



Kanton Zürich
Baudirektion
Amt für Raumentwicklung

Entwicklungsstrategie

Niederglatt - Oberglatt - Niederhasli

Siedlungsentwicklung nach innen in der Flughafenregion

URBANES PROFIL - READER

Simon Kretz und Lukas Küng; Institut für Städtebau, D-ARCH; ETH Zürich

ETH zürich

25. Januar 2015

INDEX

Teil 1: Grundlage

URBANE QUALITÄTEN. In: Angélil, M; Christiaanse, K.; Lampugnani, V.M.; Schmid, C.; Vogt, G.: Urbane Potentiale und Strategien in metropolitanen Territorien. Am Beispiel des Metropolitanraums Zürich. Schlussbericht. Nationales Forschungsprogramm NFP 65: Neue Urbane Qualität. Zürich: ETH Zürich, 2013. 4-15; 50-94

Teil 2: Analysewerkzeug

URBANES PROFIL. Kretz, S.; Küng, L.; Zürich: ETH Zürich, 2015.

Teil 3: Hintergrundartikel

URBANITÄT DER DINGE. Kretz, S.; Salewski, C.; In: Professur Christiaanse (Hrsg.): Stadt als Ressource. Berlin: Jovis Verlag, 2014.

Teil 1: Grundlage

URBANE QUALITÄTEN. In: Angélil, M.; Christiaanse, K.; Lampugnani, V.M.; Schmid, C.; Vogt, G.: Urbane Potentiale und Strategien in metropolitanen Territorien. Am Beispiel des Metropolitanraums Zürich. Schlussbericht. Nationales Forschungsprogramm NFP 65: Neue Urbane Qualität. Zürich: ETH Zürich, 2013. 4-15; 50-94


Download: <http://www.christiaanse.arch.ethz.ch/upload/up.pdf>

Urbane Potenziale und Strategien in metropolitane Territorien

Am Beispiel des Metropolitanraums Zürich

Nationales Forschungsprogramm NFP65
Neue urbane Qualität

Prof. Dr. Marc Angéil, Prof. Kees Christiaanse,
Prof. Dr. Vittorio Magnago Lampugnani,
Prof. Dr. Christian Schmid, Prof. Günther Vogt

 Neue urbane Qualität
Nationales Forschungsprogramm NFP 65

ETH

Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
Swiss Federal Institute of Technology Zurich

NSL Netzwerk Stadt und Landschaft
Network City and Landscape

Im Jahr 2005 beauftragte der Bundesrat das Bundesamt für Raumentwicklung ARE mit der Erarbeitung des Raumkonzepts Schweiz, welches seit Anfang 2013 in überarbeiteter Fassung vorliegt. Das Raumkonzept setzt wichtige strategische Schwerpunkte für die zukünftige räumliche Entwicklung der Schweiz: Die Förderung grenzüberschreitenden Denkens und Handelns in funktionalen Räumen, die verbesserte Koordination zwischen Siedlungs-, Landschafts- und Infrastrukturentwicklung und insbesondere die konsequente Lenkung der Siedlungsentwicklung auf bereits bebaute Gebiete.

Die derzeitige politische Ausgangslage und das anhaltende Wirtschaftswachstum in der Schweiz bieten eine grosse Chance, nebst der Optimierung auch die Qualifizierung des urbanen Bestandes in Angriff zu nehmen. Es stellt sich deshalb gegenwärtig die dringliche Frage, wie urbane Qualitäten und Potenziale in Zukunft auch ausserhalb der historischen Kernstädte – etwa im Agglomerationskontext – erkannt und gefördert werden können.

Mit dem Ziel, einen qualitativen Beitrag zur Operationalisierung des Raumkonzeptes zu leisten, wurden im Rahmen des Forschungsprojekts «Urbane Potenziale und Strategien in metropolitanen Territorien» während drei Jahren Urbanisierungsprozesse in der Metropolitanregion Zürich erforscht. Eine Gruppe aus Architekten, Landschaftsarchitektinnen, Städtebauern und Sozialwissenschaftlerinnen hat sich am Institut für Städtebau der ETH Zürich mit den Entstehungsbedingungen zeitgenössischer Städte und Stadtregionen und deren spezifischen Ausprägungen auf unterschiedlichen Massstabesebenen beschäftigt. Unter Einbezug historischer, gestalterischer und sozialwissenschaftlicher Aspekte wurden vergleichbare Angaben zur Bewältigung aktueller Herausforderungen in Raumentwicklung und Städtebau erarbeitet. Folgende Erkenntnisse sind dabei zentral:

- Der Urbanitätsbegriff muss im Kontext der zeitgenössischen Stadtregion neu formuliert und auf veränderte Rahmenbedingungen angepasst werden. Eine Orientierung zeitgenössischer räumlicher Entwicklungen an historischen Stadtvorstellungen entspricht nicht mehr den heutigen sozioökonomischen und politischen Realitäten.
- Urbanität ist ein gradueller Begriff, der sich in der Überlagerung bestimmter urbaner Eigenschaften resp. Qualitäten ergibt. Eine aktualisierte Auswahl solcher urbaner Qualitäten kann als Verständigungsgrundlage in Planungs- und Bauprozessen sowie als Basis zur Entwicklung konkreter städtebaulicher Strategien und Massnahmen dienen.
- Urbane Qualitäten ergeben sich in der Kombination städtebaulicher und sozialräumlicher Aspekte. Um sie gezielt zu fördern braucht es die

Abstimmung von Strategien und Massnahmen aus unterschiedlichen Fachgebieten sowie entsprechende Absprachen hinsichtlich der Prioritäten in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft.

- Die Bewertung aktueller Zustände sowie die Definition von Zielen und Kriterien für die zukünftige räumliche Entwicklung müssen in Bezug zu deren normativen Grundlagen diskutiert werden. Eine transparente Auseinandersetzung mit Wert- und Zielkonflikten ist als fester Bestandteil des Planungs- und Entwurfsprozesses zu begreifen.

Fallstudien

Inhaltlich stützt sich die Arbeit auf die empirische Untersuchung und Evaluation konkreter Fallbeispiele in der Metropolitanregion Zürich. Das Projekt fokussierte in der Untersuchung exemplarisch auf diesen Raum, da hier der Urbanisierungsprozess auf verschiedenen Massstäben mit hoher Intensität und Dynamik voranschreitet. Zudem dienten die Fallstudien auch der Erforschung von Entwicklungs- und Transformationspotenzialen in konkreten urbanen Situationen und deren projektiver Erkundung im Entwurf. Es wurden drei Fallstudien ausgewählt, welche durch ihren prototypischen Charakter als repräsentativ für zahlreiche weitere strukturelle Räume in der Schweiz betrachtet werden können.

Erstens das Gebiet Limmatplatz-Wiedikon in der Stadt Zürich, ein gemischtes innerstädtisches Quartier mit hoher Interaktionsdichte. Zweitens das Gebiet Oerlikon-Flughafen, eine suburbane Zone, die durch den Flughafen und die Ansiedlung von internationalen Unternehmen eine globale Interaktionsreichweite erreicht. Drittens das Gebiet Richterswil-Freienbach an der Kantongrenze zwischen den Kantonen Zürich und Schwyz, eine periurbane Zone, die sich in den vergangenen Jahrzehnten zu einer beliebten Wohngegend für einkommensstarke Bevölkerungsgruppen und zu einem Zentrum der internationalen Finanzwirtschaft gewandelt hat. Obwohl diese drei Gebiete gleichsam als vollständig urbanisiert zu betrachten sind, zeichnen sie sich doch durch sehr unterschiedliche Ausprägungen urbaner Qualitäten aus.

Projektorganisation

Das Projekt ist durch eine transskalare Herangehensweise mit einer hohen methodischen Vielfalt charakterisiert. Die Untersuchungen erfolgten durch vier Projektmodule, die jeweils unterschiedliche Schwerpunkte in der Betrachtung setzten. Das Modul Urbaner Raum (Prof. Dr. Vittorio Lampugnani, Prof. Günther Vogt) beschäftigte sich vorwiegend mit stadträumlichen, materiellen und lebensweltlichen Aspekten urbaner Situationen, im Modul Urbane Prozesse (Prof. Dr. Christian Schmid) standen die alltäglichen sowie die politischen und professionellen Akteure mit ihren Interessen und Handlungen im Vordergrund. Das Modul Urbane Ressourcen (Prof. Ir. Kees Christiaanse) legte den Schwerpunkt auf die Kräfte und Dynamiken, welche die räumliche Entwicklung direkt oder indirekt beeinflussen. Die Synthese (Prof. Dr. Marc Angélli) befasste sich schliesslich mit der Koordination und der Moderation der Gesamtsynthese und mit der Einordnung der Erkenntnisse der übrigen Module in den Kontext der Metropolitanregion Zürich. Durch die unterschiedlichen Betrachtungsperspektiven der Teilprojekte konnten differenzierte Aussagen zu den verschiedenen Urbanitätstypen und urbanen Konstellationen der drei Untersuchungsgebiete erarbeitet werden, welche jeweils die Zusammenhänge zwischen der lokalen und der regionalen Massstabsebene thematisieren.

Städtebau als Disziplin bewegt sich stets an der Grenze zwischen analytischem Verständnis spezifischer urbaner Konstellationen und Prozesse und der Erkundung möglicher zukünftiger Entwicklungen im Entwurf. Ihre Bearbeitung erfordert sowohl problemorientiertes als auch lösungsorientiertes Wissen, denn sowohl das analytische Verstehen als auch das syntheseorientierte Handeln tragen gleichermaßen zum Verständnis urbaner Konstellationen bei. Entwurf ist nicht nur angewandte Forschung, sondern die Anwendung unterschiedlichster Wissensbestände auf praktische Aufgabenstellungen, die sowohl die materiellen Gegebenheiten (Gebäude, Strassen, Plätze etc.) als auch die Regulative (Gesetze, Anreize, Prozesse etc.) von Städten umfassen. Deshalb verfolgt das Projekt einen Forschungsansatz, der sich durch eine Kombination von sozialwissenschaftlichen, geisteswissenschaftlichen und entwerferischen Methoden auszeichnet und somit komplexere erkenntnisgenerierende Vorgehensweisen integriert.

Der Ansatz der Sozialwissenschaften verfolgt das Prinzip transdisziplinärer akademischer Forschung und fokussiert auf die Erforschung spezifischer Probleme und Fragestellungen im Zusammenhang mit aktuellen städtebaulichen Phänomenen. Unter Anwendung sozial- und geisteswissenschaftlicher Methoden werden themenspezifische empirische Analysen zur zeitgenössischen Stadt und ihren generativen Mechanismen erarbeitet. In Ergänzung dazu verfolgt der Ansatz des Design Research das Prinzip einer

praxis- und lösungsorientierten Synthese von Erkenntnissen unter Einbezug normativer Faktoren im Entwurf. Hier werden anhand konkreter Szenarien unterschiedliche Erkenntnisse aus problemrelevanten Forschungsfeldern kombiniert und in räumlichen Konzepten, Strategien und Projekten zusammengeführt.

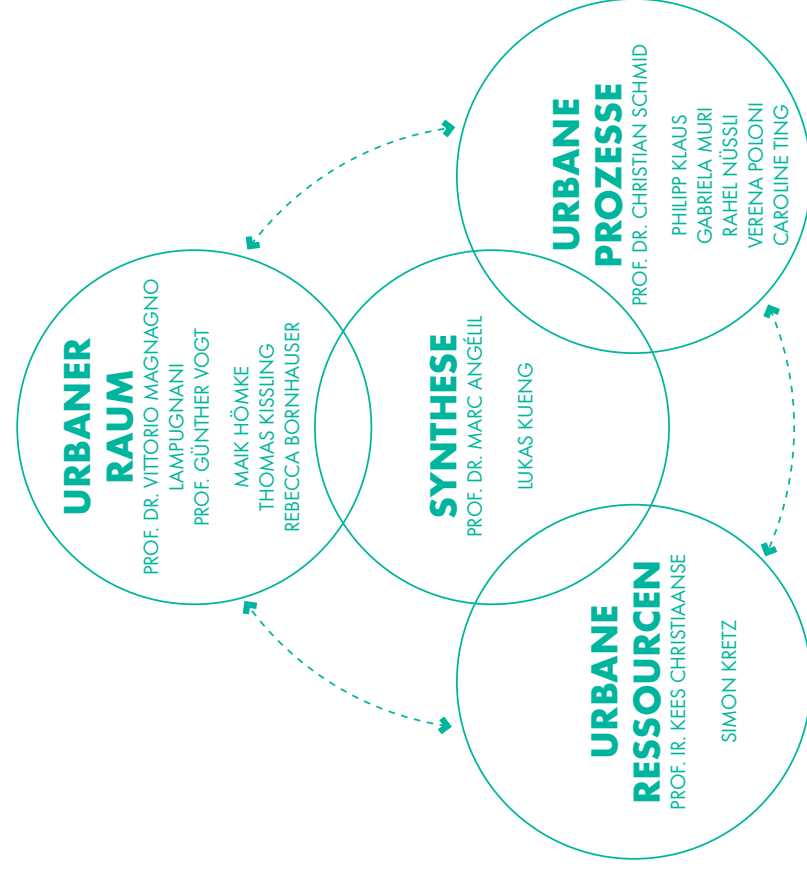
Regionale Analysen

Auf der Ebene der Metropolitanregion wurden kartographische Analysen erarbeitet. In thematischen Karten wurden topographische, strukturelle, morphologische, funktionale, topologische und statistische Informationen überlagert. Qualitative und quantitative Analysen wurden dabei visuell verknüpft, um Aussagen zur räumlichen Entwicklung und urbaner Intensität in grossmassstäblichen Räumen abzubilden. Dazu wurden räumlich-statistische Darstellungstechniken mit klassischen kartographischen Formaten kombiniert und Korrelationen zwischen der räumlichen Entwicklung und den sozio-ökonomischen und politisch-administrativen Kontextbedingungen aufgezeigt. Dadurch war es möglich, die drei Fallstudienräume im regionalen Kontext zu verorten und spezifische Hypothesen zu deren urbanen Qualitäten zu formulieren.

Urbane Konfigurationen und lokale Situationen

Auf der Ebene der Fallstudienräume wurden die Zusammenhänge zwischen stadträumlichen Strukturen und sozialen Aktivitäten und Praktiken untersucht. Die Grundlage des Untersuchungsdesigns bilden vergleichende Analysen unterschiedlicher Quartiere und Orte innerhalb der Fallstudienräume sowie das Ineinandergreifen sozialwissenschaftlicher und städtebaulicher Fragestellungen. Urbanität wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst, deren Interdependenzen empirisch nicht mittels einfacher Kausalitäten nachvollziehbar gemacht werden können. Aus diesem Grund verknüpft das Untersuchungsdesign unterschiedliche Methoden und Akteursperspektiven, welche nicht im Sinne einer gegenseitigen Validierung sondern vielmehr im Sinne einer Erweiterung und Ergänzung der Erkenntnismöglichkeiten eingesetzt werden. Um der Frage nach den Elementen urbaner Qualitäten ihrer Komplexität entsprechend nachzugehen, wurden dafür Kombinationen und Sequenzen von Analysen erarbeitet und die Erkenntnisse miteinander verglichen.

Im Rahmen von Orts- und Gebietsanalysen wurde eine Erhebung des Ist-Zustandes der drei Fallstudienräume erarbeitet. Nach dem Verfahren des theoretischen Samplings wurde in allen drei Proben nach besonders interessanten, aussagekräftigen Gebieten sowie für die jeweilige urbane Konstellation typischen lokalen Situationen gesucht. Dabei wechselte die Untersuchungsebene von der Region zur Quartierebene bis zur Ebene einzelner Strassenzüge und Elemente. Zur Erhebung wurden neben den



Methoden der Beobachtung und qualitativen Interviews auch Kartierungen durchgeführt. Funktionale Analysen thematisierten dabei Aspekte wie Struktur, Lage, Nutzung und Gestalt der jeweiligen Situationen oder städtebaulichen Elemente. Über historische Analysen mittels Bildvergleichen und Planüberlagerungen konnten die Veränderungen über die Zeit sichtbar gemacht werden. Städtebauliche Analysen beschäftigten sich schliesslich mit Dimension, Materialität, Möblierung und Atmosphäre der untersuchten Orte um diese mit zeitgenössischen oder historischen Referenzbeispielen vergleichen zu können.

Die Zusammenhänge zwischen den stadträumlichen Strukturen und den Aktivitäten und Praktiken der Nutzer wurden eingebettet in ihren jeweiligen räumlichen Kontext in qualitativen Interviews untersucht. Befragt wurden dafür nicht nur Bewohnerinnen, wie dies in Stadtteiluntersuchungen oft üblich ist, sondern auch Beschäftigte und andere Nutzer, die in den Untersuchungsgebieten anzutreffen waren. Vor dem Hintergrund der Frage wie sich urbane Qualitäten in der Alltagswelt manifestieren, wurden somit Sichtweisen von unterschiedlichen sozialen Gruppen einbezogen. Befragungen dienten dazu, motivationale Strukturen, Einstellungen und Werthaltungen zu ermitteln und richteten sich bewusst auf subjektive Qualitätseinschätzungen. Pro Fallbeispiel wurden neben zahlreichen ethnographischen Interviews auch vertiefende Leitfadeninterviews durchgeführt. Bei den Befragungen ging es primär darum herauszufinden, wie die jeweiligen Qualitäten, die im ersten Teil der Untersuchung auf einer grossen Massstabebene herausgearbeitet wurden, aus Sicht der Bewohner und Nutzerinnen wahrgenommen und beurteilt werden.

Ein besonderer Fokus wurde auf die Untersuchung und Einordnung öffentlicher Freiräume gelegt. Dafür wurde das Einzugsgebiet der Nutzer kartiert und die effektiven Nutzungen vor Ort in Abhängigkeit zur Tageszeit und zum Wochenrhythmus diagrammatisch festgehalten. Dadurch konnte eine erste grobe Einteilung in Nutzertypen vorgenommen werden, die sodann die Grundlage bildete für die Auswahl des relevanten Zielpublikums für die Nutzerbefragungen. Als unterstützende Methoden zum Interview kamen hier Mental Maps und Fotografie zur Anwendung um subjektiv relevante Elemente möglichst ungefiltert abzubilden. Zur Unterstützung dieser subjektiven Sichtweise wurden die Befragten selber aufgefordert, positive und negative Situationen bildlich festzuhalten. Über die anschliessend erfragte Begründung ihrer Wahl wurde eine Deutung der Wahrnehmungs- und Bewertungsstrukturen seitens der Nutzer angestrebt.

Die Erkenntnisse aus den Orts- und Gebietsanalysen und die Untersuchungen zu den Akteursperspektiven wurden zudem um Prozesse und Strukturen der Urban Governance erweitert. Mit Hilfe der Dokumentenanalyse konnte die jüngere Stadtentwicklungsgeschichte der drei Proben nachzeichnet und Brüche und Einschnitte in den Urbanisierungsprozessen

ausmacht werden. In Experteninterviews mit verschiedenen Akteuren der Stadtentwicklung wurden die Forschungsfragen explizit und implizit thematisiert. Nebst Schlüsselpersonen mit einem hohen Wissensstand und erheblichem Einfluss auf die Stadtentwicklung wurden zusätzlich weitere Akteure einbezogen, die nicht Teil des staatlich legitimierten Governance-Arrangements sind. Mit dieser zweiten Gruppe konnten auch alternative Argumente zum hegemonialen Diskurs berücksichtigt werden.

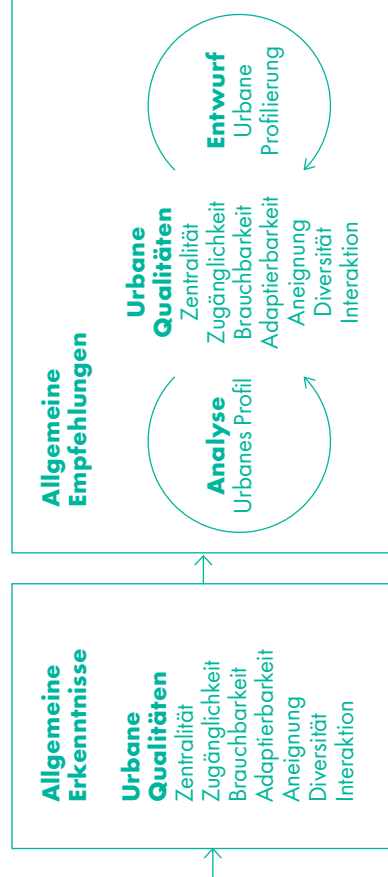
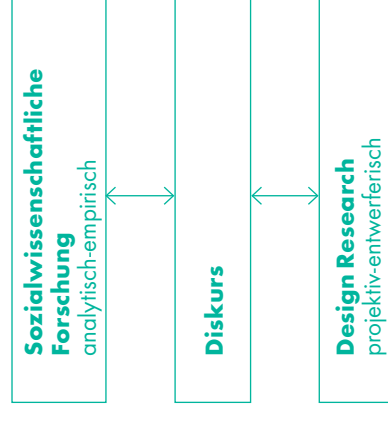
Transformationsstrategien

Die in den Fallstudien analytisch gewonnenen Erkenntnisse wurden durch Induktion und Typisierung allmählich in systematisches Wissen überführt. Die spekulative Rekonkretisierung in praxisorientierte Transformationsstrategien bildete schliesslich die Grundlage für städtebauliche Entwürfe. Entwürfe werden als Probehandlungen zur Darstellung möglicher und unmöglicher zukünftiger Zustände verstanden, in welchen bestehende Potenziale aktiviert und Hypothesen, Leitideen, Muster, Modelle sowie Strategien angewendet und getestet werden. Entwerfen kann in diesem Zusammenhang einerseits zur Evaluation von Machbarkeit und Realisierbarkeit und andererseits für die Folgeabschätzung unterschiedlicher Strategien eingesetzt werden. Als veräusserte Transformationsvorstellungen bilden Entwürfe eine anschauliche Basis für eine synoptische Evaluation durch unterschiedliche beteiligte oder betroffene Akteure. Zudem ist das städtebauliche Projekt auch erkenntnisgenerierendes Werkzeug, das zu neuen Hypothesen führt, die wiederum analytisch und entwerferisch untersucht werden können.

