

Sommersemester 2006

!Stadt!

Skript und Arbeitsmaterialien zur Vorlesung Städtebau II

*„It will be a city so greatly different from the ancient city or any city today
that we will probably fail to recognize its coming as a city at all.“*

Frank Lloyd Wright, The Disappearing City (1932)

ETH Zürich
Mark Michaeli, Christoph Blaser
Professur für Architektur und Städtebau Prof. K. Christiaanse
Institut für Städtebau
Netzwerk Stadt und Landschaft
HIL H 42.3
CH-8093 Zürich

staedtebau2jk@nsl.ethz.ch
<http://urbandesign.ethz.ch/wiki/bin/view/Urbandesign/VorlesungStaedtebau2SS06>

©Institut für Städtebau, ETH Zürich, 2006.
Das vorliegende Skript dient allein internen Lehrzwecken, jede Veröffentlichung, Vervielfältigung oder Weitergabe ist untersagt.

Vorbemerkungen zum Skript Sommersemester !Stadt!

Mit dem Zitat auf Seite 3 formulierte Frank Lloyd Wright schon 1932 seine Erwartung, dass die kommende Stadt (notabene jene, in welcher wir heute leben) sich von tradierten Städten derart unterscheiden wird, dass der sich auf klassische Stadtvorstellungen und damit verbundene Analysemethoden und Begriffe stützende Betrachter die Entwicklung dieser Stadt gar nicht wird wahrnehmen können. Und in der Tat wirkt diese Bemerkung Wrights in der Retrospektive betrachtet fast prophetisch. Zwar haben sich die Städtebauer in den letzten Jahrzehnten intensiv mit der Stadt auseinandergesetzt, ausgegrenzt aus ihrer Betrachtung haben sie aber nennenswerte Teile des heute grösstenteils urbanisierten Raumes.

Ohne näher auf die Gründe hierfür eingehen zu wollen (siehe auch Vorlesung 1.1), soll im Fach Städtebau I und II versucht werden, eine möglichst umfangene Bestandsaufnahme des urbanisierten Raumes zu zeichnen, diese in Themen und Begriffen zu analysieren, modellieren und systematisieren und dann anhand von spezifischen Raumbeobachtungen Ableitungen für die Möglichkeiten der Mitgestaltung dieser Räume durch den entwerfenden Städtebauer zu machen.

Komplementär zum Wintersemester mit den Vorlesungsblöcken **Situationen** und **Themen** sollen die Veranstaltungen des Sommersemesters sich deswegen im ersten Block **Typen** mit Phänomenologie des Raumes auseinandersetzen und hier durch Vergleiche und Gruppierungen typische Aufgaben und Handlungsstrategien zu destillieren versuchen. Im zweiten Teil der Veranstaltungsreihe werden ergänzend einzelne städtische Räume vorgestellt, an welchen sich zeitgenössische Fragestellungen des Städtebaus einfach erläutern und beispielhaft diskutieren lassen. Die Auswahl dieser **Projekte** ist weder vollständig noch ist sie repräsentativ, und dennoch kann sie eine weitere Perspektive auf das Phänomen Stadt leisten.

Situationen, Themen, Typen und **Projekte** als Titel der vier Vorlesungsblöcke ist somit als ein didaktischer Versuchsaufbau zu verstehen, der (der Tatsache Rechnung tragend, dass die Fülle und Vielfalt der Aufgaben unserer Disziplin kaum in ihrer Gänze zu erfassen sind) vier unterschiedliche Betrachtungswinkel einnimmt, um denselben Gegenstand, die Stadt, anzunähern. Dies nicht zuletzt deswegen, damit die Stadt, bildlich mit dem Titel des Textes von Frank Lloyd Wright „The Disappearing City“ gesprochen, nicht aus unseren Augen und Ideen verschwindet, und damit sich der aktiven Gestaltung durch Entwurf und Strategie im Urbanen Raum entzieht.

Mark Michaeli
Christoph Blaser

Zürich, 22.07.2006

2.1	Städtebau CH – Raumtypen	7
2.2	Projekttypen I / Kernstadt und Metropole	17
2.3	Projekttypen II / Agglo und Sprawl	27
2.4	Projekttypen III / alpine und ländliche Räume	39
2.5	<i>informal</i> Berlin / Jerusalem / Istanbul	51
2.6	<i>grid</i> Barcelona	57
2.7	<i>boom</i> Los Angeles	63
2.8	<i>limits</i> Sao Paulo / Mexico City / Chongqing	69
2.9	<i>gated</i> Shanghai / Beijing	75 liegt ab 1.9. vor
2.10	<i>rules</i> London / Zürich / Science City	81 liegt ab 1.9. vor

Vorlesung Städtebau II SS 2006

2.1 Städtebau CH – Raumtypen

06.04.2006 / Mark Michaeli

Vorbemerkung – Die im Wintersemester erwähnten Themen wie Territorialität, Physiologie, Mobilität oder Ökonomie des Raumes erläutern **allgemeine Abhängigkeiten zwischen städtebaulichen Prozessen und äusseren bzw. inneren Bedingungen**. Einfach zu erschliessen sind auf diese Weise grundsätzliche Bemerkungen zu Voraussetzungen und Rahmenbedingungen von Projekten. Die Vielfalt der in der Vorlesungsreihe Städtebau I angesprochenen Themen zeigt die **Vielfalt der Einflussfaktoren** auf städtebauliche Prozesse. Politische, juristische, wirtschaftliche, geographische, ökologische, soziologische und kulturelle Aspekte fliessen, je nach Projekt gewichtiger oder marginaler in die Entscheidungsfindung für den städtebaulichen Entwurf mit ein.

Der in der Praxis tätige Städtebauer enthebt sich damit seiner Rolle als ausschliesslich formgebendem oder Raum organisierendem Gestalter und **nimmt eine komplexere Mittlerrolle zwischen den Disziplinen ein. Er versucht kommunizierend, ausgleichend oder auch evaluierend die verschiedenen Interessen gegenüberzustellen und in machbaren Projekten zu integrieren, dabei wichtige Meilensteine des Projektfortschrittes festzulegen, Zeitpläne zu entwickeln und massgebende Akteure durch Handlungspläne zu verpflichten. Er selbst legt dabei Wert auf die Robustheit der von ihm erarbeiteten Strategie, das heisst die Fähigkeit des Plans auf die sich immer schneller verändernden Rahmenbedingungen reagieren zu können, ohne dass ganze Planbestandteile in allzu kurzer Folge immer wieder über den Haufen geworfen werden müssen. Seine Entscheidungen basiert er auf Wünschen und Konventionen, die durch verschiedenste Interessengruppen und das Gemeinwesen formuliert werden.** Anders als der Einfamilienhäuser erstellende Architekt befindet er sich nicht nur



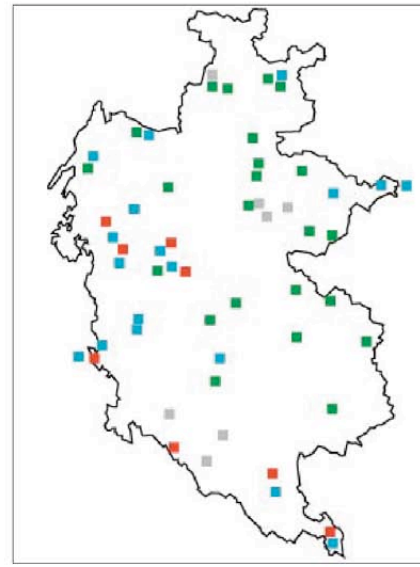
Je nachdem welche Perspektive bei der Betrachtung des Raumes eingenommen wird, unterscheiden sich die kartierten Befunde. Hinter den Signaturen stecken bereits normative Grössen, wie z.B. Konventionen der Lesart, Zielvorstellungen oder auch nur eine gewisse Polemik. Obwohl sich die auf dieser Seite abgebildeten Karten ähneln, so lassen sich doch markante Unterschiede in Gewichtung von Signaturen, genauer Auswahl von Perimetern feststellen, welche Aufschluss über Agenden der jeweiligen Autoren geben können. Hier: Sachplan Raumkonzept Schweiz des ARE, 2005.



Abbildung aus „Die Schweiz – Ein städtebauliches Portrait“ des ETH Studio Basel, 2005. Auffallend gegenüber dem vorher gezeigten Plan ist die bis in den deutschen und französischen Raum stark aufgeblähte Agglomeration Basel und die nur wenigen sich mit den Verbindungen und nicht mit isolierten Orten beschäftigenden Teilprojekte. Der Bodenseeraum wird zwar als grenzüberschreitender Perimeter identifiziert, das Tessin bleibt hingegen nur marginal diskutiert.



Darstellung der drei wichtigsten Metropolräume in der Schweiz nach „Die Schweiz – Ein städtebauliches Portrait“ des ETH Studio Basel, 2005. Auffallend auch hier die Behandlung einerseits der Region Basel und andererseits die fehlende Beschäftigung mit dem an das oberitalienische Städtetz angebundene südliche Tessin.



Die nebenstehende Karte indiziert die in der Vorlesung besprochenen Projekte und Beispiele. Der Projekttyp Kerne und Zentren (Vorlesung 2.2) erscheint in der Karte rot, der Projekttyp Agglo und Sprawl (Vorlesung 2.3) blau, der Projekttyp Alpine und ländliche Räume (Vorlesung 2.4) in blau. Wenige angesprochene Projekte (grau) werden nicht weiter klassifiziert. (Institut für Städtebau, ETH Zürich, 2006.)

in der Verpflichtung einem spezifischen Individuum oder einem äusserst eingrenz- baren Kreis von Interessenvertretern (Stakeholdern) gegenüber, sondern **entwirft in einem relativ unbestimmten Raum „Möglichkeitstrukturen“**, die eine grösstmög- liche Freiheit für die individuelle Entfaltung der Beteiligten innerhalb dieser Struktu- ren erlauben, gleichzeitig dabei Grundqualitäten sichert (siehe auch Vorlesung 1.7).

Welches sind in einem solchen Prozess aber nun die **Orientierungsgrößen** für den Städtebauer? Was sind **Kriterien**, was **Qualitäten**? Diese Fragen sind nicht leicht zu beantworten, und eine allgemeine Feststellung in Form eines „Kochbuchs“ mit klaren Rezepten, die zum Gelingen des Projektes führen, lässt sich wahrscheinlich überhaupt nicht machen. Und dennoch lassen sich in der genauen **Beobachtung von Projekten bestimmte Regelmässigkeiten** entdecken, Typen ableiten, welche die Hoff- ung nähren, dass eben doch bestimmte **Handlungsempfehlungen** gegeben werden können.

Raumtypen Schweiz

Die Vorlesungen 2.1-2.4 legen exemplarisch einen Schwerpunkt auf den schweize- rischen Raum, damit die Vergleichbarkeit der Projekte gewährleistet ist, und versu- chen über eine Auswahl von städtebaulichen Projekten zu ergründen, worin die Regel- mässigkeiten bestehen könnten. Die Begrenzung auf die Schweiz liegt nahe, ist aber durchaus willkürlich, man könnte sich genauso z.B. auf Belgien oder alle mitteleuro- päischen Grossmetropolen, auf Hafenstädte oder alle Walsersiedlungen beschränken. Immer würden sich in diesen zu einem bestimmten Gruppenkontext gehörenden Einzelbeispielen gewisse Ähnlichkeiten, aber auch Ausnahmen von Regeln feststellen lassen. Die Beschreibung der synthetisierten Typen würde nur innerhalb der jewei- ligen Betrachtungsgruppe Bestand haben. Und dennoch macht es durchaus Sinn, sich zu überlegen, welche Projekte zu solchen Gruppen zusammengefasst werden können und welche nicht, weil eine globale Aussage zunächst unmöglich erscheint.

Betrachten wir nun den Schweizerischen Raum, so kann dieser je nach Betrachtungs- perspektive wiederum in verschiedene zusammenhängende Einheiten gegliedert werden (siehe auch Vorlesung 1.4). Das können administrative Einheiten sein, wie z.B. die Kantone, es können Kulturräume sein, Einzugsgebiete von Wasserläufen, Pend- lerräume, etc. – die Liste liesse sich wohl beliebig fortsetzen. Nähert man sich aber den urbanen Phänomenen in der Schweiz, so ist schnell festzustellen, dass einerseits nicht jede von diesen Gruppierungen produktiv ist (weil sie keine Aussage macht), gleichzeitig aber mehrere gültige Lesarten des Raumes existieren, welche durchaus weiteren Aufschluss über die Strukturen des urbanen Raumes geben (siehe auch Abbildungen, S.8). Wie oben bereits angedeutet, ist es das Ziel des Faches Städtebau, nicht allein ein Porträt der Schweiz zu machen, sondern einen Einblick in typische Projekte zu gewinnen.

Deshalb haben wir uns dazu entschieden, die Gruppierung der städtebaulichen Projekte räumlich-strukturell vorzunehmen. Gibt es in bestimmten Räumen typische städtebauliche Aufgaben oder Projekte? In der Tat können in der Schweiz solche



Der Plan des Amtes für Städtebau in Zürich von 2001 zeigt Standorte für städtebauliche Eingriffe in der Stadt Zürich. Grosse städtebauliche Eingriffe werden insbesondere in Konversionsflächen (Umwandlungsflächen) angedeutet, welche meistens alte ungenutzte Industrieareale oder aufgelassene Bahnareale darstellen.

Typen und Regelmässigkeiten festgestellt werden. Die Gruppierung folgt dabei nicht den gängigen Kategorien des Amtes für Raumentwicklung (siehe Vorlesung 1.7), dem städtebaulichen Porträt des Studio Basel oder der Landestopografie (siehe auch Abbildungen), sondern **versucht eine eigenständige empirische Definition auf der Basis von Beobachtungen, welche die Schweiz in mindestens drei, eventuell vier oder fünf Raumtypen gliedert**. Diese räumliche Gliederung der Schweiz soll in dieser Vorlesung beschrieben werden und in einen europäischen Kontext der Städtebaudebatte gestellt werden, während die Charakterisierung der einzelnen Projekttypen in den weiteren Vorlesungen 2.2. bis 2.4 geleistet wird.

Kerne und Zentren

Die Kerne und Zentren (siehe auch Vorlesung 2.2) stellen den **ersten Raumtyp** (in der Karte sind die besprochenen Beispiele rot markiert, S.8 unten) dar. Die Situation in diesen Räumen (Knoten und Ballungen) hoher Zentralität in Morphologie und Physiologie kann heute (2006) in der Schweiz als wachstumsorientiert, durch Wertzuwächse geprägt, Knappheit des zur Verfügung stehenden Raums, hohe Standortgunst bei hoher Standortkonkurrenz beschrieben werden. Die Kerne und Zentren befinden sich hauptsächlich in den gut an das europäische Städtetz angebundenen Ballungs- und Verdichtungsräumen des Mittelandes, der Region Basel-Dreiländereck, dem Bassin Lémanique und dem mit dem oberitalienischen Städtetz verknüpften südlichen Tessin.

Die meisten dieser Kerne und Zentren sind dabei traditionelle Ballungsräume, spätestens seit der Industrialisierung und Erschliessung der Schweiz durch Verkehrstrassen, insbes. des Schienenverkehrs entstanden. Allerdings kann inzwischen auch ein Schub der Entstehung von neuen Zentren (siehe auch Vorlesung 2.3) konstatiert werden, deren Entwicklung in der Zukunft aber noch abgewartet werden muss. Kerne und Zentren sind dabei als Gruppe noch am nächsten an den klassischen Stadtdefinitionen (zumindest morphologisch) angesiedelt.

Aufgrund der durch die hohe Standortattraktivität erzeugten Ansiedlungsnachfrage durch Unternehmen wie auch Bewohner, haben sich die meisten Kerne und Zentren längst in die umgebende Landschaft ausgebreitet und sich im „Überlaufraum“ (Sievorts) mit suburbanen Agglomerationsgemeinden umgeben, welche wiederum in den dichten Metropolräumen zu flächendeckenden Siedlungsteppichen zusammenge wachsen sind.

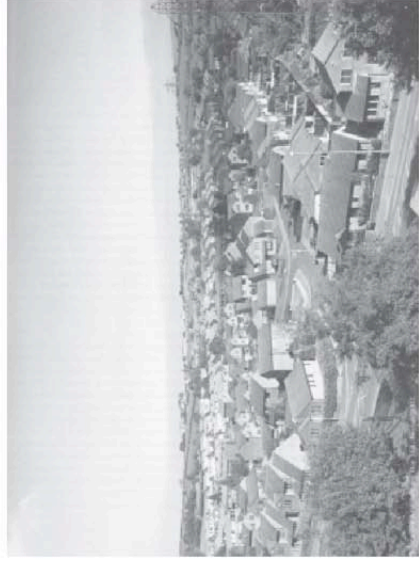
Agglo und Sprawl

Die hier unter dem Titel „Agglo und Sprawl“ zusammengefassten Räume stellen den **zweiten wichtigen Raumtyp** dar. Sie sind, wie bereits erwähnt, zunächst die eigentlichen Überlaufräume der Zentren und Kerne gewesen, haben als suburbane Satelliten eher die Funktion der Randgemeinden übernommen, welche die Flächen anboten, welche in den immer dichter (und teurer) werdenden Kerngemeinden nicht mehr anzubieten waren.

Als allein auf die Kerngemeinde ausgerichteter Ring existieren diese Räume heute aber nicht mehr. Peripherie, die Kerngemeinden umgehende Verbindungen, gewinnen insbesondere aufgrund der individuellen Motorisierung und die damit verbundene Mo-

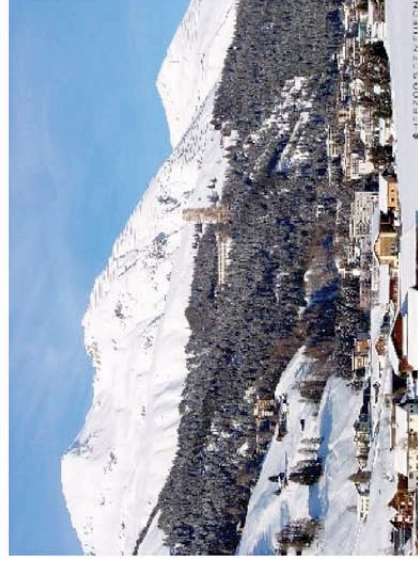


Konversionsflächen sind auch das Thema des Waalhaven Research Studios des Institutes für Städtebau der ETH Zürich. In dem Projekt Heijplaat für die Stadt Rotterdam geht es jedoch nicht darum, unter einem enormen Entwicklungsdruck neue Stadtteile – hier auf einer alten Werft – zu erstellen, sondern offene und robuste Konzepte zu entwickeln, die im Sinne des Waiting Land-Konzepts die Gebiete allmählich in einen neuen Zustand überführen, dabei flexibel bleiben und dennoch Qualitäten garantieren. Die städtebaulichen Pläne indizieren denn auch viel mehr Möglichkeiten als gestalterische Verbindlichkeiten.



Suburbane Entwicklung auf dem ehemaligen Firmengelände der Roy Mills. Das Einfamilienhaus stellt, wenn wie hier in sich wiederholenden Typenhäusern ausgebildet, immer noch den bevorzugten Wohnungstyp dar. Weite Teile der Agglomeration sind durch die Verbreitung dieses flächenintensiven Siedlungstyps geprägt. In der Schweiz ist zurzeit eine Veränderung dieses Trends, wenn auch noch nicht in den Agglomerationen aber den Kernen, festzustellen. Hier wird Stockwerkkeigentum inzwischen dem auf eigener Parzelle stehenden Haus vorgezogen.

Um der Gesichtlosigkeit suburbaner Siedlungen entgegenzuwirken, hat sich mit dem New Urbanism eine Tendenz etabliert, die versucht, tradierte Bilder von Dorfkernen etc. aufzunehmen. Interessant ist das Projekt „Hooge Duinen“ in Den Helder (NL). Hier wird ein von städtisch wirkenden (Backstein, dreigeschossig, schmale Parzellen, giebelständig) Reiheneinfamilienhäusern umstandener Dorfplatz imitiert. Die Kirche in der Mitte ist von einer Grünfläche umgeben, welche sich allerdings bei genauerer Betrachtung als Gartencenter entpuppt. Das gesamte Oval ist von einem Wassergraben mit privaten Terrassen umgeben.



Die urbane Entwicklung im Alpenraum wird massgeblich durch die Entwicklung des Saisontourismus geprägt. Neben damit verbundenen Fragen der immer weiteren Ausstattung mit Infrastrukturanlagen sind auch zwei weitere Fragen hochaktuell: Erstens die Vulnerabilität dieses Systems zum Beispiel durch Klimawandel, und zweitens der Strukturwandel im Tourismus selbst. Zeugen dieses Wandels sind verstärkte Investitionen in Zweitwohnungsbau und neue Finanzierungs- und Betriebskonzepte in den saisonal einseitig ausgelasteten Resorts. Im Bild das Projekt Schatzalp Turm in Davos von Herzog DeMeuron.

bilität immer grössere Bedeutung. Die Agglomerationsgemeinden, selbst inzwischen erwachsen geworden, entdecken ihre eigene Identität und versuchen diese positiv im Stadtentwicklungsprozess einzusetzen. Sie verstehen sich als eine neue Form der Stadt, welche in ihren Qualitäten und Möglichkeiten zum Teil aber noch Gegenstand der Entdeckung und Nutzbarmachung ist.

Gleichzeitig stellt der flickenartige Aufbau des Raumes mit riesigen Gewerbegebieten, Infrastrukturen, den alten Dorfkernen, aber auch den monofunktionalen Siedlungsteppichen sowohl räumlich als auch soziologisch einerseits Potenzial, andererseits Bedrohung in der Zukunft dar. Die Leistungsfähigkeit und Organisation der Infrastruktur als Lebensadern dieses hochgradig individualisierten und dennoch durch starke Entropie geprägten Raumes wird zur Schlüsselfrage der weiteren Entwicklung.

