. Messung der 5- und 10-Jahres-Stationen der Gebäudeabgrenzung. Die Messung der 5- und 10-Jahres-Stationen erfolgt über die Brücke.



Verknüpfung. Die Öffnung des Entwicklungszones für den Entwurf der Gebäudeabgrenzung. Die Verknüpfung erfolgt über die Öffnung des Entwicklungszones für den Entwurf der Gebäudeabgrenzung.



Schlüssel. Das Schlüsselwerkzeug ermöglicht die Verbindung der Gebäudeabgrenzung mit der Struktur der Gebäudeabgrenzung.



Hard tools



Spalten. Aufgrund der Bauweise erfolgt die Spaltenabgrenzung zeitlich abgestimmt. Die Spaltenabgrenzung erfolgt zeitlich abgestimmt.



Mobiler Zaun. Durch den mobilen Zaun wird die Entwicklung der Gebäudeabgrenzung gesteuert. Der mobile Zaun steuert die Entwicklung der Gebäudeabgrenzung.



Gelber Punkt. Eine neue Maßnahme der Entwicklung der Gebäudeabgrenzung. Der gelbe Punkt markiert die Entwicklung der Gebäudeabgrenzung.



Verknüpfung. Die Öffnung des Entwicklungszones für den Entwurf der Gebäudeabgrenzung. Die Verknüpfung erfolgt über die Öffnung des Entwicklungszones für den Entwurf der Gebäudeabgrenzung.



Schlüssel. Das Schlüsselwerkzeug ermöglicht die Verbindung der Gebäudeabgrenzung mit der Struktur der Gebäudeabgrenzung.



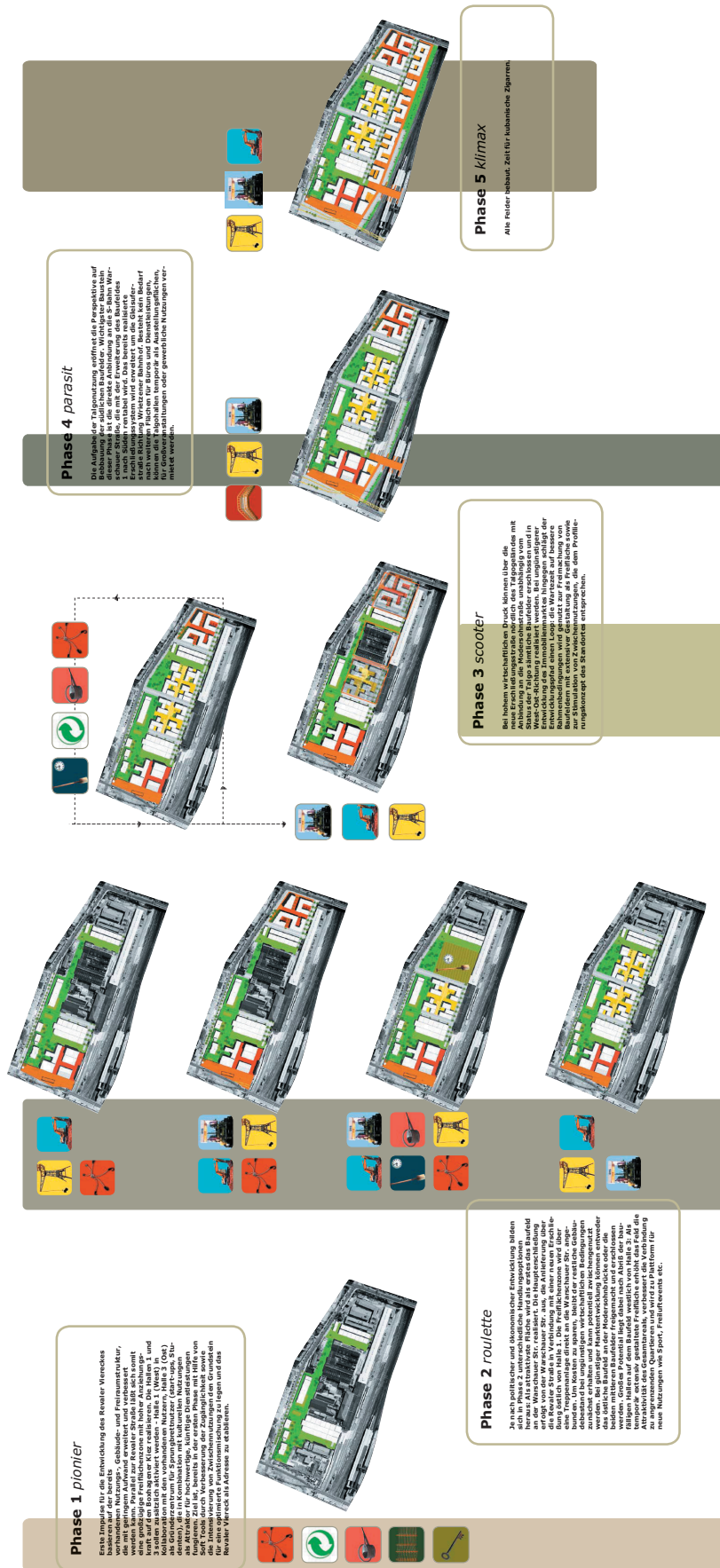
Gelber Punkt. Eine neue Maßnahme der Entwicklung der Gebäudeabgrenzung. Der gelbe Punkt markiert die Entwicklung der Gebäudeabgrenzung.