Forschungsprozess
Wissen akkumulieren

Synthese
Wissen systematisieren

Anwendung
Wissen operationalisieren



V

Results today

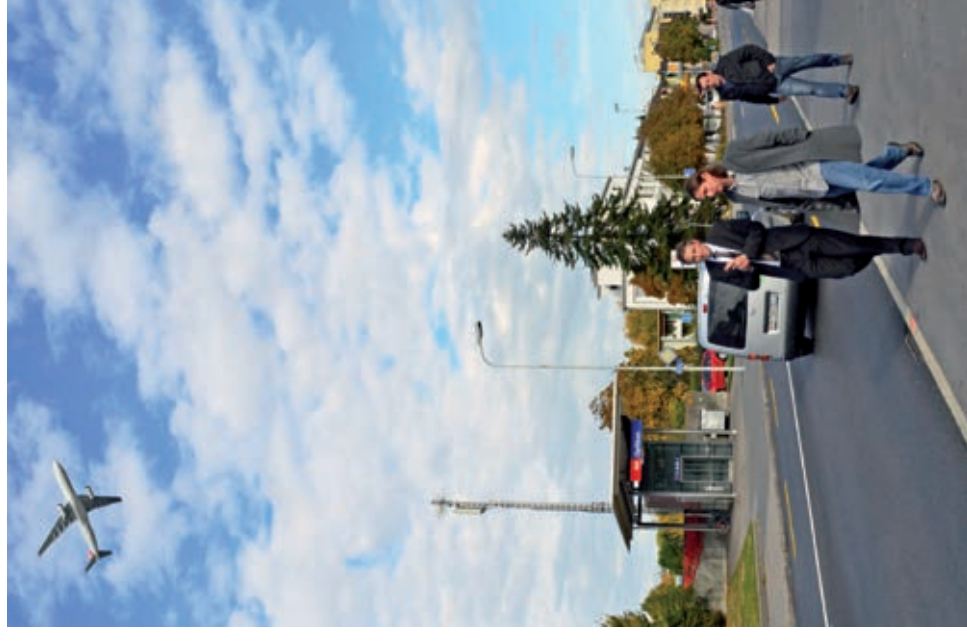
Allgemeine Erkenntnisse

Aufgrund der hohen Komplexität zeitgenössischer Urbanisierungsprozesse lassen sich viele aktuelle Herausforderungen der Stadt- und Raumentwicklung nicht mehr durch traditionelle disziplinäre Herangehensweisen und Instrumente bewältigen. Vielmehr sind zur Transformation und Qualifizierung des urbanen Systems kontext- und aufgabenspezifisch koordinierte Eingriffe und Massnahmen auf unterschiedlichen Ebenen erforderlich. Die Aufgabe der planenden und entwerfenden Disziplinen liegt in der Aktivierung der spezifischen Potenziale, die sich in der Wechselwirkung zwischen gebauten Räumen und gesellschaftlichen Dynamiken ergeben. Sowohl auf der baulich-räumlichen als auch auf der politisch-administrativen Ebene müssen dazu Strategien und Massnahmen zur Förderung urbaner Qualitäten erarbeitet werden. Dies bedeutet konkret die Entwicklung von Konzepten und Strategien, welche in ihrem jeweiligen Kontext flexibel adaptierbar sind, zugleich aber spezifisch wirken und so zur nachhaltigen Entwicklung des lokalen Umfeldes beitragen. Ein städtebaulicher Plan sollte dabei eine kontext-, akteurs-, und ressourcenspezifische Auslegung der produktiven Potenziale eines Perimeters beinhalten und neben der räumlichen Gestalt der Stadt auch die Prozesse der Stadtentwicklung und strategische Überlegungen zur Ausgestaltung urbaner Ökonomien beinhalten. Folgende allgemeinen Erkenntnisse sind dafür zentral:

Urbanisierung und Urbanität

Die Urbanisierung bezeichnet den fortlaufenden Prozess der sozio-ökonomischen Formation und Transformation der Gesellschaft, welcher sich mit der Industrialisierung stark beschleunigt und seither weiter ausdifferenziert hat. Damit steht Urbanisierung auch für den Übergang von einer ländlich geprägten ruralen hin zu einer städtisch geprägten urbanen Lebensweise und ist eng mit der räumlichen Entwicklung verknüpft. Aufgrund vielfältiger Wirkungszusammenhänge in diesem Prozess lassen sich zeitgenössische Städte und Stadtregionen nicht mehr durch eindeutig erscheinungsformen charakterisieren. Sie sind vielmehr sowohl Resultat als auch Ausgangslage einer Vielzahl spezifischer Kombinationen urbaner Eigenschaften und Prozesse, die es eingebettet in ihren jeweiligen räumlichen Kontext zu verstehen und zu bewerten gilt.

Urbanisierung führt demnach zu unterschiedlichen Ausprägungen von Urbanität. Ganz allgemein kann Urbanität als gesellschaftlicher Zustand umschrieben werden, welcher den produktiven Austausch zwischen Menschen fördert und dadurch soziale, kulturelle und ökonomische Mehrwerte stimuliert. Dieser als gesellschaftlich nachhaltig zu bezeichnende Zustand ist sowohl durch städtebauliche als auch durch sozial-



Urbanisierung und Urbanität
Transskalarität

räumliche Eigenschaften charakterisiert, welche orts- und kontextabhängig ineinandergreifen.

Der Urbanitätsbegriff wird jedoch oft als Synonym für ein bestimmtes historisches Idealbild verwendet, dessen sozio-ökonomische und politische Grundbedingungen heute nicht mehr gegeben sind. Die Referenz der dichten, programmatisch und sozial durchmischten historischen Stadt, die sich von ihrem Umland deutlich abgrenzt, erweist sich vor dem Hintergrund heutiger Siedlungsrealitäten als überholt. Zudem scheint es auch nicht länger zutreffend, Gebieten ausserhalb der Kernstädte jegliche Urbanität abzusprechen, denn diese haben sich in den vergangenen Jahren nicht nur funktional und ökonomisch emanzipiert, sondern haben auch teilweise neue produktive urbane Konstellationen hervorgebracht.

Somit stellt sich heute die Frage der Urbanität von neuem. Es ist ein Verständnis von Urbanität erforderlich, welches Dynamik und Vielfalt aktueller Erscheinungen mit berücksichtigt und sich damit auch für neuartige Formen von Urbanität auf unterschiedlichen Massstabebenen öffnet. Er ist vielmehr als heuristischer Begriff zu verwenden, welcher auf der Basis städtebaulicher und sozialräumlicher Aspekte die Abgrenzung und Einordnung spezifischer Zustände im fortschreitenden Urbanisierungsprozess erlaubt.

Transskalarität

Die gesellschaftlichen und technologischen Veränderungen der vergangenen Jahrzehnte haben eine weitgehende Transformation der Massstäblichkeit der gebauten Umwelt bewirkt. Begünstigt durch ein ubiquitäres Infrastrukturangebot haben die Prozesse der Sub- und Periurbanisierung die Grenzen zwischen den Kernstädten und dem Umland zunehmend obsolet werden lassen. Die kontinuierliche räumliche Ausdehnung, das damit einhergehende Zusammenwachsen der Siedlungsgebiete und die zunehmende Verlagerung zentraler Funktionen und Nutzungen in ehemals periphere Gebiete haben eine grundlegende räumliche Rekonfiguration der urbanen Topographie bewirkt.

An ehemals weit entlegenen Orten sind in diesem Prozess neue Konstellationen entstanden, welche nur in einem überlokalen urbanen Funktionszusammenhang verständlich sind. Der Alltag spielt sich heute für einen grossen Teil der Bevölkerung an den verschiedensten, teils weit auseinanderliegenden Orten ab und es scheint angemessen, die zeitgenössische Stadt als urbanes Netzwerk regionaler Ausdehnung zu begreifen, in welcher die historischen Kernstädte zwar wichtige Knoten, aber längst nicht mehr die einzigen urbanen Orte darstellen. Die spezifischen Merkmale eines Ortes ergeben sich im Kontext zeitgenössischen Stadtreionen in der Überlagerung lokaler, regionaler und globaler Zusammenhänge. Zeitgenössische Urbanität ist ein transskalares Phänomen, in welchem die Siedlungen, die Infrastrukturen und die Landschaft gleichermaßen zu berücksichtigten sind.



Urbanisierte Landschaften
Urbane Qualitäten

Urbanisierte Landschaften

Die Landschaft ist sowohl formal als auch funktional in urbane Netzwerke eingebunden und es wirken unterschiedlichste Ansprüche auf sie ein, welche nicht unabhängig von der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung diskutiert werden können. Steigende Raumbedürfnisse bewirken einen anhaltenden Siedlungsdruck und ein Verständnis von Landschaft als Siedlungs- und Verkehrsexpansionsfläche. Die Energiewende erfordert gleichzeitig eine zunehmende Beanspruchung der Landschaft für die Förderung alternativer Energien. Gegenwärtig steigt auch das Bewusstsein für den gesellschaftlichen und ökologischen Wert unverbauter Landschaften, die wiederum wichtige Faktoren für eine hohe Lebensqualität darstellen. Obwohl der Selbstversorgungsgrad in der Schweiz in den vergangenen Jahrzehnten abgenommen hat, sind auch die Primärfunktionen des Bodens nach wie vor eine wichtige Funktion hiesiger Kulturlandschaften.

Diese Zusammenhänge legen nahe, die Landschaft als eine wichtige Ressource zu begreifen, mit der entsprechend sorgfältig umgegangen werden muss. Dies setzt ein Umdenken voraus: Die Landschaft muss in Zukunft als aktive Komponente der zeitgenössischen Stadt und nicht als deren Gegensatz begriffen werden. Sich abzeichnende Nutzungskonflikte können nur dann produktiv angegangen werden, wenn nicht nur der bislang vorherrschende Blickwinkel von der Siedlung aus, sondern vor allem auch die umgekehrte Perspektive eingenommen und aktualisiert wird. Fragen der Stabilisierung und Gestaltung der Siedlungsränder, der Siedlungsverdichtung und Innenentwicklung, der Ausgestaltung von Verkehrsinfrastrukturen, der alternativen Energiegewinnung, der stadträumlichen Strukturierung der Agglomerationen sowie der kollektiven Nutzung nicht bebauter Flächen müssen vermehrt von der Landschaft her betrachtet werden.

Anstatt auf den historischen Gegensatz zwischen Stadt und Land zu beharren, scheint es heute zielführender, von urbanisierten Landschaften zu sprechen, in welchen sich unterschiedliche Ausprägungen von Urbanität und unterschiedliche urbane Qualitäten finden. Dieser Begriff verdeutlicht die Interdependenz von Stadt und Landschaft, denn diese ist längst Teil von Urbanisierungsprozessen.

Urbane Qualitäten

Der heuristische Anspruch an den Urbanitätsbegriff lässt sich über eine Auswahl repräsentativer urbaner Qualitäten operationalisieren. Urbane Qualitäten sind dabei die Bausteine von Urbanität. Somit können urbane Situationen für den Vergleich analytisch erschlossen werden. Zentral in diesem Zusammenhang ist die Flexibilität des Ansatzes, denn zur Identifikation urbaner Potenziale sind gerade auch neuartige Kombinationen urbaner Qualitäten von Interesse, welche bei einer ausschliesslichen Urbanitätsdefinition ausser Betracht fallen könnten.

Die vergleichende Betrachtung der drei Fallstudien erlaubte eine Auswahl von sieben urbanen Qualitäten. Zu jeder dieser urbanen Qualitäten wurde eine Reihe sozialräumlicher und städtebaulicher Aspekte zusammengetragen, welche aufgrund ihrer Abstraktion auf ganz unterschiedliche Situationen und Orte anwendbar sind und Planern und Städtebauerinnen als Hilfestellung in Planungsprozessen dienen sollen. Die Auswahl der Begriffe ist weder abschliessend noch im Sinne eines Rezeptbuches für Urbanität zu verstehen. Sie will vielmehr auf zentrale Eigenschaften von Urbanität hinweisen und Strategien zu deren Förderung thematisieren. Ob die entsprechenden Potenziale auch tatsächlich vorhanden und erwünscht sind, ist im spezifischen Fall zu definieren. In diesem Sinne sind urbane Potenziale als Möglichkeiten und Spielräume zur Förderung urbaner Qualitäten in zeitgenössischen Städten und Stadtregionen zu begreifen. Dabei kann sich durchaus auch zeigen, dass bestimmte urbane Qualitäten fehlen oder explizit nicht erwünscht sind.

Zentralität

Zugänglichkeit

Brauchbarkeit

Adaptierbarkeit

Aneignung

Diversität

Interaktion

Zentralität bedeutet, dass eine Situation für viele Nutzer signifikant ist. Je mehr Menschen diese Lokalität in ihrer Lebenswelt brauchen, desto zentraler ist der Ort.

Zugänglichkeit bedeutet, dass eine Situation für verschiedene Nutzerinnen und Nutzungen räumlich und zeitlich offen steht.

Brauchbarkeit bedeutet, dass eine Situation den Anforderungen für verschiedene an dieser Lokalität vorzufindenden Nutzerinnen und Nutzungen gerecht wird.

Adaptierbarkeit bedeutet, dass sich eine Situation den sich verändernden Anforderungen für verschiedene Nutzer und Nutzungen möglichst flexibel anpassen lässt.

Aneignung bedeutet, dass unterschiedliche Nutzerinnen und soziale Milieus eine Situation durch ihre Praktiken aktiv beanspruchen und auf ihre spezifischen Bedürfnisse beziehen.

Diversität bedeutet, dass unterschiedliche Nutzungen, Nutzer, Milieus und räumliche Ausprägungen in einer Situation präsent sind.

Interaktion bedeutet, dass unterschiedliche Nutzer in und in Bezug zu einer räumlichen Situation wechselseitig aufeinander einwirken und sich produktiv beeinflussen.

Zentralität

Centrality

Der Aspekt der Zentralität bezieht sich auf die logistischen und die funktionalen Merkmale eines Ortes. Zentrale Lagen zeichnen sich dementsprechend durch gute Erreichbarkeit und durch hohe Nutzungs- und Nutzerdichten aus. Eine gute Verkehrsanbindung und Vernetzung auf unterschiedlichen Massstabsebenen sowie eine Bündelung von Funktionen, Nutzungen, Angeboten und Aktivitäten an oder in unmittelbarer Nähe zu Mobilitätsknoten sind Grundvoraussetzungen für das Entstehen von Zentralität. Zentralität ist eine relationale Eigenschaft, die sich in Bezug auf über- oder untergeordnete Zentralitäten innerhalb funktionaler Netzwerke oder auch in Bezug zu Orten mit geringer oder fehlender Zentralität (Peripherie) bestimmen lässt. Dabei ist Zentralität nicht unbedingt abhängig von bestimmten städtebaulichen oder architektonischen Typen.

Zentralität ist ein gradueller Begriff, der sich auf unterschiedlichen Massstabsebenen anwenden lässt. Sowohl übergeordnete Versorgungseinrichtungen mit regionalem Einzugsgebiet als auch lokale Situationen, welche sich aufgrund der Überlagerung alltäglicher Aktivitäten und Netzwerke auf der Ebene von Quartieren ergeben, können unter dem Aspekt der Zentralität diskutiert werden. Insbesondere letztere – auch als Alltagszentralitäten bezeichnet – sind für die Identifikation mit dem unmittelbaren Wohnumfeld von grosser Bedeutung, sofern sie auch für unterschiedliche Bedürfnisse nutz- und anpassbar sind (→ Brauchbarkeit, Adaptierbarkeit). Zentralität ist damit ein potentiell integratives Moment, denn sie begünstigt Kontakte und stimuliert die Aufnahme von Beziehungen zwischen unterschiedlichen Menschen (→ Diversität, Interaktion).

Obwohl die Erschliessungs- und Lagequalität sowie die Topologie eines Ortes in regionalen Mobilitätsnetzwerken eine zentrale Rolle für das Entstehen von Zentralität spielt, sind lokale und regionale Zentralitäten nicht immer deckungsgleich. Zahlreiche Orte mit regionaler oder überregionaler Zentrumsfunktion übernehmen im lokalen Umfeld kaum eine solche Funktion. Viele Bahnhöfe oder auch Flughäfen sind als Verkehrsknotenpunkte lediglich Durchgangsräume für Mobilitätsbezügler und stehen anderen Nutzergruppen aufgrund fehlender Angebote oder restriktiver Regeln nur beschränkt offen (→ Zugänglichkeit). Somit stellt sich die Frage der Abstimmung der logistischen Merkmale eines Ortes mit den lokalen und überlokalen Nutzungspotenzialen. Die Synergien zwischen örtlichen und benachbarten Funktionen und Programmen sind entscheidend, wenn durch die Gleichzeitigkeit unterschiedlicher Aktivitäten jene raum-zeitlichen Überlagerungseffekte stimuliert werden sollen, die für urbane Situationen typisch sind. Damit solche Potenziale aktiviert werden können, bedarf

es der Kombination logistischer Aspekte mit spezifischen Nutzungen, insbesondere auch auf dem lokalen Massstab.

In der historischen Stadt haben sich aufgrund eingeschränkter Reichweiten Zentralitäten meist an bedeutenden Lagen innerhalb des Stadtkörpers eingestellt (z.B. Marktplätze). Die starke Zunahme der Mobilität in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts hat zu einer räumlichen Streuung von Aktivitäten beigetragen und zunehmende Distanzen zwischen städtischen Funktionen bewirkt. Entwicklungsschwerpunkte entstehen heute vielfach an Lagen, welche aufgrund ihrer Infrastrukturanbindung eine hohe Zentralität aufweisen. Gerade an solchen Stellen bestehen teils erhebliche Konflikte zwischen unterschiedlichen Raumansprüchen. Es fällt auf, dass die Verkehrserschliessung vielfach auf Kosten des öffentlichen Raumes geht und damit auch die Spielräume für Interaktion tendenziell beeinträchtigt werden.

Verkehrsinfrastrukturen bilden damit die Grundlage für eine neue Form von Zentralität an wichtigen Mobilitätsknoten. Einkaufszentren, Themenparks, Wohnklaven und Businessclusters wurden an peripheren aber gut erschlossenen Lagen angesiedelt. Zentralitäten sind damit Knoten gebündelter Aktivitäten in regionalen Mobilitätsnetzwerken, deren Bezug zu anderen Zentralitäten nicht mehr primär durch räumliche Distanzen, sondern durch die infrastrukturelle Vernetzung und die Reisezeiten bestimmt wird. So lassen sich in zeitgenössischen Städten zahlreiche Situationen beschreiben, welche zwar die logistischen Anforderungen an Zentralität erfüllen, nicht aber die funktionalen. Aus vielen gut erschlossenen sub- und periurbanen Wohn- oder Arbeitsplatzgebieten wurden funktionale Zentralitäten gewissermassen ausgelagert, die damit einhergehenden Aktivitäten sind vor Ort nicht erwünscht und werden an anderen Orten nachgefragt (Zentrumslasten).

Erkenntnisse aus den Fallstudien

Das Langstrassenquartier, aber auch die angrenzenden Quartiere in den Stadtkreisen 3, 4 und 5 sind wichtige lokale und regionale Zentralitäten. Die extrem hohe Erschliessungsdichte in Kombination mit unterschiedlichen Funktionen und hohen Nutzungs- und Versorgungsdichten auf überschaubarem Raum ziehen Nutzer mit gänzlich verschiedenen Bedürfnissen und Einzugsradien an. Die kurzen Distanzen zwischen den verschiedenen Zentralitäten bewirken in diesem Gebiet eine hohe Interaktionsdichte, die starke Bündelung von Alltags- und Freizeitnetzen sowie die kleinräumige funktionale Nutzungsvielfalt stimulieren Synergien und begünstigen die Kontaktaufnahme zwischen lokaler Bevölkerung, Besucherinnen und Transitnutzern. Insbesondere die Langstrasse übernimmt durch ihre lokalen, städtischen und regionalen Angebote über 24 Stunden die Funktion eines linearen Zentrums, welches durch eine hohe Heterogenität und Lebendigkeit geprägt ist.