Obwohl von den Städtebauern lange ungeliebt, ist dieser zweite Raumtyp von grosser Bedeutung für die Schweiz, lebt doch inzwischen ein grosser Teil der Bevölkerung (annähernd 40%, in Deutschland über 50%) in diesen Räumen. Ein Blick auf die Karte (blaue Signaturen, Abbildung S.8 unten) zeigt nicht nur die weite Verbreitung dieses Raumtyps, sondern auch ein weiteres Phänomen, nämlich dass diese Räume sich zum Teil ohne klare Zentren und Kerne entwickeln (siehe Raum Olten) und damit zum Beispiel im Mittelland die Räume zwischen den Metropolen flächendeckend schliessen.

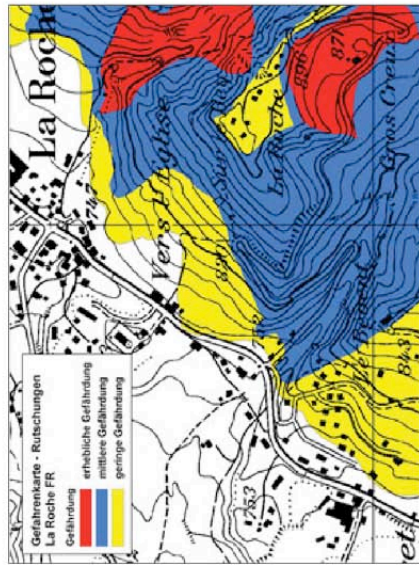
Alpine und ländliche Räume

Die in der **dritten** Vorlesung 2.4 besprochenen Projekttypen beziehen sich, **genau betrachtet, auf zwei verschiedene Raumtypen**, die „alpinen“ und „ländlichen“ Räume, wobei das Schwergewicht der Vorlesung auf die alpinen Räume gelegt werden soll (Abbildung S.8 unten, grüne Signatur). Obwohl diese Räume klassischerweise nicht die typischen Aktionsfelder des Städtebaus sind, muss hier doch eine Feststellung für die Schweiz gemacht werden, die erklärt, warum diese Räume hierzulande durchaus von Bedeutung sind, wenn man Projekttypen ermitteln will.

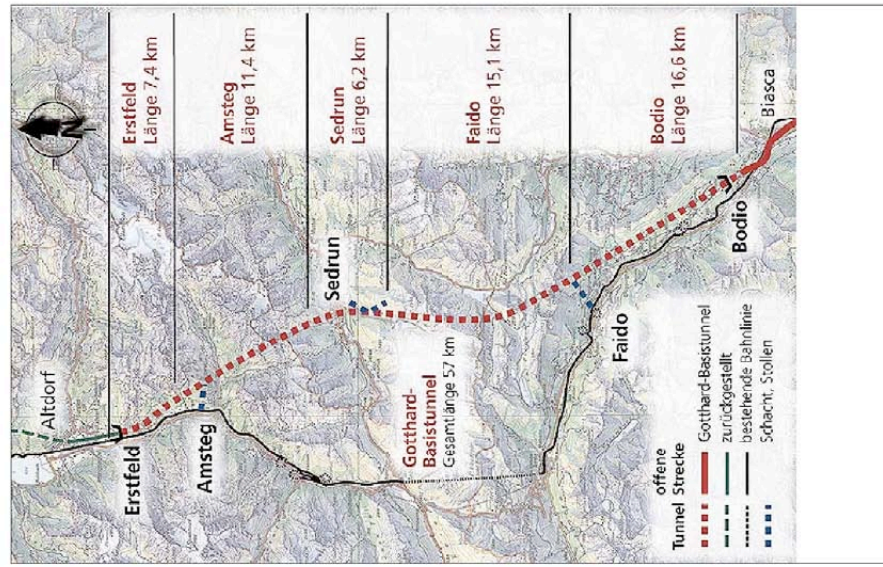
Der Grossteil der Bevölkerung (auch in den alpinen oder ländlichen Regionen) lebt heutzutage urban, d.h. er pflegt einen urbanen Lebensstil. Die Infrastrukturangebote sind fast flächendeckend vorhanden, die Lebensstile sind urban, inklusive den dazugehörigen Einkaufssamstagen im nahegelegenen Shoppingcenter oder dem Schaufensterbummel in der nahe gelegenen (Gross-)Stadt, sowie dem Pendlerverkehr für Erwerbs- oder Ausbildungszwecke.

In der Gegenrichtung strömen die Städter an Wochenenden und Feiertagen in die Sommerfrischen auf dem Land, exportieren hierhin ihre Lebensstile. Die tradierten Dorfstrukturen existieren nur noch selten, meist bloss als in der Netzhaut eingebrennte Postkartenmotive, kaum aber als soziologische oder ökonomische Strukturen.

Der gesamte besiedelte Raum wird somit in ein grosses urbanes Netz integriert, dessen Leistungsfähigkeit sich insbesondere in der Fähigkeit der Erreichbarkeit, Zugänglichkeit (und Nähe) (siehe auch Vorlesungen 1.8, 1.9) definiert. Gleichzeitig wird das urbane System zumindest in den alpinen Räumen immer mehr durch die Veränderungen der Umwelt (z.B. Klimaerwärmung) verändert und bedroht. Extreme Naturereignisse wie Überschwemmungen, Murengänge, Felsstürze, aber auch drohende Instabilitäten der im abnehmenden Permafrost verankerten Infrastrukturen erhalten



Nach den extremen Naturereignissen der letzten Jahre mit den kapitalen Schäden und bei gleichzeitiger räumlicher Enge in den Alpentälern soll in Zukunft bei der Planung mehr Rücksicht auf die nicht zu bändigen Naturgefahren wie Lawinen, Sturzprozesse (Steinschlag), Rutschungen, Murenabgänge und Hochwässer gelegt werden. Die erstellten Gefahrenkarten sollen verbindlich in die Bau- und Zonenordnungen einfließen und so eine Trendwende zur Gefahrenvermeidung anstelle der Schadensminderung durch Schutzbauten einleiten. Hier im Bild ein Auszug aus den kantonalen Gefahrenkarten des Kantons Fribourg, 2005.



Die Erreichbarkeit der Destinationen des Wintersports wird zum entscheidenden Kriterium für Erfolg oder Misserfolg einer ganzen Region. Projekte wie die Porta Alpina mit einem unterirdischen SBB-Bahnhof in der Röhre des Gotthard-Basistunnels der NEAT, welche eine bessere Erreichbarkeit der Region Surselva im Winter garantieren soll, sind in diesem Zusammenhang zu betrachten.

eine neue Wichtigkeit. Gleichzeitig vollzieht sich in den Wirtschaftsstrukturen des alpinen Raumes ein Strukturwandel (sowohl in der Landwirtschaft als auch beim Tourismus), der wiederum neue Aufgaben an Planer und Entwerfer formuliert. Hier gilt es städtebauliche Potentiale zu entdecken und auch diesen Raum als Aktionsfeld zu begreifen.

Eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Raumtypen offenbart die Möglichkeit einer weiteren Differenzierung, so könnte insbesondere der dritte Raumtyp auch produktiv in zwei, wenn nicht sogar in drei Punkte unterteilt werden. Gleichzeitig führen regionale Besonderheiten und spezielle Randbedingungen immer wieder zu Ausnahmeprojekten, die sich in keines der Schemen von Raumtypen und daraus abgeleiteten Projekttypen pressen lassen.

Dennoch kann damit eine einfache Auslegeordnung für die Betrachtung von Einzelprojekten in den nächsten Vorlesungen gelegt werden, welche Aufschlüsse zu charakteristischen Arten von Projekten und Instrumenten erlaubt.

Literatur zum Thema:

Bruegman, Robert: Sprawl, 2005.
 KCAP, Christiaan, Kees et al.: Situation, 2005.
 Professur für Architektur und Städtebau ETH Prof. K.Christiaan: Entwurf und Strategie im Urbanen Raum: Die programmlose Stadt, 2004.
 Sieverts, Thomas, Koch, Michael et al.: Zwischenstadt- inzwischen Stadt? Entdecken, begreifen, verändern, 2005.
 van Susteren, Arjan: Metropolitan World Atlas, 2005.

Vorlesung Städtebau II SS 2006

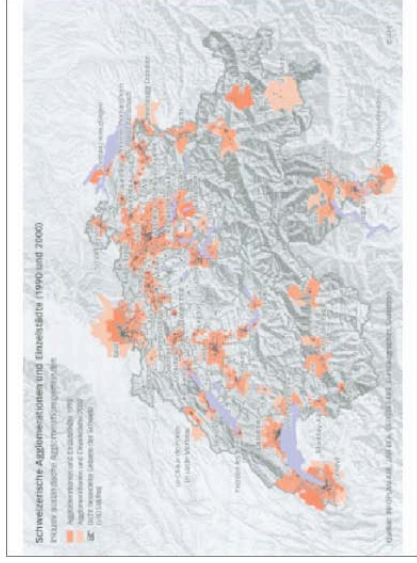
2.2 Projekttypen I / Kerne und Zentren

13.04.2006 / Christoph Blaser

Laut Raumentwicklungsbericht 2005 des vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) publizierten Zwischenberichts zur räumlichen Entwicklung der Schweiz besteht das schweizerische Städtensystem aus fünf Metropolitanräumen (Zürich, Bern, Basel, Genf-Lausanne, das Tessin), sowie aus über 50 Agglomerationen und wenigen Einzelstädten. Es bildet einen hierarchisch gegliederten Komplex aus grossen, mittleren und kleineren Städten, die sich gegenseitig funktional ergänzen. Darin eingebunden sind nahezu 1'000 Gemeinden, welche den städtischen Lebensraum von fast drei Viertel der schweizerischen Wohnbevölkerung bilden.

All diese Gebiete sind, unabhängig ihrer Grösse, von der zunehmenden funktionalen und sozialen Entmischung betroffen, die mit der räumlichen Konzentration einerseits, der Suburbanisierung und der Zersiedelung andererseits einhergeht. Diese Phänomene bringen insbesondere für die städtischen Zentren einen Teufelskreis negativer Auswirkungen mit sich: eine beschleunigte Verringerung der Umweltqualität namentlich durch den motorisierten Individualverkehr, eine dadurch ausgelöste Stadtfucht und schliesslich, als Folge davon, eine schwierige Finanzlage der öffentlichen Hand. Unter den herrschenden föderalen Strukturen der Schweiz führen diese Entwicklungen dazu, dass die Kernstädte, vor allem jene der grossen und mittleren Agglomerationen, wachsende Zentrumslasten (für Leistungen in den Bereichen Kultur und Sport, Bildung, Gesundheit, Verkehr und Sicherheit) zu tragen haben, da keine angemessenen Ausgleichssysteme mit den davon profitierenden Umlandgemeinden bzw. Regionen existieren.

Die stark differenzierte und polarisierte Struktur des Raumes zeitigt negative Aus-



Raumkonzept Schweiz. Das vorgeschlagene Konzept aus Sicht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) geht von einer polyzentrischen Schweiz aus, die mehrere Netze von Orten unterschiedlicher Grösse umfasst, zwischen denen offene Landschaftsräume liegen. Die urbane Schweiz wird zur Hauptsache in zwei Netzen organisiert: das Netz der Metropolen, die ihrerseits je polyzentrisch aus mehreren Kernstädten aufgebaut sind, und das Netz der übrigen Städte und Agglomerationen. Mit der Strategie der „Siedlungsentwicklung nach innen“ soll die weitere Zersiedelung des Landes verhindert werden.

wirkungen, unter denen in erster Linie die Kernstädte zu leiden haben. Als Folge der funktionalen Entmischung bzw. der zunehmenden räumlichen Trennung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit entstehen weiter anwachsende Pendlerströme zwischen den Agglomerationsgemeinden und den Kernstädten. Die starke Verkehrszunahme bewirkt eine Verschlechterung der Umweltqualität namentlich in den Zentren (Stickoxyde, Feinstaubemissionen, Sommersmog). Um den Wegzug der Bevölkerung verhindern zu können, sollten Städte über ein attraktives Wohnraumangebot verfügen können. Dies wiederum ist schwierig, weil in Zentren der Boden und das Wohnungsangebot knapp sind, letzteres oft veraltet ist und nicht mehr den nachgefragten Bedürfnissen entspricht. Dadurch werden Haushalte, aber auch Unternehmungen in die Aussenbezirke verdrängt.

Noch bis ins 20. Jahrhundert galten Städte als zentrale Orte mit in der Regel einem physisch ausgeprägten Stadtkern, als wirtschaftliche Schwerpunkte innerhalb eines zugehörigen Einzugsgebiets, als Anbieter zentralörtlicher Funktionen für ein zugeordnetes Umland. In der heutigen Städtelandschaft hat dieses Modell seine Gültigkeit weitgehend eingebüsst, indem die lokalen Standort- und Umfeldbedingungen von grossräumigeren, überregionalen oder sogar globalen Einflussfaktoren überlagert und relativiert wurden. Neben den historischen Stadtkernen existiert eine Vielfalt weiterer städtebaulicher Brennpunkte, welche sich ebenso durch personenintensive Einrichtungen auszeichnen: Einkaufszentren, Kultur- und Unterhaltungsviertel, Bahnhöfe und zugehörige Dienstleistungs- und Einkaufszentren, Tankstellenshops und Autobahnraststätten, Fachmärkte und Outlets, Flughäfen, Sport-, Wellness- und Naherholungsressorts, multifunktionale Sportstadion, umgenutzte Industriebrachen mit komplexem Nutzungsmix, usw. Im Unterschied zu den gewachsenen Stadtzentren weisen diese oftmals nur geringe oder keine Bezüge zu ihrem unmittelbaren räumlichen Umfeld auf. Hingegen verfügen sie vielfach über hervorragende Voraussetzungen wie Erreichbarkeit (accessibility) und Verbindlichkeit (connectivity) im Sinne von Vernetzungsqualitäten zu anderen Zentren – Eigenschaften, die heutzutage wichtiger geworden sind als direkte räumliche Nachbarschaften (proximity).

In jüngster Zeit zeichnet sich wieder ein Bedeutungszuwachs der Raum- und Standortqualitäten von Städten ab. In neueren internationalen Rankings über urbane Lebensraumqualitäten figurieren Städte wie Genf, Zürich oder Bern sogar auf den vor-dersten Rängen. Man attestiert diesen Städten eine eigentliche Renaissance, indem sie nach Jahrzehnten der Stadtflicht wieder an Anziehungskraft zurückgewinnen. Altbaugebiete und umgenutzte Industrieareale mit vielfältiger Nutzungsmischung und relativ hoher Dichte scheinen dabei besonders begehrt zu sein.

Industriebrachen: willkommene Impulse für Stadtentwicklungen

Insgesamt ist festzustellen, dass den Zentren und Kernstädten angesichts des laufenden allgemeinen Strukturwandels nicht nur Nachteile (Verkehrs- und Umweltbelastungen, Stadtflicht, etc.) erwachsen. Durch die räumliche Verschiebung gewisser Funktionen weg von der Stadt eröffnen sich gleichzeitig neue, in diesem Ausmass kaum je zuvor gekannte Chancen für künftige Stadtentwicklungen. Es werden zentral gelegene, grossflächige und hervorragend erschlossene Areale wie innerstädtische



Zürich West ist eines der grossen Entwicklungsgebiete der Stadt Zürich. Das einst vor der Stadt gelegene Industriegebiet im Limmatraum zeichnet sich durch eine gute Verkehrsanbindung und eine vielversprechende Nutzungsmischung aus. Es liegt zwischen der City und dem Nebenzentrum Altstetten und besitzt unter anderem dank des S-Bahnhofs Hardbrücke eine hohe Zentralität. Das Gebiet wird in einem schrittweisen Transformationsprozess aus dem Bestehenden heraus entwickelt. Damit soll der attraktive „Nutzungscococktail“ zur Geltung gebracht werden, der in diesem Gebiet möglich ist.



Das Zentrum Zürich Nord (ZZN) auf dem ehemaligen Industriegebiet nördlich des Bahnhof Zürich-Oberlikon umfasst ein Gelände von über 55 ha mit guter Anbindung an Bahn und Strasse. Nach dem 1992 erfolgten städtebaulichen Wettbewerb wurden in einem kooperativen Planungsverfahren von Grundeigentümern, SBB und Behörden stadtentwicklungspolitische Leitbilder und ein abgeleitetes Planungswerk geschaffen. Der Industriestandort blieb erhalten, wurde jedoch räumlich stark konzentriert. In bahnhofsnahe Arealen wurden Mischnutzungen von Wohnen, Dienstleistungen, Freizeit und Kultur realisiert.



In zentraler Lage beidseits des Kopfbahnhofs Zürich, liegen ausgedehnte Areale der SBB praktisch brach und können, nach Auslagerung der Sihlpost und Abbruch des provisorischen Flügelbahnhofs, für andere Nutzungen verwendet werden. Aufgrund des Konzepts KCAP und dem darauf basierenden Gestaltungsplan kann ein neuer Stadtteil "Stadtraum HB" mit einer dem Standort angemessenen hohen Dichte entstehen. Es soll einerseits städtebaulich ein neues Eingangstor für Zürich, andererseits attraktive Beziehungen mit den umliegenden Stadtquartieren realisiert werden.

Industriebrachen oder nicht mehr betriebene Bahnareale für andere Nutzungen und Programme frei und können für die Öffentlichkeit erstmals erschlossen werden. Dies bringt nicht nur neue Nutzungsmöglichkeiten auf den betroffenen Arealen, sondern kann darüber hinaus Impulse für weitgreifende Entwicklungsprozesse über ganze Stadtgebiete auslösen. Wie kürzliche Fallbeispiele in Zürich, Basel, Baden, Winterthur, etc. aufzeigen, können in öffentlich-privaten Kooperationsverfahren interessante Gebietsentwicklungskonzepte mit win-win Effekten für alle beteiligten Akteure und Nutzer entstehen. Insofern stellen brachliegende oder untergenutzte innerstädtische Industrie- und Bahnareale oft die Schlüsselpotenziale dar, um eine wirksame Stadtentwicklung zu initiieren und betreiben zu können. Aus einst monofunktional bewirtschafteten Arealen entstehen nach relativ kurzer Umbauzeit multifunktionale Quartiere, die im Sinne von inneren Stadterweiterungen das umliegende städtische Feld beeinflussen und neu beleben.

Eine nicht zu unterschätzende Rolle bei aufgelassenen Industriegebieten spielen die Zwischennutzungen, die sich nach Freiwerden der Areale in die bestehenden Raumstrukturen einnisten. In Zürich West hat sich in der Zwischenphase der Brachen eine vielfältige, experimentelle Kulturszene – meist in Form von Kleinbetrieben wie Galerien, Künstlerateliers, Theater, Freischaffende – etabliert, die weit über das Gebiet hinaus bekannt geworden ist und die das Image dieses neuen Stadtquartiers mitprägt. Diese von kreativen, innovativen Kleinunternehmern betriebene Kulturwirtschaft ist heute fester Bestandteil im Standortmarketing und in der Tourismuspromotion der Stadt.



In den Legislaturzielen 2002-2006 des Stadtrats von Zürich ist die Förderung von „Spitzenarchitektur“ festgehalten, was als Wille zum urbanen Branding mit architektonischen Mitteln zu lesen ist. Der Auslöser für die Pläne des Hardturmstadions war die Fussball-Europameisterschaft 2008. Weil das bestehende Stadion den Anforderungen nicht genügt, soll ein neues Stadion mit 30'000 Sitzplätzen gebaut werden. Zur Realisierung werden private Investoren einbezogen, die in ein mixed-use development (Mantelnutzungen) involviert werden.

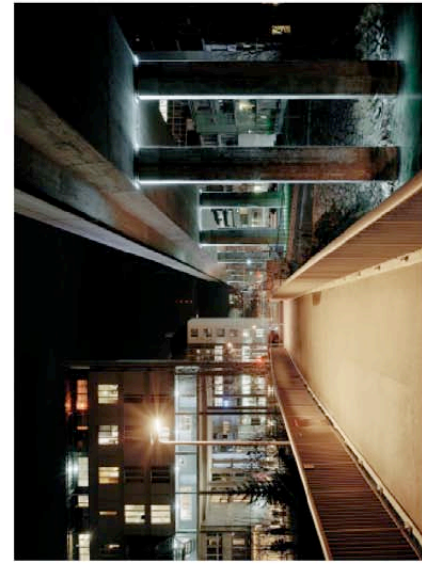
Stadt Branding, z.B. mit Bauten für Kultur und Sport

Die gewachsenen Kernstädte sind durch die eingangs erwähnten Prozesse von erheblichen Attraktivitäts- und Identitätsverlusten bedroht. Durch den Wegfall von Funktionen wie Wohnen, Handel und Dienstleistungen verändern sich sowohl Bewohnerstruktur und Lebensräume in den alten Zentren. Die stattfindenden Entmischungen haben veränderte Identitäten in den Kernen zur Folge. Die gewachsene Stadt droht etwa zur ausgehöhlten Kulisse für Kommerzzwecke von Tourismus, Freizeit und Vergnügen (Niederdorfquartier Zürich) oder zum monofunktionalen Dienstleistungs- und Kommerzgebiet mit eingeschränkter Betriebszeit zu werden (Bahnhofstrassequartier Zürich).

Im Standortwettbewerb unter Städten kommt heute dem Thema der Attraktivitätssteigerung mittels städtebaulicher Akzente im öffentlichen Bereich für Kultur und Sport eine grosse Bedeutung zu. Neue Kongresszentren (KKL Luzern), Stadien (St. Jakob Basel, Letzigrund u. Hardturm Zürich, Stadt Suisse Bern), Museen usw. gelten als Flaggschiffe für die Präsenz und Identifikation einer Stadt. Mit weiteren Massnahmen wie etwa dem „Plan lumière“, einer gezielten Lichtinszenierung der nächtlichen Stadtkulisse im Zentrum und in den Quartieren von Zürich, soll die Attraktivität und Sicherheit der Stadt rund um die Uhr angehoben werden.

Infrastruktur des Verkehrs

Eine wichtige Rolle im Austausch zwischen Stadtzentren und Agglomerationen kommt



Mit dem „Plan lumière“ in Zürich soll gleichzeitig neben dem funktionalen Zweck der Strassen- und Platzbeleuchtung die Orientierung verbessert sowie die Sicherheit und das Wohlbefinden erhöht werden. Sowohl die prominenten Orte der Kernstadt und des Seebeckens als auch weniger repräsentative Stellen wie das Gleisfeld oder einzelne Quartierkerne erhalten eine spezifisch abgestimmte lichttechnische Gestaltung. Der „Plan lumière“ verstärkt die Lesbarkeit der urbanen Morphologie und unterstützt die Vorstellbarkeit der Stadt.