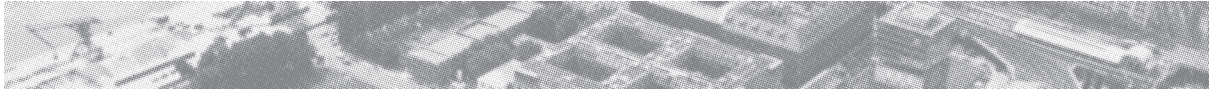


Verknüpfung. Die Öffnung des Entwicklungszones für den Entwurf der Gebäudeabgrenzung. Die Verknüpfung erfolgt über die Öffnung des Entwicklungszones für den Entwurf der Gebäudeabgrenzung.



Soft tools





Bahnhofareal Zürich

Ort: Zürich Hauptbahnhof
Stadtplaner: KCAP Architects & Planners, Rotterdam

Um auf die wechselnden Ansprüche an Bauwerke und städtische Strukturen reagieren zu können, werden vermehrt städtebauliche Strategien eingesetzt, die den beteiligten Akteuren (Bauherren, Investoren, Mieter etc.) ein hohes Mass an individueller Freiheit gewährt, aber gleichzeitig übergeordnete städtebauliche Qualitäten sicherstellen. Aus der Balance zwischen individueller Freiheit und allgemeiner Kontrolle sollen nachhaltige städtische Strukturen entstehen, die langfristig auf die veränderlichen Ansprüche reagieren können.

Ausgangslage

Die Areale rechts und links der Gleisanlagen des Hauptbahnhofs sind die letzten grossen innerstädtischen Gebiete der Stadt Zürich, die Raum für ein städtebauliches Projekt grösseren Ausmasses bieten. Im Auftrag der Stadt Zürich, der SBB und der Post wurde ein städtebaulicher Wettbewerb zur Entwicklung dieses Areals ausgeschrieben.

Vision

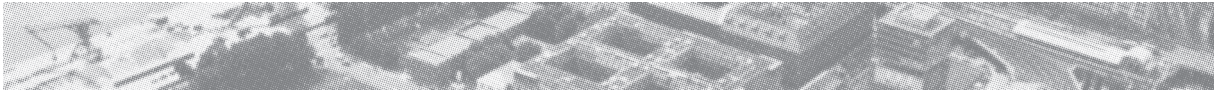
Die Auftraggeber formulierten die Vision, dass auf dem Areal ein neuer urbaner Stadtteil entstehen solle. Das Projekt soll sich unter anderem durch soziale, ökonomische, ökologische Qualität auszeichnen. Es soll eine klare Identität und Funktionalität aufweisen und einen Ausbau in Etappen ermöglichen.

KCAP sah die Realisierung dieser Ziele nicht in der räumlichen und ästhetischen Festlegung eines Masterplans. Man vertrat stattdessen die Absicht, nur die ‚Leitplanken‘ der städtebaulichen Entwicklung vorzugeben, um allen Beteiligten einen grossen Spielraum zu bieten.

Strategie

KCAP entwickelte eine Methode, die ein optimales Verhältnis zwischen städtebaulicher Flexibilität und Qualität erreichen sollte. Der Entwurf macht keinerlei Aussagen zu formal-gestalterischen Absichten sondern legt nur die räumlichen Rahmenbedingungen fest. Er definiert Flächen und Volumen, die von der Bebauung ausgenutzt werden können oder freigehalten werden müssen. Diese Flächen und Volumen folgen nicht einem städtebaulichen Idealbild oder einer freien Komposition, sondern wurden nach den Gesetzmässigkeiten grundlegender städtebaulicher Parameter entwickelt. Diese Parameter quantifizieren städtebauliche Mindestanforderungen, wie Erschliessungen, Besonnung, Verschattung, Abstände oder Schlankheit von Gebäuden. Die Anwendung dieser Parameter auf das Projektgebiet resultierte in einer Hüllform, die das maximal ausnutzbare Bauvolumen unter den angenommenen Bedingungen abbildet.