Das Gebiet Oerlikon-Flughafen wurde in den vergangenen Jahrzehnten insbesondere durch den Bau nationaler und internationaler Verkehrsinfrastrukturen und der räumlichen Nähe zum Zentrum Zürich rasant urbanisiert. Die Nationalstrassen und der Flughafen sowie später der Ausbau des regionalen öffentlichen Verkehrs haben eine hohe logistische Zentralität bewirkt und die Topologie dieses Gebiets in relativ kurzer Zeit völlig verändert. Sie sind einerseits die Treiber dieser Dynamik und haben andererseits das Entstehen zusammenhängender urbaner Strukturen und Qualitäten eingeschränkt. Zwischen den ehemaligen Siedlungskernen ist ein dicht bebautes, patchworkartiges Gebiet entstanden, das zwar überdurchschnittlich gut erschlossen ist aber dennoch kaum Synergien zwischen den verschiedenen globalen, regionalen und lokalen Zentralitäten erkennen lässt. Dies hängt einerseits mit den grossen Distanzen zwischen diesen Angeboten und andererseits mit der starken Trennung der verschiedenen Mobilitätsnetzwerke zusammen, die nur wenige Schnittstellen oder Überschneidungen aufweisen. Obwohl sich an verschiedenen Mobilitätsknoten neue Zentralitäten gebildet haben, liegen diese doch meist zu weit auseinander um sich gegenseitig aktivieren und stimulieren zu können. Die starke Fragmentierung des Raumes durch Infrastrukturen aber auch durch politisch-administrative Grenzen erschwert das Entstehen alltagsweltlicher Zentralitäten an den Schnittstellen der Quartiere zusätzlich. Da lokal kaum Versorgungs- und Betreuungsangebote oder Freizeit- und Kontaktmöglichkeiten vorhanden sind, dehnen die Akteure ihre Alltagsnetze räumlich weit aus, was sich im fehlenden Bezug zwischen unterschiedlichen Aktivitäten äussert. Durch den Bau der Glattalbahn wurden zwar zahlreiche periphere Arbeitsplatzgebiete logistisch erschlossen, indem die Linienführung aber die Dorfkerne mit ihren Versorgungsangeboten weitgehend umfährt, werden dadurch keine Synergien erzeugt und die polyzentrische Raumstruktur weiter gefestigt. So bleibt z.B. die Schaffhauserstrasse, welche als ehemalige Überlandstrasse bis heute als lokale Schnittstellen zwischen zahlreichen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten grosses Potenzial als urbaner Raum mit Interaktionsmöglichkeiten aufweist, weiterhin ungenügend erschlossen. Neubaugebiete wie z.B. der Glattpark in Opfikon bieten ebenfalls grosses Potenzial für das Entstehen von Zentralitäten. Es zeigt sich hier jedoch, dass kurzfristiges Renditedenken vielmals zu einem Verzicht auf flexible räumliche Strukturen führt, welche zentrale Funktionen aufnehmen und damit auch auf zukünftige Bedürfnisse reagieren können.

Im Gebiet Richterswil-Freienbach haben sich die auf Streusiedlungen basierenden Siedlungsstrukturen auf beiden Seiten der Kantongrenze im Urbanisierungsprozess vollkommen verändert. Die Eröffnung der Autobahn A3 im Jahre 1968 und später die S-Bahn verkürzten die Fahrzeiten nach Zürich erheblich. Der Bahnhof Pfäffikon ist heute ein wichtiger Umsteigeknoten im S-Bahn-Netz mit entsprechend hohen Passagierfrequenzen.



Die landschaftlich geprägte Atmosphäre sowie die relative Nähe zum nationalen Wirtschaftszentrum und dem internationalen Flughafen machen das Gebiet nicht nur als Wohngegend für zahlungskräftige Bevölkerungsgruppen, sondern auch für international tätige Dienstleistungs- und Finanzunternehmen attraktiv. Die damit einhergehende Veränderung der Sozialstruktur hat eine Veränderung der örtlichen Zentrenstruktur bewirkt. Viele der neu Zugezogenen resp. Beschäftigte grösserer Dienstleistungsunternehmen beziehen sich in ihrem Alltag auf das Zentrum Zürich oder verkehren im internationalen Kontext. Die Dorfkern haben in diesem Prozess ihre Funktion als Alltagszentralitäten fast gänzlich eingebüsst, viele zentrale Funktionen und Angebote haben ihre ökonomische Grundlage verloren und wurden eingestellt. Potentielle Berührungspunkte zwischen den dörflichen Milieus und den global orientierten Bewohnern und Beschäftigten sind kaum mehr vorhanden und vielfach nicht erwünscht. Die Alltagszentralitäten haben sich indes an die Mobilitätsknoten verlagert. Von Bedeutung sind hier insbesondere das Seedorfzentrum und das Gebiet um den Bahnhof Pfäffikon. Diese Bereiche haben in den vergangenen Jahren rasante Entwicklungen durchgemacht und sind als wichtigen Zentralitäten der Region zu Anziehungspunkten für verschiedenste lokale und regionale Nutzer geworden. Auch die Seestrasse gleicht aufgrund ihrer wichtigen Erschliessungsfunktion für die gesamte Küste stellenweise einer städtischen Versorgungsachse, an der sich Geschäfte aufgrund der hohen Verkehrsfrequenzen angesiedelt haben. Nicht zuletzt haben sich verschiedene Orte ausserhalb der Bauzonen zu beliebten temporären Zentralitäten für den inner-metropolitanen Freizeittourismus entwickelt, die insbesondere an den Wochenenden hoch frequentiert sind.

Aspekte von Zentralität

Logistische Zentralität bezeichnet die spezifische Lage in lokalen und überlokalen Erschliessungs- und Mobilitätsnetzwerken (Vernetzung, Topologie, Knotenfunktionen, Umsteigebeziehungen, Güteklassen, Fahrzeiten)

Funktionale Zentralität bezeichnet die angemessene Präsenz von Funktionen, Nutzungen, Angeboten und Aktivitäten an einem Ort. Dabei kann zwischen zentralen und dezentralen Funktionen und Nutzungen unterschieden werden.

Alltagszentralität umschreibt Lage und Bedeutung eines Ortes in den alltäglichen Netzwerken verschiedener Akteursgruppen.

Symbolische Zentralität bezeichnet die Bedeutung eines Ortes für die individuelle oder kollektive Identifikation.

Strategien für Zentralität

Relationalität und Multiskalarität

- Zentralitäten hierarchisieren (lokal/regional – zentral/peripher)
- Zentralitäten differenzieren
- Bündelung verschiedener raum- und zeitspezifischen Nutzungsnetzwerke und – rädien
- Zentralitäten auf das Netzwerk verschiedener öffentlicher Räume abstimmen

Externalitäten und Nachbarschaften

- Indirekte Effekte von Verkehrsinfrastrukturen auf den Stadtbau antizipieren
- Förderung von (regional) kollektiven nichtbebauten Zentralitätsformen (z.B. regionale Parks, Allmenden...)
- Quartiersrelevante Zentralitäten stärker an lokaler Nachfrage orientieren
- Benachbarte Quartiere in die Planung von Zentralitäten miteinbeziehen

Zugänglichkeit

Accessibility

Eine weitgehend uneingeschränkte Zugänglichkeit städtischer Räume ist eine wichtige Voraussetzung für Öffentlichkeit, Aneignung und sozialen Kontakt (→Interaktion). Städtische Räume wie Strassen, Parks, Plätze und öffentliche Gebäude sollten demnach in Bezug auf Zugang und Benutzung möglichst minimal selektiv sein und von möglichst vielen Nutzern für ihre jeweiligen Zwecke genutzt werden können und dürfen (→Diversität). Zugänglichkeit kann auch temporär (z.B. in Abhängigkeit der Tageszeit), an bestimmte Bedingungen (z.B. Konsumzwang) oder an bestimmte Nutzungseinschränkungen geknüpft sein. Nebst der Brauchbarkeit und der Adaptierbarkeit ist die Zugänglichkeit damit die dritte Grundvoraussetzung für jene Dualität von Öffentlichkeit und Privatsphäre, welche urbane Situationen in besonderem Masse auszeichnet.

Dafür müssen bestimmte baulich-materielle Voraussetzungen erfüllt sein. Ein öffentlicher Raum muss als solcher erkennbar, angemessen erschlossen und physisch zugänglich sein. Nebst Lage und Erreichbarkeit (→Zentralität) sind dabei auch Aspekte wie Grösse, Zuschnitt, Gliederung, Ausgestaltung und möglichst hindernisfreie und gut erkennbare Zugänge an den richtigen Stellen im Stadtgrundriss entscheidend. Nebst den Grenzen und Übergängen spielt dabei auch die Art der Erschliessung von Quartieren eine wichtige Rolle. Während engmaschige, redundante Erschliessungsstrukturen zu einer hohen Porosität des Stadtgrundrisses und damit zu einer erhöhten Zugänglichkeit beitragen, bewirken hierarchisch aufgebaute Erschliessungssysteme eine geringe Durchlässigkeit und eine entsprechend reduzierte Zugänglichkeit. Insbesondere im Langsamverkehr sollte darauf geachtet werden, dass mehrere Wege zum gleichen Ziel führen und bauliche Strukturen eine angemessene Porosität aufweisen. Gleichzeitig sollten öffentliche Räume möglichst vielen Nutzern und Bedürfnissen gleichzeitig offenstehen und für unterschiedliche Zwecke flexible aber dennoch klar lesbare räumliche Strukturen und Elemente aufweisen (→Adaptierbarkeit).

Von zentraler Bedeutung sind zudem die rechtlichen Rahmenbedingungen und die Selbstkontrolle durch die Nutzerinnen. Die formelle und informelle Reglementierung bestimmen den Öffentlichkeitsgrad städtischer Räume wesentlich. Die Reglungsdichte beeinflusst die Zutritts- und Ausschlusskriterien und damit die Handlungs- und Bewegungsfreiheiten differenziert nach unterschiedlichen Nutzern oder Nutzergruppen. Entscheidend ist in diesem Zusammenhang, durch wen und nach welchen Kriterien die Zugänglichkeiten öffentlicher Räume geregelt werden. Während im Rahmen der Gesetzgebung bestimmte Grundregeln für ein soziales Zusammenleben beachtet werden müssen, sollte niemandem aufgrund von Herkunft,

Aussehen oder wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit der Zugang zu öffentlichen Räumen verwehrt werden (→Diversität).

Gerade die an den neuen Zentralitäten (→Zentralität) entstehenden, meist kommerziellen Angebote (Fachmärkte, Flughafen-Malls, Sport- und Freizeitanlagen etc.) sind vielfach selektiv angelegt. Ihre Benutzung ist z.B. an den Zugang zu individueller Mobilität oder an Konsumzwänge gebunden. So entstehen Orte, welche zwar von vielen Nutzern als öffentlich wahrgenommen werden, in Wirklichkeit aber mehr oder weniger stark reglementiert und überwacht werden und damit das zentrale Element von Öffentlichkeit vermissen lassen: Die freie und uneingeschränkte Zugänglichkeit. An solchen Orten, welche auch als Nicht-Orte bezeichnet worden sind, können sich Aneignungsprozesse (→Aneignung) aufgrund von Selektivität und fehlender Flexibilität (→Adaptierbarkeit) nur beschränkt einstellen. In verminderter Form einschränkend wirken auch temporäre oder partielle Limitierungen der Zugänglichkeit, welche sich z.B. aufgrund unterschiedlicher Tages- oder Jahreszeiten ergeben aber nicht implizit sozial selektiv sind.

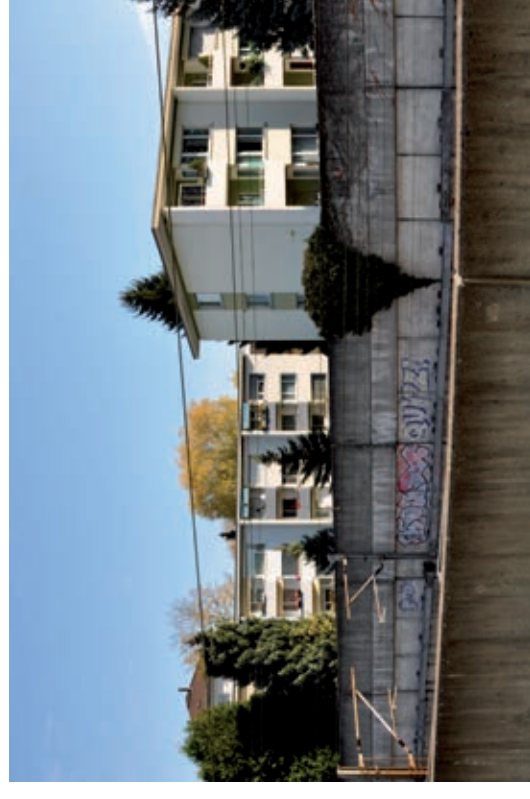
Erkenntnisse aus den Fallstudien

Im Langstrassenquartier sind Strassen, Plätze und Parkanlagen quasi uneingeschränkt zugänglich und es existieren kaum Privatstrassen oder grössere private Aussenräume. Das engmaschige redundante Strassen- und Wegennetz begünstigt die Kontinuität und die Permeabilität des Stadtgrundrisses und erleichtert somit die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit fast aller Bereiche. Die hohe Ausdifferenzierung der Schnittstellen zwischen Aussen- und Innenräumen sowie die meist gute Les- und Erkennbarkeit zugänglicher Bereiche erleichtern die Orientierung im Stadtraum. Auch wenn die Zugänglichkeit gewissen graduellen Unterschieden unterworfen ist, kann hier von einem sehr hohen Grad von Öffentlichkeit gesprochen werden, in welchem auch Nischen für Randgruppen existieren. So findet sich z.B. am Stauffacher ein informeller Treffpunkt für Randgruppen, welcher aber kaum Konflikte zu den ansässigen Nutzungen provoziert und darum von offizieller Seite geduldet wird. An anderen Stellen provoziert die freie Zugänglichkeit auch Konflikte. Am Idaplatz, einem beliebten Quartierplatz im Stadtkreis 3, kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Anwohnern und Freizeitnutzern. In der Bäckeranlage patrouillieren fast stündlich Polizeifahrzeuge und machen deutlich, dass dieser beliebte Ort sich in einer fragilen Balance zwischen urbanem Zusammenleben und den damit einhergehenden Konflikten befindet.

Obwohl gesetzlich kaum Einschränkungen vorhanden sind, bewirken die grossen Distanzen, die weitmaschige Erschliessung und die zahlreichen Zäsuren durch Infrastrukturen im Gebiet Oerlikon-Flughafen eine geringe Permeabilität des Stadtgrundrisses und schränken damit auch die Erreichbarkeit und die physische Zugänglichkeit vieler Quartiere ein. Die bestehende

Tendenz zur Verinselung wird dadurch weiter verstärkt. Die am intensivsten genutzten Räume an den neuen Zentralitäten werden privat überwacht und sind somit nur beschränkt zugänglich. Sowohl im Glattzentrum als auch in weiten Teilen des Flughafens wird das Aufenthaltsrecht an den Konsum gekoppelt und auch im Opfikerpark wird durch einen Ordnungsdienst permanent kontrolliert, ob die Benutzungsregeln eingehalten werden.

Das Gebiet Richterswil-Freienbach ist – vorwiegend bedingt durch die topographische Lage – durch ein hierarchisches, grobmaschiges Erschliessungsmuster mit vielen Privatstrassen und Durchwegungsverboten charakterisiert. Auch viele öffentliche Strassen werden ausschliesslich von Anwohnerinnen genutzt, da sie als Sackgassen im Nirgendwo enden. Die Parzellen- und Eigentumsstrukturen mit hohem Privatisierungsanteil führen zudem zu geringer Porosität des Siedlungsgrundrisses. Die hohe Priorisierung der Privatsphäre im gesamten Gebiet führt zusätzlich zu einer hohen sozialen Kontrolle in vielen Wohnquartieren, was die Zugänglichkeit informell zusätzlich einschränkt. In den Dorfkernen sind die historischen öffentlichen Räume in den vergangenen Jahren stark unter Druck geraten, so dass heute nur noch wenige öffentlich zugängliche Räume vorhanden sind. Da insbesondere die in den letzten Jahrzehnten neu zugezogenen Bevölkerungsgruppen keine Zentralitäten von Ort nachfragen, werden diese auch kaum wahrgenommen oder aktiv gepflegt. Nur so ist erklärbar, dass der historische Dorfplatz von Wollerau weitgehend ohne Widerstand in einen Verkehrskreislauf umgebaut werden konnte. Das Seeufer ist zwar als öffentlicher Raum an den zugänglichen Stellen beliebt, der hohe Privatisierungsgrad – insbesondere im Kanton Schwyz – verhindert aber bislang die Ausschöpfung dieses Potenzials. In Freienbach ist beispielsweise der öffentliche Zugang zum Seeufer politisch sehr umstritten, wie die Initiative zum Steinfabrikareal zeigt, welche an dieser Stelle einen Park fordert. Der Planungsprozess wird hier von wenigen starken Interessengruppen kontrolliert, welche einerseits viel Land besitzen und andererseits grossen Einfluss auf die Politik ausüben.



Aspekte von Zugänglichkeit

Die Porosität ist abhängig von Lage und Erreichbarkeit sowie der Position und Ausgestaltung der Zugänge eines Raumes. Ein öffentlich zugänglicher Raum muss als solcher sichtbar und erkennbar sein.

Die **Aufenthaltsberechtigung** bezeichnet die räumlichen und zeitlichen Zutritts- oder Ausschlusskriterien, welche die Benutzung eines Ortes oder eines Raumes regeln. Dies beinhaltet das Recht auf physische Präsenz sowie das Recht auf freies Verhalten und die Nutzung von Raum (Regelungsdichte).

Strategien für Zugänglichkeit

Kontinuität und Verknüpfung

- Netzwerke zwischen verschiedenen Typologien öffentlicher Räume etablieren
- Rändern, Grenzen und Übergänge als städtebauliche Scharniere für umliegende Quartiere gestalten
- Infrastrukturen als öffentliche Räume gestalten
- Öffentliches Verkehrsnetz mit relevanten öffentlichen Räumen verknüpfen

Regulierung und Programmierung

- Minimierung von Vorschriften betreffend Nutzung und Zutritt anstreben
- Öffentliche Räume als Räume für verschiedene Interessen, Nutzungen und Nutzergruppen konzipieren
- Nutzungen und Angebote an Mobilitätsknoten konzentrieren
- Private von öffentlichen, lärmintensiven Nutzungen trennen, zum Schutz des öffentlichen Raums

Brauchbarkeit

Usability

Die Brauchbarkeit für unterschiedliche Zwecke, Funktionen und Nutzungen gilt seit der Antike als zentrale Anforderung an städtische Räume und städtebauliche Elemente. Wenn städtische Vielfalt entstehen soll, darf keinem bestimmten Bedürfnis und keiner bestimmten Nutzergruppe absolute Priorität eingeräumt werden (→Diversität). Dafür braucht es Räume, in denen man – wenn auch nicht unbedingt gleichzeitig – möglichst viel tun kann. Brauchbarkeit ist die Abstimmung zwischen Handlung und städtebaulicher Form. Sie ist kulturell bedingt und gründet in den Alltagspraktiken der Stadtbenutzerinnen.

Der Aspekt der Brauchbarkeit bezieht sich dabei sowohl auf die baulich-räumlichen Elemente selber als auch auf die Kontextbedingungen, welche durch diese begründet werden. Jedes Element sollte einerseits seine unmittelbaren Zwecke erfüllen, stellt andererseits aber auch eine Kontextbedingung für benachbarte Elemente dar und beeinflusst damit die Brauchbarkeit des städtischen Gefüges auf mehreren Ebenen gleichzeitig. Diesem Umstand kann nur ein ganzheitliches und kontextuelles Verständnis von Städten und städtischen Räumen gerecht werden. Die einzelnen Elemente müssen immer als Teile eines regionalen Gefüges verstanden und im spezifischen Kontext entwickelt werden.

Dies gilt einerseits in Bezug auf die Gegenwart, insbesondere aber auch hinsichtlich zukünftiger Bedürfnisse. Städte können nur dann über lange Zeiträume hinweg ihre Funktion als hochwertige Lebensräume aufrecht erhalten, wenn sie einen Wandel in der Nutzung zulassen – auch wenn dieser teilweise unvorhergesehen ist oder rasch vollzogen werden muss. Städtebauliche Elemente und Strukturen müssen funktional und gleichzeitig offen sein für unterschiedliche Nutzungen, sollten vielerlei Aktivitäten aufnehmen und an veränderte Bedürfnisse angepasst werden können. Diese Anpassungsfähigkeit (→Anpassierbarkeit) bildet die Grundlage für robuste urbane Strukturen, die dauerhaft sind und gleichzeitig wandelbar und lebendig bleiben.

Erkenntnisse aus den Fallstudien

Das Langstrassenquartier und die angrenzenden Quartiere bieten zahlreiche Orte, welche städtebaulich klar gestaltet und dennoch für verschiedenste Aktivitäten und Bedürfnisse brauchbar sind. Ein Beispiel für einen solchen öffentlichen Raum ist die Josefsweise, die durch ihre klar lesbare Zonierung bei gleichzeitiger Nutzungsflexibilität Raum für unterschiedlichste Aktivitäten bietet. Nebst solch robusten öffentlichen resp. öffentlich zugänglichen Räumen sind hier auch die baulichen Strukturen mit ihren gründerzeitlichen Typologien hoch flexibel und für viele verschiedene Nutzungen brauchbar. Insbeson-



Fallstudie Limmatplatz-Wiedikon
Fallstudie Oerlikon-Flughafen
Fallstudie Richterswil-Freienbach

dere die Blockrand-Strukturen, bestehend aus Rand- und Hofbebauungen, zeichnen sich durch eine hohe Flexibilität und damit meist auch durch eine hohe Nutzungs- und Nutzervielfalt aus. Die hohe Brauchbarkeit macht dieses Gebiet gleichsam für wertschöpfungsstarke Nutzungen attraktiv, welche die bekannten Segregations- und Gentrifizierungseffekte nach sich ziehen können.