Einhausung Autobahn SN 1.4.4 Schöneich-Au-
brugg, Zürich Schwamendingen.
Neben dem Grundgedanken, die Autobahn ebener-
dig zu belassen und durch einen Baukörper einzu-
hausen, werden gleichzeitig drei Ziele verfolgt: die
vollständige Eindämmung der Lärm-Emissionen,
die Zusammenführung der durch die Autobahn
getrennten Quartiershälften, und die Schaffung
eines öffentlichen Raumes über der Autobahn.
Das Projekt kann als Auslöser für eine weitere
städtetypische Entwicklung um die eingehauste
Autobahn dienen. Die Wohnqualität wird wes-
entlich gesteigert und das Quartierleben belebt.

dem Bereich der Verkehrsinfrastruktur zu. Mit möglichst attraktiven, umweltge-
rechten Verkehrsangeboten und -einrichtungen sind die Pendlerströme aufzuneh-
men, stadtvträglich zu kanalisieren und zu verteilen. Die ca. 300.000 Pendler, die
beispielsweise an Werktagen nach Zürich zur Arbeit fahren, benützen heute je die zur
Hälfte die öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV) oder das eigene Fahrzeug. Das bedingt eine
entsprechende Infrastruktur einerseits für das ÖV-System (S-Bahn und zugehörige
Feinverteiler), andererseits für Strassen- und Parkierungsanlagen.
Im einem laufenden Optimierungsprozess der Abstimmung zwischen allen Bewe-
gungsmodi, aber auch zwischen Siedlung und Verkehr werden öffentliche Strassen-
und Schienennetze modifiziert, umgelegt, aufgegeben oder neu erstellt. Knotenpunkte
wie Bahnhöfe und Umsteigestellen entwickeln sich zu multifunktionalen Orten mit
Dienstleistungen, Shoppings etc., und werden zu Subzentren der Stadt.

In Zürich versucht man die seit den 1960er Jahren unverträglich angelegten inner-
städtischen Verkehrsachsen (Lärm- und Luftproblematik, Gebietserschneidungen)
durch Umbauprojekte zu verbessern, die für die betroffenen Gebiete Synergien erzeu-
gende Lösungen anbieten. Bei der bevorstehenden Einhausung der Stadtautobahn in
Schwamendingen entstehen neben der Verkehrseliminierung zugleich ein grosszü-
ziger Park mit öffentlichen Nutzungen sowie grosszügige Querverbindungen für die
anliegenden Quartiere. Mit der Eintunnelung der Autobahn bei Wollishofen konnte die
grossräumige Verbindung zwischen dem Stadtquartier und dem Naherholungsgebiet
Entlisberg zurückgewonnen werden. Durch Umlenkung der Verkehrsflüsse und dem
Umbau des Limmatquais zum innerstädtischen autofreien Raum mit entsprechenden
Nutzungen des Aufenthalts soll das naturräumliche Kapital des ursprünglichen Stadt-
kerns, die „Stadt am Fluss“ besser erlebbar gemacht werden.

Wohnen

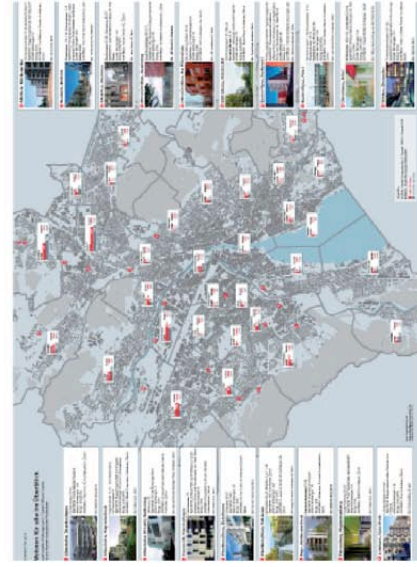
Um der Stadtfucht und den daraus entstehenden Nachteilen entgegen zu wirken, ver-
folgen Städte Ziele zu einer besseren Wohnungsversorgung. Unter dem Motto „Woh-
nen für alle“ hat der Stadtrat von Zürich die Förderung des Wohnungsbaus zu einem
seiner Legislaturziele gemacht. Darunter fallen die Förderung fehlender Wohnungs-
segmente durch Um- und Neubau (Programm für 10'000 Wohnungen in 10 Jahren;
grosse Wohnungen für Familien, usw.), die notwendige Erneuerung des Bestandes
und Anpassung an heutige Bedürfnisse, die Unterstützung zielgruppenspezifischer
Wohnungsprojekte wie Alterswohnungen und Wohnungen für Junge in Ausbildung, die
Förderung von preisgünstigem und experimentellem Wohnungsbau, usw.

In zunehmendem Mass sind bestehende Wohnquartiere erneuerungsbedürftig. Nicht
allein Bausubstanz aus den Gründerjahren, auch viele der während des wirtschaft-
lichen Aufschwungs der Nachkriegszeit erstellten Bauten befinden sich bereits in sa-
nierungsbedürftigem Zustand und vermögen die Ansprüche heutiger Programme und
Qualitäten nicht mehr zu erfüllen. Mit gezielten Erneuerungsprogrammen und unter
Anwendung verschiedener Strategien – von der Instandsetzung bis zum Ersatzneubau
– soll nicht nur das ‚update‘ der stadteigenen Liegenschaften bewerkstelligt, sondern
auch die entsprechenden Vorhaben Privater gefördert werden.

Im Zuge der Öffnung und Umnutzung ehemals geschlossener, monofunktionaler
Industriareale sollen diese durch Mischnutzungen für unterschiedlichste Nutzer



Bahnhof Zürich-Stadelhofen. Im Zusammenhang
mit der Inbetriebnahme der Zürcher S-Bahn 1991
vollzieht sich neben der Realisierung von Neuan-
lagen eine signifikante Aufwertung vieler bestehe-
nder Verkehrsknotenpunkte und Infrastrukturan-
lagen. Mit der Neuanlage der Stadelhofer Passage
(Arch. E. Gisel, 1976-83) und dem Neubau des
Bahnhofs Stadelhofen (Arch. Amstler/Calatrava/
Rüeger, 1987-1991) entsteht ein spezifischer Ort,
geprägt als Stadteingang für Tausende von tägli-
chen Berufs- und Schulpendlern.



In der Stadt Zürich werden mit dem Ziel „Wohnen
für alle“ gegenwärtig eine Vielzahl von Wohnun-
gen in möglichst allen Segmenten und in allen
Wohnlagen saniert, umgebaut oder neu erstellt.
Wegen des anhaltenden Zuzugs in die Stadt – die
Bevölkerung wächst seit Ende der 90er-Jahre
wieder leicht an – muss das Wohnungsangebot
auch künftig vergrössert und angepasst werden.
Die Anstrengungen der Stadt werden weiterhin
auf gute Rahmenbedingungen für den privaten
Wohnungsba, Unterstützung des gemeinnützigen
Wohnungsbaus sowie auf ein gutes Wohnumfeld
ausgerichtet.



Zentrum Zürich Nord / Neu-Oerlikon. Die festgelegten Flächen für öffentliche Parkanlagen und Plätze: MFO-Park, Max-Bill-Platz, Wahlpark, Oerlikerpark, Louis-Häfliger-Park, Gustav-Ammann-Park.



Beim neu entstandenen Stadtteil Zentrum Zürich Nord (oder: Neu-Oerlikon) wurden die Grundeigentümer verpflichtet, eine Gesamtfläche von rund 5 Hektaren für neue Parkanlagen an die Stadt Zürich abzutreten. Der MFO-Park (Maschinenfabrik Oerlikon) ist einer der realisierten Parkanlagen innerhalb dieses Entwicklungsgebiets und erinnert in seiner gartenkünstlerischen Idee an das einst vor Ort stattgefundene industrielle Geschehen. Der Park steht allen Personenkreisen und vielfältigen Aktivitäten wie Spiel, Open-Air-Kino, Theater oder Konzerten offen.

attraktiv gestaltet werden. Durch Mindest-Wohnanteile und Anforderungen bezüglich der öffentlichen Bereiche (Nutzung der Erdgeschoss, usw.) soll eine gute Belebung dieser Gebiete erreicht werden (Zürich West, Zürich HB-Stadtraum).

Frei- und Grünräume

Eine wichtige Standortqualität für Städte liegt im qualitativen Angebot von öffentlich verfügbaren Flächen als Frei- und Grünräume. Einerseits übernehmen diese die notwendigen ökologischen und stadtklimatischen Ausgleichsfunktionen, andererseits gilt es, für die Bewohnerschaft attraktive innerstädtische Naherholungsräume bereit zu stellen. Nachdem in der Periode des wirtschaftlichen Aufschwungs der Nachkriegszeit solche Anliegen im Städtebau wenig Beachtung fanden, besteht heute vielerorts ein erheblicher Nachholbedarf. Wurden Parks früher als Oasen in der Stadt geplant, gilt heute das Augenmerk vermehrt der Vernetzung städtischer Grünräume zu durchgehenden Systemen.

Auch bei frei werdenden grossflächigen Industriearealen, die einer neuen Mischnutzung zugeführt werden, besteht Handlungsbedarf. Obschon beispielsweise die Stadt Zürich im Gebiet Neu-Oerlikon (Zentrum Zürich Nord) kein eigenes Land einbrachte, konnte sie in den Verhandlungen über die Neunutzung mit den involvierten Eigentümern die Schaffung von fünf grossflächigen öffentlichen Parkanlagen erreichen, welche inzwischen alle realisiert werden konnten.

Literatur zum Thema:

Frey, René L.: Stadt: Lebens- und Wirtschaftsraum, vdf Zürich, 1996.
 Klaus, Philipp: Stadt Kultur Innovation. Kulturwirtschaft und kreative innovative Kleinunternehmen in der Stadt Zürich. Seismo Zürich, 2006.
 Archithese 6.2005: Themenheft „Planung in Zürich“. Verlag Niggli AG, 2005.

Vorlesung Städtebau II SS 2006

2.3 Projekttypen II / Agglo und Sprawl

20.04.2006 / Mark Michaeli

„So erlebte ich es zu meiner Verwunderung mit dem Eindringen in diesem Aussenbezirk. Neue Sphäre für mich allein? Nein, darüber hinaus fühlte ich mich überhaupt in einer Sphäre des Neuen: Wie die Menschen zeigten sich die Dinge in der Vorstadt einzeln, dich das hiess bei ihnen, dass sie, mochten ihnen auch die Anmut und der Glanz ihrer Pendant drinnen in der Kapitale mangeln, geradezu morgendlich erschienen. Das war mir zunächst nicht klar, ich ahnte es bloss – aber wie!“

Peter Handke, Mein Jahr in der Niemandsbucht (1994)

Ist es nicht diese von Handke in diesem kurzen Textausschnitt skizzierte Phänomenologie der Vorstadt, welche auch uns Städtebauer immer wieder davor zurückschrecken lässt, uns für diese Gebiete zu interessieren, was in der Folge dazu geführt hat, dass sich diese Gebiete in den letzten Jahrzehnten beinahe ohne jeglichen beeinflussenden Gestaltungswillen durch Architekten und Städtebauer entwickelt haben?

Handke beschreibt die fehlende Kohärenz dieser Gebiete in Form der Vereinzelung der Dinge. Auch sieht er die Menschen dort nur einzeln, indes bleibt sein Wunsch unerfüllt, diese Sphäre nur für sich entdecken zu können. Die Vorstadt scheint ihm ohne Glanz, und dennoch erscheinen die Dinge frisch („morgendlich“). Zum Schluss der Textpassage folgt aller drängenden Ahnung zum Trotz das Eingeständnis des Unwissens um diese vorstädtischen Phänomene.



Luftfotografie von Schwerzenbach ZH, Zustand etwa 2002. Deutlich ist auf dem Bild neben der Heterogenität der Siedlungsstrukturen auch die Inkohärenz des städtischen Raumes zu erkennen. Unvermittelt treffen inselartig gänzlich unterschiedliche Typen von gewerblichen Nutzungen auf Wohnsiedlungen, alte Dorfbestandteile, erschliessende und durchmessende Infrastrukturen. Der Raum ist stark fragmentiert, der Rand der Siedlung ist diffus, es verbleiben innen wie aussen kaum nutz- oder erschliessbare Restflächen. Was sind nun die Identitäten dieses Ortes?

Häufig mischt sich in dieses, auch unter Fachleuten verbreitete Unverständnis zudem eine fast ignorante Ablehnung der vermeintlich kulturell minderwertigen Erscheinung der vorstädtischen Lebensform und Raumproduktion. Der bewusst salopp gewählte Titel der Vorlesung greift diese versteckt abfällige Polemik auf: „Agglo und Sprawl“ sind keine positiv belegten Begriffe, beide suggerieren qualitative Defizite. Indes sollten zwei Feststellungen nicht übersehen werden:

- Zum einen kann aus der Perspektive der idealisierten Kernstadt und der typischen Phänomene und Projekttypen (siehe auch Vorlesung 2.2) der suburbane Raum nur defizitär erscheinen. Die Kriterien, welche diesen Raum als „gut“ oder „geeignet“ qualifizieren würden, müssten vollkommen anders als in den Innenstädten gewählt werden: Zum einen, weil die Qualitäten sich signifikant unterscheiden, zum anderen, weil die Gruppe der Benutzer mit ihren spezifischen Ansprüchen an den Raum sich substanziiell von denen der Benutzer der Kerne und Zentren unterscheidet. Der suburbane Raum ist nicht eigenschaftslos. Im Gegenteil, auch er hat eine „Eigenart“, deren spezifische Charakteristika es zu entdecken gilt (vgl. Gastvorlesung von Prof. Stefan Körner zum Thema „Natur in der urbanisierten Landschaft“).

- Nicht zu vernachlässigen ist auch, dass jene Lebensstile, welche vom Grossteil der Bevölkerung bevorzugt werden, meist nur in den Agglomerationsgemeinden zu verwirklichen sind. Sowohl der in den Kernstädten (insbesondere der Metropolräume) nur knapp zur Verfügung stehende Raum als auch die hohen Preise legen einen Wegzug in die Agglomeration nahe. Da die infrastrukturelle Versorgung in diesen Gebieten meist mit jener der Zentren vergleichbar, für bestimmte individuelle Ansprüche sogar leistungsfähiger ist (wie z.B. Freizeitgestaltung oder Individualverkehr), stellt die Agglomeration einen attraktiven Siedlungsraum dar.



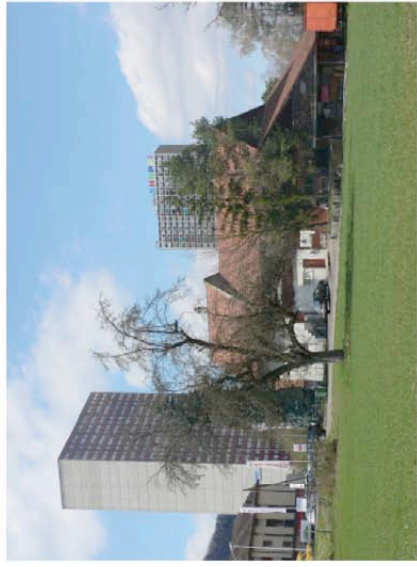
Eine von Tagesanzeiger im Jahr 2003 veröffentlichte Karte zeigt unter dem Titel „Konjunkturabhängiger Tummelplatz der Investoren“, in Planung oder Ausführung befindliche Projekte im Glattal zwischen dem Flughafen Kloten und Dübendorf, Oerlikon und Bassersdorf. Interessant ist nicht nur die Vielzahl der Projekte, sondern auch deren grösstenteils inselartiger Charakter entlang wichtiger Entwicklungsachsen, die einerseits durch die Glattalbahn und andererseits durch den an den Rändern von Zürich enorm hohen Entwicklungsdruck räumlich bestimmt werden.



In „Annähernd perfekte Peripherie“ beschreiben 2001 Mario Campi, Franz Bucher und Mirko Zardini den Zürcher Nordraum in seiner Archipelstruktur. Entgegen neuer Studien (z.B. Oswald/Bacchini 2003, Michaeli 2004 oder Christiaanse 2005) stehen in der Studie zum Glattal allerdings die Eigenschaften der vereinzelt Felder im Vordergrund und nicht deren spezifische Lagebeziehungen zueinander. In der Tat sind die Lagen innerhalb der Gesamtsystems aber entscheidend für die Ansiedlung der meisten dieser Programme, weniger wichtig sind kleinräumliche Nachbarschaften.

Die Bevölkerungszahlen dieser Gebiete sind in den letzten Jahrzehnten überproportional hochgeschwollen. In den meisten Agglomerationen der Schweiz lebt inzwischen die Bevölkerungsmehrheit nicht mehr in der Kernstadt oder dem inzwischenden Kernstadt verwachsenen ersten Vorortgürtel, sondern in der weiteren Agglomeration. Laut Bundesamt für Statistik (BFS) stehen den rund 363'000 Einwohnern in der Kernstadt Zürich (= 33.6% der Bevölkerung der gesamten Agglomeration Zürich) 717'000 Personen in den Agglomerationsgemeinden (= 66.4%) gegenüber.

Auf einem grösseren Massstab betrachtet, umfasst der gesamte Metropolitanraum Zürich dabei noch weitere Agglomerationen wie z.B. Winterthur, Rapperswil-Jona, Baden-Brugg, etc. mit jeweils eigenen Kernen auf der untergeordneten Massstabsebene der Agglomerationen. Über diesen gesamten Metropolitanraum gerechnet ergibt sich (übrigens wie auch schweizweiter Durchschnitt) ein Verhältnis von ca. 36.5% in den Kernen gegenüber 63.5% in den Agglomerationsgemeinden. Dennoch können diese Zahlen massiv variieren. Interessant ist hierbei die Entwicklung, dass das Verhältnis sich weiterhin zugunsten der Agglomerationsgemeinden entwickelt.



In der hochverdichteten Agglomeration im Lim-mattal treffen städtische Strukturen unvermittelt auf tradierte Bebauung. Diese Brüche prägen die Ästhetik dieser zwischenstädtischen (Sieverts) Siedlungsräume. Bei aller wuchtigen Zeichenhaftigkeit in diesem spezifischen Fall ist das Verhältnis (oder Nicht-Verhältnis) von alt und neu (insb. soziologisch) in seinen Verdrängungsmechanismen nicht immer unproblematisch. (Spreitenbach, 2006)



Die Enge wird auch in der Agglomeration immer grösser. Da hier der bevorzugte Wohntyp aber nach wie vor das freistehende Einfamilienhaus ist, werden spezielle Typen entwickelt, die eine dichteste Packung erlauben. In diesem speziellen Fall weisen die Gebäude nur an zwei Seiten Fenster auf, um sich möglicher Einblicke von Nachbargrundstücken zu erwehren. Die Architektur ist wieder ortstypisch noch spezifisch, öffentlicher Raum existiert in diesen Siedlungen nicht. (Kittlwanen, 2006)



Die Ausbreitung der Agglomeration verlangt immer wieder nach einer Anpassung der Infrastrukturen aufgrund von kapazitären Engpässen. Insbesondere die in die Agglomerationssteppiche der Metropolitanräume längst eingewachsenen alten Zentren können die durch die Pendler erzeugten Verkehrsströme kaum mehr bewältigen. Hier müssen aufwändige Neutrassierungen, hier sogar innerstädtische Tunnelanlagen erstellt werden. (Ennetbaden, 2006)



Gentrification bedeutet das Verdrängen minderwertiger Funktionen durch höherwertige. Dieser Begriff wird analog in der Soziologie verwendet. Das Bild aus Brugg AG verdeutlicht anschaulich die Prinzipien der Gentrification in der Agglomeration. Auf einem zunächst brachgefallenen Industriegrundstück wurden zunächst alte Grabsteine gelagert, danach der Raum von einem Gebrauchtwagenhändler belegt, der nun – die Baugespanne verraten es – dem Neubau einer Wohnanlage weichen muss, welche zur weiteren Wertsteigerung des Grundstücks führt.

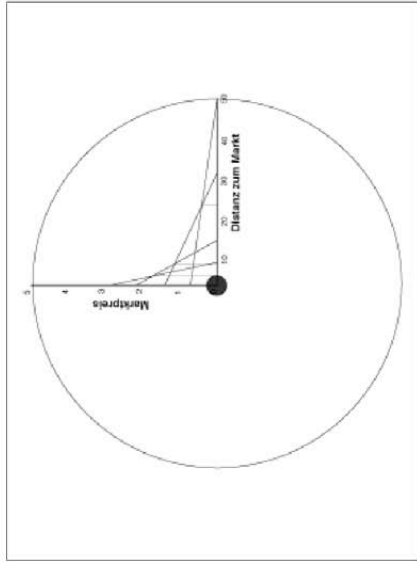
In der Agglomeration Zug, welche ebenfalls dem Metropolitanraum Zürich zuzurechnen ist, beträgt das Bevölkerungsverhältnis zwischen Kernstadt und Agglomerationsgemeinden inzwischen 24% zu 76% (2002; im Jahr 1990 betrug es 28% zu 72%).

Für einen neuen Typ Agglomeration wie z.B. die Region Olten-Zofingen ist überhaupt kein eindeutiges, starkes Zentrum mehr auszumachen. Aufgrund der besonderen Situation an der „Kreuzung Schweizer Mittelland“ (Kreuzung der beiden traditionellen Haupttrouten (Ost-West (Mittelland), A1, SBB Bern-Zürich/ Nord-Süd (Gotthardroute), A2, SBB Basel-Luzern) mit dem Aneinanderstossen gleich vierer Kantone (AG, SO, BE und LU) ist hier eine polyzentrische Agglomeration entstanden, deren Zentren gerade noch 16% (Olten), 8% (Zofingen) der ansässigen Wohnbevölkerung der gesamten Agglomeration beheimaten.

