

Workshop zu

## **MOBILITÄTSINFRASTRUKTUREN: MULTISKALARE VERMITTLER?**



(bahnonline.ch)

Moderation:

**Simon Kretz** und **Eirini Kasioumi** (Professur Christiaanse, ETH Zürich)

Protokoll:

**Fabian Willi** (Professur Christiaanse, ETH Zürich)

Inputreferate:

**Dr. Andreas Flury** (Verwaltungsratspräsident Limmatalbahn AG)

**Dr. Stan Major** (Center of Urban Studies, Universität Amsterdam)

Gäste:

**Cees Geldorf** (Urban Designer Zuidas, DRO Amsterdam)

**Patrick Schirmer** (Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, ETH Zürich)

20 Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Mobilitätsinfrastrukturen sind treibende Kräfte in Urbanisierungsprozessen und Hoffnungsträger für Integration und Identifikation. Sie organisieren regional und lokal die bestehende Topologie. Bezüglich der Planungsinstrumente stellen sich folgende Fragen: Wie vermitteln Mobilitätsinfrastrukturen zwischen übergeordneten Visionen und lokalen, städtebaulichen Projekten? Wie werden die unterschiedlichen Massstäbe verknüpft? Wie sind die Verantwortlichkeiten orchestriert?

## INPUTREFERATE: ZUSAMMENFASSUNG

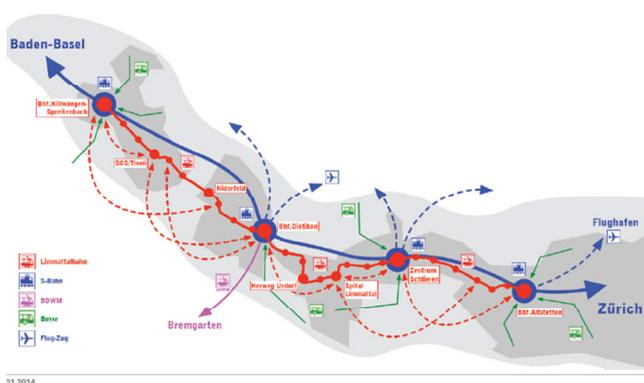
### 1.) DR. ANDREAS FLURY: „EIN KRITISCHER PUNKT IST DIE VERANTWORTLICHKEIT“

In Zürich lautete in der Ära Ursula Koch ab 1986 die Devise: „Zürich ist gebaut“. Es gab Landwirtschaft, Wohnen, Industrie und Gewerbe; alles schien vorhanden zu sein. Die umliegenden Gemeinden in der Region jedoch wollten langfristig nicht nur den „Rest“ sein, in denen sich nur noch jene Funktionen ansiedelten, welche die Kernstadt (Zürich) selbst nicht brauchte (Infrastrukturanlagen, Industriegebiete, Lagerhallen, Backoffices etc.). Als Reaktion wurde in der Folge der abstrakte Begriff der „Zentrumsgebiete“ geschaffen. Es gab zwar keine klare Vorstellung, wie diese aussehen sollte, aber es stand fest, dass diese verdichtet werden sollten und dass dafür Infrastruktur benötigt wurde. Die Verkehrsinfrastruktur sollte also die gewünschte räumlich Entwicklung herbeiführen. Die Idee für die Glattalbahn entstand schon 1990, als die S-Bahn in Betrieb ging. Es wurde bewusst, dass zwischen der Wirtschaftsmetropole Zürich und dem Flughafen ein dynamischer städtebaulicher Transformationsprozess bevorstand. Bemerkenswert ist die Tatsache, dass die betroffenen Gemeinden von Anfang an mitmachten. Das zu Beginn definierte Ziel war, Gebrauchstauglichkeit, Umweltverträglichkeit, Dauerhaftigkeit, Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Sozialverträglichkeit miteinander zu verbinden.