Das Gebiet Oerlikon-Flughafen wird in seiner Brauchbarkeit stark durch die physische Präsenz sowie die zahlreichen Externalitäten von Infrastrukturen beeinträchtigt. Zahlreiche Infrastrukturen sowie der Lärm von Eisen- und Autobahn schränken die Brauchbarkeit vieler Bereiche insbesondere für sensitive Nutzungen stark ein. Andererseits existieren wohl gerade auch deshalb zahlreiche Nischen für Pioniernutzungen unterschiedlichster Art, welche mit sensitiven Nutzungen schwer vereinbar sind. Weiter fällt auf, dass viele Bereiche in Bezug auf ihre Kontextbedingungen nicht optimal genutzt werden und grosse Optimierungspotenziale hinsichtlich der Brauchbarkeit bestehen. Während z.B. Opfikon in der Abflugschneise an stark exponierter Lage gewohnt wird, finden sich in Kloten an ruhiger Lage Gewerbe- und Lagernutzungen.

Die Siedlungsstrukturen im Gebiet Richterswil-Freienbach basieren auf der allzeitigen Verfügbarkeit individueller Mobilität. Durch die topographische Lage ist das gesamte Gebiet für nicht-motorisierte Mobilitätstypen im Alltag kaum brauchbar. Die Gemeinden am oberen Zürichsee zeichnen sich denn auch durch einen überdurchschnittlichen Motorisierungsgrad und einen verhältnismässig hohen Anteil an Verkehrsflächen aus. Die hierarchisch organisierte Siedlungs- und Erschliessungsstruktur und die typischen Bauwagemuster der Terrassenhausiedlungen schaffen wenig abwechslungsreiche, unflexible und interaktionshemmende Strassenräume mit hohem Privatisierungsgrad, die in ihrer Erscheinung im Wesentlichen durch Parkgaragen oder deren Zufahren bestimmt sind. Die hohe Priorisierung des individuellen Verkehrs hat auch den öffentlichen Raum im ganzen Gebiet stark verändert. So wurde z.B. der historische Dorfplatz von Wollerau in den 1990er Jahren in einen Verkehrskreis umgebaut, der heute ausschliesslich der Verkehrserschliessung dient und für andere Bedürfnisse nicht mehr brauchbar ist.

Das Problem des hohen Verkehrsaufkommens wird zudem durch den metropolitanen Freizeittourismus zusätzlich angeheizt, denn das gesamte Gebiet ist gerade wegen der attraktiven topographisch-landschaftlichen Lage für Freizeit- und Sportnutzungen sehr beliebt und zieht Freizeinutzer aus der gesamten Region an, die wiederum zu einem grossen Teil mit dem Auto anreisen. Den hohen Externalitäten des Individualverkehrs wird oft mit teuren und einseitigen Verkehrsmassnahmen wie Umfahrringstrassen oder -tunneln zu begegnen versucht, welche die Probleme nur verlagern und die Dörfer weiter aushöhlen. Denn nicht selten ist der Durchgangsverkehr auch eine wichtige wirtschaftliche Grundlage für das noch existierende lokale Gewerbe und die Gastronomie.

Aspekte von Brauchbarkeit

Mehrfachnutzbarkeit bezeichnet die Brauchbarkeit von Räumen oder städtebaulichen Elementen für unterschiedliche Zwecke.

Kontextualität bezeichnet die Bezugnahme städtebaulicher Elemente auf ihren unmittelbaren Kontext.

Strategien für Brauchbarkeit

Nutzer und Praktiken

- Städtebauliche Form und Gestaltung aus den Nutzungen und Nutzer mitbegründen
- Nutzungs Offenheit städtebaulicher Elemente ermöglichen
- Anpassungsfähigkeit und Veränderbarkeit von städtebaulichen Elementen ermöglichen

Komplexität und Widerspruch

- Mehrere und widersprüchliche Nutzungen ermöglichen
- Städtebauliche Elemente für verschiedene Nutzungsanforderungen gestalten
- Symbolische Offenheit (Mehrfachcodierung) der städtebaulichen Elemente konzipieren

Adaptierbarkeit

Adaptability

Der Aspekt der Adaptierbarkeit bildet die Grundlage für eine gegenwärtige und zukünftige Benutzung städtebaulicher Strukturen und Elemente (→Brauchbarkeit). Dies bedingt lesbare und robuste räumliche Strukturen und Elemente und beinhaltet auch zum Zeitpunkt der Erstellung noch nicht bekannte, zukünftige Bedürfnisse. Dazu müssen diese manipulationsfähig und reversibel sein, d.h. mit Veränderungen umgehen können, ohne gleich abgerissen oder ersetzt werden zu müssen. Diese Eigenschaft könnte auch als transformative Resilienz bezeichnet werden, die Eigenschaft einer räumlichen Konfiguration, sich an veränderte Bedingungen anzupassen und dennoch stabil zu bleiben.

Eine möglichst geringe Determinierung von Strassen, Plätzen oder Parkanlagen in Bezug auf ihre Nutzung und Benutzung bilden die materielle Grundlage für die Umsetzung unterschiedlicher Bedürfnisse. Die freie räumliche Konfigurierbarkeit von Elementen sowie die Nutzungs Offenheit von Freiräumen sind dabei zentrale Voraussetzungen für städtische Vielfalt (→Diversität). Die Akzeptanz und damit auch die Benutzung öffentlicher Räume hängt nebst den rechtlichen Rahmenbedingungen (→Zugänglichkeit) ganz wesentlich von der baulich-materiellen Qualität und der funktionalen Adaptierbarkeit ab. Daraus ergibt sich auch die symbolische Adaptierbarkeit: Ein Ort kann seine Bedeutung für unterschiedliche Nutzergruppen mit und durch die Anpassung von Nutzungen über die Zeit verändern (→Aneignung).

Die Qualität der Adaptierbarkeit betrifft nebst öffentlichen Räumen auch bauliche Strukturen. Gebäude mit flexiblen Dimensionen und flexibel nutzbaren Grundrissen erlauben eine Anpassung an veränderte Bedürfnisse und Nutzungen. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Erdgeschosse. Als Begrenzung und Übergang zum öffentlichen Raum können sie die angrenzenden Räume auf unterschiedliche Weise beleben und aktivieren. Dies bedingt, dass sie unterschiedlichste Nutzungen wie Gewerbe, Gastronomie, Versorgung/Verkauf oder auch Wohnen aufnehmen können. Die dafür erforderliche Flexibilität kann durch ein Minimum an baulichen Massnahmen wie z.B. ausreichender Raumhöhe und anpassungsfähigen Installationskonzepten gewährleistet werden.

Durch Anpassungsprozesse verändert sich oftmals auch die Morphologie der Stadt. In vielen europäischen Städten – so auch in der Schweiz – lässt in den vergangenen Jahrzehnten eine Tendenz zu einer gröberen Körnung des Stadtgrundrisses beobachten. Insbesondere durch die Öffnung und Transformation ehemaliger Industrie- und Gewerbeareale hat sich in Kombination mit den Investitionsdimensionen und -zyklen der Immobilienindustrie

eine Tendenz zu städtebaulichen Grossformen ergeben, welche an den Schnittstellen zu den historischen Quartieren teils als massstäbliche Brüche in Erscheinung treten. Zahlreiche Neubauquartiere der letzten Jahre weisen denn auch eigene Stadtstrukturen auf, welche sich durch eine geringere Porosität auszeichnen als etwa gründerzeitliche Strukturen (→Zugänglichkeit).

Erkenntnisse aus den Fallstudien

Das Langstrassenquartier zeichnet sich durch eine hohe Adaptierbarkeit öffentlicher Räume und baulicher Strukturen aus. Es existieren zahlreiche Orte, die für verschiedenste Bedürfnisse brauchbar sind und an welchen Nutzungen und Aktivitäten im Stunden- oder Tagesrhythmus wechseln. Als Beispiel sei hier das Kanzleireal genannt, welches täglich an verschiedenste Bedürfnisse adaptiert wird. Vom Schulhof über den Markt- und Sportplatz bis hin zum Open-Air- Kino mit Barbetrieb bietet es zu unterschiedlichen Tages- und Jahreszeiten Raum für unterschiedliche Konfigurationen und Szenarien, ohne dass dafür wesentliche bauliche Anpassungen notwendig wären. Nebst der Adaptierbarkeit des Stadtgrundrisses ist es insbesondere die hohe Dichte und Vielfalt an öffentlich nutzbaren Erdgeschossen, welche die angrenzenden Strassenräume beleben. Die günstigen Raumhöhen, die direkte Erschliessung ab der Strasse und die hohen Frequenzen machen diese Flächen für Verkauf und Gewerbe, für Dienstleistungsnutzungen und stellenweise auch für das Wohnen attraktiv.

In den vergangenen Jahren kam es in zahlreichen bahnhofsnahe Quartieren und Arealen im Gebiet Oerlikon-Flughafen zu Transformationsprozessen. Ehemalige Industrie- und Gewerbeareale wurden dabei neuen Nutzungen zugeführt. Durch den wirtschaftlichen Strukturwandel und die damit einhergehende laufende Verbesserung der Verkehrsanbindung sind in diesen Zonen Back-Offices grosser Firmen entstanden. Gleichzeitig sind durch den gestiegenen Siedlungsdruck in der ganzen Region weitere Gebiete unter Druck geraten, vermehrt auch durch Wohnnutzungen. Die bestehenden städtebaulichen Strukturen und baulichen Typologien erweisen sich im Vergleich zu innerstädtischen gründerzeitlichen Strukturen oft als weniger robust und so kommt es im Zuge solcher Transformationsprozesse oft zu Ersatzneubauten. Gleichzeitig werden die unzähligen Restflächen im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen durch Rand- oder Pioniernutzungen in Beschlag genommen, was zwar zu interessanten Nutzungscollagen aber dennoch zu wenig Interaktion führt.

Im Zuge des Urbanisierungsprozesses der letzten Jahrzehnte haben für viele landwirtschaftlich oder kleingewerblich geprägte Strukturen im Gebiet Richterswil-Freienbach neue Nutzungspotenziale ergeben. Einige historische Bauten, v.a. Bauernhöfe entlang der Hauptverkehrsstrassen wurden für neue – meist gastronomische Nutzungen – adaptiert und zeigen sich sehr anpassungsfähig an die veränderten Gegebenheiten. Viele Nichtbauzonen



dienen heute der Naherholung und dem regionalen Tourismus. Sie werden für unterschiedlichste Freizeitaktivitäten adaptiert. Das Seeufer, aber auch der Hüttensee, der Etzel, das Sihltobel etc. sind beliebte Ziele für lokale und regionale Freizeitnutzerinnen. Die externen Effekte des metropolitanen Tourismus führen jüngst aber auch zu zahlreichen Konflikten mit den ursprünglichen Funktionen dieser Gebiete. Interessen von Anwohnerinnen, Landwirten oder dem Naturschutz kollidieren mit den externen Effekten der Freizeitnutzungen.

Aspekte von Adaptierbarkeit

Umnutzbarkeit bezeichnet die Anpassung städtebaulicher Elemente an unterschiedliche Funktionen, Programme, Nutzungen und Bedürfnisse. **Umbaubarkeit** definiert die Umbaubarkeit und Reversibilität städtebaulicher Elemente und Strukturen.

Umdeutbarkeit bezeichnet die mögliche Veränderung der Bedeutung von Räumen oder Orten in Bezug auf unterschiedliche Nutzergruppen.

Strategien für Adaptierbarkeit

Framework und Transformation

- Potentielle zukünftige Anforderungen durch Veränderungen der Raumpraktiken antizipieren
- Zukunft als nicht komplett steuerbare Transformationsprozesse konzeptualisieren
- Robuste und anpassungsfähige städtebauliche Elemente und Räume gestalten
- Umdeutbarkeit, Umbaubarkeit und Umnutzbarkeit der urbanen Räume ermöglichen

Manipulierbarkeit und Reversibilität

- Nutzungsoffenheit urbaner Elemente und öffentlicher Räume ermöglichen
- Freie Gestaltbarkeit öffentlicher Räume ermöglichen
- Gestalterische, konstruktive und bautechnologische Überdeterminierung vermeiden
- Hohe Nutzungsflexibilität von Räumen und Gebäuden anbieten

Aneignung

Appropriation

Wenn ein städtischer Raum unterschiedliche Akteure und Nutzergruppen auf sich bezieht oder beziehen kann, bildet dies eine wichtige Grundlage für Identifikation auf der Basis alltäglicher Praktiken. Aneignung bedeutet in diesem Zusammenhang die flexible Zuweisung von Bedeutung zu einem bestimmten Ort. Wenn ein Raum unterschiedliche Nutzerinnen oder Nutzergruppen auf sich bezieht und von diesen aktiv beansprucht wird, steigt die Wahrscheinlichkeit für produktiven Austausch (→Interaktion).

Aneignungsprozesse lassen sich durch städtebauliche Massnahmen nur bedingt beeinflussen. Als allgemeine bauliche und gestalterische Voraussetzung für erfolgreiche Aneignungsprozesse ist die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit attraktiver öffentlich zugänglicher Räume mit hoher Aufenthaltsqualität zu nennen. Dies erfordert eine weitgehende Handlungs- und Nutzungsfreiheit (→Adaptierbarkeit) sowie eine geringe Regelungsdichte (→Zugänglichkeit). Flexibilität in Nutzung und Bedeutungszuweisung sowie entsprechende Mitbestimmungs- und Mitgestaltungsmöglichkeiten begünstigen die Identifikation unterschiedlichster Nutzerinnen mit einem Raum oder einem Ort und fördern somit Eigeninitiativen und Selbstkontrolle.

Auch die Präsenz historischer Elemente fördert Identifikationsprozesse, denn für das Verständnis eines Ortes und seiner spezifischen Potenziale sind auch jene Kräfte relevant, welche historisch auf ihn eingewirkt und ihn in seinem Entstehen geprägt haben und weiterhin prägen. Identität hat auch etwas mit Geschichte und mit der Permanenz oder der Temporalität gewisser Elemente zu tun, welche den spezifischen Charakter eines Ortes prägen. Stadtentwicklung bedeutet immer auch Erzeugung von Raum in der Zeit und erfordert eine Auseinandersetzung mit dem bereits Bestehenden. Die Stadt wird durch die Gesellschaft laufend produziert und reproduziert, wobei gewisse Elemente und Strukturen als Spuren bestehen bleiben und andere überschrieben werden. Dieser sozial-räumliche Akkumulationsprozess hat gestalterisches Potenzial, denn er ermöglicht eine bewusste Verankerung der Spuren der Zeit im Raum.

Die Akzeptanz von öffentlichen Bauten und Räumen benötigt Zeit. Gerade bei neu erstellten öffentlichen Räumen oder Bauten ist zu beachten, dass Aneignung ein Prozess ist, der mit dem Abschluss des Planungs- oder Bauprozesses erst beginnt und in vielen Fällen entsprechend begleitet werden muss. In verschiedenen Neubaugebieten in der Region Zürich lässt sich beobachten, dass erst mehr als ein Jahrzehnt nach Fertigstellung der Bauten und Infrastrukturen, die nutzerischen und sozialen Strukturen sich soweit verfestigt haben, dass sich Aneignungsprozesse einstellen. Nicht selten müssen diese durch entsprechende Angebote angestossen und begleitet werden.

Die weitgehende Absenz städtischer Dichten, klassischer öffentlicher Räume und historischer städtebaulicher Elemente im Kontext der Agglomerationen schränken die urbanen Potenziale dieser Gebiete teils stark ein (→Brauchbarkeit). Sub- und periurbanen Gebieten deshalb die Identifikationsfähigkeit abzusprechen ist dennoch nicht unproblematisch, denn urbane Elemente wie Gebäude, Strassen und Plätze an sich besitzen keine Identität, sondern können lediglich die Identifikation von Menschen mit Orten stimulieren. Identität ergibt sich erst im Wahrnehmungsprozess, indem einem bestimmten Ort aufgrund seiner Eigenschaften Bedeutungen zugewiesen werden. Nebst formellen wirken auch zahlreiche informelle Regelwerke auf solche Identifikationsprozesse ein, welche durch bauliche Eingriffe zwar beeinflusst, nicht aber kontrolliert werden können.

Oft geht bei der Bewertung von Agglomerationsgebieten vergessen, dass es sich dabei um verhältnismässig junge Phänomene handelt. Identität durch klassische urbane Typologien und Formen oder über den Nachbau dörflicher Strukturen künstlich erzeugen zu wollen, scheidet jedoch in den meisten Fällen. Vielmehr gilt es den jeweiligen Kontext nach den für die alltägliche Praxis relevanten historischen Elementen zu befragen und das Vokabular des Städtebaus zu erweitern. So können z.B. auch reichhaltige Kulturlandschaften, einprägsame Topographien oder Gewässer wichtige Träger von Identität sein, welche gestalterisch thematisiert werden können.

Vor dem Hintergrund der starken räumlichen Streuung von Nutzungen und Aktivitäten ergeben sich neue Fragestellungen in Bezug auf Aneignung und Identifikation. Die zunehmenden Distanzen zwischen Funktionen und Nutzungen hat zur Bildung multipler Identitäten beigetragen. Menschen identifizieren sich gleichzeitig mit mehreren Orten in urbanen Netzwerken, die teilweise räumlich weit auseinanderliegen. Transit- und Mobilitätsräume haben im Alltag vieler Menschen an Bedeutung gewonnen (→Zentralität). Die Herausforderung liegt demnach auf mehreren Massstäben gleichzeitig. Erstens gilt es innerhalb des Siedlungsgebietes diejenigen Elemente zu identifizieren und zu erhalten, welche sich im Alltag besonders gut bewähren. Dies gilt für öffentliche Räume aber auch für historische Bauten und Elemente jüngerer Datums, welche von unterschiedlichen Menschen akzeptiert, genutzt und angeeignet werden und damit die Orientierung im Raum erleichtern. Zweitens gilt es die Abgrenzbarkeit von Orten im regionalen Raumgefüge zu stärken, indem sie entsprechend ihren spezifischen Potenzialen entwickelt, ihre Grenzen gefestigt und die Zwischenräume kultiviert werden. Eine zentrale Rolle kommt dabei der Landschaft zu, welche nicht länger als «Restraum» sondern vielmehr als aktive und verbindende Komponente zu betrachten ist, der für die Lebensqualität in der Region eine grosse Bedeutung zukommt.

Erkenntnisse aus den Fallstudien

Das Langstrassenquartier bietet mit seinen Gründerzeitstrukturen, seinen historischen Bauten und seinem grossen Angebot öffentlicher und öffentlich zugänglicher neutraler Räume sehr gute Rahmenbedingungen für Aneignungsprozesse. Zahlreiche Plätze und Parks bieten hier einen flexiblen Rahmen für eine Überlagerung permanenter und temporärer Aktivitäten. Im öffentlichen Raum finden sich denn auch zahlreiche Spuren von Aneignung durch verschiedenste Nutzungen. Graffiti, Plakate, Möblierung des Strassenraumes sowie zahlreiche Auslagen von Geschäften zeugen von einem hohen Bedürfnis der Akteure, ihr Umfeld durch raumrelevante Aktivitäten mitgestalten zu können. Besonders beliebt sind die Quartiere rund um die Langstrasse in der Kreativindustrie. Künstler, Galeristinnen, Grafiker, Architektinnen und dergleichen haben sich in den vergangenen Jahren diese Quartiere als Wohn- und Arbeitsumfeld angeeignet und wesentlich mitgeprägt. Die spezifische Identität des Quartiers wurde und wird ganz wesentlich durch die Aktivitäten dieser Gruppen geprägt und ist nebst dem gastronomischen Angebot ein wesentlicher Grund für die grosse Bekanntheit dieser Gegend. Allerdings ist auch hier zu bemerken, dass diese Prozesse die besagten Qualitäten des Quartiers unter Druck setzen.

Obwohl das Gebiet Oerlikon-Flughafen durch ein limitiertes Angebot klassischer öffentlicher Räume und einer vergleichsweise starken Regulierung geprägt ist, lassen sich auf verschiedenen Skalen Aneignungsprozesse beobachten. So bietet die fragmentierte Struktur dieses Gebietes eine Vielzahl an Nischen für Pioniernutzungen und Überlaufprogramme, für welche in den Innenstädten kein Raum vorhanden ist. Insbesondere die zahlreichen Landschaftsfragmente werden als Parklandschaft angeeignet und durch eine Vielzahl von Freizeitnutzungen beansprucht. Im Unterschied zu innerstädtischen Situationen hat diese Form der Aneignung einen anderen Charakter, denn sie existiert gerade wegen der Fragmentierung, welche sich grösstenteils auch in dieser Nutzungsform manifestiert. Interaktionsprozesse werden durch diese Form der Aneignung nur in geringem Masse stimuliert. Als positives Beispiel für einen klassischen öffentlichen Raum gilt der Opfiker-Park, der sowohl als lokale als auch als regionale Freizeit-Zentralität über das ganze Jahr hinweg rege genutzt wird. Der MFO-Park am Bahnhof Oerlikon ist tagsüber eine gut funktionierende Schnittstelle zwischen einem Arbeitsplatzgebiet und den angrenzenden Quartieren, der von unterschiedlichen Nutzergruppen für unterschiedliche Zwecke angeeignet wird.

Zwischen Richterswil und Freienbach ist ein überwiegender Teil der Flächen innerhalb der Siedlungsgebiete privatisiert. Das Angebot an öffentlichen, adaptierbaren Räumen ist entsprechend tief. Demnach lassen sich in den Quartieren auch kaum Aneignungsprozesse ausserhalb der privaten Parzellen ausmachen. Die Strassenräume sind vielerorts hermetisch steril und abweisend und es sind kaum Spuren von Aneignung im öffentlichen



Fallstudie Limmattplatz-Wiedikon
Fallstudie Oerlikon-Flughafen
Fallstudie Richterswil-Freienbach

Raum feststellbar. Aneignungsprozesse durch Menschen mit alternativen Lebensentwürfen wurden bislang weitgehend unterbunden. Ausserhalb des Siedlungsgebietes lassen sich hingegen verschiedenste Formen der Aneignung ausmachen. Der Zürichsee stellt als omnipräsentes landschaftliches Element einen Angelpunkt für die Identifikation der meisten Bewohner des Gebietes dar und wird an den zugänglichen Stellen auch durch unterschiedlichste Nutzergruppen angeeignet. Die Landschaft an erhöhten Hanglagen wird als Freizeitraum angeeignet und zieht Nutzer aus der gesamten Region an. Einige Bauernhöfe und Weiler wurden durch innovative Mikroinvestoren angeeignet und für neue Zwecke adaptiert.