Von klassischen Kernstädten und Zentren kann man in diesem Falle gar nicht mehr sprechen, vielmehr repräsentiert diese Struktur eine durch Franz Oswald und Peter Baccini beschriebene „Netzstadt“ mit einem komplexen Verhältnis zwischen Knoten und (inneren und äusseren) Verbindungen (siehe auch Vorlesung 1.4). Und in der Tat kann selbst in ursprünglich ausgesprochen monozentrisch organisierten Agglomerationen wie z.B. der von Zürich eine Tendenz zur Bildung von untergeordneten Zentren in den peripheren Gebieten der Agglomeration (z.B. Thalwil, Uster, etc.) festgestellt werden. Diese Entwicklung hängt häufig mit dem Ausbau und der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur (z.B. Zürcher S-Bahn-System), bei gleichzeitig auftretenden räumlichen und kapazitären Engpässen im Kernbereich oder im ersten Vorortgürtel zusammen. Als weiterer Faktor kommt aufgrund des Erreichens kritischer Grössen in der Flächenausdehnung (max. Pendelzeiten zum Arbeitsplatz, Erreichbarkeit von Einkaufszentren, etc.) eine zunehmend periphere Organisation der Agglomerationen hinzu: Periphere Zugverbindungen, die die zentralen Umsteigebahnhöfe der Innenstadt nicht mehr anfahren, Gewerbegürtel entlang der Autobahnrinne, insbesondere im Zürcher Norden, wo die schnelle Anbindung an den Flughafen gewährleistet ist.

Die daraus entstehende komplexe Vernetzung repräsentiert wiederum vielmehr eine „Netzstadt“ mit morphologisch und physiologisch unterschiedlichen, stets dynamischen Verhältnissen einzelner Knoten zueinander.

Versteht man nun aber die Stadt als Produkt eines Gemeinwesens, so wird schnell klar, dass die Raumproduktion in den oben beschriebenen Prozessen sich wohl an einer anderen Grundlage orientiert. Partikularinteressen oder gar Individualinteressen bilden sich in diesem Raum stärker ab als in den Zentren. Die dort auf breiter Basis diskutierte und mit legislativen und exekutiven Kontrollinstanzen gesicherte Kohärenz der städtischen Gestalt scheint in der Peripherie kaum ihre Verteidiger zu finden. Vielmehr wird dieser Raum (Sieverts: Überlaufraum der klassischen Städte) als Freiraum verstanden, in dem individuelle Interessen eingebettet werden können und der in einem heterogenen, inzwischen fast vollständig aneinander gewachsenen Patchwork die mannigfaltigen Interessen und deren Überlagerungen zeigt.



Mit den nach ihm benannten Thünen'schen Ringe entwarf Johann Heinrich von Thünen 1826 ein ökonomisches Modell von der Abhängigkeit zwischen Hinterland und Markt. Demnach ist der zu erzielende Marktpreis von der Distanz zum Zentrum anhängig. Vom Prinzip her gilt dieses Modell auch für die Preisbildung in monozentrischen Agglomerationen. Es erklärt, warum hochwertigere Gewerbe sich in den Zentren verankern können, während minderwertige einem Prozess der Verdrängung in die weitere Peripherie unterliegen.

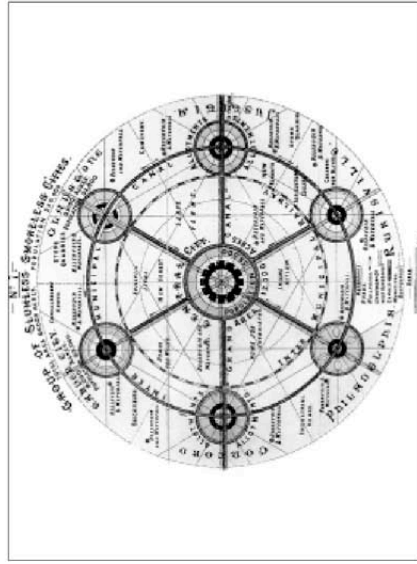


Diagramm aus Ebenezer Howards „Tomorrow: A peaceful path to Real Reform“, 1898. Mit dem Modell versuchte Howard eine Reform anzuregen, die zum Ziel hatte, den Boden gerechter zu verteilen. Er sah die einzige Möglichkeit in der Anlage von städtischen Satelliten im offenen Land, die er „Garden Cities“ nannte. Die Idee der Garden Cities war derart erfolgreich, dass nicht nur die zweite Ausgabe des Buches 1902 in „Garden Cities of Tomorrow“ umbenannt wurde, sondern der ursprüngliche Gedanke einer Sozialreform gegenüber der Idee der durchgrünten Gartenstadt in der Peripherie zurücktrat.

So kommen die Möbelhäuser und Einkaufszentren mit ihren Konzentrationen entlang den Autobahnanschlüssen als weitere Ebene zu jener der alten, bäuerlichen Dorfkerne, der sich in weiten Feldern erstreckenden Einfamilienhausteppiche, der alten Industrien entlang der Wasserläufe und Kanäle, von Deponien und Lager, ARAs, Autohändlern und nicht zuletzt der verbliebenen Landwirtschaftsflächen oder als Naherholungsgebieten genutzten naturnahen Flächen zu liegen. Die daraus entstehenden Linien und Inseln bleiben in der Peripherie lesbar, treffen sie doch häufig unvermittelt aufeinander, können aufgrund betrieblicher oder besitzrechtlicher Verhältnis häufig auch keine Verbindung zwischen ihnen hergestellt werden, was eine Kohärenz des Raumes erzeugen könnte.

Die auf Seite 28 abgebildete Luftfotografie von Schwerzenbach ZH vermittelt beispielhaft einen Eindruck dieses Zusammentreffens unterschiedlicher neuer und alter Strukturen, welche die Quasi-Zerstörung der ehemaligen dörflichen Räume einerseits bei gleichzeitiger Abwesenheit eines urbanistischen Konzeptes für die Integration der neuen Funktionen in die Siedlungsstruktur zeigt. Obwohl dieser Mangel längst von einem breiten Publikum beklagt wird, scheint die weitere Entwicklung der Peripherie in eine vergleichbare Richtung unaufhaltsam, welche immer neue Räume verheert. Immer entferntere Agglomerationsgemeinden erheben Anspruch auf bessere Verbindungen, durch Verdichtungen werden immer mehr Bewohner zum Pendeln gezwungen, minderwertige Gewerbe werden in einem Prozess der Gentrification immer weiter in die Peripherie verdrängt (siehe Bilder Seite 30). Dabei geschieht dieser Prozess mit bestimmten Charakteristika:

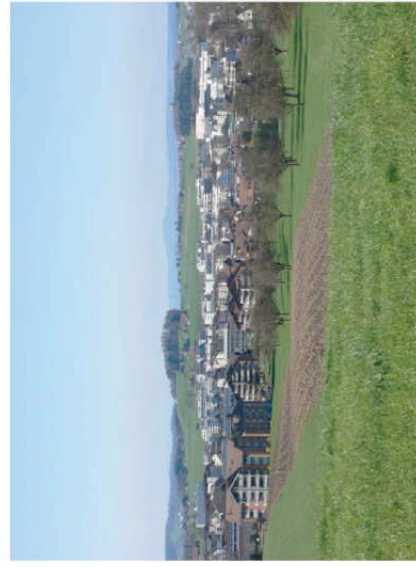
- Der Prozess geschieht häufig implizit: d.h. es werden teilweise gar keine direkten Forderungen z.B. gegenüber Nachbargemeinden formuliert. Diese sehen sich aber mit einem täglichen Verkehrsinfarkt aufgrund des durchgehenden Pendelverkehrs aus den umliegenden Wohngemeinden konfrontiert, welcher diese schlussendlich etwa mit kantonaler Hilfe zur Erstellung von Umgehungsstrassen nötigt. Dabei bleibt der Investor, welcher in der peripheren Wohngemeinde massiv Wohnungen erstellt hat, von den Kosten solcher infrastrukturellen Anpassungen meist verschont, kann aber andererseits in der Folge geplante Objekte aufgrund des Mehrwerts einer besseren Erreichbarkeit teurer verkaufen.
- Die immer weitere Verdichtung der Ballungsräume hat auch vor den Vorortgemeinden nicht Halt gemacht. Die ehemals preiswerten Grundstücke sind heute heiss umkämpft, das in einem weiträumigen Garten stehende Einfamilienhaus ist selbst in der näheren Agglomeration kaum noch bezahlbar. Flächenintensive oder minderwertige Nutzungen weichen dem Entwicklungsdruck durch Wegzug in entlegene Gebiete aus, wodurch wieder neue Bewegungen im Netz erzeugt werden und die Infrastrukturen belasten.



Das vermeintlich individuelle Wohnen im freistehenden Einfamilienhaus lässt sich für breite Bevölkerungsschichten praktisch nur noch in den relativ preisgünstigen Räumen der peripheren Agglomeration realisieren. Dennoch stellt es immer noch die bevorzugte Lebensform dar. So unterschiedlich wie sich die einzelnen Gebäude geben, so ähnlich sind sich jedoch die dort gepflegten Lebensstile, was letztlich auch dazu führt, dass sich eine städtische Urbanität in diesen Orten kaum einstellen kann. (Abbildung aus dem Projekt Deutschlandschaften, Biennale Venedig, 2004)



Traditionelles Zentrum der Gemeinde Risch-Rotkreuz. Lange dominierte die kleine Gemeinde Risch durch ein traditionell politisches System die längst zu einer städtischen Grösse angewachsene Siedlung Rotkreuz, welche sich auf dem Land der Gemeinde Risch befindet. Erst politische Reformen der letzten Jahre haben dieses Unverhältnis beseitigen können und die Entwicklung des Ortschafts Rotkreuz positiv beeinflusst. (Foto 2006)



Zwischen Zugersee und Reusstal liegt auf einem Höhenrücken Rotkreuz, welches aufgrund seiner Lage an einem der wichtigsten Eisenbahnknotenpunkte der Schweiz und zweier Autobahnen insbesondere in den letzten zwanzig Jahren rapide entwickeln konnte. Politisch zwar von der Gemeinde Risch ZG abhängig, gehörte dennoch der Bevölkerungszuwachs in den 1980er und 1990er Jahren zu den schnellsten in der Schweiz, zwischen 1980 und 2000 verdoppelte sich die Einwohnerzahl auf nahezu 7000 Einwohner, auch seitdem wächst Rotkreuz jährlich um nahezu 2.5%.



Die tradierten Bilder trügen. Das Bauerhaus ist heute Fahrradhandlung, der benachbarte Weinkel-ler präsentiert sich im Gewand einer modernistischen Allensweltsarchitektur. Der durch den Bau von neuen Infrastrukturen entstandene Restraum wird mit „natürlichen“ Elementen (Pflanzkübel, beschmittene Hecken) gestaltet und verkommt dabei zur Belanglosigkeit. (Risch-Rotkreuz, 2006)



Die S-Bahn wirkt in der Region Zürich als Motor für die Entwicklung neuer urbaner Programme auch in den peripheren Regionen. Die Eingriffe muten dabei unkonventionell an, erweisen sich aber als durchaus erfolgreich und regen neue Entwicklungen an. Hier abgebildet die in der freien Landschaft gelegene, 2005 eröffnete Haltestelle Meltingen-Heitersberg an der Linie Zürich-Aarau. Das Programm umfasst den Umsteigegehub direkt an der Kantonsstrasse gelegen, mit Postautobahn-hof, S-Bahn-Halt, Parkhaus und Tankstelle mit Coop Pronto Shop/Supermarkt, sowie Kaffee- und Selectaautomaten für die Pendler.

– Die tradierten administrativen Strukturen entsprechen häufig kaum den heutigen Gegebenheiten. Das betrifft zunächst die urbane Morphologie selbst, welche eine erhöhte interkommunale oder interkantonale Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Raumentitäten fordert. Andererseits verschieben sich Gewichtungen, innerhalb des urbanen Raums aufgrund anderer Lebenskonzepte oder -stile. Ein Vorort oder Ortsteil kann plötzlich wichtiger werden als die Kerngemeinde, ohne dass Konzepte für diese allmähliche Verschiebung, vielleicht verbunden mit einem Bedeutungsverlust für die alten Kerne erarbeitet worden sind. Nicht immer ohne Schmerzen geht die Verschiebung von Bedeutungen und Massstäben vor sich: Bauernhöfe werden zu neuen Wohnsitzen wohlhabender Städter, Winzerhäuser zu Fahrradhandlungen, die Ertragsstruktur wird nicht mehr durch das ortsansässige Gewerbe sondern mehrheitlich durch Auspendler geprägt, das Einkaufszentrum in der Nachbargemeinde bedroht lokale Geschäfte, die SBB lassen ihre Züge bevorzugt im Nachbarbahnhof anhalten, die Poststelle wird umbenannt, etc.

Anstatt diese Entwicklungen einzig als Bedrohung für die Identität von Agglomerationsgemeinden zu verstehen, ist in den letzten Jahren allerdings auch eine gegenläufige Entwicklung festzustellen. Insbesondere die sich zu Zentren an der Peripherie (s.o.) entwickelnden Gemeinden sind stark an einer Qualifizierung ihres urbanen Raumes interessiert, den sie viel zu lange vernachlässigt und somit einer von ihnen kaum kontrollierbaren Entwicklung preisgegeben haben. Dabei steht aber nicht im Vordergrund die alten Dorfbilder zu beschwören, sondern den neu entstandenen Raum in seinen Charakteristika zu begreifen und in seinen spezifischen Qualitäten zu stärken.

So hat man in einigen Gemeinden des Zürcher Oberlandes festgestellt, dass aufgrund der Infrastruktur eine besondere Eignung dieser Orte als zukünftige Wohnorte einer alternden Gesellschaft besteht. Zielgerichtet überlegt man nun, wie durch eine Angebotsanpassung und Optimierung in Services, öffentlichen Angeboten, aber auch in der Stadtgestalt diese Qualitäten noch gestärkt werden können, um dadurch die Attraktivität des Gebietes auch für die Zukunft zu sichern. Gleichzeitig generiert man mit dem Zugang dieser relativ einkommensstarken Gruppe wieder finanzielle Mittel, mit denen andere Projekte unterstützt werden können. Es ist nicht zu erwarten, dass der Mix von Nutzungen genau dem typischen Mix einer klassischen Kerngemeinde entspricht, sondern dass der Schlüssel für den Erfolg in einer neuen spezifischen Mischung von Programmen gefunden werden muss.



Uster litt lange Zeit unter dem Image einer identitätslosen Agglomerationsgemeinde. Die gute regionale Anbindung einerseits und die lokalen Qualitäten des Umfeldes nutzend kann die Stadt bis heute grosse Zuwanderungsraten verbuchen (im Kanton Zürich weist es nach dem viermal grösseren Winterthur den zweitgrössten Bevölkerungszuwachs auf). Langsam entwickelt sich Uster dank einer geschickten Politik der Stadtentwicklung und -planung zu einem Zentrum in der Peripherie des Zürcher Agglomerationsraumes. (Luftfotografie etwa 2002)



Städtebauliche Projekte zur Aufwertung des öffentlichen Raums in Uster haben zum Ziel, Identitätsstiftend zu wirken. Ziel ist dabei nicht die Beschwörung tradierter Bilder einer (notabene in diesem Falle weit zurückliegenden) dörflichen Vergangenheit, sondern der selbstbewusste Umgang mit dem in den letzten Jahrzehnten entstandenen modernen Stadtbild. Zahlreiche Studien, Wettbewerbe und Projekte beschäftigen sich explizit mit dem urbanen Zusammenhang der Stadt und wirken somit der Gefahr einer dispersen Gesichtlosigkeit entgegen.



Illustration aus der Broschüre zur Verleihung des Wakker-Preises des Schweizerischen Heimatschutzes an die Gemeinde Turgi, 2002. Selbstbewusst und spielerisch werden hier die Ikonen (Zeichen) der Gemeinde auf Briefmarken in Szene gesetzt. Neben die üblichen Bilder historischer Gebäude treten Abbildungen von Wohnhochhäusern der 1960/70er Jahre (welche in der Tat das Bild des Ortes markant beeinflussen) oder ausgesuchter und qualitativvoller moderner Architektur: Auf der Suche nach spezifischer Identität werden neue Zeichen entdeckt.

Solche neuen Mischungen lassen sich zum Beispiel an den S-Bahn-Haltestellen in der Region Zürich beobachten. Lange galt es als städtebauliche Wahrheit, dass Individualverkehr und öffentlicher Verkehr sich nur schwierig miteinander kombinieren lassen. Heute zeigt sich, dass sich die Züge wesentlich besser füllen lassen, wenn solche Kombinationen geschickt geplant werden. Hierzu gehören das Angebot bestimmter ergänzender Services an den Umsteigepunkten, bestimmte ÖV-Frequenzdichten sowie deren gute Anbindung an das Strassennetz. Damit können auch die Aussenbereiche der Agglomerationen qualitativ gestärkt werden, so dass diese zu neuen Identitäten finden.

Literatur zum Thema:

Avenir Suisse, Eisinger, Angelus, et. Al.: Stadtland Schweiz, 2005.
 Bormann, Oliver, Koch, Michael et al.: Zwischen Stadt entwerfen, 2005.
 Bundesamt für Raumentwicklung ARE: Räumliche Entwicklung der Zürcher S-Bahn – eine ex-post Analyse, 2004.
 Bundesamt für Statistik: Eidgenössische Volkszählung, Bevölkerungsentwicklung der Gemeinden 1850-2000, 2002.
 Oswald, Franz und Baccini, Peter, in Zusammenarbeit mit Michaeli, Mark: Netzstadt- Einführung in das Stadtentwerfen, 2003.
 Sieverts, Thomas, Koch, Michael et al.: Zwischenstadt- inzwischen Stadt? Entdecken, begreifen, verändern, 2005.
 Thierstein, Alain, Kruse, Christian et al.: Raumentwicklung im Verborgenen – Die Entwicklung der Metropolregion Nordschweiz, 2005

Vorlesung Städtebau II SS 2006

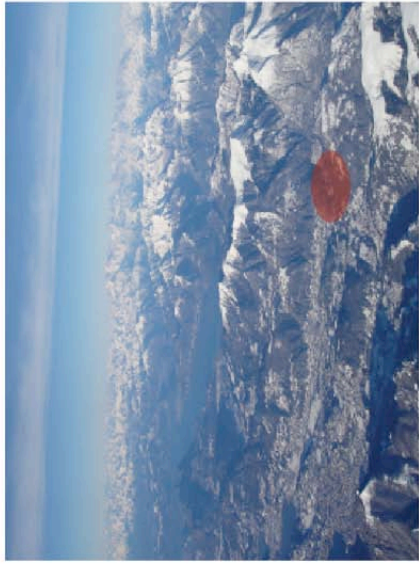
2.4 Projekttypen III / alpine und ländliche Räume

27.04.2006 / Mark Michaeli

Die Bewohner der dicht besiedelten Schweiz leben heute grossmehrfach in einem urban geprägten Raum. 75% der Bevölkerung lebt in den Städten und Agglomerationen (siehe auch Vorlesung 2.3), über 90% in den als Siedlungsflächen ausgewiesenen Territorien. Aber selbst von den Bewohnern ausserhalb dieser Territorien besteht ein enger Systemzusammenhang zu den urbanisierten Räumen und den dort bevorzugten Lebensstilen und Lebensformen. Selbst die Bewirtschafter von Alpen oder andere im abgelegenen Gebirge angesiedelte Berufe sind einerseits in ihren Erwerbsstrukturen dicht an urbane Netze des Warenaustauschs gekoppelt und andererseits pflegen sie häufig, sei es auch nur in ihrem Shoppingverhalten oder in ihrer Freizeitgestaltung, eine urbane Lebensweise.

Dies lässt sich zum einen auf die Nutzung eines breiteren Angebots (z.B. an Freizeitgestaltung oder Warenangebot, aber auch von beruflichen Freiheiten) zurückführen. Andererseits drückt es aber auch den Wunsch nach Reduktion von Vulnerabilitäten (Verletzlichkeiten) des eigenen Lebenskonzepts und damit Absicherung aus. Mit Hilfe urbaner Systeme schaffen Menschen einen relativ hohen Grad an Ausstattung und Sicherheit in ihrer Grundversorgung, auch bei stark schwankenden Umweltbedingungen wie Temperatur, Licht, Verfügbarkeit von Ressourcen (Wasser, Nahrungsmittel, Energie) und Gefährdungen verschiedener Art. Jede urbane Entwicklung wird bestimmt durch ein komplexes Wirkungsgefüge aus kulturellen, politischen, wirtschaftlichen, räumlichen und ökologischen Einflüssen, sowohl endogen wie exogen.

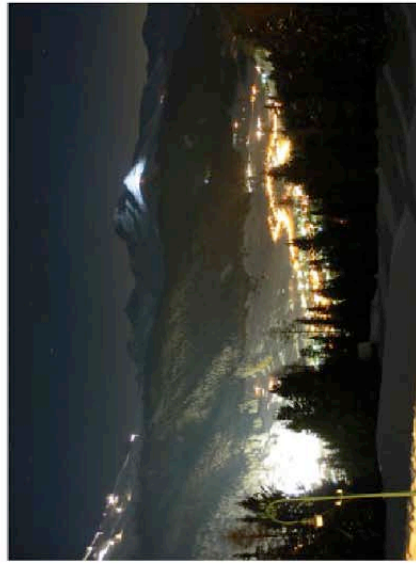
Dennoch weisen selbst in einem kleinen Land wie der Schweiz urbane Lebensformen regional unterschiedliche sozio-ökonomische Bedingungen und Ausprägungen des



Luftfotografie der Täler des dicht besiedelten Tessins zwischen Lugano und Bellinzona, im Hintergrund ist der Lago Maggiore zu erkennen. Die abgebildete Landschaft ist ein Beispiel für die „urbane Schweiz“, wobei damit nicht die totale Besiedelung mit städtischen Strukturen gemeint ist, sondern vielmehr die flächendeckende Verbreitung urbaner Lebensstile mit damit verbundenen Angeboten und Nachfragen. Der rote Punkt indiziert den Standort für das Projekt „Deposito di Sigrino Alp Transit San Gottardo“ des Ateliers Girot (siehe auch Seite 46 unten).