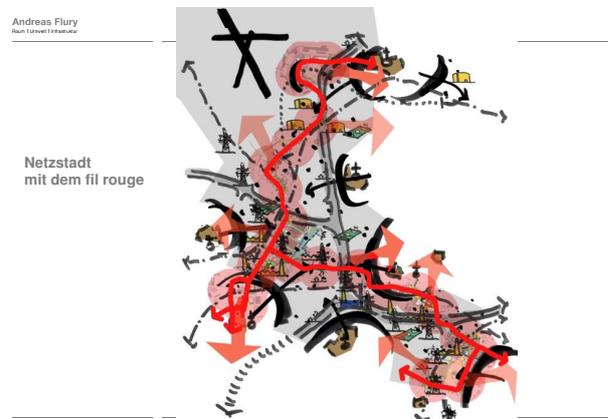
Wie erreicht man ‚verdichtete‘ Stadtregionen? Primär gilt: Es braucht Verkehrsinfrastruktur. Dabei spielt die rechtzeitige Planung eine grosse Rolle, denn eine fehlende Infrastruktur kann die Stadtentwicklung hemmen. Die sogenannten Zwischenräume in Zürich-Nord haben sich mehr und mehr zu „Abfall-Zonen“ entwickelt (Deponien, Autobahn etc.). Aber genau diese Orte müssen transformiert werden. Die Glattalbahn liegt in der Zwischenstadt und transformiert sie in eine Netzstadt, in dem sie neue Knotenpunkte und somit eine komplexere Topologie schafft.

Ein kritischer Punkt ist die Verantwortlichkeit. Während sie bei der Infrastruktur geregelt ist, ist es schwierig, bei städtebaulichen Prozessen zu einer „Einheit“ zu gelangen. Es gibt für das urbanistische Projekt keine klar geregelte Verantwortlichkeit. Ein Vorschlag wäre, den urbanistischen Prozess auch projektgesteuert abzuwickeln. Jede Gemeinde könnte zum Beispiel einen verbindlichen, spezifischen „Glattalbahn-Quartier-Masterplan“ haben. Diese Pläne könnten dann besser regional koordiniert werden.

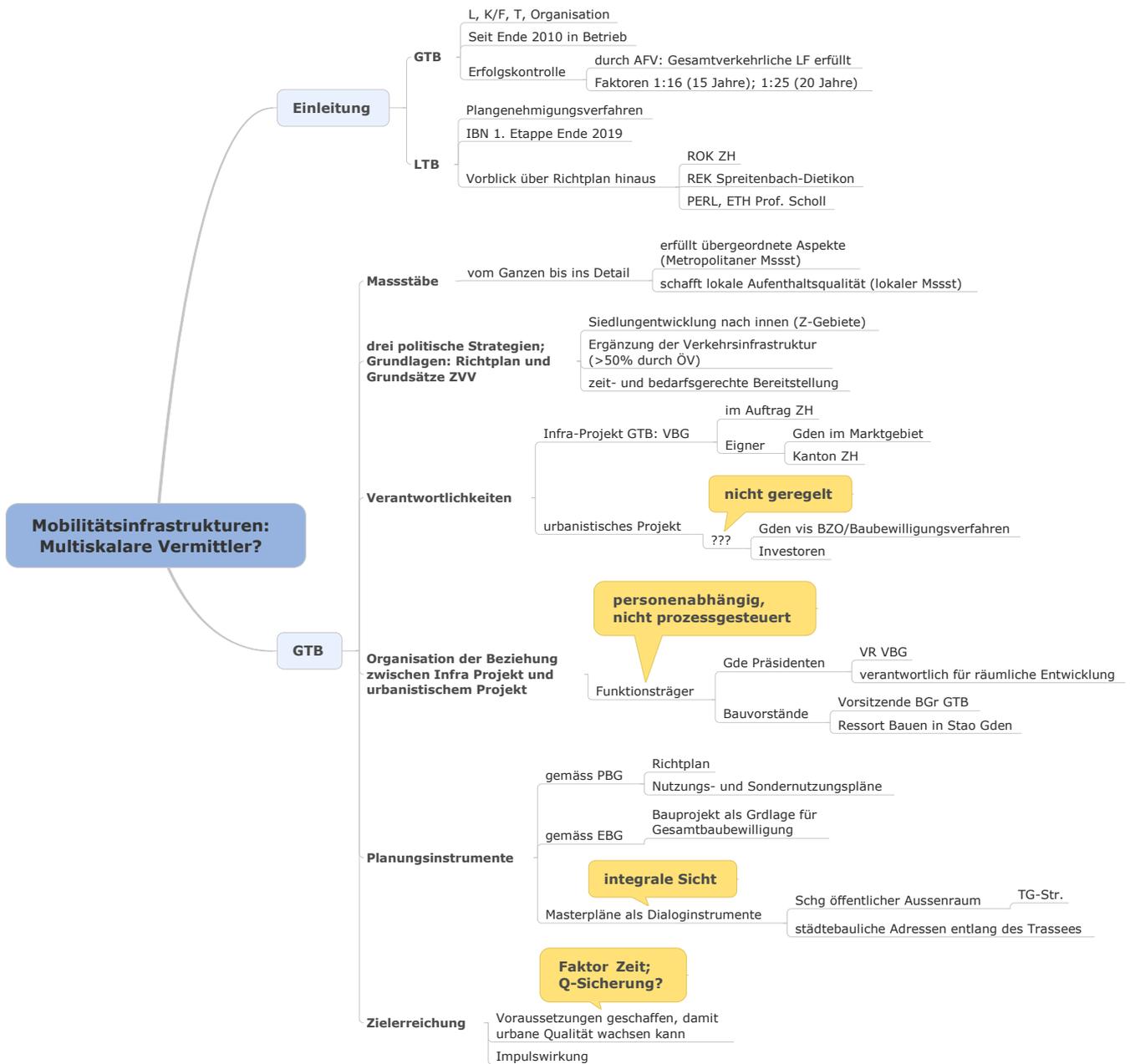
Ein weiteres Verbesserungspotential liegt im Qualitätsmanagement. Infrastruktur- und Stadtentwicklungsprojekte mit ihren langen Vorlauf- und Wirkungszeiträumen benötigen neue Formen des Controllings, also der langfristigen Begleitung und Qualitätssicherung. Bei der Glattalbahn war mit dem Abschluss des Infrastrukturprojekts das regionale Qualitätsmanagement auch beendet. Dies sollte in Zukunft nicht mehr der Fall sein. Auch aus diesem Grund sollten regionale Infrastrukturprojekte und regionale städtebauliche Projekte stärker im Dialog entwickelt werden.