Aspekte von Aneignung

- Nutzerische Aneignung** bezeichnet die Inanspruchnahme und/oder Modifikation eines Raumes oder eines baulichen Elementes durch einen spezifischen Nutzer oder eine Nutzergruppe.
- Mehrfachcodierung** bezeichnet die Veränderung der Bedeutung von Räumen oder Orten in Bezug auf unterschiedliche Nutzerinnen oder Nutzergruppen.
- Identifikation** bezeichnet das Zugehörigkeitsgefühl unterschiedlicher Menschen zu einem bestimmten Ort.

Strategien für Aneignung

- Spuren und Identifikationsprozesse**
- Die gegenseitige Strukturierung des physischen Raums und sozialer Prozesse antizipieren
 - Hermetische und «antiseptische» Stadträume vermeiden
 - Austauschprozesse zwischen Nutzern als Identifikationsprozesse fördern und räumlich gestalten
 - Identifikationspotenziale durch offene Transformationsprozesse schaffen
- Spielräume und Inklusion**
- Symbolische Überdeterminiertheit verhindern und Mehrfachlesbarkeit der städtebaulichen Elemente und Räume ermöglichen
 - Zwischennutzungen fördern und ermöglichen
 - Handlungs- und Nutzungsfreiheit unterschiedlicher Akteure oder Akteursgruppen fördern

Diversität

Diversity

Urbane Situationen charakterisieren sich durch das kleinräumige Nebeneinander von Unterschiedlichem. Die Präsenz unterschiedlicher Milieus und Kulturen, Funktionen und Nutzungen sowie räumlicher Typologien und Elemente auf engem Raum bilden die Grundlage für städtische Vielfalt. Dies setzt ein Raumangebot für unterschiedliche Bedürfnisse sowie eine hohe Flexibilität und Aneignungsfähigkeit privater und öffentlicher Räume voraus (→Anpassierbarkeit, Zugänglichkeit).

Die Flexibilität räumlicher Strukturen bildet den «Nährboden» für Nutzungsmischung und Nutzungsvielfalt. Unterschiedlichste private und öffentliche Angebote als auch kommerzielle und nicht-kommerzielle Aktivitäten beleben und bereichern das städtische Umfeld. Ein wichtiger Aspekt bezogen auf die Vielfalt ist die Körnung von Nutzungen. Eine heterogene Körnung ist oft die Ausgangslage grosser Nutzungsvielfalt auf engem Raum. Vergrössern sich die Distanzen zwischen den unterschiedlichen Angeboten und Aktivitäten, nehmen nicht nur die funktionalen, sondern auch die sozialen und kulturellen Synergien ab und es lässt sich eine Hierarchisierung von Nutzungsformen und Nutzern beobachten.

Die in der Moderne verwurzelte Vorstellung der räumlichen Trennung unterschiedlicher Funktionen verringert die Vielfalt innerhalb von Quartieren und reduziert damit auch die Interaktionspotenziale. Dies wird im sub- und periurbanen Kontext besonders deutlich, da hier an vielen Orten entmischte und monofunktionale Strukturen geringer Dichte und Durchmischung das Siedlungsbild prägen. Diesem Umstand mit Verdichtung und Nutzungsdurchmischung begegnen zu wollen greift allerdings vielfach zu kurz, denn in diesem Umfeld sind Vielfalt und städtische Öffentlichkeit oft explizit nicht erwünscht. Dies äussert sich entweder in einer vollständigen Abwesenheit öffentlicher Räume oder aber in einer Überreglementierung oder einer schrittweisen Privatisierung öffentlicher Bereiche (→Zugänglichkeit).

Nebst einer sorgfältigen Durchmischung von Nutzungen und Programmen basiert städtische Vielfalt auch auf der Bereitschaft der Bewohnerinnen zu Anerkennung, Auseinandersetzung und Austausch mit anderen Menschen und Lebenswelten. Diese Bereitschaft schliesst auch Konflikte mit ein und erfordert die Fähigkeit einer Gesellschaft, Unterschiede zu verbinden und im sozialen, kulturellen und ökonomischen Sinne fruchtbar werden zu lassen (→Interaktion). Eine tolerante Haltung der Akteure gegenüber sozialen, ökonomischen und kulturellen Differenzen ist eine wichtige Voraussetzung für das Entstehen urbaner Situationen. Zudem braucht es natürlich ein Angebot an Orten, an denen diese Unterschiede physisch aufeinandertreffen und produktiv werden können (→Zentralität).

Hohe Personendichten, soziale Durchmischung und Nutzungsvielfalt erhöhen die Diversität in Siedlungsgebieten. Paradoxerweise führt aber in vielen Städten derzeit die ökonomische Verwertungslogik dieser Qualitäten zu deren schrittweisen Neutralisierung. Die erstarkte Attraktivität städtischer Lagen seit den 1980er Jahren hat zur Besetzung zentraler Lagen durch Wohnnutzungen im Hochpreissegment und durch wertschöpfungsstarke Dienstleistungen beigetragen. Als Konsequenz lässt sich eine schrittweise Verdrängung von Funktionen und Nutzungen geringerer Wertschöpfung feststellen. Diversität ist aber gerade vom Nebeneinander permanenter und temporärer Nutzungen, von formellen und informellen Aktivitäten abhängig. Obwohl sich z.B. der ökonomische Nutzen einer lebendigen Kreativwirtschaft nicht direkt bemessen lässt, ist sie doch für ein kreatives städtisches Umfeld imagebildend und trägt viel zur städtischen Lebensqualität bei. Durch komplementäre Nutzungskonzepte und einem darauf abgestimmten Raum- und Flächenmanagement müssen demnach Nischen für Ökonomen geringer Wertschöpfung erhalten oder geschaffen werden, welche ein Nebeneinander unterschiedlicher Produktivitäts- und Investitionstypen fördern. Zwischennutzungen von Transformationsgebieten sind hierzu ein viel gelobtes Instrument, welches Klein- und Kleinsfirmen erschwinglichen Raum für ihre Aktivitäten bietet und damit einen wichtigen Beitrag zur städtischen Vielfalt leistet.

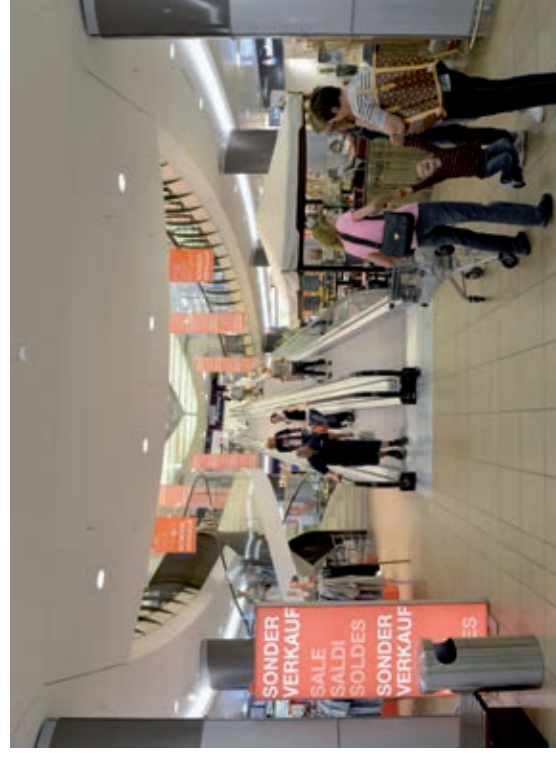
Diversität ist ein beliebter Begriff unter Planerinnen, denn der Zugriff auf die Vielfalt scheint verhältnismässig einfach. Eine Reduktion des Begriffs auf eine programmatische Durchmischung greift jedoch genauso zu kurz wie eine verordnete soziale Durchmischung. Weder hohe nutzerische noch hohe soziale Dichten führen automatisch zu mehr Interaktionsintensität. Die Durchmischung von Quartieren funktioniert meist dort am besten, wo sie sich weitgehend von selber einstellen kann. Dies bedingt, dass die Zugänglichkeit für möglichst viele Menschen unterschiedlicher Herkunft und Hintergründe gewährleistet ist (→Zugänglichkeit). Nicht jeder sucht die Auseinandersetzung mit anderen sozialen Gruppen und ihren Lebensentwürfen. Segregation ist auch ein Prozess, der sich auch aus dem Bedürfnis der Menschen nach Gleichgesinnten ergeben kann. Davon zu unterscheiden ist die Gentrifizierung, welche sich z.B. in der Folge steigender Mietpreise ergeben kann.

Das erstarkte Interesse zahlungskräftiger Bevölkerungsgruppen an innerstädtischen Wohnlagen kann soziale Durchmischung in einem ersten Stadium durchaus erhöhen, wird sie aber längerfristig durch die ausgelösten Verdrängungsprozesse wieder verringern. Besonders wichtig für den Erhalt von sozialer Diversität sind in solchen Situationen flankierende Massnahmen, welche die Folgen solcher Entwicklungen abfedern und damit der unfreiwilligen Segregation entgegenwirken. Die Grundlage für den Erfolg solcher Massnahmen bildet die Akzeptanz und die aktive Integration sozial Schwächerer oder auch Andersdenkender durch die jeweiligen städtischen Eliten.

Erkenntnisse aus den Fallstudien

Das Langstrassenquartier ist durch eine grosse strukturelle, typologische, programmatische und soziale Vielfalt geprägt. Ein relativ dichtes Nebeneinander unterschiedlicher Parzellengrössen, Gebäude-, Strassen- und Freiraumtypen sowie verschiedene Grade von Öffentlichkeit stimulieren und ermöglichen eine Vielzahl und Vielfalt von Aktivitäten, welche auch eine hohe soziale Diversität nach sich ziehen. Neben Wohnen und Arbeiten findet sich hier eine Vielzahl anderer Nutzungen, welche zu unterschiedlichen Zeiten das Quartier in unterschiedlicher Weise prägen und typische urbane Dramaturgien ermöglichen. Diese Qualitäten sind aber unter permanentem Druck. Zahlreiche politisch legitimierte Aufwertungsmassnahmen sowie eine anhaltende Tendenz zur Kommerzialisierung des Quartiers durch Trendgastronomie und weitere profitorientierter Angebote haben das Quartier in den vergangenen Jahren für eine zahlungskräftige Klientel attraktiv gemacht und damit einen hohen Transformationsdruck ausgelöst. Die Tendenz zur Verdrängung sozial schwächerer Bevölkerungsgruppen und Nutzungen geringerer Wertschöpfung und damit auch eine Abnahme der Vielfalt sind unübersehbar. Im Quartier droht damit eine Qualität verloren zu gehen, welche dessen Attraktivität wesentlich ausmacht.

Der Bereich Oerlikon-Flughafen ist ein relativ dicht bebautes heterogenes Gebiet, dessen innere Struktur sich aus sehr homogenen Fragmenten zusammensetzt. Eine weitgehende Reduktion auf die Funktionen Wohnen und Arbeiten kombiniert mit schlechter lokaler Vernetzung hat eine ausgeprägte räumliche Fragmentierung in «typische Welten» bewirkt. Diese grobkörnige Nutzungsmischung vermag kaum urbane Vielfalt zu erzeugen und äussert sich auf der Ebene der Quartiere oder Teilgebiete durch eine ausgeprägte Monofunktionalität. Die Grenzen zwischen den Inseln sind meist durch abrupte Massstabsbrünge oder Infrastrukturschnitten mit stadträumlich schwer nachvollziehbaren Abstandsregeln geprägt, was den Kontakt und den Austausch zwischen den verschiedenen Alltagswelten erheblich erschwert. Es wird in diesem Raum an unzähligen Orten deutlich, dass eine Reduktion des Begriffs der Nutzungsmischung auf die Funktionen Wohnen und Arbeiten keine Diversität erzeugt. Oft setzt sich die Verinselung auch auf kleinem Massstab fort, wie z.B. am Beispiel von Neu-Oerlikon veranschaulicht werden kann. Ab den 1990er Jahren auf ehemaligen Industriearealen geplant und für Schweizer Verhältnisse in Rekordzeit gebaut, lässt dieser Stadtteil bis heute die in der Planung explizit erwünschte städtische Vielfalt vermissen. Die zu grobe Körnung, die schwache Durchwegung, die geringe Porosität und Zugänglichkeit sowie die fehlenden Erdgeschossnutzungen an städtebaulichen Schlüsselstellen haben bisher das Entstehen urbaner Qualitäten eingeschränkt. Die Nutzungen Wohnen und Arbeiten und ihre Rhythmen erweisen sich als zu verschieden als dass sie sich gegenseitig befruchten könnten – insbesondere da weitere Nutzungen und Angebote



Fallstudie Limmatplatz-Wiedikon
 Fallstudie Oerlikon-Flughafen
 Fallstudie Richterswil-Freienbach

bis heute weitgehend fehlen. Indem auf den Erhalt oder die Integration historischer Bauten weitgehend verzichtet wurde, weist das Gebiet kaum baulich-historische Diversität auf. Alle Bauten sind mehr oder weniger gleichen Alters, was von zahlreichen Nutzern als monoton empfunden wird. Generell hat die Analyse verschiedener Planungsprozesse gezeigt, dass die meisten grösseren Infrastruktur- oder Bauprojekte der letzten Jahre durch eine geringe Diversität der involvierten Akteure charakterisiert waren und als eigentliche Expertenplanungen bezeichnet werden können.

Das Gebiet Richterswil-Freienbach zeichnet sich als Ganzes durch eine sehr hohe Heterogenität aus. Die starke Urbanisierung der vergangenen Jahre hat zu einer hohen Internationalität beigetragen, die Bandbreite von Milieus und Kulturen ist vergleichbar mit kernstädtischen Gebieten. Orte wie Pfäffikon sind auf Grund der verfolgten Steuerminimierungspolitik innerhalb weniger Jahr zum Sitz internationaler Dienstleistungs- und Finanzunternehmen mit internationaler Reichweite geworden. Dadurch, aber auch aufgrund der attraktiven landschaftlichen Lage, ist das Gebiet zu einem beliebten Wohnort für einkommensstarke Bevölkerungsgruppen geworden, was in einem ersten Schritt zu mehr sozialer Vielfalt geführt hat. In der Folge haben sich jedoch aufgrund des extremen Anstiegs der Land- und Immobilienpreise auch in diesem Raum erste Gentrifizierungsprozesse ergeben. Aufgrund der hohen Miet- bzw. Kaufpreise werden weniger zahlungskräftige Bevölkerungsgruppen aus ihrem angestammten Umfeld verdrängt, was insbesondere unter Alteingesessenen Verlustängste auslöst. Baulich-räumlich kann das Gebiet als Ausdruck radikaler Individualisierung bei gleichzeitig hoch liberaler Baubewilligungspraxis gelesen werden. Sowohl die Siedlungsentwicklung als auch deren architektonischer Ausdruck sind von einer radikalen Entropie geprägt und es existieren kaum erkennbare übergeordnete städtebauliche Strukturen. Eine ganzheitliche Herangehensweise ist nicht zu erkennen.

Aspekte von Diversität

Soziale Diversität bezeichnet die Vielfalt und Durchmischung unterschiedlicher Milieus, Kulturen und Menschen.

Funktionale Diversität bezeichnet die Vielfalt und Überlagerung verschiedener Funktionen, Nutzungen und Programme.

Baulich-räumliche Diversität steht für die Vielfalt und das Nebeneinander unterschiedlicher städtebaulicher und architektonischer Strukturen, Typen und Elemente.

Eigentums- und Investitionsdiversität steht für die Vielfalt von Eigentumsstrukturen und Investitionsmodellen. Dies ist oft Grundlage für soziale, funktionale und baulich-räumliche Diversität.

Strategien für Diversität

Mischung und Segregation

- Übergänge, Kontaktflächen und Schnittstellen als Räume des Aufeinandertreffens verschiedener Nutzergruppen, Milieus und Lebensstile schaffen.
- Nachfrage nach differnten Lebensräumen, Raumdimensionen und Raumtypen antizipieren und spezifische Räume für unterschiedliche Nutzungs- und Nutzertypen anbieten.
- Unkonventionelle soziale Konstellationen stützen und keine stereotypen sozialen Milieus durch stadträumliche Clichés zu erreichen versuchen.

Körnung und Strukturen

- Nebeneinander unterschiedlicher Urbanitäts- und Investitionstypen fördern.
- Redundante und engmaschige Infrastrukturen gezielt anvisieren.
- Räume der Kommunalisierung und Räume der Privatisierung ermöglichen und Schwellenräume differenziert gestalten.

Interaktion

Interaction

Urbanität zeichnet sich durch produktive Interaktion zwischen Menschen aus. Durch ihre Heterogenität, aber auch durch ihre sozialen und nutzerischen Dichten und ihre Vernetzung (→Zentralität) bringen Städte jene Potenziale und Synergien hervor, welche eine Gesellschaft wirtschaftlich, gesellschaftlich und kulturell stets von neuem transformieren und reformieren. Eine urbane Lebensweise setzt die Bereitschaft und die Fähigkeit voraus, mit Andersartigem, Fremdem und Neuem umzugehen, es zu integrieren und sich in diesem Prozess weiter zu entwickeln. Inwieweit ein solches Umfeld durch planerische Massnahmen oder bauliche Eingriffe beeinflusst werden kann oder nach wie langer Zeit sich eine solche Kapazität einstellt, ist nicht abschliessend zu beantworten.

Nebst der sozialen Dichte (Personendichte) sind auch die Dichte und die Intensität der Austauschbeziehungen massgebend für gesellschaftliche und ökonomische Innovationsprozesse. Interaktionsdichte und -intensität ergeben sich wiederum aus der Relation zwischen den Austauschbeziehungen und dem dafür zur Verfügung stehenden (öffentlichen) Raum. Eine «kritische Masse» an Menschen ist notwendig, damit sich Interaktion überhaupt ergibt, gleichzeitig müssen sich diese Menschen auf einen entsprechend dimensionierten und flexiblen Raum beziehen, damit Interaktion gefördert wird. Zudem ist die Durchmischung unterschiedlicher Milieus, Kulturen und Lebensentwürfe der produktiven Interaktion zuträglich (→Diversität). Durch das Nebeneinander und die Vernetzung unterschiedlicher Funktionen, Lebensweisen und Handlungszusammenhänge, durch kurze Distanzen und Reisezeiten und entsprechend attraktive Rahmenangebote entstehen jene Synergien, welche für Innovationsprozesse von zentraler Bedeutung sind.

Öffentliche Orte und Räume mit Treffpunkt-Funktion stimulieren die Interaktion in besonderem Mass, wenn sie sich an Schnittstellen befinden, sei dies an der Grenze zwischen Quartieren oder Gebieten mit unterschiedlichen Funktionen und Nutzungen oder an Stellen, an welchen sich Mobilitäts- oder Alltagsnetzwerke überlagern. Städtebaulich können Interaktions- und Kommunikationsprozesse stimuliert werden, indem an den richtigen Stellen öffentliche resp. öffentlich zugängliche Räume und Infrastrukturen angeboten werden, welche auf die jeweilige soziale Dichte abgestimmt sind, vielfältige Aktivitäten zulassen und dadurch unterschiedlichste Nutzerinnen auf sich beziehen (→Aneignung). Lage und Erschliessung (→Zentralität), Dimension und Ausgestaltung (→Brauchbarkeit), Flexibilität und Anpassbarkeit (→Adaptierbarkeit) sowie die baulich-materiellen und rechtlichen Rahmenbedingungen (→Zugänglichkeit) sind dabei entscheidende Faktoren für das Entstehen von Interaktion.

Grösse, Dichte und Heterogenität sind wichtige Grundbedingungen für Interaktion. Dichte wird im aktuellen Diskurs oft mit baulicher Dichte gleichgesetzt. Eine solche trägt jedoch für sich allein nichts zur Interaktion bei. Hochhäuser mögen als Symbole zu einer städtischen Atmosphäre beitragen, wenn Sie jedoch weitgehend unbewohnt bleiben oder monofunktional genutzt werden, tragen sie kaum zur sozialen Dichte und zur Interaktion bei.

Gleichzeitig bewirken die stetig steigenden Raumbedürfnisse bei gleichbleibender baulicher Dichte auch eine Ausdünnung bestehender Quartiere. Der gleiche Raum wird durch immer weniger Menschen bewohnt oder genutzt – die soziale Dichte und damit auch die Interaktionsdichte sinkt.

Erkenntnisse aus den Fallstudien

Im Langstrassenquartier begünstigen die hohen Personen- und Nutzungsdichten, die räumliche Nähe sowie das grosse Angebot und die Vielfalt öffentlich zugänglicher Aussenräume und Orten mit Treffpunktfunktion Interaktionsprozesse aller Art. Durch die zentrale Lage, die gute Erschliessung, die hohe Flexibilität und die räumliche und programmatische Vielfalt herrscht hier eine typisch innerstädtische Atmosphäre vor, welche verschiedenste Menschen und Aktivitäten im selben Raum zusammenführt und somit eine hohe Interaktionsdichte und eine hohe Interaktionsintensität erzeugt. Nicht zuletzt ist es aber auch entscheidend, dass der überwiegende Teil der Menschen in diesem Quartier genau diese Qualität suchen und leben. Das grosse Angebot an öffentlichen Veranstaltungen und Aktivitäten in den Quartieren zeugt von einer toleranten und kommunikativen Grundhaltung der Bewohnerinnen. Neueste bauliche Entwicklungen z.B. in Zürich West führen aber auch vor Augen, dass Wohnungsbau im hochpreisigen Segment der Interaktion nicht unbedingt förderlich sind. Obwohl z.B. auf dem ehemaligen Maag-Areal mit dichten baulichen Typen gearbeitet wurde, bleibt die soziale Dichte bis heute verhältnismässig tief.