Sunnibergerbrücke bei Klosters des Architekten und Bauingenieurs Christian Menn, eröffnet 2005. Die Brücke ist Teil der gemäss dem Nationalstrassenplan im Ausbau zur Nationalstrasse befindlichen Prättigaustrasse zwischen Landquart und dem Vereina-Autoverlad der Rhätischen Bahn in Selfranga. In diesem Fall durch ein sensibles Design durchaus gelungen, stellt die Integration von zwecks besserer Erreichbarkeit stark nachgefragten Hochleistungsstrassen in Gebirgsregionen gewaltige gestalterische Anforderungen an die Planenden.



Treibender Faktor der Entwicklung in einigen Alpenregionen ist der Tourismus, für dessen Ermöglichung aufwändige Infrastrukturen geschaffen und unterhalten werden, welche oftmals nur saisonal genutzt werden und ansonsten brachliegen. Hier eine Nachtfotografie von Davos-Platz im Januar 2006. Deutlich zu sehen sind die für die nächtliche Präparierung angeleuchteten Pistenanlagen am Rinerhorn (rechts), Jakobshorn (links oben) und Bolgen (unten links).

Siedlungsgebietes auf. Der urbane Raum des Pendlers im Gebirge oder im stark landwirtschaftlich geprägten Raum sieht folglich nicht gleich aus wie jener der Pendler innerhalb der metropolitanen Agglomerationen des Tieflandes. Die Ansprüche an den Raum und folglich die Raumproduktion unterscheidet sich aufgrund des anderen Kontextes entscheidend in den nachgefragten Qualitäten und somit auch in den Projekten. Ist die Bearbeitung dieser meist ausserhalb der Städte verorteten Projekte denn nun Aufgabe des Städtebaus?

Beantwortet man diese Frage mit „ja“, so wird man häufig in die verfängliche Diskussion verwickelt, ob man denn damit der Schweiz ihre landwirtschaftliche Grundprägung absprechen wolle. Die scharfe Polemik, unter anderem von verschiedenen Interessenverbänden geführt, übersieht dabei aber, dass es gar nicht darum geht, die Schweiz als vollständig verstädterten Raum zu betrachten und die Landwirtschaft zu marginalisieren.

Die „urbane Schweiz“ ist vielmehr ein Arbeitsbegriff, um Lebensstile und damit verbundene Organisationen zu beobachten, und weniger um die formale Erscheinung des Raumes und seiner Elemente zu beschreiben. Andersherum taugt die formale Erscheinung kaum, um die darin beinhaltenen Lebensstile zu ergründen. Gleich einer Maske kann das traditionelle Engadinerhaus weiterhin Zentrum und Heimat eines agrarisch orientierten Familienlebens sein, oder aber die grosszügige und nur saisonal bewohnte Residenz eines Filmproduzenten sein, kann das alpine Maiensäss wahlweise saisonal Vieh oder als Feriendorf umgewidmet Grosstadtflüchtlinge beherbergen, kann sich im rustikalen Chalet eine vernakuläre Bautradition oder aber eine geeignete Bauform zur besseren Vermarktung von Eigentumswohnungen und Zweitwohnsitzen, in die das Chalet sorgfältig tranchiert worden ist, manifestieren. Diesen Widersprüchlichkeiten Rechnung tragend haben führende Architekten längst neue Formen der Architektur in den Bergen erfunden, und es haben sich in einigen Regionen wahre Nischen mit weiter Verbreitung qualitativvoller architektonischer Objekte gebildet. Gute Architektur allein löst aber die nur selten auf formalen Problemen fussenden städtebaulichen Probleme nicht.

Der Städtebau in den Alpen ist dennoch mehr als reine Ortsbildgestaltung, er setzt sich gestaltend mit allen Elementen der urbanen Entwicklung, d.h. auch der Umgestaltung von Landschaften, der Anlage von Infrastrukturen etc. auseinander. Natürlich gibt es auch klassische Aufgaben. Als Beispiel sei die städtebauliche Planung für Vrin durch den Architekten Gion Caminada genannt, welche über eine Revision der Bauordnung die ortstypischen Qualitäten der Gemeinde sicherstellen und profilieren konnte und sich heute nicht nur in einer ganzen Reihe von qualitativollen Bauten in der Gemeinde, sondern auch im positiven Ansiedlungssaldo niederschlägt. Doch bleiben solche Projekte, welche sich in kleinen und kleinsten Gemeinden mit wenigen Entscheidungsträgern und wenigen widerstreitenden Interessen realisieren lassen, bei allem Erfolg die Ausnahme vom Regelfall und können kaum generalisierend auf den gesamten Alpenraum übertragen werden. Die räumlich-städtebaulichen Probleme entstehen denn auch häufig nicht in den traditionell bewirtschafteten Gebirgsregionen, sondern vermehrt dort, wo entweder



Die aussergewöhnlichen Unwetter im August 2005 richteten insbesondere in den Berner Alpen und der Zentralschweiz erhebliche Schäden an. Wie hier im Lüttschental kam es durch Starkregen und den damit verbundenen unkontrollierten schnellen Wasserabfluss aus den Bergregionen zur vollständigen Zerstörung von versorgenden Strassen und Eisenbahnliesen sowie zu massiven Überschwemmungen und Murenabgängen bis in tiefergelegene Regionen. Im Bild aus dem „Echo von Grindelwald“ ist die erstellte Notverbindung zu sehen, über welche in einem Notbetrieb die Versorgung der Gemeinde sichergestellt wurde.

grosser Entwicklungsdruck herrscht (wie z.B. in den touristischen Resorts des Hochgebirges) oder neue Elemente (z.B. der Infrastruktur, Strassen usw.) in die Landschaft eingefügt werden müssen. Des Weiteren wird man sich im Zusammenhang mit Klimawandel und vermehrten Schadensfällen durch Naturereignisse wieder um die Verletzlichkeit der urbanen Strukturen in den Alpen mehr und mehr bewusst. Die Hauptaufgaben des Städtebaus in alpinen Regionen lassen sich generell in vier Schwerpunkte zusammenfassen, welche nachfolgend diskutiert werden: Gefährdung und Verletzlichkeiten des Urbanen Systems, Netze der Mobilität und Versorgung, Landschaft als Entwurfsaufgabe, Herausforderungen des Alpentourismus.

Gefährdung und Verletzlichkeit des Urbanen Systems

Der Siedlungsraum in Gebirgsregionen ist vielerorts verschiedenen Naturgefahren ausgesetzt: Lawinen, Sturzprozesse und Rutschungen, aber auch Hochwasserereignisse bedrohen Siedlungen und die versorgenden Infrastrukturen genauso wie die Anlagen des für die Regionen so wichtigen Saisontourismus. Traditionelle Ansiedlungen versuchten diesen Gefahren aus dem Weg zu gehen, so lassen sich z.B. im Goms (VS) leicht die Positionen und Ausdehnungen der alten Dörfer aus den Lawinenzügen des nördlichen Talhanges ableiten. Flusssauen blieben unbebaut oder unbestellt, Seekanten frei von Siedlung. Wo man nicht ausweichen konnte, wurden bestimmte Bauformen entwickelt, die den Naturgewalten trotzen sollten (man denke z.B. an die Lawinenkeile an manchen Gebäuderückseiten).

Doch sind die ungefährdet besiedelbaren und bestellbaren Gebiete relativ selten, häufig nicht zusammenhängend und eher inselartig auftretend. So blieben die verbindenden Linien durch Lawinniedergänge, Steinschläge etc. stark gefährdet oder gar oft monatelang blockiert. So wie heute noch Passstrassen im Winter geschlossen werden, wurden teilweise Bahnlinien abgebaut (z.B. Strecke über die Furka bis ca. 1980), ganze Regionen zeitweise unpassierbar oder unerreichbar. Die Mobilität war in einer Art eingeschränkt, wie dies heute praktisch nicht mehr vorstellbar ist. Die versorgenden Infrastrukturen konnten aber nur angeboten werden, wenn ganzjährig zu öffnende und vor Zerstörung und Beschädigung halbwegs sichere Trassen erstellt werden konnten. So wurden enorme Aufwände betrieben, um Bahnlinien in sichere Gelände einzubetten, Strassen vor Steinschlag und Lawinen zu sichern, Stromtrassen im Permafrost zu verankern (ohne damit eine wirklich hundertprozentige Sicherheit zu erreichen, wie etwa die jüngsten tragischen Ereignisse am Gotthard zeigen).

Da die nun ganzjährig erschlossenen Gebiete sich rasch entwickelten, wurde der für die Besiedlung bereitstehende Platz auf den risikoarmen Inseln zusehends knapper. So entschied man sich für Schutzbauten, wie Lawinenschutzbauwerke, Schutzwälle und Wände, Bach- und Flussverbauungen. Die Grundversorgung mit Infrastrukturen sollte so landesweit gewährleistet bleiben. Die Unwetterereignisse der letzten Jahre mit den dadurch verursachten Schäden haben gezeigt, dass der Schutz niemals vollständig sein kann, und dass für die Zukunft Überlegungen notwendig sind, sich aus besonders gefährdeten Gebieten zurückzuziehen (siehe auch Bilder S.42). Das heisst, die Vermeidung eines möglichen Schadensfalles als Schutzkonzept dem Schutz vor den Folgen des Schadensfalles vorzuziehen.



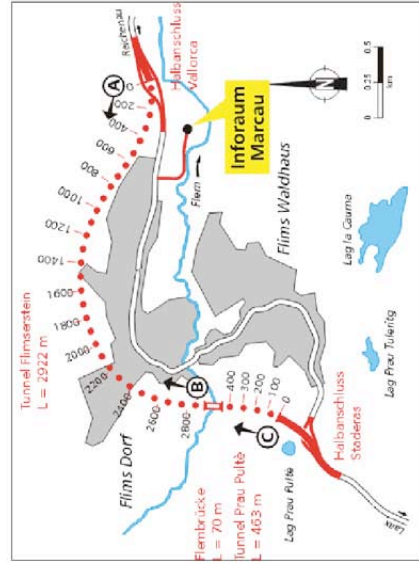
Der ebenfalls von den Unwettern im August 2005 ausgelöste Murenabgang in Brienz BE schlug eine Schneise der Verwüstung in die Siedlung. Obwohl die Gefährdung dieses Gebiets bekannt war, wurden hier dennoch Gebäude errichtet, welche nun zum Teil total zerstört wurden. Als nach den ersten Aufräumarbeiten die Diskussion um einen Wiederaufbau begann, bestand die Gebäudeversicherung entgegen massivem Widerstand der Landeigentümer auf einer grundlegenden Revision des Zonenplans der Gemeinde, damit solche Gebiete nicht wieder bebaut werden. Die Entscheidung darüber ist noch hängig.



Zonenplan der Gemeinde Andeer GR, 2006. Zusätzlich zu den Signaturen für die verschiedenen Bauzonen sind die transparent in rot und blau darübergelegten Gefährdungszonen eingetragen. In diesem Fall handelt es sich um Gefährdungen der Stufen I und II in der Kategorie Hochwasser und Rutschungen. Der Kanton Graubünden verlangt von seinen Gemeinden eine Revision der Bauordnungen mit einem verbindlichen Gefahrenkataster, welches in Zukunft grössere Kapitalschäden vermeiden helfen soll.



Eine Studie in der Agglomeration Chur und Umgebung MACU zeigt die enormen Pendlerströme in dieser Region. Links im Bild der Autoverkehr, welcher sich insbesondere nach dem im Norden und durch öffentlichen Verkehr nur schlecht angebundenen Rheintal und dem Walensee orientiert, in der rechten Grafik die Pendlerströme im ÖV mit dem Schwergewicht im durch die RhB erschlossenen Domleschg und dem Prättigau. Auffallend sind die weiten Pendeldistanzen in diesen Gebirgsräumen. Markante Pendelbewegungen können bis nach Davos und bis ins Engadin (beide ca. 80min von Chur entfernt) festgestellt werden.



Die überlasteten Ortszentren in den Alpen werden mit grossen infrastrukturellen Anstrengungen entlastet. Umgehungen in Tunnelstrecken, wie z.B. hier in Flims GR, gestalten sich aber häufig aufgrund geologischer und hydrologischer Gegebenheiten als äusserst kompliziert und bedürfen einer sensiblen Planung.

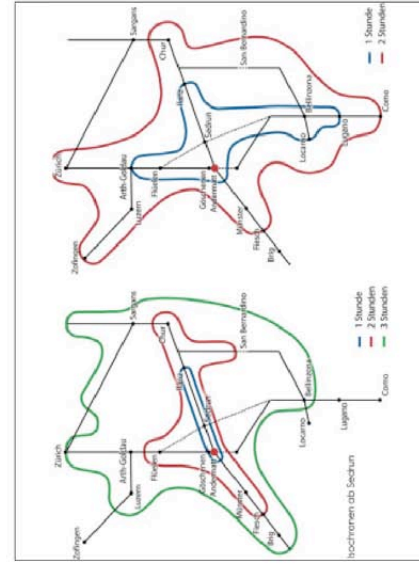
Hierzu werden zur Zeit sowohl auf Kantons- und Gemeindeebene verbindliche Planungsgrundlagen und Gefahrenkataster erstellt, welche in Kategorien unterteilt den entwickelbaren und bebaubaren Raum neu definieren. Die Kategorisierung erfolgt dabei nach mehreren Kriterien: erstens nach der Art des Ereignisses (z.B. Lawinen, Überflutung, etc.), zweitens nach der Stärke des Ereignisses und drittens nach dem Ausmass der zu erwartenden Schäden an Gütern bzw. Risiken für Leib und Leben. Dadurch sollen zukünftige Schäden verringert bzw. vermieden werden, damit die Versicherungen nicht zu stark belastet werden, oder die heute solidarisch organisierte Obligatorische Gebäudeversicherung nicht zum Zusammenbruch bringen.

Spricht man über Gefährdungen des urbanen Systems im alpinen Raum, soll ergänzend ein aktuell in der Planung diskutierter Punkt erwähnt werden: die Gefährdung der wirtschaftlichen Grundlagen des Wintertourismus infolge eines durchschnittlich Klimawandels. In der Tat kann ein bis 2050 mit einer Erwärmung von durchschnittlich „nur“ 2-3°C prognostizierter Klimawandel einerseits eine Bedrohung für die Schneesicherheit tiefer gelegener Wintersportorte bedeuten, welche sich dann ihrer ökonomischen Grundlagen beraubt sehen. Andererseits werden bislang stabile Untergründe durch die Erwärmung instabil, im Hochgebirge verankerte Infrastrukturanlagen wie Lifte, Hochspannungsleitungen, Sendemasten aber auch Staudämme, Kunstbauten von Bahn und Strassentrassesees könnten dadurch mittelfristig gefährdet sein.

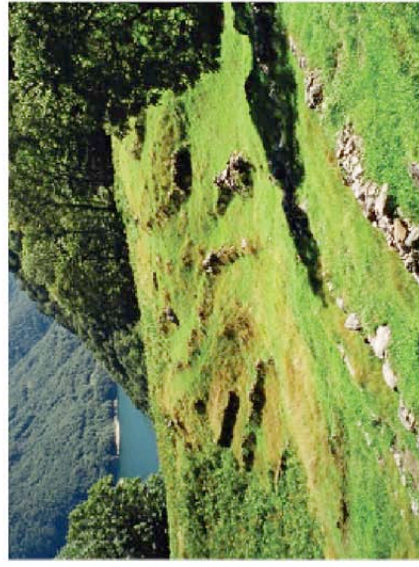
Netze der Mobilität und Versorgung

Nicht nur müssen jedoch alleine die bestehenden Anlagen gesichert werden, viele befinden sich immer noch im Ausbau, um die steigende Nachfrage nach Mobilität auch in den alpinen Regionen gewährleisten zu können. Längst sind die Talorte durch die saisonal anrollenden, touristischen oder auch täglichen Blechlawinen der Pendler hoffnungslos überfordert. Ortsumfahrungen, im schwierigen Gelände häufig nur als Tunnelstrecken realisierbar, werden erstellt, bestehende Strassen ausgebaut und begradigt, Hochleistungsstrassen in die engen Täler gezwängt (siehe Bilder S.44). Diese Strassen tragen dem immer stärker werdenden Pendlerverkehr Rechnung, genauso, wie sie die Spitzen des Tourismusverkehrs aufnehmen sollen. Dadurch dass sich beide Verkehrsformen allerdings zeitlich äusserst ungleichmässig verteilen, müssen beim Bau Kapazitäten kalkuliert werden, die weit über einem „Durchschnittstag“ liegen.

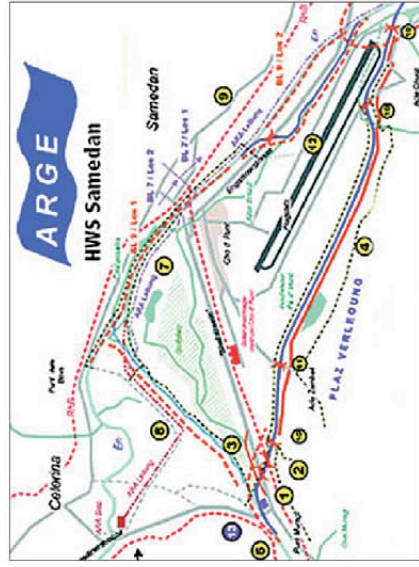
Gleichzeitig stellt die Integration der neuen Trassen in die Landschaft gestalterische Anforderungen an Planer und Architekten. Obwohl beim Bau gewaltige Aufwände entstehen, werden solche Projekte dennoch immer wieder entwickelt, um die Erreichbarkeiten für den Tourismus zu verbessern. Dies kann neben anderen als entscheidendes Marktargument bewertet werden. Im Winter entlegene (schwierig zu erreichende) Gemeinden suchen über neue winterliche Verbindungen ihre Standortattraktivität zu steigern. So lässt sich zum Beispiel die mit enormen baulichen und betrieblichen Anstrengungen in den letzten Jahren umgesetzte Winteröffnung der Lukmanierstrasse zwischen Disentis (GR) und Olivone (TI) erklären, welche die Wintersportregion in Surselva für den tessiner oder gar italienischen Markt erschliesst, da bislang eine Anreise sich als viel zu umständlich



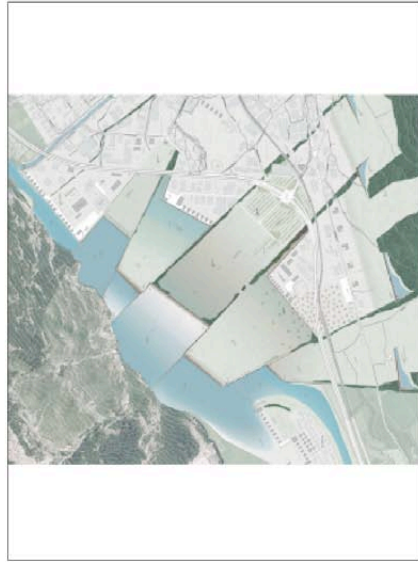
Isochronenkarte (Zeitdiagramm) mit Umrisslinien (1h, 2h, usw.) gleicher Zeitabstände vom Ausgangspunkt der Porta Alpina bei Sedrun. Links die aktuelle Situation im Winter, rechts das veränderte Bild nach Erstellung der projektierten Haltestelle im Gottard-Basistunnel der NEAT. Deutlich zu sehen ist insbesondere der Zeitgewinn in das südlich gelegene Tessin. Die Karte zeigt jedoch nicht den erheblichen Einfluss der SBB-Fahrplangestaltung auf, wodurch die bei der Anreise aus dem Norden erzielten Zeitgewinne durch Umsteigevorgänge wieder deutlich geschmälert werden.



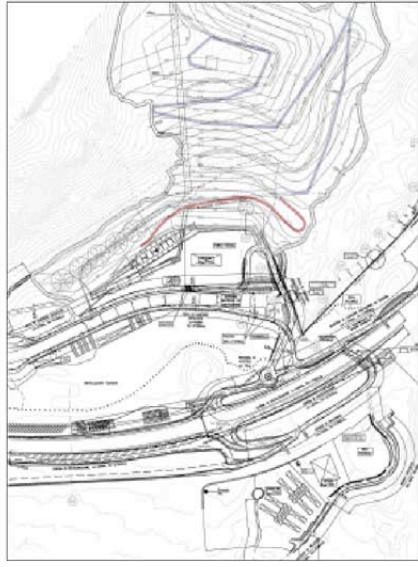
Aufgegebene Terrassen der landwirtschaftlichen Produktion in der Nähe von Corippo (Verzascatà TI). Zum einen verändert diese Aufgabe das Landschaftsbild massiv, da der Verfall solcher Strukturen häufig Erosionsprozesse und Versteppung sowie die schleichende Rückeroberung der mühsam über Generationen offen gehaltenen Weiden und Anbauflächen durch den Wald zur Folge hat. In anderen Regionen südlich des Alpenkamms (Valle Osogna TI, Val Calanca GR) sind diese Prozesse schon wesentlich weiter fortgeschritten.



Plan zur Renaturierung der bis anhin kanalisiertes Wasserläufe im Bereich des Flugplatzes in Samedan (GR). Am Zusammenlauf des En (Inn) mit dem Flaz kam es durch hohe Ablaufpeaks nach Regenfällen oder während der Schneeschmelze immer wieder zu Überschwemmungen im Flugplatz- und Siedlungsbereich der Gemeinde. Der Rückbau gerader Kanalstrecken in breite, aber flache Flussbette mit genügend Überflutungsraum und Vegetation im Randbereich gibt dem Fluss einerseits mehr Raum im Hochwasserfall und bremst dabei den Wasserablauf, womit sich die kritischen kurzzeitig hohen Peaks vermeiden lassen.



Projekt Rossboden (bei Chur) des Instituts für Landschaftsarchitektur der ETH Zürich. Der mehrfach ausgezeichnete Entwurf sieht in diesem Gebiet die Gestaltung von Überflutungsflächen für den Rhein vor. Der vorgeschlagene Entwurf lehnt sich nicht an traditionelle Landschaftsbilder an, sondern „erfindet“ eine neue Typologie für solche Flächen und integriert dabei geschickt ortstypische Elemente, wie z.B. die Gliederung des Raums in Kammern durch Baumreihen, etc.