Limmattalbal als Teil eines ÖV-Gesamtkonzepts für die Region



Glattalbahn: Vom Zwischenraum zur Zwischenstadt (Rainer Klostermann)



„Learning from the Glattalbah“: Analyse der kritischen Momente (Andreas Flury)

> Siehe auch „Urbanität per Stadtbahn“, in: Hochparterre-Themenheft „Stadtregionen planen | Stadsregio's plannen“, S. 32-33, Mai 2014, Programmheft zum Symposium vom 4. April 2014

## **2.) STAN MAJOR: „LANGFRISTIGE PROJEKTE MÜSSEN ROBUST UND KLAR FORMULIERT SEIN“**

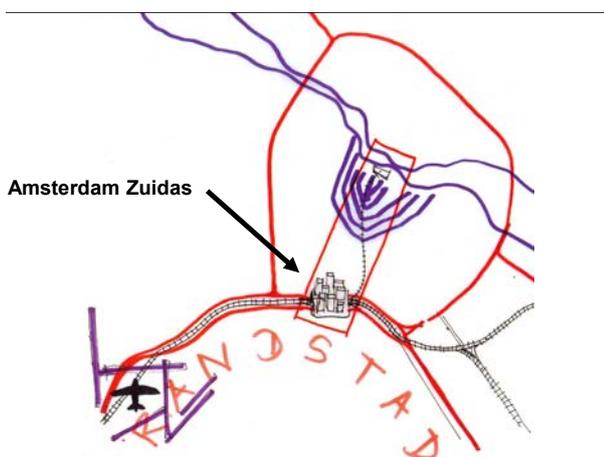
Die Glattalbahn und das Zuidas-Projekt in Amsterdam sind beides Projekte in Wachstumsgebieten; es sind Langzeitprojekte und beide weisen Probleme im Zusammengehen von Infrastruktur- und Städtebauprojekt auf.