Die zahlreichen urbanen Fragmente im Gebiet Oerlikon-Flughafen werden durch überraschend viele Nutzer zu unterschiedlichen Zeiten benutzt. Diese lässt eigenartige Nutzungscollagen entstehen und führt punktuell zu überraschenden und zufälligen Interaktionen zwischen unterschiedlichen Nutzern und Milieus. Generell ist das Gebiet aber durch seine typische Struktur eher Interaktionseindlich. Die geringe Dichte an lokaler Vernetzung und Interaktion, die mangelnde Nutzungsvielfalt resp. weitgehende Monofunktionalität/Nutzungstrennung, stark eingeschränkte Alltags- und Kulturangebote sowie fehlende Treffpunkte für die Quartiersbevölkerung führen zu niedriger Interaktionsdichte und Interaktionsintensität. Indem sich die wenigen öffentlichen Räume auf das Innere der jeweiligen Insel beziehen, vermögen sie auch nicht zwischen den Fragmenten zu vermitteln. Grosse Unterschiede lassen sich hier zwischen den historisch gewachsenen Strukturen Alt-Oerlikons und den neu geschaffenen Strukturen Neu-Oerlikons

beobachten. Während zwischen dem Bahnhof und dem Stern ein urbanes Quartierleben mit belebten öffentlichen Erdgeschosses das Stadtbild prägt, sind flexibel nutzbare Erdgeschosse im neuen Teil in weiten Bereichen nicht vorhanden. Dies ist nicht zuletzt auch auf fehlende Nachfrage aufgrund verhältnismässig tiefer Personendichten zurückzuführen.

Trotz der durchaus vorhandenen sozialen Diversität findet im Gebiet Richterswil-Freienbach nur wenig Interaktion statt. Zum einen zerfällt die Siedlungsstruktur aufgrund von Topographie und hierarchischer Erschliessung in homogene Gebiete, welche sich nach Nutzergruppen hoch spezifisch ausdifferenzieren, zum anderen werden die Unterschiede aufgrund der grossen Distanzen kaum fruchtbar. Grosse lebensweltliche Differenzen zwischen eher lokal und eher global orientierten Bevölkerungsgruppen, der hohe Privatisierungsgrad sowie das weitgehende Fehlen öffentlich zugänglichlicher Orte schaffen eine interaktionshemmende Atmosphäre. Es lässt sich eine Tendenz zur Gefährdung des sozialen Zusammenhalts aufgrund fehlender alltäglicher Angebote und Räume für verschiedene Lebensweisen und Perspektiven erkennen. Schutz- und Wiederherstellungsstrategien dominieren denn auch die gegenwärtigen politischen und planerischen Aktivitäten. Dabei gibt es durchaus Ansatzpunkte für Interaktionsräume und Interaktionsstrategien, wobei diese eher ausserhalb der Dorfkerns und Wohnquartiere zu suchen sind. An den Mobilitätsknoten und den neuen Zentralitäten, aber auch in den urbanisierten Landschaften liegen grosse Potenziale für Diversität und Interaktion. Diese Räume werden heute von unterschiedlichsten Menschen frequentiert ohne das Interaktionspotenzial auszuschöpfen (Metropolitane Touristen, Businessleute, Einkäufer, Einwohner). Eine Anreicherung dieser Orte durch zentrale Funktionen und öffentliche Räume könnte Interaktionspotenziale aktivieren. Weitere wichtige Interaktionspotenziale ergeben sich in der Landschaft, welche durch unterschiedlichste Gruppen vorwiegend zu Freizeitwecken beansprucht wird. Obwohl durch die Überlagerung von Privatisierungs- und Veröffentlichungsprozessen auch zahlreiche Konflikte entstehen, bilden diese Reibungsflächen auch Interaktionspotenziale auf regionalem Massstab.



Fallstudie
Limatplatz-Wiedikon
Fallstudie
Oerlikon-Flughafen
Fallstudie
Richterswil-Freienbach

Aspekte von Interaktion

Soziale Dichte (Personendichte) bezeichnet die quantitative Menge von Menschen (Einwohner und Beschäftigte an einem Ort).

Interaktionsintensität ergibt sich aus dem Verhältnis zwischen den Menschen und ihren Interaktionen und dem dafür zur Verfügung stehenden Raum (Massstäblichkeit).

Interaktionsgüte bezeichnet die Art und Weise, wie interagiert wird. Diese ist nicht quantitativ messbar, jedoch von hoher Relevanz. In ihr gründet die urbane Kultur des produktiven Umgangs mit Fremdem, Neuem und Differentem.

Strategien für Interaktion

Schnittstellen und Dramaturgien

- Räume mit verschiedenen sozialen Dichten und zeitlichen Intensitäten gestalten.
- Angemessene Massstäblichkeit zwischen Infrastruktur, sozialer Dichte und der Dimensionierung und Gestaltung von urbanen Räumen schaffen.
- Materialität und Dimensionierung von Stadträumen als wichtige Einflussgrößen auf Aufenthaltsqualität und Interaktionsprozesse verstehen.

Komplementarität und Innovation

- Experimentelle, differente und alternative urbane Konzepte, Lebensgefühle und Nutzen im Sinne möglicher Zukunftsstrategien zulassen und fördern
- Komplementäre Nutzungskonzepte entwickeln
- Nischen für Ökonomien geringer Produktivität erhalten.

Teil 2: Analysewerkzeug

URBANES PROFIL. Kretz, S.; Küng, L. Zürich: ETH Zürich, 2015.

URBANES PROFIL

Im Rahmen der Auswertung der Fallstudien wurde ein Instrumentarium für städtebauliche Planungs- und Entwurfsprozesse erarbeitet: Das *Urbane Profil*. Es dient dazu, unter Verwendung der Urbanen Qualitäten spezifische urbane Situationen sozial-materiell zu charakterisieren und dementsprechend Urbane Profile von Orten, Quartieren oder sogar Teilregionen zu erstellen.

Ein *Urbanes Profil* integriert zwei verschiedene Begriffskategorien: Zum einen die Soziales und Materielles synthetisierende und nicht direkt beeinflussbare oder messbare Mischkategorie der Urbanen Qualitäten: sie bildet das Begriffsraster, welches die verschiedenen spezifischen Ausprägungen und Konstellationen von Urbanität darstellen lassen. Zum anderen eine Auswahl von zu den Urbanen Qualitäten in Bezug stehenden städtebaulichen oder sozialräumlichen Aspekten, welche einfacher beschreibbar resp. messbar sind und durch planerische und städtebauliche Strategien direkt oder indirekt verstärkt oder abgeschwächt werden können. Deshalb ist das Instrumentarium so ausgelegt, dass einerseits die untersuchten Aspekte jeweils auf einer graduellen Skala von „tief“ bis „hoch“ eingestuft werden können und andererseits durch die Linse der Urbanen Qualitäten sowohl städtebauliche als auch sozialwissenschaftliche Perspektiven und deren Erkenntniswege betrachtet und miteinander in Beziehung gesetzt werden können.

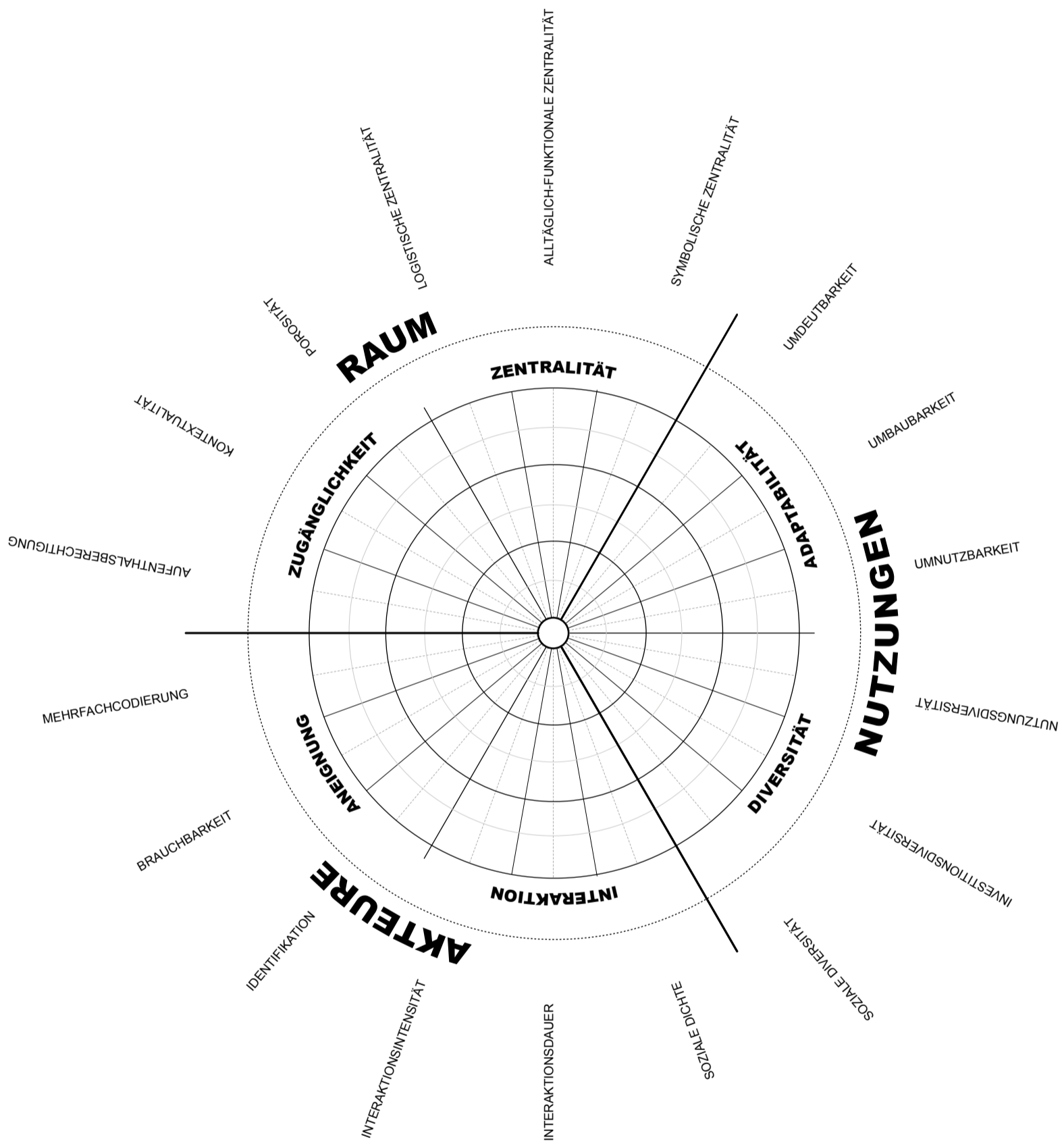
Das *Urbane Profil* dient vorerst der Analyse und Typisierung urbaner Situationen. Damit wird sowohl die Vergleichbarkeit verschiedener Orte als auch die Verständigung in städtebaulichen Planungs- und Entwurfsprozessen erleichtert und das Erkennen und Lokalisieren urbaner Defizite und Potentiale befördert. Unzulängliche Vereinfachungen oder unproduktive dialektische Begriffspaare wie zum Beispiel „Stadt vs. Dorf“ oder „Stadt vs. Land“ können somit eher umgangen werden und ein präziseres Verständnis der vielschichtigen urbanen Topografie an deren Stelle treten.

Indem mit dem *Urbanen Profil* die Abhängigkeiten zwischen beeinflussbaren Grössen und sozial-materiellen Eigenschaften aufgezeigt werden, kann es auch als prozessbegleitendes Werkzeug verwendet werden, welches methodisch die Schnittstelle zwischen städtebaulicher Analyse und städtebaulichem Entwurf besetzt. Es überführt die städtebauliche und sozialräumliche Betrachtungsebene in ein beurteilbares und veränderbares methodisches Raster mit hoher Flexibilität und kann sowohl analytisch im Sinne einer Diagnose als auch im Entwurf als Ausgangslage für eine Profilierung urbaner Situationen angewendet werden. Empirische Erkenntnisse und syntheseorientierte Entwurfsarbeit werden auf eine gemeinsame begriffliche Basis gestellt und damit nachvollziehbare Vergleiche zwischen bestehenden und projektierten Zuständen ermöglicht. Somit befördert es nicht nur die analytische, sondern auch die entwerfende Auseinandersetzung mit spezifischen urbanen Situationen und ermöglicht eine möglichst qualifizierte Debatte über die Ziele einer Entwicklung, an deren Ende Strategien, Empfehlungen oder auch konkrete Massnahmen zu deren Erreichung oder Umsetzung stehen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das *Urbane Profil* keinen Versuch darstellt, die allgemeingültige optimale urbane Qualität zu eruieren, sondern die Mannigfaltigkeit verschiedenster urbanen Situationen zu erkennen, zu vergleichen und zu ordnen, dabei von ähnlichen Konstellationen zu lernen, ihre inhärenten Abhängigkeiten, Potentiale und Defizite zu erkennen, zu versprachlichen und schliesslich urbane Situationen qualifizierter gestalten zu können.



Analyse und Entwurf: Zwei Werkzeuge für die Verwendung Urbaner Qualitäten



Glossar

ZENTRALITÄT

Zentralität bedeutet, dass eine Situation für viele Nutzer signifikant ist. Je mehr Menschen diese Lokalität in ihrer Lebenswelt brauchen, desto zentraler ist der Ort.

Aspekte von Zentralität

Logistische Zentralität bezeichnet die spezifische Lage in lokalen und überlokalen Erschließungs- und Mobilitätsnetzwerken (Ver-netzung, Topologie, Knotenfunktionen, Umsteigebeziehungen, Güteklassen, Fahrzeiten etc.)

Alltägliche - funktionale Zentralität bezeichnet die angemessene Präsenz von Funktionen, Nutzungen, Angeboten und Aktivitäten an einem Ort. Dabei kann zwischen zentralen und dezentralen Funktionen und Nutzungen unterschieden werden; umschreibt Lage und Bedeutung eines Ortes in den alltäglichen Netzwerken verschiedener Akteursgruppen.

Symbolische Zentralität bezeichnet die Bedeutung eines Ortes für die individuelle oder kollektive Identifikation.

Strategien zur Förderung von Zentralität

Relationalität und Multiskalarität

- Zentralitäten hierarchisieren (lokal/regional - zentral/peripher)
- Zentralitäten differenzieren
- Bündelung verschiedener raum- und zeitspezifischen Nutzungnetzwerke und -radien
- Zentralitäten auf das Netzwerk verschiedener öffentlicher Räume abstimmen

Externalitäten und Nachbarschaften

- Indirekte Effekte von Verkehrsinfrastrukturen auf den Stadtbau antizipieren
- Förderung von (regional) kollektiven nichtbebauten Zentralitätsformen (regionale Parks, Allmenden...)
- Quartiersrelevante Zentralitäten stärker an lokaler Nachfrage orientieren
- Benachbarte Quartiere in die Planung von Zentralitäten miteinbeziehen

ZUGÄNGLICHKEIT

Zugänglichkeit bedeutet, dass eine Situation für verschiedene Nutzerinnen und Nutzungen räumlich und zeitlich offen steht.

Aspekte von Zugänglichkeit

Die Porosität ist abhängig von Lage und Erreichbarkeit sowie der Position und Ausgestaltung der Zugänge eines Raumes. Ein öffentlich zugänglichlicher Raum muss als solcher sichtbar und erkennbar sein.

Die Aufenthaltsberechtigung bezeichnet die räumlichen und zeitlichen Zutritts- oder Ausschlusskriterien, welche die Benutzung eines Ortes oder eines Raumes regeln. Dies beinhaltet das Recht auf physische Präsenz sowie das Recht auf freies Verhalten und die Nutzung von Raum (Regelungsdichte).

Kontextualität bezeichnet die Bezugnahme städtebaulicher Elemente auf ihren unmittelbaren Kontext.

Strategien zur Förderung von Zugänglichkeit

Kontinuität und Verknüpfung

- Netzwerke zwischen verschiedenen Typologien öffentlicher Räume etablieren
- Rändern, Grenzen und Übergänge als städtebauliche Scharniere für umliegende Quartiere gestalten
- Infrastrukturen als öffentliche Räume gestalten
- Öffentliches Verkehrsnetz mit relevanten öffentlichen Räumen verknüpfen

Regulierung und Programmierung

- Minimierung von Vorschriften betreffend Nutzung und Zutritt anstreben
- Öffentliche Räume als Räume für verschiedene Interessen, Nutzungen und Nutzergruppen konzipieren
- Nutzungen und Angebote an Mobilitätsknoten konzentrieren
- Private von öffentlichen, lärmintensiven Nutzungen trennen, zum Schutz des öffentlichen Raums

ADAPTIERBARKEIT

Adaptierbarkeit bedeutet, dass sich eine Situation den sich verändernden Anforderungen für verschiedene Nutzer und Nutzungen möglichst flexibel anpassen lässt.

Aspekte von Adaptierbarkeit

Umnutzbarkeit bezeichnet die Anpassung städtebaulicher Elemente an unterschiedliche Funktionen, Programme, Nutzungen und Bedürfnisse.

Umgebautbarkeit definiert die Umgebautbarkeit und Reversibilität städtebaulicher Elemente und Strukturen.

Umdeutbarkeit bezeichnet die mögliche Veränderung der Bedeutung von Räumen oder Orten in Bezug auf unterschiedliche Nutzergruppen.

Strategien zur Förderung von Adaptierbarkeit

Framework und Transformation

- Potentielle zukünftige Anforderungen durch Veränderungen der Raumpraktiken antizipieren
- Zukunft als nicht komplett steuerbare Transformationsprozesse konzeptualisieren
- Robuste und anpassungsfähige städtebauliche Elemente und Räume gestalten
- Umdeutbarkeit, Umgebautbarkeit und Umnutzbarkeit der urbanen Räume ermöglichen

Manipulierbarkeit und Reversibilität

- Nutzungsoffenheit urbaner Elemente und öffentlicher Räume ermöglichen
- Freie Gestaltbarkeit öffentlicher Räume ermöglichen
- Gestalterische, konstruktive und bautechnologische Überdeterminierung vermeiden
- Hohe Nutzungsflexibilität von Räumen und Gebäuden anbieten

ANEIGNUNG

Aneignung bedeutet, dass unterschiedliche Nutzerinnen und soziale Milieus eine Situation durch ihre Praktiken aktiv beanspruchen und auf ihre spezifischen Bedürfnisse beziehen können.

Aspekte von Aneignung

Nutzerische Aneignung bezeichnet die Inanspruchnahme und/oder Modifikation eines Raumes oder eines baulichen Elementes durch einen spezifischen Nutzer oder eine Nutzergruppe.

Mehrfachcodierung bezeichnet die Veränderung der Bedeutung von Räumen oder Orten in Bezug auf unterschiedliche Nutzerinnen oder Nutzergruppen.

Identifikation bezeichnet das Zugehörigkeitsgefühl unterschiedlicher Menschen zu einem bestimmten Ort.

Strategien zur Förderung von Aneignung

Spuren und Identifikationsprozesse

- Die gegenseitige Strukturierung des physischen Raums und sozialer Prozesse antizipieren
- Hermeitsche und „antiseptische“ Stadträume vermeiden
- Austauschprozesse zwischen Nutzern als Identifikationsprozesse fördern und räumlich gestalten
- Identifikationspotentiale durch offene Transformationsprozesse schaffen

Spielräume und Inklusion

- Symbolische Überdeterminiertheit verhindern und Mehrfachlesbarkeit der städtebaulichen Elemente und Räume ermöglichen
- Zwischennutzungen fördern und ermöglichen
- Handlungs- und Nutzungsfreiheit unterschiedlicher Akteure oder Akteursgruppen fördern

DIVERSITÄT

Diversität bedeutet, dass unterschiedliche Nutzungen, Nutzer, Milieus und räumliche Ausprägungen in einer Situation präsent sind.

Aspekte von Diversität

Soziale Diversität bezeichnet die Vielfalt und Durchmischung unterschiedlicher Milieus, Kulturen und Menschen.

Nutzungsdiversität bezeichnet die Vielfalt und Überlagerung verschiedener Funktionen, Nutzungen und Programme.

Eigentums- und Investitionsdiversität steht für die Vielfalt von Eigentumsstrukturen und Investitionsmodellen. Dies ist oft Grundlage für soziale, funktionale und baulich-räumliche Diversität.

Strategien zur Förderung von Diversität

Mischung und Segregation

- Übergänge, Kontaktfächen und Schnittstellen als Räume des Aufeinandertreffens verschiedener Nutzergruppen, Milieus und Lebensstile schaffen.
- Nachfrage nach differnten Lebensräumen, Raumdimensionen und Raumtypen antizipieren und spezifische Räume für unterschiedliche Nutzungs- und Nutzertypen anbieten.
- Unkonventionelle soziale Konstellationen stützen und keine stereotypen sozialen Milieus durch stadträumliche Clichés zu erreichen versuchen.