Deposito di Sigrino AlpTransit San Gottardo des Ateliers Girot (Planungsstand 2006). Hier entsteht durch das Deponieren von NEAT-Aushubmaterial ein Berg von nahezu 170m Höhe. Die Landschaftsarchitekten haben sich aufgrund der von der ortstypischen Geologie stark abweichenden Zusammensetzung des verschütteten Materials dazu entschieden, den neuen Hügel nicht nur durch eine andere Vegetation als in den Nachbargebieten auszuzeichnen, sondern den Schüttelegel auch in einer bewusst „unnatürlichen“ Formgebung zu gestalten, welche seine künstliche Herkunft erahnen lässt.

gestaltete. Ähnlich bewertet wird auch das momentan heftig diskutierte Projekt der Porta Alpina, welches über eine SBB-Haltestelle im neuen NEAT-Basistunnel am Gotthard die Region um Sedrun aktivieren will.

Landschaft als Entwurfsaufgabe

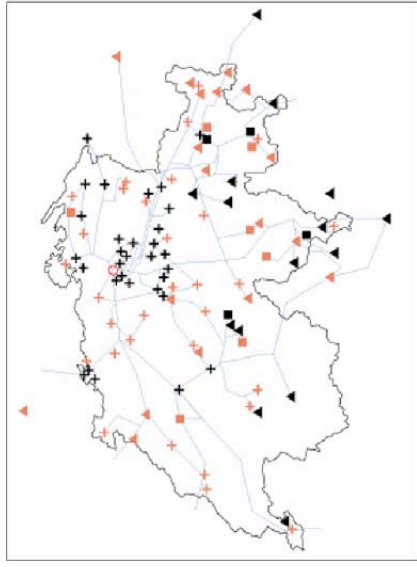
In der Tat muss die alpine Landschaft ebenso wie die Landschaft in den städtischen Verdichtungsräumen neu erfunden werden, hier wie dort sind die Erwerbs-, Nutzungs- und Gesellschaftsstrukturen, die zum heutigen Zustandsbild der Landschaft geführt haben, teilweise obsolet geworden. In den gebirgigen Regionen des Tessins erobert sich der Wald langsam die einstmals durch die Landwirtschaft mühsam abgerungen und kultivierten Flächen zurück. Weide- und Alpfächen versteppen, wenn sie nicht regelmässig bewirtschaftet werden, dennoch soll diese Landschaft aber als Zeugnis unserer Kultur erhalten bleiben. Hierfür müssen deshalb neue, nachhaltige Betriebskonzepte gefunden werden.

Gleichzeitig müssen im Sinne der Schadensminderung im Fall von extremen Wetterereignissen an den erst vor wenigen Jahrzehnten im Unwissen um Folgerisiken kanalisiert und eingedämmten Gewässer Rückbauten vorgenommen werden. Die Aufweitung und Neugestaltung der Flussbette und die Einrichtung von den Wasserabfluss verzögernden Überflutungsräumen hat sich hierbei als geeignetes Mittel erwiesen. Die Ästhetik dieser ebenso künstlich angelegten Wasserläufe muss jedoch nicht zwangsläufig einer Renaturierungsästhetik genügen. Es können durchaus auch neue, spezifische Gestaltungen gefunden werden, die nicht den Ursprung des Projektes als künstlicher Eingriff verleugnen, sondern selbstbewusst inszenieren (siehe Bild Seite 46) und damit das Bild einer neuartigen Kulturlandschaft prägen.

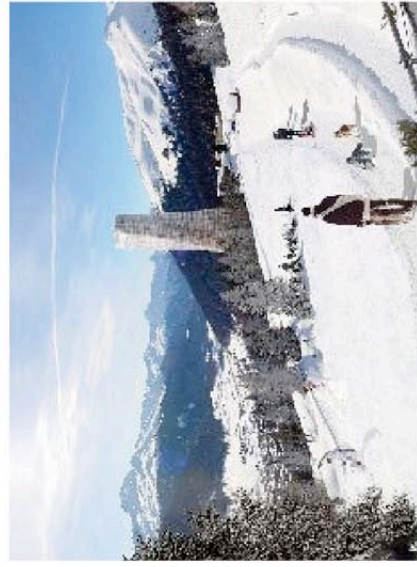
Wurde mit dem Abraum des ersten Gotthardtunnels einst in Zürich der Uferbereich verfüllt, um die städtische Anlage von Bürkliplatz und den Quaianlagen Richtung Enge zu ermöglichen, so fällt gegenwärtig beim Bau der NEAT ein vielfaches an Abraum an, geschätzt etwa 25 Millionen Tonnen. Das entspricht einem Volumen eines Würfels von 200m Kantenlänge oder fünfmal der Cheopspyramide in Gizeh. Mit Teilen dieses Abraums wurden im Vierwaldstättersee mehrere Inseln als Brutstätten für Wasservögel geschaffen, wobei ihre formale Gestalt wiederum klare Auskunft über ihre künstliche Entstehung gibt, und im Tessin wird zur Bewältigung der zu deponierenden Gesteinsmassen aus dem Südring der NEAT gar ein Berg entstehen, der in Gestalt und Vegetation Aufschluss über seine Herkunft geben wird.

Herausforderungen des Alpentourismus

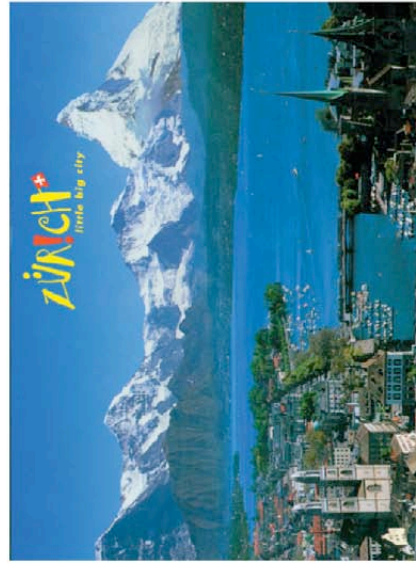
Neben den oben genannten Gefährdungen und Herausforderungen im infrastrukturellen Bereich verändert sich der Alpentourismus allmählich auch in anderen Bereichen. Der zunehmende Zweitwohnungsbau stellt vollkommen neue Anforderungen an die Flächenausnutzung in den Alpenen Resorts. Unlängst musste im Oberengadin einem inflationären Zweitwohnungsbau gesetzlich ein Riegel vorgeschoben werden. Diese restriktive Praxis hatte drei nennenswerte Resultate zur Folge: Erstens wurde in der Tat der Zweitwohnungsbau markant gebremst. Zweitens wurde mit dem Bau ver-



Eine nicht repräsentative Umfrage des Instituts für Städtebau unter den Mitarbeitern (2006) zeigt die intensive Nutzung des Raumes der Schweiz für die Freizeitgestaltung. In Tagesausflügen (Kreuze), Wochenendtrips (Dreiecke) und mindest einwöchigen Ferientaufenthalten (Quadrate) wird praktisch der gesamte Raum bespielt. Mehrfachnennungen (schwarz) tauchen insbesondere im Alpenraum der Kantone Graubünden und Bern auf.



Projekte wie das des Turmes auf der Schatzalp in Davos, welcher durch das Architekturbüro Herzog und DeMeuron geplant wird, zeugen von einer ganz neuen Kategorie des Alpentourismus. Neben den Hoteltourismus ist die einträgliche und gegenüber kurzfristigen Entwicklungen (z.B. Wetterlagen, Schneemangel, etc.) wesentlich weniger anfällige Immobilienbranche getreten. Hier wird durch die Erstellung und Bewirtschaftung von Zweitwohnungen im Luxussegment der benachbarte Hotelbetrieb gesichert. In Abstimmungen wurde die für die Erstellung des 105m hohen Turmes notwendige Zonenplanänderung bereits vom Volk gutgeheissen.



Fundstück aus einem Postkartenständer in der Stadt Zürich, 2005. Für die Touristen wird gerne schon mal die von Jacques Herzog beschriebene Ubiquität des Alpenraums mit dem Eindampfen der Geographie der Schweiz in einer Fotomontage geleistet. Hinter dem Zürichsee mit der Silhouette des Grossmünsters im Vordergrund thronen aufgereiht das Jungfrauemassiv und das Matterhorn.

mehrt in die benachbarten, ebenfalls für den Wintersport bereits gut ausgestatteten Regionen um Savognin und Davos ausgewichen. Und drittens stiegen die Immobilienpreise sowohl im Oberengadin als auch in den Ausweichregionen markant an. Das Preisniveau auf dem Wohnungssektor liegt hier inzwischen auf einer vergleichbaren Höhe mit der Zürcher Innenstadt oder den Gemeinden der „Goldküste“, in manchen Lagen sogar darüber. Damit qualifizieren sich diese Tourismusresorts auch auf dem Immobilienmarkt als interessante Standorte für Investitionen, was wiederum neue ambitionierte Projekte anlockt und damit die Urbanisierung anheizt.

Auch wenn dem alpinen Sommertourismus im Sinne von „Sommerfrischen“ für die von der Hitze geplagten Städte stets mehr Bedeutung zukommt, liegt indes das Hauptgewicht des Tourismus weiterhin auf der Wintersaison, mit allen im einleitenden Abschnitt angedeuteten Engpässen bezüglich Kapazitäten, während in der Zwischensaison verwaiste Ortschaften mit einem Überangebot an Infrastrukturen und entsprechenden Lasten für den überdimensionierten Betrieb (Ortsbusse, Schwimmbäder, Krankenhäuser, etc.) zurückbleiben.

Bleibt die oben schon aufgeworfene Frage, ob denn diese Fragen überhaupt Aufgaben für den Städtebauer sind, ob der Alpenraum Gegenstand einer Diskussion um die „urbane Schweiz“ sein kann? Ja, denn die heutigen Lebensstile bringen, ähnlich wie die einst diametral entgegengesetzten Kategorien von Stadt und Land in den Agglomerationen verschmelzen, den Gegensatz zwischen den Bergregionen und dem Tiefland zum Verschwinden. Die Grenze und Distanz scheint aufgehoben, so wie es auch das ETH Studio Basel im Text Alpine Resorts, aus: „Die Schweiz – Ein städtebauliches Portrait (2006) formuliert:

“Ist das Matterhorn nun ein urbaner Ort? Wahrscheinlich schon, denn es hat mehr noch als jeder andere Berg der Schweiz ubiquitäre und mehrfach bestimmte Züge angenommen. (...) Wenn bald einmal die urbane Topografie der Schweiz, die grenzenlose städtische Landschaft, nicht nur den Alltag, sondern auch das Bewusstsein der Bewohner als normale Erfahrung durchdrungen hat, werden nicht die Twin Towers oder eine Domkuppel die Ikone dieses urbanen Gefüges darstellen, sondern vermutlich das unsichtbar mutierte Matterhorn. Die Distanzen, die den Berg einst von anderen Regionen und Städten trennt und auch geschieden haben, sind allenfalls noch Übergänge, und die Grenzenlosigkeit macht den Berg letztlich unverortbar: Das Matterhorn liegt nicht mehr anderswo, sondern irgendwo – aber nahe.“

literatur zu Thema:

Albers, Hans-H. et al.: [inverse] Saisonstadt, in: Oswald, Philip et al.: Schrumpfende Städte, Band 2–Handlungskonzepte, 2006

ETH Studio Basel, Diener, Roger, et al.: Die Schweiz. Ein städtebauliches Porträt, Alpiune Resorts, 2005. Graz Architecture Magazine 01 – Tourism, 2004.

OcCC, Baccini, Peter, Michaeli, M.: Einfluss von Klimaänderungen auf die urbane Schweiz, Publikation für 2006 geplant.

Vorlesung Städtebau II SS 2006

2.5 *informal* Berlin / Jerusalem / Istanbul

04.05.2006 / Tim Rieniets

Informell: nicht förmlich; auf Formen verzichtend; ohne [formalen] Auftrag; ohne Formalitäten, nicht offiziell. (Duden)

Wird gegen Gesetze verstossen (z.B. Bauen ohne Genehmigung), dann ist der Bauprozess oder das Gebäude „illegal.“ Wird gegen nichtgesetzliche Regeln verstossen (z.B. Verhaltensmuster, soziale oder kulturelle Normen etc.), dann lässt sich von „Informalität“ sprechen. Informelles Bauen beschreibt also eine normative Qualität: das Verhältnis eines Gebäudes oder Bauprozesses zu den geltenden Normen und Regeln verhält. Von Informalität kann man demnach nur sprechen, wenn es demgegenüber Formalität gibt. Und weil sich Formalitäten durchaus unterscheiden können (z.B. in verschiedenen Kulturkreisen), ist auch die Definition des Informellen relativ. Die Regeln, die in unserem Kultur- und Rechtsraum Gültigkeit haben, sind nicht ohne weiteres auf andere Regionen übertragbar; und was in anderen Regionen der Norm entspricht, könnte bei uns gegen alle Regeln verstossen.

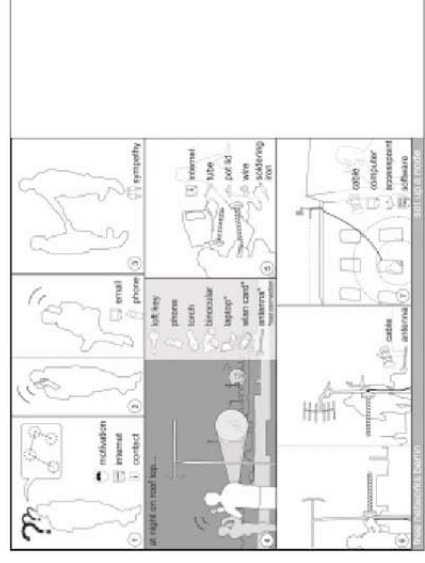
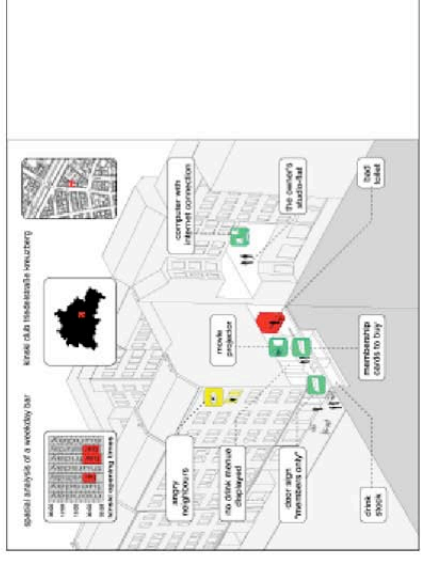
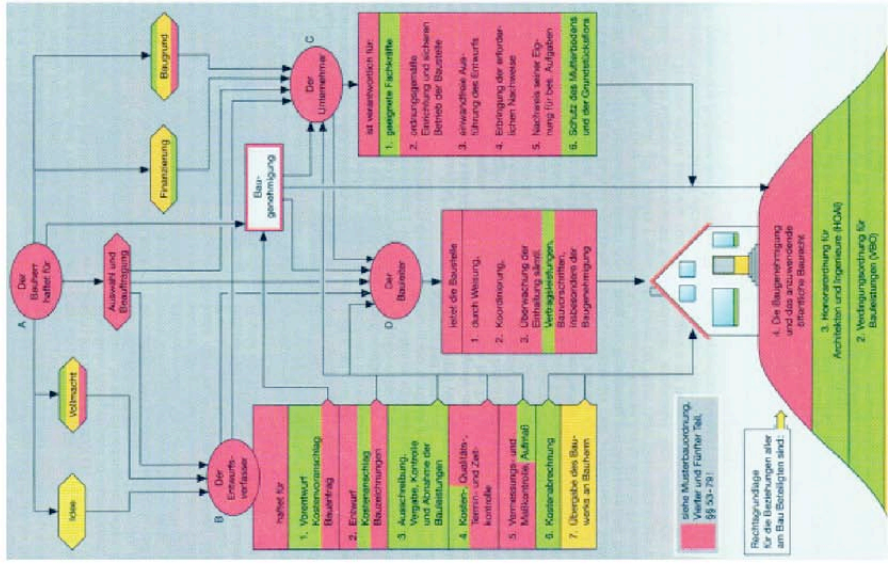
Informelle Bauen kann für uns aus verschiedenen Gründen von Interesse sein: Erstens zeigt es uns, wo die gültigen Normen nicht ausreichen, um allen Bedürfnissen gerecht zu werden. Man kann das informelle Bauen also als eine Kritik an bestehenden Praktiken lesen. Zweitens liegt im informellen Bausektor ein hohes Innovationspotential, da es sich andern Ressourcen, Techniken und Prozessen bedienen muss (z.B. ungebrauchliche Materialien, erfindungsreiche Konstruktionen, neue Bauprozesse etc.).

Literatur

Esen, Orhan: *Self Service City*: Istanbul, 2006.

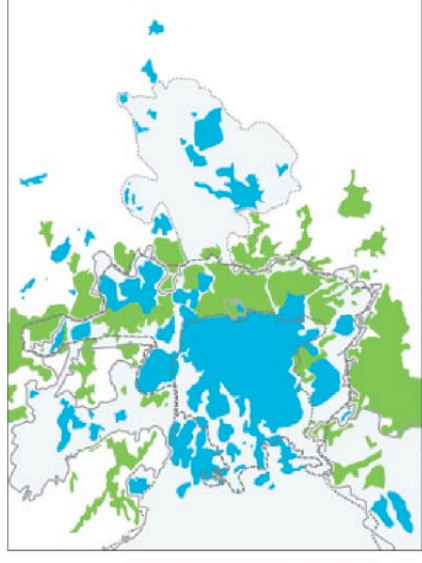
Missetwitz, Philip: Rieniets, Tim (ed.): *City of Collision, Jerusalem and the Principles of Conflict Urbanism*, 2006.

Die Abbildung zeigt eine idealtypische Arbeits- und Aufgabenteilung beim Bau eines Hauses. Alle Aufgaben sind definiert und alle Prozesse reglementiert. Für jede Aufgabe gibt es einen Spezialisten, für jeden Prozess gibt es Richtlinien und Vorschriften und für jedes Bedürfnis gibt es ein entsprechendes Produkt. Das gesamte Bauwesen entwickelter Länder wird von Regeln, Normen und Gesetzen bestimmt.



Die Abbildung zeigt räumliche und organisatorische Abhängigkeiten einer informellen Bar in Berlin. Durch verschiedene Mittel umgeht man die amtliche Meldung und die damit verbundenen Kosten: Es gibt kein Schild am Eingang; das Programm wird übers Internet oder durch Mundpropaganda verbreitet; nichts deutet auf den Ausschank alkoholischer Getränke hin; man tarnt sich als privater Filmclub und vergibt „Mitgliedsausweise“ an die Gäste.

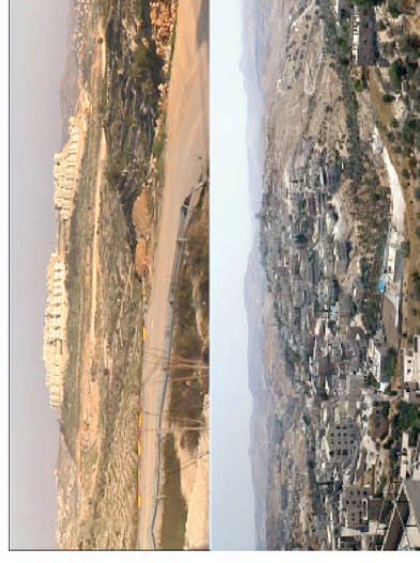
In vielen Großstädten Europas entstehen informelle Internet-Communities. Aus Protest gegen die Interessen der kommerziellen Internetbetreiber werden informelle Netzwerke eingerichtet. Die Abbildung zeigt, wie selbstgebaute Antennen auf den Dächern Berlins installiert werden, um ein Netz an Accesspoints aufzubauen.



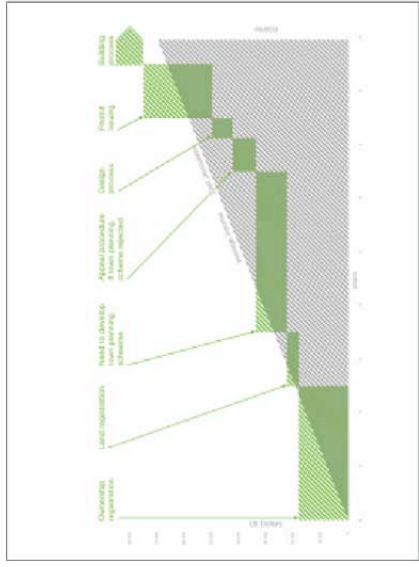
In Jerusalem leben zwei Völker – Israelis (blau) und Palästinenser (grün) – unter den Bedingungen des Konfliktes nebeneinander. Der Osten der Stadt (der seit 1948 palästinensisches Wohngebiet ist) wurde im Sechstagekrieg von den Vereinten Nationen nicht anerkannt, aber dennoch wird in Ostjerusalem israelisches Recht geltend gemacht. Traditionelle Regeln und Normen der Palästinenser wurden unter diesen Bedingungen „informell“ oder „illegal“.



In Berlin haben sich in den 90er Jahren vielfältige informelle Aktivitäten entwickelt. Leerstehende Wohnungen, Fabrikgebäude, Supermärkte oder Schwimmbäder wurden zu Ateliers, Cafés, Clubs oder Veranstaltungsorten umgenutzt. Diese Nutzungen sind häufig temporär und ohne die notwendigen rechtlichen Grundlagen entstanden.



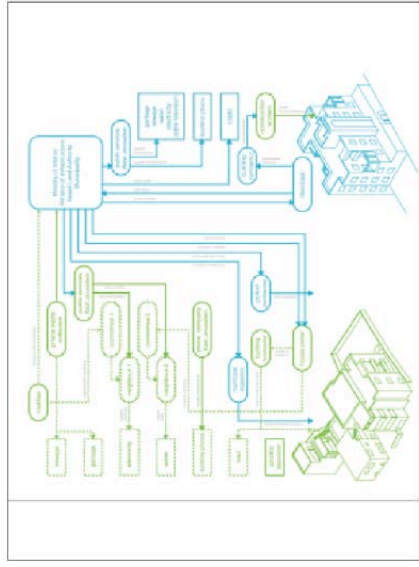
In Ostjerusalem leben Israelis und Palästinenser zum Teil in unmittelbarer Nachbarschaft; israelische Siedlungen und palästinensische Dörfer liegen nebeneinander. Schon in der äusseren Erscheinung werden die unterschiedlichen Normen und Werte sichtbar, die beiden Wohnformen zugrunde liegen.