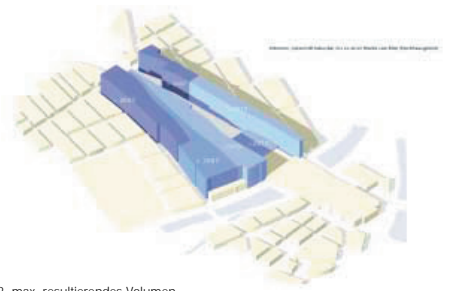
Diese Hüllform ist die Grundlage für alle weiteren planerischen Entscheidungen. Sie gewährt einzelnen Investoren ein grosses Mass an Freiheit, ohne städtebauliche Grundlagen zu verletzen. Durch die Komplexität und Unregelmässigkeit der Hüllform soll eine Diversität von Bauformen und Bauhöhen entstehen, die dem neuen Areal seinen eigenen Charakter geben. Die Monotonie einer funktional und wirtschaftlich begründeten Flexibilität soll auf diese Weise vermieden werden.



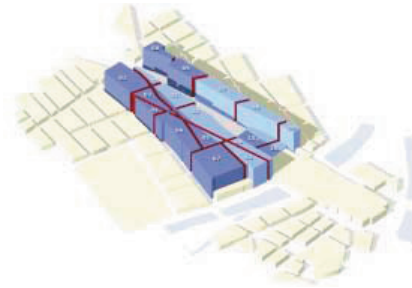
Bahnareal Zürich:
Entwicklung der
Hüllkurve



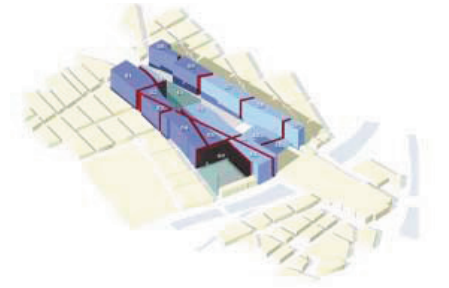
1. Phasierung



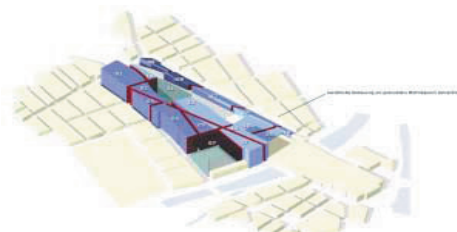
2. max. resultierendes Volumen



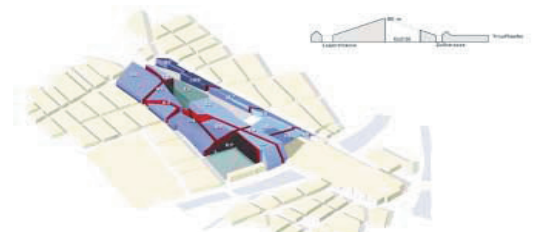
3. Unterteilung in potentielle Baufelder, aufgrund der Durchwegung



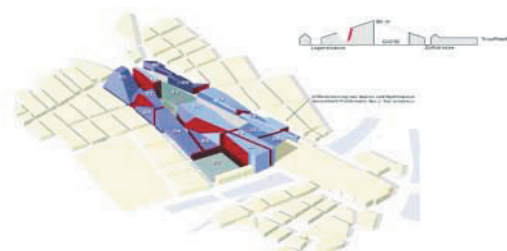
4. Sonderstellung Baufeld 07 und 11, wegen bestehender Bebauung



5. Berücksichtigung des Schattenwurfes auf bestehende Bebauung an der Zollstrasse



6. Optimierung der Volumen hinsichtlich Ausrichtung, Verschattung und Sichtbezügen



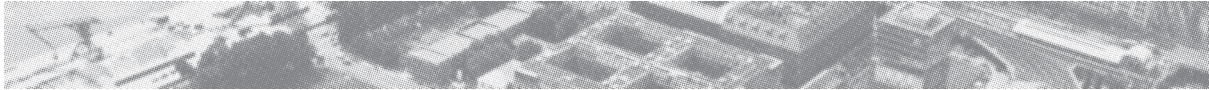
6. Optimierung der Volumen hinsichtlich Ausrichtung, Verschattung und Sichtbezügen



7. Dem Envelope werden bekannte Typologien eingeschrieben

Quellen:

KCAP Architects & Planners, Neuplanung Umfeld HB Zürich, Präsentationsbroschüre, Rotterdam, 2004
SBB, Stadtraum HB, www.stadtraumhb.ch



London Docklands

Ort: London Docklands
Stadtplaner: keine Stadtplanung, Baulandentwicklung durch London Dockland Development Cooperation LDDC

Ein kontrovers diskutiertes Mittel strategischer Stadtplanung ist die Liberalisierung und Flexibilisierung von rechtlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen der Planung. Dieses Mittel soll Investitionsbereitschaft stimulieren und Kosten für Planung und Realisierung auf die Privatwirtschaft übertragen. Die Entwicklung der London Docklands steht exemplarisch für diese Strategie.

Ausgangslage

Mitte der 80er Jahre machte das Wirtschaftswachstum der Thatcher-Zeit die Erschließung neuen Baulandes notwendig. Die Liberalisierung des englischen Marktes löste eine spektakuläre Nachfrage nach neuem Büro- und Wohnraum aus. Brachliegende Industrieareale rückten plötzlich ins Interesse von Planern und Investoren.

Vision

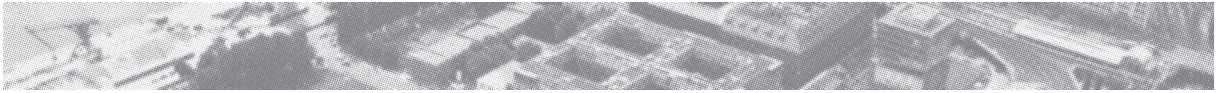
Die Docklands markierten einen revolutionären Wandel im britischen Planungsverständnis und sind ein Spiegel des Thatcherismus im Städtebau. Restriktive Planungsmittel, wie Nutzungspläne, Gestaltungssatzungen oder demokratische Planungsverfahren wurden als Hemmnis für die boomende Bauindustrie gesehen. Man setzte stattdessen allein auf die Kräfte des Marktes. Diese Überzeugung kulminierte in dem Slogan „either no plan or no development“ (Koll-Schretzenmayr: 178).

Strategie

1980 wurde die „London Dockland Development Cooperation“ ins Leben gerufen, die für die Erschließung des riesigen Areals sorgen sollte. Die Gründung der LDDC und ihre Aufgaben ist Kern der Strategie, indem sie der marktgesteuerten Entwicklung die Grundlage und den Anfangsimpuls geben sollte, um sich später aus der Entwicklung zurückzuziehen. Die LDDC war für einen zeitlich begrenzten Ausbau der Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur sowie der Baureifmachung der Parzellen verantwortlich. Darüber hinaus wurde auf der Isle of Dog eine ‚enterprise zone‘ mit auf 10 Jahre begrenzten steuerlichen Vorteilen und zusätzlichen planungsrechtlichen Erleichterungen eingerichtet. Nach der Anschubphase sollte die weitere Entwicklung den Investoren überlassen werden.

Planungsstand

Städtebaulich gilt das Projekt als gescheitert. Billige Bauten mit kurzer Lebensdauer und ein Mangel an öffentlichen Einrichtungen und öffentlichen Stadträumen bestätigten bald die Kritiker des Projektes. Auch grosse Anstrengungen, die ästhetischen Probleme zu lösen, konnten das Image der Docklands nicht verbessern. Die Realisierung der neuen Verkehrserschließung (Docklands Light Railway und Docklands Highway) verzögerte und verteuerte sich. Die Erschließung konnte nicht wie geplant gewährleistet werden. Noch während der Realisierungsphase brach die Nachfrage nach Büroraum wieder zusammen. Der Nachfrage folgte ein Leerstand von bis zu 20%. Die Finanzierung basierte auf der riskanten Annahme, dass die Docklands trotz ihrer isolierten Lage in kürzester Zeit eine führende Rolle auf dem Büro-Sektor spielen würde. Das Risiko war aber nicht in üblichem Masse bewertet und finanziell gedeckt. 1992 gingen die Hauptinvestoren der Canary Warf bankrott.



Professur für Architektur und Städtebau
Professor Kees Christiaanse
Nicola Schüller, Tim Rieniets



Isle of Dog



Quellen:

DAVEE, Peter, „Die Docklands in London. Eine gründlich mißverständene Herausforderung“, in Bauwelt, Heft 48, 1988

GORDON, David L. A., „The Resurrection of Canary Warf“, in Planning Theory & Practice, No 2, 2001

KOLL-SCHRETZENMAYR, M., „Strategien zur Umnutzung von Industrie- und Gewerbebrachen“, in ORL-Bericht, Nr. 105, 2000