Körnung und Strukturen

- Nebeneinander unterschiedlicher Urbanitäts- und Investitionstypen fördern.
- Redundante und engmaschige Infrastrukturen gezielt anvisieren.
- Räume der Kommunalisierung und Räume der Privatisierung ermöglichen und Schwellenräume differenziert gestalten.

INTERAKTION

Interaktion bedeutet, dass unterschiedliche Nutzer in und in Bezug zu einer räumlichen Situation wechselseitig aufeinander einwirken und sich produktiv beeinflussen.

Aspekte von Interaktion

Soziale Dichte (Personendichte) bezeichnet die quantitative Menge von Menschen (Einwohner und Beschäftigte an einem Ort.

Interaktionsdauer bezeichnet die zeitliche Ausdehnung, während derer interagiert wird.

Interaktionsintensität ergibt sich aus dem Verhältnis zwischen den Menschen und ihren Interaktionen und dem dafür zur Verfügung stehenden Raum (Massstäblichkeit).

Strategien zur Förderung von Interaktion

Schnittstellen und Dramaturgien

- Räume mit verschiedenen sozialen Dichten und zeitlichen Intensitäten gestalten.
- Angemessene Massstäblichkeit zwischen Infrastruktur, sozialer Dichte und der Dimensionierung und Gestaltung von urbanen Räumen schaffen.
- Materialität und Dimensionierung von Stadträumen als wichtige Einflussgrößen auf Aufenthaltsqualität und Interaktionsprozesse verstehen.

Komplementarität und Innovation

- Experimentelle, differente und alternative urbane Konzepte, Lebensgefühle und Nutzungen im Sinne möglicher Zukunftsstrategien zulassen und fördern
- Komplementäre Nutzungskonzepte entwickeln
- Nischen für Ökonomien geringer Produktivität erhalten

Teil 3: Hintergrundartikel

URBANITÄT DER DINGE: Kretz, S.; Salewski, C.; In: Professur Christiaanse (Hrsg.): Stadt als Ressource. Berlin: Jovis Verlag, 2014.

Download: <http://www.archined.nl/en/forum/2014/eng/urbanity-of-things/>

Urbanität der Dinge

Beziehungsreichtum und Beziehungspotenzial als Ressource

Simon Kretz
Christian Salewski

Ressourcen ermöglichen Handlungen. Ressourcen entstehen, wenn Menschen vorhandenen Gütern ein Potenzial zuschreiben und dieses aktivieren. In einem urbanen Kontext ergeben sich viele neue Handlungsmöglichkeiten, wenn Menschen und Artefakte in produktive Beziehung treten. Kluges städtebauliches Entwerfen kann dafür die strategischen und räumlichen Grundlagen schaffen. Durch die Gestaltung des materiellen Raums der Stadt kann eine Urbanität der Dinge geschaffen werden: Sie zeichnet sich durch das Vorhandensein von Beziehungsreichtum und Beziehungspotenzial aus, wodurch Handlungsmöglichkeiten entstehen.

Der schweizerische Architekt Marcel Meili und der liechtensteinische Landschaftsarchitekt Günther Vogt beschreiben das Wesen der Urbanität am Beispiel eines Waldes.¹ Ein Wald, der rein forstwirtschaftlich genutzt wird, sei nicht urban. Ein Wald, der zugleich durch andere Nutzer und andere Nutzungen belegt wird, beispielsweise durch Wanderer, durch Naturschützer, als Spielplatz oder für symbolische Bedeutungen, sei vielleicht vielfach genutzt, aber auch noch nicht zwingend urban. Die Beziehungen des Waldes zu unterschiedlichen Menschen verbänden ihn dann zwar mit unterschiedlichen sozial-räumlichen Netzwerken – beispielsweise mit globalen Holzproduktionsabläufen, regionalen ökologischen Netzwerken, lokalen Wanderwegen oder nationaler Symbolik –, in denen auch andere Dinge als der Wald mit eingeschlossen sind. Urbanität entstünde jedoch erst, wenn diese Mehrfachnutzungen auch zu Beziehungen und damit zu Interaktion zwischen den unterschiedlichen Nutzern führe – zum Beispiel aufgrund von Begegnungen auf den Waldwegen oder durch notwendige politische Absprachen über die Nutzung einer Lichtung. Abb. 1 Entscheidend für den urbanen Charakter ist, dass

¹ Marcel Meili, Markus Peter
Architekten/Vogt Land-
schaftsarchitekten



Abb. 1 Urbaner Wald – durch das Mountainbikerennen wird der Wald in unterschiedliche sozial-räumliche Netzwerke eingebunden.

2 Wirth, Louis

3 De Solà-Morales, Manuel; wir folgen in diesem Text in vielen Argumenten unserer weitgehenden Interpretation des Buches *A Matter of Things*.

4 Latour, Bruno: 2005



Abb. 2 Handlungsräume – auf dieser Brücke in Istanbul stehen Menschen, Dinge und Lebewesen auf engstem Raum in vielfältigen sozialen Beziehungen zueinander.

sich sozial-räumliche Netzwerke durch ihre Beziehungen zum Wald auch untereinander verflechten. Dies lässt sich als Beziehungsreichtum beschreiben und ist ein Aspekt von Urbanität, der die Eigenschaften räumlicher Konzentrationen unterschiedlicher Beziehungen beschreibt, durch die Menschen mit anderen Lebewesen und mit den materiellen Dingen verbunden werden.

Die Gedanken hinter Meilis und Vogts Wald ähneln der Sichtweise des amerikanischen Soziologen Louis Wirth, der in seinem wegweisenden Aufsatz «Urbanism as a Way of Life» 1938 nicht nur Anzahl, sondern auch Dichte und Heterogenität von Personen als grundlegende Voraussetzung von Urbanität beschrieb.² Meili und Vogt behandeln in ihrem Beispiel jedoch nicht das Phänomen der Urbanität als Lebensstil, sondern einen physischen Gegenstand, den Wald. Unserem Verständnis nach geht es ihnen dabei um die «Urbanität der Dinge», ein Begriff des katalanischen Architekten und Städtebauers Manuel de Solà-Morales.³ Dieses Konzept entspricht einer städtebaulichen Auslegung der zentralen Idee des französischen Soziologen Bruno Latour: Nicht nur Menschen, sondern auch andere Lebewesen und Dinge stehen in sozialen Beziehungen und spannen Handlungsräume auf.⁴ Der Urbanität der Dinge liegt damit ein Verständnis von Urbanität zugrunde, das von Louis Wirth dahingehend abweicht, dass es nicht nur von Personen, sondern von einer Dichte und Diversität der Beziehungen ausgeht und somit Tiere, Pflanzen und materielle Dinge mit einschließt. Abb. 2

Die Urbanität der Dinge betrachtet das soziale Phänomen Urbanität von den materiellen, physischen Gegenständen aus: Stein und Glas, Bäume und Vögel, Licht und Farbe, Sand und Wasser in allen Größen, in allen Formen und in vielfältigen Kombinationen – als Möbel oder Strände, Gebäude oder Quartiere, Wälder oder Spatzen auf den Dächern. De Solà-Morales nennt die Ganzheit der Dinge, die wir sinnlich wahrnehmen können und über die wir die Stadt erleben, die «Haut der Stadt». Das Beispiel des Waldes verdeutlicht zugleich, dass es sich bei der Urbanität der Dinge nicht um einen bestimmten stadträumlichen Ausdruck handelt – auch ohne Häuser und Straßen kann der Wald urban sein. Das Gedankenexperiment lässt sich noch weiterführen: Würde der Wald aufgeteilt und jede Nutzergruppe und Nutzung ausschließlich einen Teil betreffen, verlöre er seinen urbanen Charakter. Die Trennung der Nutzer und der Nutzungen in eigene, mög-

lichst unabhängige Bereiche führte zu einer Privatisierung des Waldes – ein Gedanke, der die Nähe des Konzeptes Urbanität zum Konzept Öffentlichkeit zeigt. Die Urbanität der Dinge hingegen ist stets öffentlich, sie ist ein Teilbereich der Öffentlichkeit, und zwar der Teil, der mit dem materiellen Raum direkt in Verbindung steht. Damit ist sie derjenige Aspekt von Urbanität, der das Aufgabenfeld des Städtebaus am treffendsten umschreibt.

In seinem Aufsatz betonte Louis Wirth, dass Urbanität stets entlang der drei Betrachtungsweisen sozial, räumlich und ideell zu verstehen sei. Viele Stadtsoziologen nach ihm haben ihre Aufmerksamkeit ausschließlich den sozialen Beziehungen von Menschen untereinander gewidmet und mit ihnen das Wesen der Urbanität beschrieben. In den letzten Jahren wurde die damit verbundene Sichtweise auf den Raum zusehend kritisiert, weil sie den Raum als neutrales Gefäß für darin spielende Handlung zu wenig beachte. Diesem sogenannten Containerraum stellte eine neue Generation von Stadtsoziologen das Konzept des «relationalen Raums» entgegen.^{5–8} Der relationale Raum beschreibt die wechselseitige Anpassung und Bedingung von materiellem Raum und menschlichem Handeln: urbaner Raum entsteht demnach aus Beziehungen und Handlungen und strukturiert zugleich dieselben. Eine Trennung in materiellen Hintergrund und soziale Handlung ist demnach nicht möglich – beide sind vielmehr als unterschiedliche Perspektiven auf ein sozial-materielles Ganzes zu verstehen. Abb.3

Ähnlich wie Louis Wirth schlug der französische Philosoph Henri Lefebvre drei Perspektiven vor, um die grundlegenden Beziehungen des städtischen relationalen Raums zu begreifen: den erlebten Raum, *l'espace perçu*, den gelebten Raum, *l'espace vécu* und den vorgestellten Raum, *l'espace conçu*.⁹ Der erlebte Raum, der die direkte Wahrnehmung des Raumes durch den Menschen bedeutet, und der gelebte Raum, der die Benutzung des Raums als Teil der Alltagswelt bezeichnet, beschreiben Beziehungen zwischen Raum und Mensch, die eine konkrete physische Präsenz des Menschen im materiellen Raum voraussetzen. Der vorgestellte Raum beschreibt eine indirekte Beziehung, die auch ohne konkrete physische Präsenz möglich ist, und umfasst sowohl Idee, Planung als auch Regulierung, Steuerung und Finanzierung des Raums. Nach unserer Interpretation der Urbanität der Dinge lässt sich nun ein urbaner Raum mit Beziehungsreichtum, nämlich der Dichte und Verflechtung dieser drei Beziehungsarten von Dingen, Menschen und anderen Lebewesen beschreiben. Beziehungsreichtum bezeichnet dabei einen Zustand, in dem durch verschiedene und durchaus auch widersprüchliche Wahrnehmungen und Handlungen von

- 5 Lefebvre, Henri: 1974
- 6 Foucault, Michel, S. 46–49
- 7 Giddens, Anthony
- 8 Massey, Doreen, S. 279–294



Abb. 3 Menschen und Dinge – wie hier im britischen *House of Commons* haben sich materieller Raum und soziale Handlung in wechselseitiger Bedingung Form gegeben.

- 9 Lefebvre, Henri: 1974



Abb. 4 Transitraum – die einseitig funktional ausgerichtete ursprüngliche Gestaltung der Flughafenlounge in Amsterdam Schiphol führte zu Beziehungsarmut.

Abb. 5 Beziehungsarmut – in dieser Wohnsiedlung mit wenigen und gleichartigen Beziehungen sind die Dinge nicht in vielfältige Sinnzusammenhänge eingebettet.

10 Augé, Marc



Abb. 6 Chaos – in Situationen mit vielen, unverbundenen und widersprüchlichen Beziehungen und Dingen entstehen *congestion* und *confusion*.

verschiedenen Menschen die materiellen Dinge in einen vielfältigen Sinnzusammenhang eingebettet sind.

Beziehungsreichtum ist ein Zustand zwischen zwei Extremen: Der Beziehungsarmut einerseits, in der keine, nur sehr wenige oder ausschließlich gleichartige Beziehungen vorhanden sind, und dem Chaos andererseits, in das eine zu große Menge von verschiedensten Beziehungen führen kann und das Handlungen und Sinnzuweisungen verunmöglicht. Beziehungsarmut im urbanen Raum entsteht durch gleichförmige und ausschließliche Beziehungen in besonders funktional ausgerichteten Räumen, wie der französische Soziologe Marc Augé anhand von Transiträumen an Flughäfen beschrieben hat: die einseitige Gestaltung dieser Räume richte sich ausschließlich an der Optimierung stark normierter Handlungsabläufe des Reisens aus und lasse somit keine anderen Handlungen oder Interpretationen durch die Nutzer zu.¹⁰ / Abb. 4–5

Das Gegenteil wiederum bezeichnet De Solà-Morales als *congestion* oder *confusion* des städtischen Raums, ausgelöst durch eine Konzentration zu vieler beziehungsloser Dinge und Netzwerke. Abb. 6 Beziehungsreichtum ist demnach keine feste Größe, sondern ein Zustand, der je nach Raum und in Abhängigkeit von gesellschaftlichen Normen und Verhaltensweisen eine große Bandbreite an Beziehungsanzahl und Beziehungsvielfalt bedeutet.

Beziehungsreichtum und Beziehungspotenzial

Beziehungsreichtum von Dingen führt zu vier grundlegenden Effekten, die das Phänomen Urbanität umschreiben. Der *erste* Effekt von Beziehungsreichtum ist eine Erhöhung der Ressourceneffizienz aufgrund der Mehrfachnutzung der Dinge durch unterschiedliche Nutzer und unterschiedliche Nutzungen: Meilis und Vogts Wald

dient zugleich Wanderern, Naturschützern, der Waldwirtschaft und regionaler Identitätsbildung.

Der *zweite* Effekt von Beziehungsreichtum ist die Verbindung unterschiedlichster Menschen und Gruppen aufgrund dieser Mehrfachnutzung. Diese Verbindung kann durch die tatsächliche Begegnung im physischen Raum geschehen, beispielsweise

auf einem Platz, an einem Strand oder eben in Meilis und Vogts Wald. Diese Begegnungen führen zur gegenseitigen Wahrnehmung (*perçu*) und der gegenseitigen Einbindung in unterschiedliche Lebenswelten (*vécu*) – nach Hannah Arendt ist es diese Art der Begegnung, die das Wesen der Öffentlichkeit ausmacht. Auch wenn Menschen sich nicht direkt begegnen, können sie durch Mehrfachnutzungen indirekt miteinander in Beziehung treten, nämlich durch Mehrfachbedeutungen und das gemeinsame Bewusstsein, dass sie dieselben Räume und Dinge benutzen (*conçu*).¹¹

Diese Mehrfachnutzungen und Mehrfachbedeutungen führen als *dritter* Effekt von Beziehungsreichtum zu Konkurrenz und damit Konflikten, zum Beispiel, wenn sich verschiedene Nutzungen gegenseitig stören oder Bedeutungen widersprechen. Durch Beziehungsreichtum werden Dinge umstrittener. Aus diesem Effekt erwächst nun die urbane Kultur des Umgangs der Menschen miteinander sowie mit Dingen und anderen Lebewesen auf zwei verschiedene, aber eng verschlungene Arten: Um unproduktive Konflikte zu vermeiden oder zu vermindern, werden einerseits Beziehungen im urbanen Raum weitgehend durch räumliche Regulierungen, Verhaltensformen und Gesellschaftsnormen strukturiert. Nach dem deutschen Soziologen Georg Simmel wird dieses gesellschaftliche Phänomen historisch betrachtet mit dem Begriff «urban» umschrieben, der die verfeinerte, reguliertere Lebensform städtischer Gesellschaften gegenüber agrarisch geprägten Gesellschaftsformen beschreibt.¹² Durch diese Strukturierung mittels Formalisierung und Normierung wird die hohe Beziehungsdichte aufrechterhalten und gleichzeitig ein Kollaps der Beziehungen aufgrund übermäßiger Konflikte vermieden. Abb. 7 Andererseits führt diese Kultur dazu, dass urbane Gesellschaften aufgrund ihres geübten Umgangs mit Konfliktvermeidung und Konfliktverminderung ein geringeres Risiko haben, um mit neuen Formen von Beziehungen zu experimentieren. Dieser Zusammenhang erklärt, warum kulturelle, technische und soziale Innovationen vor allem in Städten entstehen und warum städtische Gesellschaften immer wieder neue, fremde Menschen, Dinge und Beziehungen aufnehmen können und insbesondere aufgrund ihres Potenzials für Innovation auch aufnehmen wollen. Abb. 8

Im urbanen Raum reicht Beziehungsreichtum alleine noch nicht aus, um neue und bedeutungsvolle Beziehungen zwischen

11 Vgl. Rieniets, Tim: «Begegnungsräume», in diesem Buch, S. 181

12 Simmel, Georg: 1903, S. 185–206



Abb. 7 Urbanität – diese Straße in Tokio ist hochgradig reguliert durch vielfältig formalisierte und strukturierte Beziehungen.

Abb. 8 Differenz – städtische Gesellschaften wie in Rotterdam verbinden Menschen unterschiedlicher Herkunft.

Menschen, anderen Lebewesen und Dingen zu ermöglichen. Wenn die existierenden Beziehungen starr, also extrem stabil und nicht zu verändern sind, dann fehlen Menschen Handlungsmöglichkeiten, um bestehende Beziehungen nach ihren Bedürfnissen zu transformieren, neu zu arrangieren oder sich in veränderter Form anzueignen. Die Stadt kann dann auch nicht neuen Anforderungen an Nutzungen, Bedeutungen oder Beziehungen angepasst werden. Der französische Autor, Filmemacher und Stadttheoretiker Guy Debord beschrieb Paris als einen derartigen städtischen Raum. Die historische Innenstadt sei eine unterdrückende «Zwangsjacke», die Menschen in bestimmte Handlungsabläufe zwänge, sodass diese ihre Leben nicht selber leben könnten, sondern zur Teilnahme an einem «Spektakel» verdammt seien. Die Beziehungen folgten strikt übergeordneten kapitalistischen Werten und seien nicht durch den Einzelnen zu ändern. Damit schränkten sie die Freiheit ein und ließen keinen Raum für eigene Entscheidungen.¹³ Diese Art der Stadt weist zwar Beziehungsreichtum auf, aber kein Beziehungspotenzial und ist damit nicht urban, selbst wenn sie in ihrer materiellen Gestalt urban

13 Debord, Guy: 1971



Abb.9 Stabilität – die Straßenfassaden der Haussmannschen Boulevards stehen als Bild für das Paris des 19. Jahrhunderts und sind dadurch langfristig stabilisiert.

erscheint. Debords polemische Analyse ist eine radikalisierte Beschreibung eines urbanen Phänomens, das in vielen Abstufungen zu finden ist: Stabile Beziehungen führen meistens auch zur Stabilität derjenigen Dinge, die in die Beziehungen eingebunden sind. Im Beispiel der Pariser Innenstadt gilt dies insbesondere für die typischen Straßenfassaden der Gebäude an den Haussmannschen Boulevards. Diese stehen als typisches Straßenbild für die Idee «Paris», und zwar das Paris des bürgerlichen Flaneurs des 19. Jahrhunderts. Die Architektur stabilisiert damit nicht nur die Alltagsbeziehungen wie Wohnen, Einkaufen oder das Bewegen durch die Stadt, sondern eben auch das wirkmächtige und touristisch wertvolle Konzept «Paris». Zugleich werden die Fassaden durch diese Idee wiederum stabilisiert und werden deshalb erhalten. Abb.9 Es handelt sich damit um eine gegenseitige Verfestigung.

Die Stabilisierung, also die weitgehende Unveränderbarkeit von materiellen Dingen, kann jedoch nicht nur durch starre Beziehungen, sondern auch durch das Einbinden in vielfältige Beziehungen geschehen, und zwar selbst dann, wenn jede einzelne Beziehung für sich einfach veränderbar ist. Dies ist der vierte Effekt von Beziehungsreichtum, der dazu führt, dass gewisse Dinge gleichzeitig durch verschiedene Menschen mit unterschiedlichen Nutzungen oder Bedeutungen in Wert gesetzt und damit stabilisiert werden.¹⁴ Das Ergebnis sind vielseitige, sich ergänzende und allenfalls gegenseitig kompensierende Handlungen,

14 Vgl. Kiss, Daniel: «Inwertsetzen», in diesem Buch, S. 125

die für den Erhalt des momentanen Zustandes der Dinge aus ihrer jeweiligen Beziehungslogik heraus wirken. In besonderen Fällen kann Beziehungsreichtum sogar dazu führen, dass Dinge nach ihrer Zerstörung in möglichst gleicher Art und Weise wiederhergestellt werden. Der italienische Architekt und Stadttheoretiker Aldo Rossi hat dies in seiner Monumenttheorie am Beispiel des mittelalterlichen Rathauses von Padua, dem Palazzo della Ragione, beschrieben, der mehrfach wieder aufgebaut wurde und trotz vielfältiger Funktionswechsel bis heute weitestgehend in seiner ursprünglichen architektonischen Form besteht.^{15/Abb. 10} Für Rossi liegt der Grund für diese Stabilität im Beziehungsreichtum, und zwar in der dadurch entstehenden Bedeutung, die Dinge wie Gebäude oder Stadtquartiere für viele verschiedene Menschen haben. Durch die vielfältigen Bedeutungen für viele Menschen werden sie im «kollektiven Bewusstsein» zu stabilen Monumenten, die dauerhaft erhalten werden.