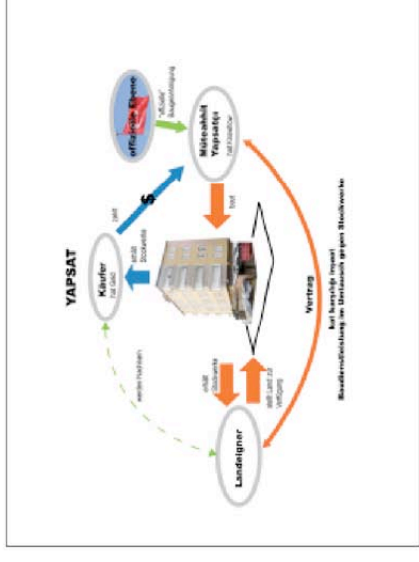
Die grünen Felder des Diagramms zeigt die rechtlichen Schritte, die ein Palästinensischer Bauherr durchlaufen muss, um nach offiziellem (israelischen) Recht zu bauen. Auf der X-Achse ist die Dauer abzulesen und auf der Y-Achse die durchschnittlichen Kosten. Dieser Prozess dauert demnach etwa 8 Jahre und kostet ca. 80.000 \$. Das übersteigt das Durchschnittseinkommen des Bauherren (graue Fläche) und zwingt ihn in die Illegalität.



Nach und nach hat die Stadt informelle Gebäude legalisiert und informelle Siedlungen mit öffentlichen Infrastrukturen versorgt. Nicht selten waren mit diesen Amnestien politische Interessen verknüpft (z.B. der Gewinn von Wählerstimmen). Auf diese Weise wurden die informellen Landbesitzer zu Landbesitzern, was ihnen Zugang zum Immobilienmarkt eröffnete. Sie arrangierten sich mit Bauunternehmern und bauten auf ihrem Land Apartmenthäuser. In kürzester Zeit wurde die lockere Besiedlung durch Gecekondu nachverdichtet.



Das Organigramm vergleicht die Bauprozesse eines Palästinensischen Hauses (grün) und eines Israelischen Hauses (blau). Da sich der Palästinensische Bauherr den offiziellen (israelischen) Regeln entzieht (s. Abb 7), muss er sein Haus unter zu Hilfenahme informeller und illegaler Praktiken errichten. Das betrifft z.B. den selbst organisierten Bau von Zufahrtsstrassen, die illegale Entnahme von Wasser und Strom etc.



Bis in die 80er Jahre wurde das atemberaubende Wachstum der Stadt vorwiegend in Eigeninitiative und ohne nennenswerte planerische oder bauliche Leistungen der öffentlichen Hand vollzogen. Es entstanden effiziente, informelle Netzwerke zwischen Landbesitzern, Bauunternehmern und Bewohnern, die je nach Bedarf und Möglichkeiten die Stadt bauten und nachverdichteten. Heute leidet Istanbul massiv unter den planerischen Versäumnissen der Vergangenheit: Überlastete Infrastrukturen, Umweltbelastungen, ungenügende Vorkehrungen gegen Erdbeben etc.



Ungeachtet der Umstände, die zur Illegalität oder Informalität geführt haben, sind entsprechende Gebäude von Abriss bedroht. In den Jahren 2004/2005 wurden 634 Häuser durch staatliche Autoritäten abgerissen; für zahlreiche weitere Häuser besteht eine Anordnung zum Abriss.



Über lange Zeit wurden die informellen Bauaktivitäten in Istanbul geduldet, so dass der heutige Baubestand nach Schätzungen zu 50% als illegal eingestuft werden kann. Die Duldung ermöglichte der Stadt eine Urbanisierung zum Nulltarif: Das Wachstum der Stadt wurde durch die Bewohner selbst bewerkstelligt, während für die Stadt kaum Kosten angefallen sind. Dennoch befinden sich viele Bauherren und Bewohner in einer rechtlich unklaren Situation und sind im schlimmsten Falle von Strafmaßnahmen bedroht.



Die Einwohnerzahl von Istanbul hat sich in den vergangenen 50 Jahren von 1,2 Millionen auf über 12 Millionen verzehnfacht. Massenhaft Immigranten aus ländlichen Gebieten kamen in die Stadt um Arbeit in der entstehenden Industrie zu finden. Sie siedelten sich in unmittelbarer Nähe der Fabriken an, ohne Baugenehmigung und in völliger Selbstorganisation. Diese Behausungen entstanden meist über Nacht und heissen entsprechend Gecekondu („über Nacht gelandet“). Noch heute findet man viele dieser Behausungen der ersten Generation im Stadtbild.



In der Annahme einer späteren Legalisierung bauten Spekulanten auch grossmasstäbliche, illegale Projekte. Nur in wenigen Fällen wurde dieses Vorgehen rechtlich geahndet: Das Bild zeigt eine illegale Villensiedlung, deren Bau auf Druck der Bevölkerung gestoppt wurde. Seitdem stehen diese Villen als Ruinen am Bosphorus.

Vorlesung Städtebau II SS 2006

2.6 *grid* Barcelona

11.05.2006 / Christoph Blaser

Die Teilung von Landflächen mittels zwei zueinander rechtwinklig verlaufenden Linien-scharen, womit eine gleichmässige Feldereinteilung oder -rasterung entsteht, gilt als eine rationale Flächenteilung schlechthin. Dieses Grundmuster findet im Städtebau als Erschliessungsmassnahme seit Beginn von Landkontrolle und Urbanisierung seine Anwendung (Hippodamus von Milet, römische Centuriation, Land act der USA, usw.) und wurde in unzähligen Stadtanlagen verwendet.

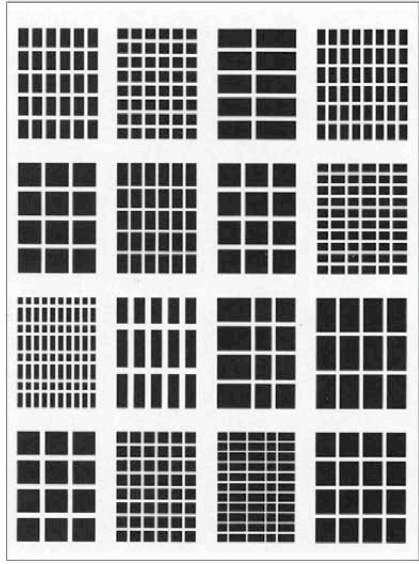
Barcelona ist eine jener Städte, die im 19. Jahrhundert einen umfassenden Erweiterungsplan nach diesem Prinzip festlegte und seine Entwicklungsschübe seither mehr oder weniger auf dieses Grundmuster in Beziehung setzt.

Unter kastilischer Herrschaft über Jahrhunderte im ummauerten mittelalterlichen Kern gefangen, konnte erst mit dem Plan von Idefonso de Cerdà, Ingenieur und Sozialutopist, ab 1859 eine markante Stadterweiterung (Einsache bzw. Eixample) ihren Anfang nehmen, mit der die Misstände der Altstadt überwunden und durch eine neue, klar geordnete und für den aufkommenden Verkehr erschlossene Stadt mit viel Licht, Luft und grünem Freiraum für alle abgelöst wurde. Zwar hat sich die Stadt innerhalb von Cerdà's Grundgerüst infolge weiteren Wachstums, Spekulation usw. weit stärker verdichtet als vorgesehen, so dass Barcelona zu den kompaktesten Städten zählt. Doch erweist sich das auf dem quadratischen Blockraster von 133m Seitenlänge konzipierte, mit seinen durch abgesschrägte Ecken zu typischen Über-Eck-Plätzen ausgeweiteten Kreuzungspunkten versehene Gebiet bis heute als funktions- und lebensfähig.

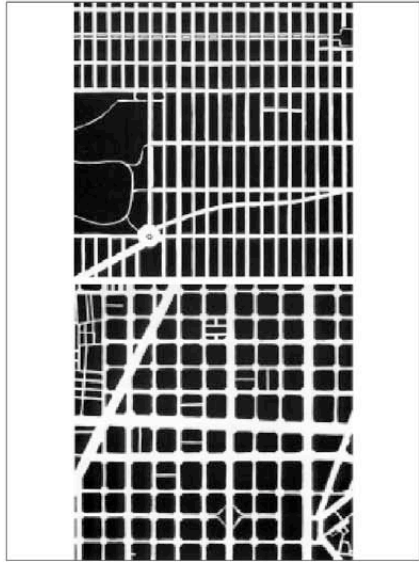
Literatur zum Thema:

Busquets, Joan: Barcelona. The urban evolution of a compact city. Harvard College/Nicolodi Ed., 1995.

Bru, Eduard: Coming from the South. Actar Barcelona, 2001.



Strassenraster (grids) verschiedener Städte im Vergleich:
 Buenos Aires, Aix-en-Provence, Santiago, Aranjuez; Petra, Manhattan N.Y., Torino, San Sebastian; Montpazier, Philadelphia, Barcelona, Berlin; Bilbao, Madrid, Athen, Trieste
 Quelle: Albert Pope, Ladders, 1996.



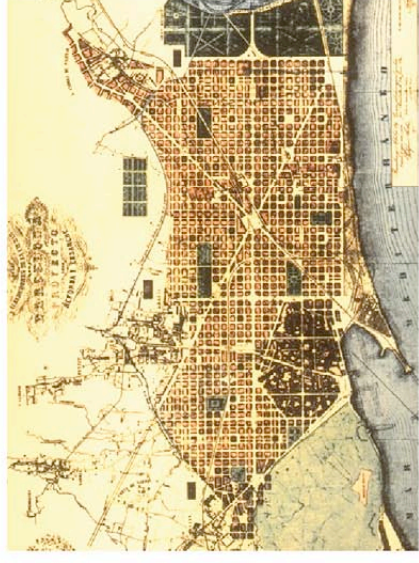
Strassenraster, Regel und Ausnahme. Links Barcelona mit Diagonal, rechts Manhattan N.Y. mit Broadway und Central Park. Einzelvorkommisse wie vom Regelfall abweichende Strassenzüge und Plätze unterstützen Orientierung und Identifikation.
 Quelle: Allan B. Jacobs, Great streets, 1995.



Blick aus Südwesten auf Barcelona (Flugbild). Die Stadt liegt eingebettet zwischen dem Meer, Gebirgszügen und Flüssen. Ihrer Expansion sind dadurch natürliche Grenzen gesetzt, was die innere Verdichtung erzwingen und beschleunigt hat.



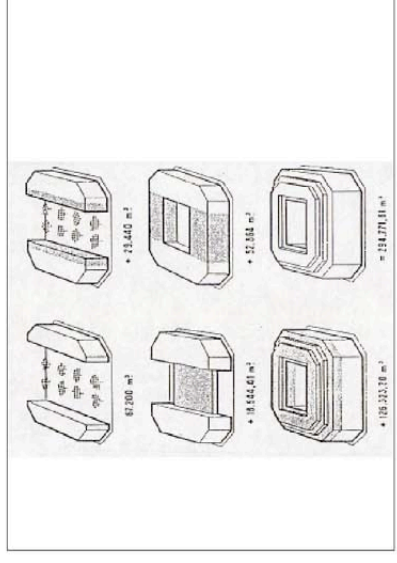
Dicht bebaute Altstadt mit Gassenschluchten



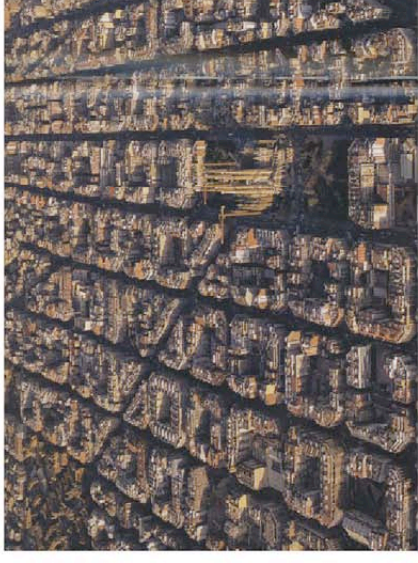
Plan Idefonso Cerdà's Barcelona Ensanche Plan von 1859. Das Erweiterungsgebiet umfasst ein Vielfaches der bestehenden Altstadt (im Südwesten) und wird durch das strenge Strassenraster in Blöcke von 133 x 133m eingeteilt. Zur Gewährleistung rascher Verbindungen zu den umliegenden Städten und zum Hafen werden Diagonalstrassen eingeführt und bedeutende Kreuzungspunkte zu Stadtplätzen ausgebaut.



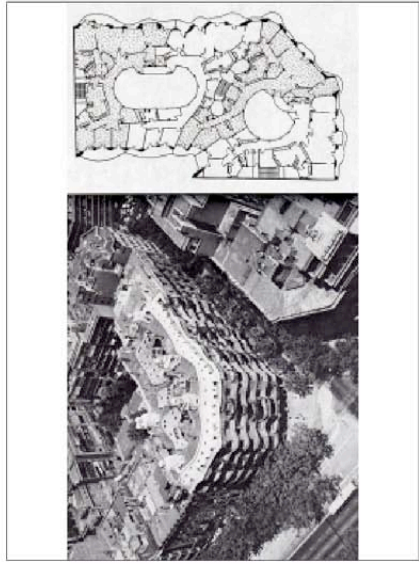
Das Modell zeigt den nach den ursprünglichen Plänen Cerdà's möglichen Vollausbau. Der Normalblock sollte in der Regel nur auf zwei der vier Seiten und mit maximal 4-geschossigen Gebäuden besetzt werden, die restliche Fläche für Freiräume und Gärten verfügbar bleiben.



Die schematische Darstellung zeigt die Baumassensverdichtung im Ensanche Gebiet bis Ende des 20. Jahrhunderts. Die ursprünglich von Cerdà vorgesehene Geschossfläche pro Baublock hat sich nahezu verfünffacht.



Heute ist das Gebiet des Ensanche zu zwei Drittel der geplanten Fläche ausgebaut, wobei nur einzelne öffentliche Einrichtungen wie Kirchen, Parks oder Stadtplätze in der regelmäßigen, mit bis zu 10 Geschossen hohen Stadtmass als Ausparungen erscheinen.



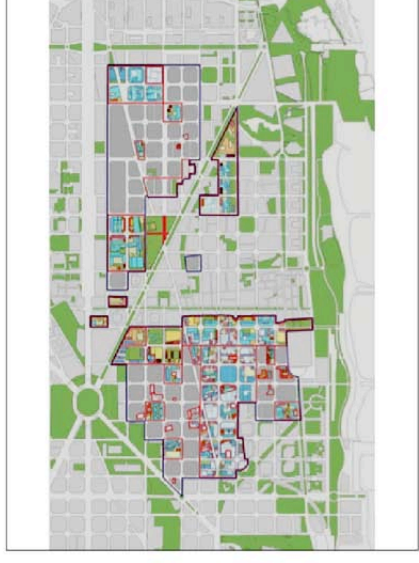
Das von Cerdà vorgegebene Grundmuster der Baublocks schreibt zwar die Bebauung an die Strassenlinien und die Traufhöhen der Fassaden vor, belässt aber grosse Freiheiten bezüglich Grundriss- und Schnittgestaltung. Dadurch wird eine relativ reichhaltige und differenzierte Bebauung ermöglicht, deren Zusammenhalt durch die vorgegebenen Strassenraumprofile und die vorgeschriebenen Baumalleen erzielt wird. Hier die Casa Milà (1905-1910) von Arch. Antonio Gaudí.



Im Innern der Höfe können sich unterschiedlichste Raumorganisationen und -qualitäten nach individuellen Bedürfnissen der Anstösser entfalten.



Bei der Aufwertung des Poble Nou Quartiers, eines Gebiets mit vormals Mischnutzungen aus Gewerbe, Industrie und Wohnen für die Arbeiterklasse, werden erstmals kooperative Planungsverfahren erprobt. Das teilweise ärmliche und inzwischen unernutzte Quartier soll behutsam erneuert und für zusätzliche Bewohner und Arbeitsplätze umgebaut werden. Für die Erschliessung wird der Plan Cerdà's erneut beigezogen und in Teilen komplettiert.



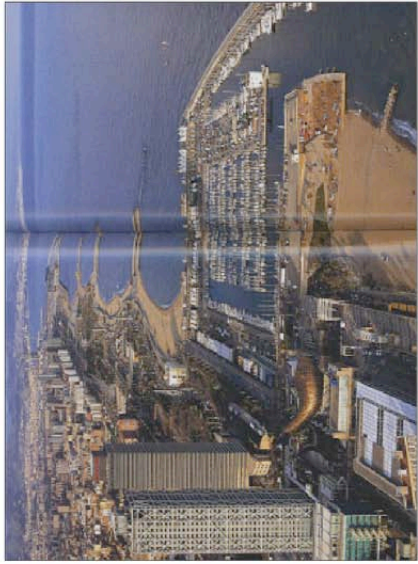
Die bestehende Bebauung im Quartier Poble Nou wird saniert und, je nach baulichen und/oder städtebaulichen Mängeln, durch neue Bauten ersetzt.



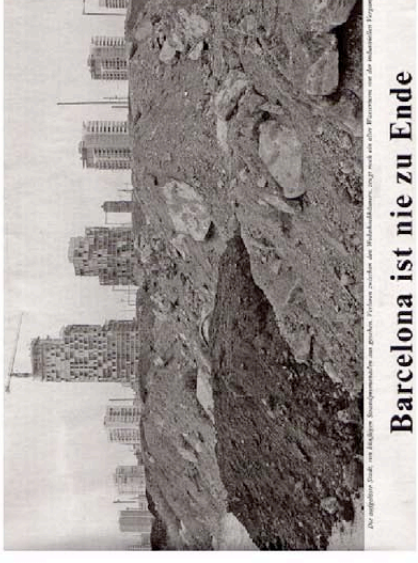
Durch kluge Planung gelingt es, die Sommerolympiade 1992 zum Nutzen der gewünschten Stadtentwicklung einzusetzen. Die kompakte Stadt Barcelona, bislang mit relativ wenig Freiräumen und zugänglicher Meeresküste ausgestattet, wählt vier Eingriffsorte für die olympischen Einrichtungen aus, die nach der Olympiade alle als Ausgleichsflächen und attraktive Freizeitanlagen der Stadt zur Verfügung stehen.



Erst vor wenigen Jahren wurde die sog. Diagonale, welche von Anfang an im Plan Cerdà vorgesehen war, in ihren letzten Teilen realisiert, auch für Fussgänger als innerstädtische Achse grosszügig ausgebaut und bis zum östlichen Endpunkt, zum neuen Areal des Forums mit Kongresszentrum geführt.



Durch die Sommerolympiade 1992 erfährt die Meerfront von Barceloneta und deren Fortsetzung weiter ostwärts eine markante Entwicklung. An der Stelle, wo zuvor die ohnehin rückgängige Schwerindustrie angesiedelt war, entsteht die Olympiastadt mit Hafenanlagen. Dank einer nachhaltig ausgerichteten Planung gelingt es, nach Beendigung der Olympiade das Gebiet zum städtischen Wohnquartier bzw. zur öffentlich zugänglichen Küste mit Einrichtungen für Freizeit und Sport umzuwandeln und aufzuwerten.



Baustelle der bald fertiggestellten Strandpromenade zwischen Olympiastadt und Forum.

Barcelona ist nie zu Ende

<i>There is a city by the sea</i>	<i>Oh ladies, pleasant and demure</i>
<i>A gentle company</i>	<i>Sallow-cheeked and sure</i>
<i>I don't suppose you want to</i>	<i>I can see your undies</i>
<i>And as it tells its sorry tale</i>	<i>And all the boys you drag about</i>
<i>In harrowing detail</i>	<i>An empty fellow found</i>
<i>Its hollowness will haunt you</i>	<i>From Saturdays to Mondays</i>
<i>Its streets and boulevards</i>	<i>You hill and valley crowd</i>
<i>Orphans and oligarchs it hears</i>	<i>Hanging your trousers down at heel</i>
<i>A plaintive melody</i>	<i>This is the realest thing</i>
<i>Truncated symphony</i>	<i>As ancient choirs sing</i>
<i>An ocean's garbled vomit on the shore,</i>	<i>A dozen blushing cherubs wheel above</i>
<i>Los Angeles, I'm yours</i>	<i>Los Angeles I love</i>

Songtext aus: The Decemnerists. Los Angeles – I'm yours.

Vorlesung Städtebau II SS 2006

2.7 boom Los Angeles

18.05.2006 / Alex Lehnerer

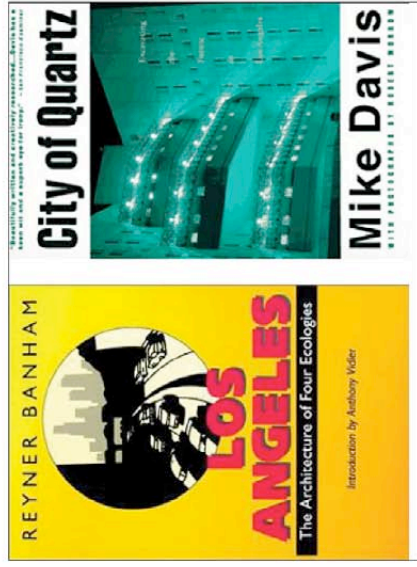
Jede Metropole hat ihre Ghostwriter – Los Angeles macht da keine Ausnahme. Man kann ihre Geschichte so oder so erzählen. Dies hängt weniger von der Realität ab, als von der Intension und Wahrnehmung des Erzählers. Gleichsam Fakt und Mythos prägen die Entwicklung, als auch die Geschichten dieser Stadt.