Sehr langfristig stabilisierte Dinge wie der Palazzo della Ragione sind zwar wichtige Räume in der Stadt, aber selten. Stattdessen führt der ständige Wandel von Beziehungen zu Zeiten hoher oder niedriger Stabilität. Insbesondere urbanen Räumen im Zustand niedriger Stabilität kommt im ständigen Wandel der Beziehungen eine große Bedeutung als Freiraum für neue Formen von Beziehungen zu. Ein Beispiel für derartige dynamische urbane Räume waren die in den letzten Jahren häufig anzutreffenden innerstädtischen Industriebrachen, die nach Aufgabe ihrer ursprünglichen Nutzungen zunächst brachlagen, dann durch urbane Pioniere in veränderten Beziehungen experimentell neu in Wert gesetzt wurden und schließlich durch großmaßstäbliche Transformationsprojekte wieder stabilisiert und in die bestehenden städtischen Beziehungen eingebunden wurden.^{16/Abb. 11}



Abb. 10 Alltagswelten – eingebunden in vielfältige Beziehungsnetzwerke, wurde das mittelalterliche Rathaus in Padua in seiner Form erhalten, während die Funktionen sich änderten.

¹⁵ Rossi, Aldo: 1966



Abb. 11 Experimentelle Transformation – auf Industriebrachen an der Brick Lane in London entstanden dynamische und experimentelle urbane Räume.

¹⁶ Vgl. Baum, Martina: «Umnutzen», in diesem Buch, S. 145

Das urbane Projekt

Um von einem nicht urbanen Zustand zu einer Urbanität der Dinge und damit zu Beziehungsreichtum und Beziehungspotenzial zu gelangen, bedarf es nach De Solà-Morales dreier grundlegender Eigenschaften der Haut der Stadt: «Artikulation», «Komplexität» und «Differenzierung». Nach unserem Verständnis lassen sich diese Begriffe folgendermaßen erläutern: Artikulation bedeutet, dass die Dinge wahrnehmbar sind und somit von Menschen in neue Beziehungen gesetzt werden können. Komplexität

17 Taut, Bruno, S. 137

18 Taut, Bruno, S. 153



Abb. 12 Elastizität – die Strukturen der neuen Architekturschule in Nantes wurden unter Berücksichtigung zukünftiger Nutzbarkeit überdimensioniert und adaptierbar entworfen.

bedeutet, dass die Dinge in vielfältige Beziehungen eingebunden und somit mehrdeutig werden können. Differenzierung schließlich bedeutet in diesem Zusammenhang, dass unterschiedliche Dinge zwar unterschiedlich, aber aufeinander bezogen gestaltet sind. Alle drei sind Voraussetzungen für und zugleich Folge von Beziehungsreichtum. Hinzu kommt, dass auch in der Zukunft Beziehungsreichtum möglich sein soll. Deshalb bedarf die Haut der Stadt einer weiteren Eigenschaft, die Bruno Taut in seiner Architekturlehre die «Elastizität»¹⁷ der Dinge nannte. Taut zufolge ermöglicht Elastizität zukünftige Brauchbarkeit: «Die Beziehungen der Zwecke sind ungeheuer verflochten untereinander. Außerdem wissen wir nicht, was die Zukunft bringen wird. Wir sollten es uns zur Pflicht machen, in keinem Falle die kommende Entwicklung zu verbauen. Das bedeutet das Abgehen von

(...) Starrheit.»¹⁸ / Abb. 12 Aus der Perspektive der Urbanität der Dinge betrachtet, bedeutet Elastizität nichts anderes als Beziehungspotenzial. Hier wird ersichtlich, dass in einem kontinuierlichen Prozess Beziehungsreichtum kein Selbstzweck ist: Er kann, gepaart mit Beziehungspotenzial und neugierigen Nutzern, zu Innovationen und damit zu neuartigen Beziehungsformen führen. So entstehen neue,

zusätzliche Nutzungen, Beziehungen und Bedeutungen, die den bestehenden Beziehungsreichtum teilweise ersetzen, teilweise weiter anreichern und erweitern. Dabei werden nicht nur Dinge als Ressourcen verstanden, die in Beziehungen gesetzt werden können, sondern auch die Beziehungen selber, da sie in neue sozial-räumliche Netzwerke eingebunden werden können – die Stadt ist sich so selbst Ressource. Urbanität als Lebensstil kann dabei als dazugehörige, fragile Kultur der Beteiligten verstanden werden, in der die Beziehungen von Menschen, Lebewesen und Dingen in einem steten Prozess immer wieder aktualisiert werden.

Beziehungspotenzial zu aktivieren ist ein wichtiger Bestandteil des Entwurfsverständnisses des niederländischen Architekten und Städtebauers Rem Koolhaas und seines Büros OMA, das häufig mit Verdichtung und Verknüpfung von Programmen und Wegeführungen arbeitet. Ein Beispiel ist der Entwurf für das McCormick Tribune Campus Center des Illinois Institute of Technology in Chicago (1997–2003).^{Abb. 13} Das vielfältige Programm des Gebäudes beinhaltet unter anderem eine Mensa, mehrere Cafés und Serviceeinrichtungen wie Druckzentren oder Seminarräume. Alle umliegenden Wege führen sternförmig durch das Campus Center: Durch die Bündelung von verschiedenen Geschwindigkeiten und Bewegungsströmen bei gleichzeitig hoher Nutzungsdichte sollen unerwartete Begegnungen provoziert

und damit die persönliche Kommunikation zwischen den Studierenden erleichtert werden. Das Gebäude befindet sich zudem direkt unter der Bahnstation, die den von Mies van der Rohe geplanten Universitätscampus (1940–1960) erschließt. Mies' städtebaulicher Entwurf des IIT Campus folgte einer strikten programmatischen und architektonischen Trennung. Das Campus Center ist als Gegenentwurf zu verstehen, als Katalysator für die zuvor fehlende Interaktion auf dem Campus, der durch geschickte räumliche Bezüge zwischen unterschiedlichen Programmen die dringend nötigen Zufallsbegegnungen ermöglicht und damit Innovation durch neues Beziehungspotenzial fördert.

In einem relationalen Raumverständnis ist die Vorstellung möglich, dass nicht nur Menschen Dinge strukturieren, sondern Dinge auch menschliche Handlungen. Das Ziel der Wegeführung des Campus Centers war, die studentischen Aktivitäten zwar nicht zu determinieren, aber sicherlich mitzustrukturieren. Im Campus Center können Handlungen von beiden Seiten, also von den Dingen wie auch von den Menschen ausgehend, in einem dynamischen und reziproken Verhältnis gedacht werden. Somit ist es möglich, Urbanität als soziale Form von Menschen oder als Lebensart, wie Louis Wirth es nannte, auch durch die Urbanität der Dinge zu denken: Die Dinge – beispielsweise die Wände, Decken, Böden, Schwellen, Stufen, Tische, Stühle, Kaffeemaschinen, Vorhänge und Rolltreppen des Campus Centers – sind nicht nur Teil der Beziehungen, sondern sie strukturieren, ermöglichen, formen Handlungen. Auf dieser Grundlage fußt die Gedankenfigur des «urbanen Projekts», die von De Solà-Morales angedacht wurde. Das urbane Projekt umfasst unabhängig von seiner Größe und Komplexität grundsätzlich das Verflechten von bestimmten Beziehungen zwischen Menschen, anderen Lebewesen und Dingen einerseits und das Ermöglichen von noch unbestimmten Beziehungen andererseits. Ein gelungenes urbanes Projekt führt dementsprechend immer zu Beziehungsreichtum und Beziehungspotenzial – welche Mittel es dazu verwendet, ist zunächst zweitrangig.

Das urbane Projekt bedeutet weder die Gestaltung des materiellen Raums per se, noch die Ballung von Dingen, Menschen und anderen Lebewesen an sich und auch nicht die formale Kohärenz der Beziehungen. Es ist prinzipiell ein mentaler Akt, also Gedanken, Ideen und Projektionen, die Dinge, Menschen und andere Lebewesen in neue, bedeutungsvolle Beziehungen setzen. Diese können über den erlebten, den gelebten oder den vorgestellten Raum gedacht werden. Bedeutungsvoll werden Beziehungen, wenn Dinge in «Episoden» eingebunden wer-

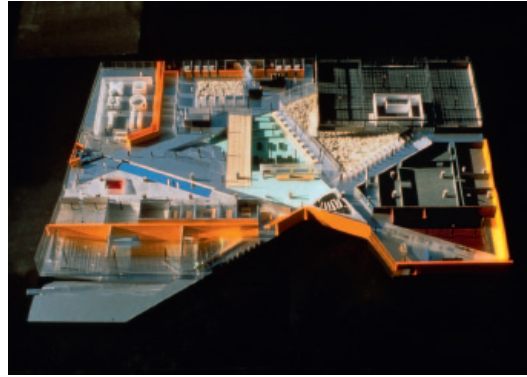


Abb. 13 Beziehungspotenzial aktivieren – die Wege durch das Campus Center des IIT in Chicago verbinden unterschiedlichste Funktionen und Benutzerströme.

19 Vgl. Kretz, Simon: «Narration», in diesem Buch, S. 103

den, wie De Solà-Morales es nennt. Episoden sind Erfahrungen, also Erlebnisse über einen begrenzten Zeitraum.¹⁹ Als Beispiel können Bauernmärkte gelten, die in fast jeder Stadt der Welt mindestens einmal pro Woche zur Episode gerinnen: Betonflächen, Holzkisten, Plastikstühle, Klapptische, VW-Busse, Gemüse, Früchte, Milchprodukte, lebendige und geschlachtete Tiere und verschiedenste Menschen versammeln sich in unterschiedlichsten Abhängigkeiten und zelebrieren (un-)freiwillig die ver-



Abb. 14 Episode – ein Bauernmarkt setzt für kurze Zeit Menschen, Lebewesen und Dinge in bedeutungsvolle Beziehungen.

schiedenen Aspekte der Episode «Marktplatz». Drei Stunden später ist der Markt vorbei, die Betonfläche saubergespritzt. Der Marktplatz ist aber in den Köpfen weiterhin fest verankert – Episoden verkrallen sich im Gedächtnis, sie kerben sich so in die Haut der Städte ein. Abb. 14 Episoden können einerseits durch Entwürfe, Debatten, Abstimmungen und Gesetze geplant werden. Andererseits kommen neue, un-

vorhergesehene Episoden dazu, die aufgrund des Beziehungspotenzials durch ungeplante, unvorhersehbare Handlungen und Aneignungsprozesse entstehen. Letzteres verlangt, dass die geplanten Episoden und Dinge elastisch gedacht und ausgestaltet sind. Diese Elastizität gilt es mitzudenken, und zwar im Sinne eines Freiraums, der im urbanen Projekt zu zukünftigen, durch den Städtebau unvorhergesehenen Entwicklungen führen kann.

Für die Umsetzung des urbanen Projektes sind verschiedenste Mittel möglich. Viele davon sind zunächst nicht direkt mit den Dingen verbunden, auch wenn sie schließlich auf die Dinge Einfluss nehmen: programmatische und ökonomische Umstrukturierungen, Umdeutungen durch sprichwörtliche Erzählungen, neue Rituale oder rechtliche Rahmensetzungen können zu urbanen Projekten führen. Der Städtebau hat in der Tradition der Architektur und der Landschaftsarchitektur jedoch insbesondere die Aufgabe der Gestaltung der Dinge im urbanen Raum, und hier liegen die wesentlichen städtebaulichen Techniken, um Elemente zu gestalten, die Episoden ermöglichen. Ein städtebauliches urbanes Projekt beginnt stets mit der genauen Beobachtung der bestehenden Situation: «Die Haut der Stadt», so De Solà-Morales, «erschließt sich durch die Beobachtung der spezifischen materiellen Elemente und Episoden, die Menschen und Dinge in eine Beziehung bringen.» Die Betrachtung zeigt dabei jedoch nicht nur bestehende Beziehungen. Viele Menschen, andere Lebewesen und Dinge sind noch nicht in Episoden eingebunden oder können nicht eingebunden werden. Oft scheint es zunächst unmöglich, diese einzubinden, doch bergen gerade sie meist hohes Potenzial für neue Beziehungen. Das urbane Projekt verwandelt vorhandene, nicht eingebundene Menschen, andere Lebewesen und Dinge zur wichtigsten Ressource des

Städtebaus, denn durch ihre Manipulation können sie in neue Beziehungen gesetzt werden und neue Beziehungen ermöglichen. Dabei ermöglicht in vielen Fällen paradoxerweise erst ein bestimmter Grad an Trennung überhaupt erst ein produktives Verbinden, wie das Beispiel des Tompkins Square in New York City zeigt, das der Soziologe Arnold Reijndorp und der Geograf Marten Hajer aus den Niederlanden beschreiben.^{20–21} Ein kleiner Quartiersplatz in einem baulich dichten und sozial diversen Stadtteil war vor einem städtebaulichen Eingriff vor allem ein Ort unbefriedigender Konflikte zwischen verschiedenen Nutzergruppen. Durch Artikulation, und zwar durch eine architektonische Aufteilung des Platzes in differenzierte Teilgebiete, die für bestimmte Gruppen attraktiv wurden – beispielsweise eine Hundewiese, ein Spielplatz oder Sitzplätze im Schatten –, legten sich die unproduktiven Konflikte. Da die Trennung aber vor allem symbolisch war, entstanden neue Kontakte zwischen den nun friedlich nebeneinander agierenden Gruppen über die niedrigen Zäune hinweg. Die Zäune waren mehrdeutig konzipiert, da sie nicht nur trennend, sondern auch als verbindende Elemente wirkten und damit unterschiedliche Menschen miteinander in produktivere Beziehung brachten. Der Tompkins Square als Ganzes wurde somit in vielfältige Beziehungen eingebunden und damit zu einem Ort hoher Komplexität. Abb. 15



20 Hajer, Maarten / Reijndorp, Arnold
21 Vgl. Rienits, Tim: «Begegnungsräume», in diesem Buch, S. 181

Abb. 15 Produktives Verbinden – niedrige Zäune ermöglichen das Nebeneinander konfliktreicher Nutzungen am Tompkins Square in New York und führen zugleich zu neuen Begegnungen.

Städtebauliche Techniken des Verbindens

Die genaue Gestaltung der Haut der Stadt kann neue Beziehungen herstellen und ermöglichen – oder zerstören und verunmöglichen. Nach De Solà-Morales bieten sich drei verschiedene Techniken des Verbindens an, um das vorhandene Potenzial in Abhängigkeit der vorgefundenen Situation zu aktivieren:

1. Dort, wo etwas zum Verbinden fehlt, gilt es, «einen Ort zu schaffen». Dies geschieht durch das Erzeugen von Beziehungspotenzial, also durch «Dinge erfinden»²² – ein Beispiel hierfür ist der Bauernmarkt, der an einem bestimmten Tag Beziehungspotenzial erzeugt.
2. Dort, wo genügend Beziehungspotenzial vorhanden ist, reicht es häufig, «Dinge zu überlagern», um eine «kondensierte Form»²³ zu erreichen, wie es der Entwurf des Campus Center mit seinem Zusammenbringen der verschiedenen Bewegungsströme und Programme illustriert.
3. Bei großer Diversität wie am Tompkins Square wird es notwendig, «Dinge in einen Gegensatz zu stellen», um eine «heterogene Akkumulation»²⁴ zu erzeugen.

22 de Solà-Morales, Manuel, S. 31–71

23 de Solà-Morales, Manuel, S. 81–107

24 de Solà-Morales, Manuel, S. 115–141

Diese drei Grundtechniken des städtebaulichen Verbindens sind auf unterschiedlichsten Maßstäben und in vielfältigen Kombinationen möglich. Mit ihnen kann eine Ausgangslage hergestellt werden, die Urbanität ermöglicht. Wenn sich durch die Handlungen der Menschen dann auch tatsächlich Urbanität – also friedliche und produktive Interaktionen im und mit dem materiellen Raum der Dinge – einstellt, können wir erkennen, warum Urbanität als wichtigste Ressource der Stadt gilt: Sie eröffnet Handlungspotenzial und Bedeutungen.

Aus dem Städtebau heraus gedacht, beschäftigt sich das urbane Projekt mit der sozialen Dimension und damit mit der Kraft, der Wirkung und der Suggestion der Dinge in ihrer präzisen Geometrie und Materialität. Die Haut der Stadt ist damit untrennbarer, aktiver Teil des Urbanen. Ihre Eigenschaften entscheiden darüber, ob Urbanität möglich wird. Ein Beispiel ist das gestalterische Konzept der Porosität der Stadt, das Richard Sennett beschreibt.²⁵ Er zeigt auf, dass räumliche Nähe alleine noch nicht ausreicht, damit Beziehungen möglich werden. Die Porosität, also die durchlässige Ausgestaltung der Grenzen

25 Sennett, Richard: 2006



Abb. 16 Porosität – durchlässige Fassaden, vielfältige Übergänge und kleinteilige Differenzierung ermöglichen Austausch und Nutzung zwischen öffentlichem und privatem Raum an einer Straße in Rotterdam.

Abb. 17 Verbinden – der neue Park Madrid Río verbindet vormals getrennte Stadtteile und ermöglicht vielfältige Episoden.

zwischen den verschiedenen städtischen Räumen, ist für ihn maßgebend. Er veranschaulicht diese Überlegung anhand des Übergangs von der Straße über die Vorzone zum Erdgeschoss. Sennett beschreibt die abweisende Haltung von Gebäuden, die durch glatte, oft undurchsichtige oder verspiegelte Fassaden sowie abstandshaltende Umfriedungen und Grünstreifen entsteht. Eine poröse Gestaltung hingegen weist Öffnungen auf, die visuellen und physischen Kontakt erlauben (Lesbarkeit, Zugänglichkeit), oder Vorzonen, die genutzt (Lebensfähigkeit, Nutzbarkeit) und gepflegt (Kontrollfähigkeit) werden und somit zu vielfältigen Beziehungen einladen. ^{Abb. 16} Eine ausreichende Porosität der Stadt ist ein notwendiges materielles Merkmal für ihre Urbanität der Dinge, die mannigfaltige Beziehungen ermöglicht.

Ein großmaßstäbliches Beispiel für ein urbanes Projekt, das auf vielfältige Art und Weise mit städtebaulichen Techniken des Verbindens arbeitet, ist «Madrid Río». 2006–2010 wurde die trennende, das städtische Leben massiv störende Ringautobahn M-30 in Madrid unter die Erde verlegt; an ihrer Stelle wurden zehn Kilometer Parklandschaft am Fluss Manzanares verwirklicht. Durch diese mutige «Erfindung» in einer Situation, die kaum Beziehungen und nur sehr eingeschränkt Beziehungspotenzial aufwies, wurde für Madrid «ein Ort geschaffen». ^{Abb. 17} Es ist

ein großes urbanes Projekt, in dem auf vielen Maßstäben durch die städtebaulichen Techniken des Verbindens eine neue Haut der Stadt geschaffen wurde, die durch Artikulation, Komplexität und Differenzierung neuen Beziehungsreichtum und neues Beziehungspotenzial – also Urbanität – ermöglicht hat. Durch eine klar artikulierte und damit für viele verschiedene Nutzer lesbare urbane Form in Gestalt eines Parks unterschiedlich nutzbar und im Kontrast zum kompakten und glutheißen Stadtkörper Madrids konzipiert, vereint das Terrain «still und heimlich Bürger und Räume», wie es Ginés Garrido, einer der verantwortlichen spanischen Architekten, ausdrückt.²⁶ Täglich eignen sich 60.000

26 Kramer, Brigitte

Besucher die neue Anlage auf verschiedene Arten an, durch Aufenthalt auf den Bänken am Flussufer, durch Gebrauch der Wege, der Spielflächen und Kioske, durch Wahrnehmung des Rauschens des Manzanares, durch die Teilnahme an Kundgebungen, durch Beobachtung von Liebespaaren, gestikulierenden Pensionären und rumalbernden Teenagern, denen derselbe materielle Raum auch als Lebensraum dient. Damit wird der Park von den Benutzern wahrgenommen, gebraucht und kognitiv differenziert. Die mentalen Bilder und Strukturierungen werden durch die Nutzer mit Werten und Konzepten verknüpft, zum Beispiel mit «zugänglich», «sicher», «brauchbar», «Ort des Verliebten», «schön», «meine Lieblingswiese» und «gut». Durch diese Bezüge der jeweiligen Nutzer mit anderen Nutzern und dem materiellen Raum erlangen der Park und seine materiellen Elemente vielfältige Bedeutungen, die dazu führen, dass verschiedenste sozial-räumliche Beziehungen miteinander verflochten werden – das Projekt hat so beispielsweise die Bedeutungen des Manzanares für die Bewohner Madrids grundlegend verändert und die angrenzenden Stadtteile als Quartiere am Fluss in einen neuen Zusammenhang gebracht. Der Park ist nicht nur ein beliebter öffentlicher Ort des Aufenthalts, sondern auch eine sozial-materielle Ausgangslage für Folgehandlungen verschiedenster Akteure. Mittlerweile werden Stadtentwicklungsprojekte entlang des Flusses initiiert, Fußballclubs



gegründet, Restaurants eröffnet, Feste gefeiert, Demonstrationen organisiert und zukünftig werden sehr wahrscheinlich auch Bereiche des Parks für neue, noch nicht vorhergesehene Nutzungen aufbereitet. All diese neuen Episoden entstehen nicht nur, aber auch wegen des urbanen Projekts: «Madrid Río» stellte Urbanität nicht her, ermöglichte aber etliche Beziehungen und hat demzufolge erheblichen Einfluss auf die sich einstellende Urbanität: den Beziehungsreichtum und das Beziehungspotenzial des materiellen Raumes mit Menschen und Lebewesen entlang des Manzanares. ^{Abb. 18}

Abb. 18 Erfahrungen – Erlebnisse, Begegnungen, Eindrücke verbinden die Nutzer miteinander und mit der neuen «Haut der Stadt».