Reyner Banham präsentiert in seinem ‚Los Angeles – Four Ecologies‘ eine stets optimistische, ja enthusiastische physische Vision dieser ‚instant city‘, welche einem zwar wackeligen, aber dennoch relevanten geschichtlichen Framework gegenübergestellt wird. Los Angeles ist für ihn eine Art Lehrbeispiel, welches andere Städte einmal nachahmen werden wollen. Banham schrieb dieses Buch 1971 und verwandelte sich prompt vom Fahrrad- zum Autofahrer: ‚Die wahre Sprache dieser Stadt ist die der Bewegung, so musste ich zuallererst einmal Autofahren lernen, um Los Angeles im Original lesen zu können.‘

20 Jahre später vermiest Mike Davis gründlich dieses Bild der immerwährenden Spitztour und des Sonnenscheins durch sein Buch ‚City of Quartz‘. Er zeichnet ein Bild voll Schatten und Düsternis – ein ‚urban dystopia‘ von Klassen- und Rassenspannungen. Von Banham's ‚open ended surfurbia‘ zu Davis' ‚junkyard of dreams‘ – vom glänzenden Prototyp hin zu einem entarteten Modell in weniger als zwei Dekaden.

Literatur

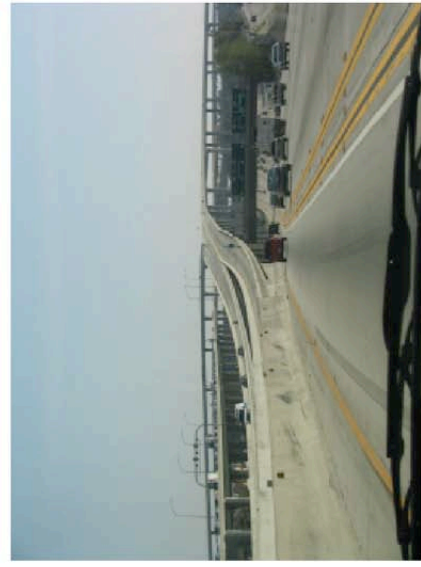
Banham, Reyner, Los Angeles – Architecture of Four Ecologies. Berkeley and Los Angeles, California, 1971.
Davis, Mike. City of Quartz – Excavating the Future of Los Angeles. London, UK, 1990.



open ended surfurbia' versus 'junkyard of dreams'



Oberflächlichkeit als Qualität. 'High Finish' als bestimmendes Kriterium für Identität und Individualität.



Reyner Banham: 'The true language of Los Angeles is the language of movement (...). So I learned to drive in order to read Los Angeles in the original.'



George Barris – der Car-Customizer: ein Customized-Car als Ausdruck von Individualität; jedes Auto muss zumindest oberflächlich etwas anders aussehen – zumindest anders als das des Nachbarn.



Billboard – Wildwuchs an Lincoln ...



Die neuen Monumente einer neuen Stadt...



...als Analogie für eine andere Planungsmentalität, manifestiert bereits im Non-Plan durch Banham im Jahre 1968 mit seinen Freunden Cedric, Peter und Paul.



...zu göttlich, um einfach auf dem Boden zu stehen...

...bis zu diesem Augenblick – zur 5. Ecology, der 'Ecology of Fear' nach Mike Davis.



...spätestens hier ist es möglich, Los Angeles als Produkt der Ängste seiner Bewohner zu betrachten.



Der Angst zu verbrennen, ...



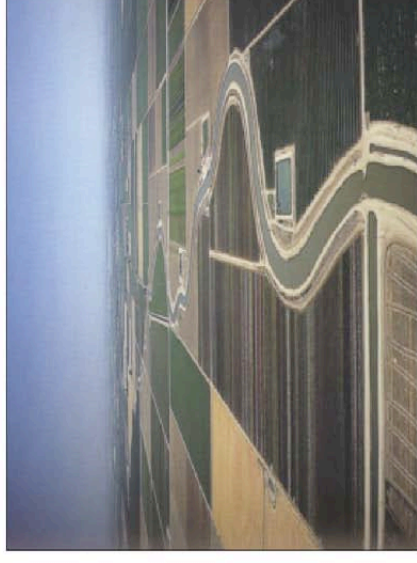
... über die Angst zu spät zu kommen, ...



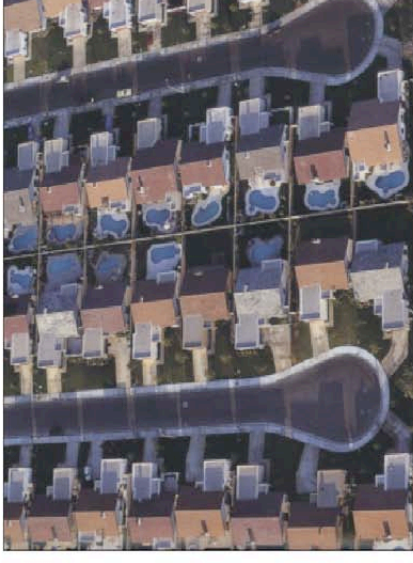
... oder gefressen zu werden, ...



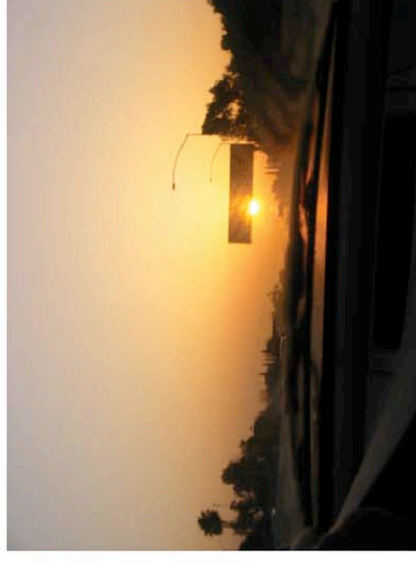
... zu verdursten, ...



... bis hin zur Angst, nicht den richtigen, individuellen Lifestyle zu besitzen.



Schade, dass es uns seither nicht mehr erlaubt ist, den Russpartikeln in der Luft von Los Angeles für die schönsten Sonnenuntergänge der Welt zu danken.



Vorlesung Städtebau II SS 2006

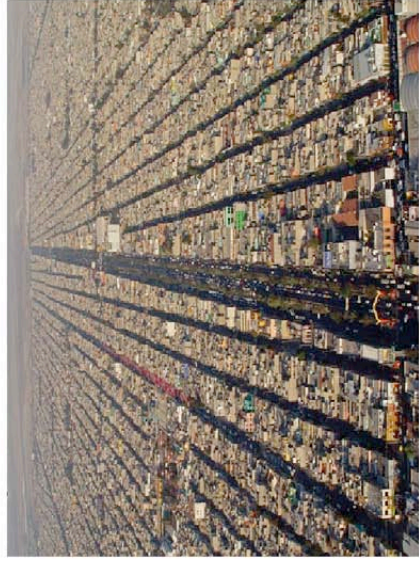
2.8 *limits* Sao Paulo / Mexico City / Chongqing

01.06.2006 / Mark Michaeli

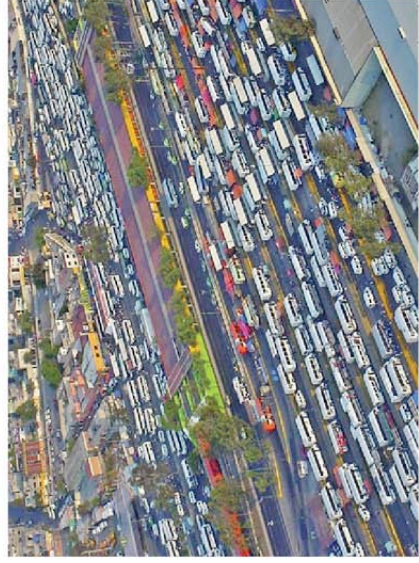
Entgegen den Prognosen blieb die Bevölkerungszahl vieler Megametropolen lange Zeit konstant. Obwohl man für Mexico City längst 23 Millionen Einwohner erwartete, zeigte die Volkszählung eine jähe Abflachung der Zuwachskurve bei ca. 18.5 Millionen. Ähnliches gilt für Sao Paulo. Und in der Tat konnte dieses Phänomen bei den meisten monozentrischen Grossstädten festgestellt werden. Die Ursachen konnten schnell ausgemacht werden. Erstens die massiven Einflüsse auf die Umwelt, welche eine solche Riesenstadt erzeugt, wie z.B. Smog, Erwärmung und dadurch erzeugte, heftige Regengüsse mit durch die Bodenversiegelung verschärften Überflutungen ganzer Stadtteile. Zweitens sind die Pendeldistanzen in den Städten zu gross geworden, so dass von der Wohnung aus der Arbeitsplatz innert vernünftiger Zeit nicht mehr erreichbar ist. Häufig sind die Verkehrssysteme veraltet oder nicht leistungsfähig genug, oder gar von der Anlage nicht an Notwendigkeiten der Bevölkerung orientiert. Drittens das wachsende Unsicherheitsgefühl welches zu Gated Communities und scharfer gesellschaftlicher Segregation geführt hat. Obwohl einige ortsspezifische Punkte hinzukommen, soll jedoch am Beispiel der beiden genannten Städte dieses generelle Problem der Begrenzung des Wachstums durch selbst erzeugte Faktoren verdeutlicht werden und insbesondere am Beispiel Sao Paulos gezeigt werden, wie durch geschickte planerische Strategien und Interventionen das Wachstum und mit ihm eine notwendige ökonomische Entwicklung wieder angekurbelt werden konnte.

Literatur zum Thema:

Leyk, Dietmar und Michaeli, Mark: Performing the Modern – Brazil, zweite erweiterte Ausgabe, 2002.
Planungsgrundlagen der Präfektur Sao Paulo 2005/2006, unter: www.prefeitura.sp.gov.br
Urban Age Conferences: Mexico City – Growth at the Limit? , Urban Age Bulletin, Februar 2006.



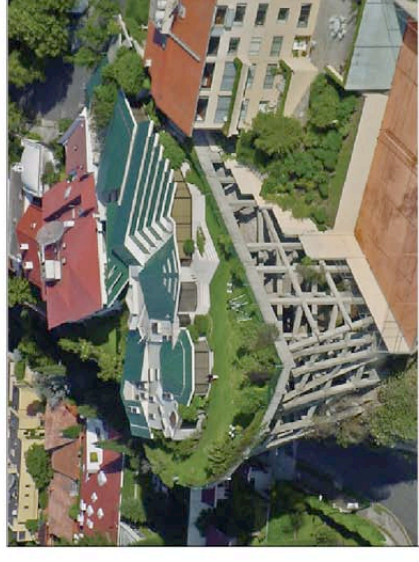
Die schiere Grösse der Stadt bringt ungeahnte Probleme mit sich. Stadtteile und Vororte, wie hier das für Mexico City durch Doxiadis geplante Nezahualcoyotl haben, ohne dass bis heute ein leistungsfähiges Konzept für die infrastrukturelle Versorgung besteht, resp. umgesetzt worden ist eine vielfache Grösse und Dichte erreicht, die massiv die physiologische Leistungsfähigkeit des urbanen Systems beeinträchtigen. Mit drei Million Einwohnern in 220x18 Strassenblocks ist dieser Stadtteil grösser und dichter besiedelt (allerdings nicht was das Bauvolumen angeht) als ganz Manhattan.



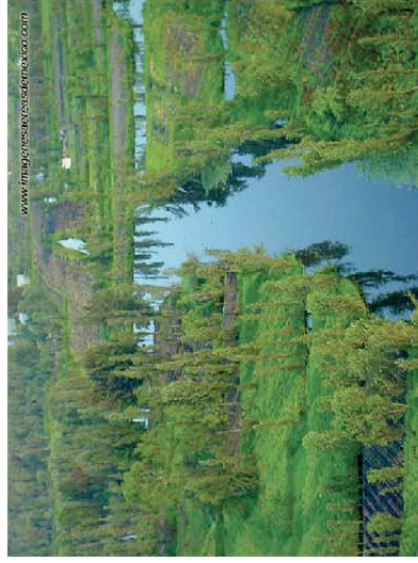
Umsteige Haltestelle Indios Verdes der U-Bahn von Mexico City. An der Anzahl der benachbarten Omnibusbahnhof wartenden Fahrzeuge lassen sich die benötigten Kapazitäten für den öffentlichen Personentransport in einer Stadt dieser Grösse abschätzen.



Das Erdbeben im September 1985 hinterliess massive Schäden in der Stadt. Obwohl, mit dem Wiederaufbau ein regelrechter Boom der Wirtschaft zu verzeichnen war, konnten die Spuren teilweise bis heute noch nicht beseitigt werden. Insbesondere die ärmere Bevölkerung wurde durch die Erdstösse am meisten getroffen.



Einem nordamerikanischen Lebensideal anhängend bevorzugten viele wohlhabenden Bürgergeräumige Bungalows (Prairie Houses) als Wohnort. Da sich die Topographie für diesen Haustyp in Mexico City aber nur selten eignet, werden absurde Substruktionen mit darauf angebrachten Plattformen erstellt, die wiederum dann als Bauplatz für das Wohngebäude dienen. Hier eine Luftaufnahme aus dem Vorort Bosque des Las Lomas.



Die ursprünglichen, in dem hoch gelegenen Becken von Mexico und durch die Aztekenkulturen kultivierten Landschaftstypologien sind heute praktisch nur noch in Parzellierungsrastern zu finden. Ein Absinken des Grundwasserspiegels praktisch in der gesamten Stadt mit Ausnahme von Xochimilco (Bild) nicht nur die Kanäle austrocknen lassen und stellt auch heute eine sichere Wasserfrage. Eine regelrechte Naturkatastrophe bedroht als Folge die Stadt, einerseits verwirft sich der nun nicht mehr so tragfähige Boden und führt zu massiven Gebäudeschäden an alten Strukturen.



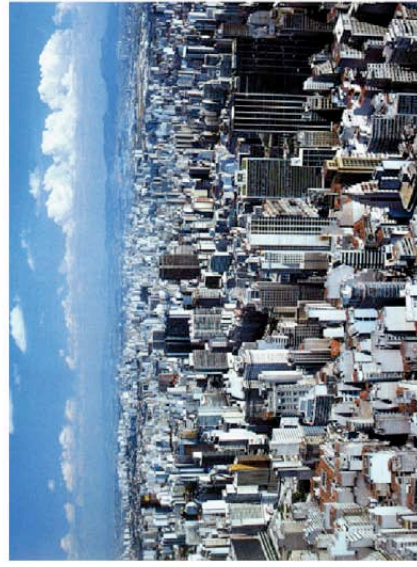
Neben dem Austrocknen der Kanäle verschwanden in den letzten Dekaden auch die fünf grossen Seen im Hochland von Mexico, von denen der See von Texcoco einst der grösste See Mittelamerikas war. Das trockene Land wurde gleich wieder besiedelt, wie hier am Rand der östlichen Reste des Lago de Xochimilco. Der Besiedlung Einhalt gebieten nur die im SO gelegenen steilen Vulkankrater, (hier: Xico) die gleichzeitig den Rand der unwirtlichen Gebiete in der Umgebung der Stadt markieren. Von hier kommend sorgen Staub und Sandverwehungen zu einer beschleunigten Versteppung.



Ebenso bevorzugt sind Gated Communities, welche einerseits einen vor Kriminalität geschützten Bereich gewährleisten, andererseits verschiedene Services für ihre Bewohner anbieten. Dieser Gated Community in Santa Fe musste allerdings ein Wohnviertel der ärmeren Bevölkerungsschichten weichen, welche dadurch weit in die Peripherie verdrängt wurden und jetzt die Erreichbarkeit ihrer Arbeitsplätze verkompliziert.



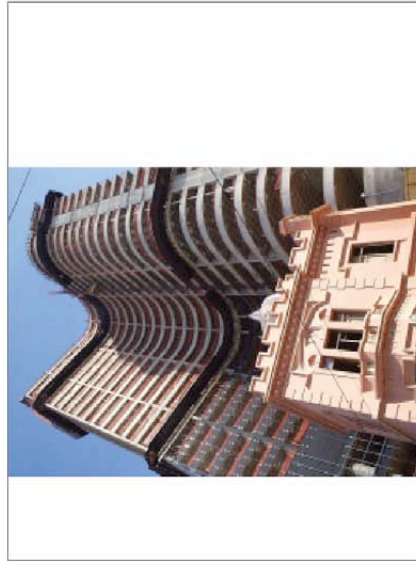
Dennoch gibt es auch in Mexico City strategische Projekte, welche insbesondere die Verbindungsqualitäten verbessern sollen, damit eine für eine solche Stadt so notwendige Mobilität gewährleistet ist. Projekte des Infrastrukturausbau und des Umweltschutzes sollen in den nächsten zehn Jahren die Lebensqualität in der Stadt für die breite Masse deutlich steigern und grössten Mängeln des urbanen Gefüges beseitigen. (Karte aus dem Urban Age Projekt, 2005)



Anders als Mexico City ist Sao Paulo äusserst dicht besiedelt und liegt in einer stark bewegten Topographie, welche nicht nur den Siedlungsraum (insbesondere nach Süden) massiv einschränkt, sondern auch die Folgen bestimmter, von der Stadt erzeugten Umwelteinflüsse potenziert. Die Sichtbarkeit dieser Einflüsse hat allerdings in den letzten Jahren zu einem Umdenken geführt, gleichzeitig konnten Planungssünden früherer Entwicklungen inzwischen beseitigt werden und die Problematik der Segregation in Arm und Reich mit nennenswerten Erfolgen angegangen werden.



Um den Automobilverkehr in der Stadt zu ermöglichen wurden seit den 1930er Jahren massive Autobahnen in die Stadt gelegt. Dieser Ausdruck von Modernität zerschneidet allerdings die Stadt enorm und erst Projekte wie die hier gezeigte Überplattung des Valle do Anhangabau (1992) und die Einrichtung einer öffentlichen Plätze und Parks darauf haben die Situation markant verbessert.



Sao Paulo entwickelte sich seit dem Anfang des 20. Jahrhunderts durch Handel und Industrie rapide. Dieses führte in der Stadt zu enormen Verdichtungen, wie hier im Bild zu sehen. Nur noch wenige alte Gebäude sind nicht auf den alten (kleinen) Parzellen dicht an dicht stehenden Hochhäusern gewichen. Diese Dichte hat zwei erhebliche Folgen: Die Infrastrukturen werden massiv überbelastet...



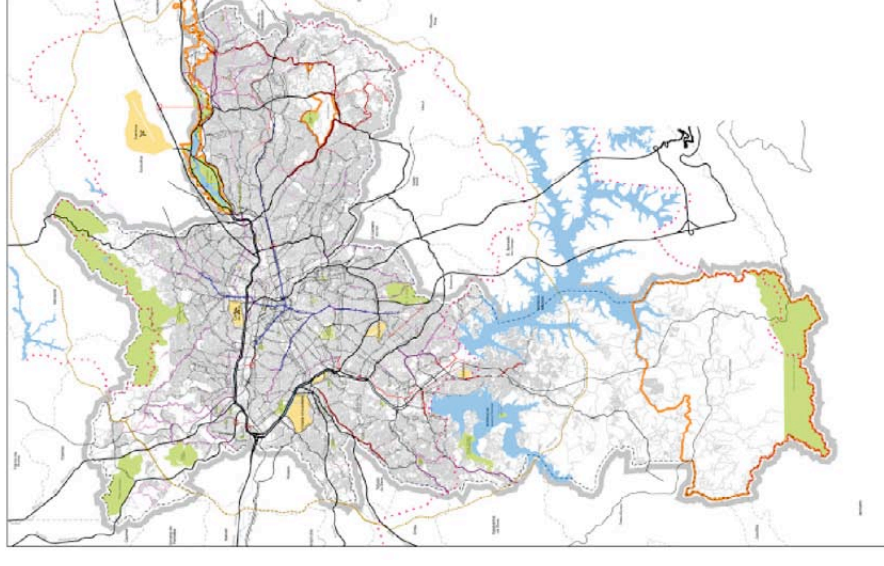
... und es entstehen in den beschatteten Schluchten zwischen den Hochhäusern so genannte „Kälteinseln“, welche einen massiven Einfluss auf das lokale Klima haben. So entladen sich lokal heftige Gewitter und Regengüsse in der sonst durch die Abluft und Abgase der Stadt stark erwärmten Luft. Durch die hohe Bodenversiegelung kann der Ablauf des Wassers nicht gewährleistet werden, was zu massiven Überschwemmungen in der Stadt führen kann. Betroffen sind meist die an den gefährlichen Rändern von Flüssen und Abwasserkanälen lebenden ärmsten Bevölkerungsschichten der Stadt.



Zu einem umfassenden Programm der Lösung der städtischen Probleme gehört deswegen auch ein Programm, informelle Siedlung in Form von Favelas durch sicherere Wohnquartiere zu ersetzen. Mit grossen Einsatz erstellt deswegen die Stadt, wie hier in der Favela Morumbi zu sehen (gelbliche Gebäude in der linken Bildmitte) Sozialwohnungen. Interessant ist dabei, dass die Nähe zu den Luxusapartments in den dahinter liegenden Türmen bewusst nicht aufgegeben wird, da zwischen den Bewohnern beider Strukturen enge wirtschaftliche Beziehung bestehen (z.B. Hausangestellte, Gärtner!)



Projekte wie das aus einer alten Fabrikanlage umgestaltete SESC Pompeia von Lina Bo Bardi bieten auch für ärmere Bevölkerungsschichten Grundversorgungen mit Infrastrukturen an und werten so ganze Stadtteile auf. Hier wurden neben Sportanlagen, Bibliotheken, geschützten Veranstaltungsräumen auch eine kostenfreie Polyklinik und ein Restaurant, in dem die ansässige Bevölkerung preiswerte Essen beziehen kann, integriert.



In einem ganzen Satz von Plänen zu verschiedenen Fragestellungen legt die Stadtplanung bestimmte Strategien für die weitere urbane Entwicklung fest. Wichtigste und in der Entwicklung als Schlüssel elemente zu bewertende Grundaussagen sind neben zu erwartenden Aussagen zum Verkehrsregime und der Aufwertung problematischer Quartiere auch der klare Entscheid, mehrere Zentren in Sao Paulo zu stärken, weil die Stadt als monozentrische Metropole zu gross geworden ist und an die Grenzen des Wachstums gestossen ist.