Durch das Zuidas-Projekt hat sich die Typologie der Region nicht verändert; das Projekt ist vielmehr auf einen bereits fahrenden Zug, eine Region im Wandel, aufgesprungen. Angefangen hat es mehr als Idee oder Vision, wie man mit der Innenstadt umgehen soll, die sich immer mehr zu einem touristischen Ort mit überteuerten Wohnzonen verwandelte. Während sich die Planungsbehörden der Stadt Amsterdam auf das Gebiet entlang des Flusses IJ fokussierten, um ein neues Geschäftsviertel zu schaffen, waren die Investoren mehr an der Region Zuidas interessiert, die eine exzellente Verbindung zur Randstad – über den Flughafen Schiphol nach Rotterdam und nach Utrecht – herstellt.

Die momentan gültige Planungsvision „Zuidas 2040“ beinhaltet nun offiziell die Idee der polyzentrischen Stadt. Die Südachse soll ein neues Zentrum im polyzentrischen Amsterdam werden. Eines der Probleme ist die Umfahrungsstrasse A10, welche zu eher unattraktiven Stadtfragmenten und Zwischenräumen führt (e). „Zuidas 2040“ will nun genau das verändern.

Das Zuidas-Projekt startete informell, was traditionell für die Niederlande eher untypisch ist. Einzelne Bürogebäude und Hotels wurden gebaut. Schnell wurde klar, dass verdichtet werden muss: Es wurden Zielqualitäten formuliert: Keinen Autoverkehr mehr, dafür engere Strassen, mehr öffentliche Räume sowie Mischnutzungen. Die Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur ist diesbezüglich Freund und Feind: Freund, weil sie Leben, Leute und Aktivität bringt; Feind, weil sie das Gebiet in zwei Hälften teilt. Erste Probleme tauchten auf: Die grösste Teil der Infrastruktur gehört dem Staat und wird von Den Haag aus verwaltet, der kleinere der Stadt Amsterdam. Hinzu kam, dass immer mehr private Investoren ihre Interessen durchsetzen wollten. Die ursprünglich integrale Vision konnte nicht mehr umgesetzt werden. Ganz im Gegenteil: Um das Projekt unter diesen komplexen Bedingungen überhaupt realisieren zu können, mussten die Kompetenzen so klar wie möglich getrennt werden. Nur so konnte Zuidas zum Infrastrukturknotenpunkt und zur regionalen Transportachse werden.

Zuidas Amsterdam ist ein Beispiel dafür, wie neue Knotenpunkte innerhalb einer Stadt entstehen können. Zuidas ist viel mehr als nur ein Geschäftsviertel; es ist mittlerweile - paradoxerweise gerade wegen der wirtschaftlichen Krise und den damit einhergehenden Nutzungsveränderungen - ein urbaner Knotenpunkt in Amsterdam geworden. Eine zentrale Lehre ist, dass ein langfristiges Projekt einerseits genügend flexibel und adaptierbar sein muss, um auf die Anforderungen des Marktes reagieren zu können (Amsterdams zentralistische Planungstradition war ein Grund dafür, dass teilweise an den Marktbedürfnissen vorbeigeplant wurde) und andererseits genügend robust und klar formuliert sein muss, um durch Partikularinteressen nicht komplett auseinanderzufallen.



Die Innenstadt mit dem Hauptbahnhof und dessen Anbindung an das neue Zuidas



Aus einer informellen Idee wurde ein formeller Plan

## THESEN FÜR DIE DISKUSSION MIT DEN VORTRAGENDEN UND DEM PUBLIKUM

(VerfasserInnen: Dr. Andreas Flury und Dr. Stan Mayor in Zusammenarbeit mit Eirini Kasioumi und Simon Kretz)

### **1. Fehlende Verantwortlichkeit für die urbanistische Umsetzung auf regionalem Massstab**

Beispiel Glattalbahn: Die Verantwortlichkeit für das Stadtentwicklungsprojekt ist nicht geregelt.

### **2. Fehlende Qualitätssicherung der Verantwortlichkeit auf lokalem Massstab**

Die Organisation der Beziehungen zwischen dem Infrastruktur- und Stadtentwicklungsprojekt soll nicht durch „zufällige, kopfbezogene Funktionsträger“ (z.B. politisch Verantwortliche, meist ohne Fachkompetenzen), sondern verstärkt prozessgesteuert erfolgen.

### **3. Masterpläne sollten vermehrt als Dialoginstrumente genutzt werden**

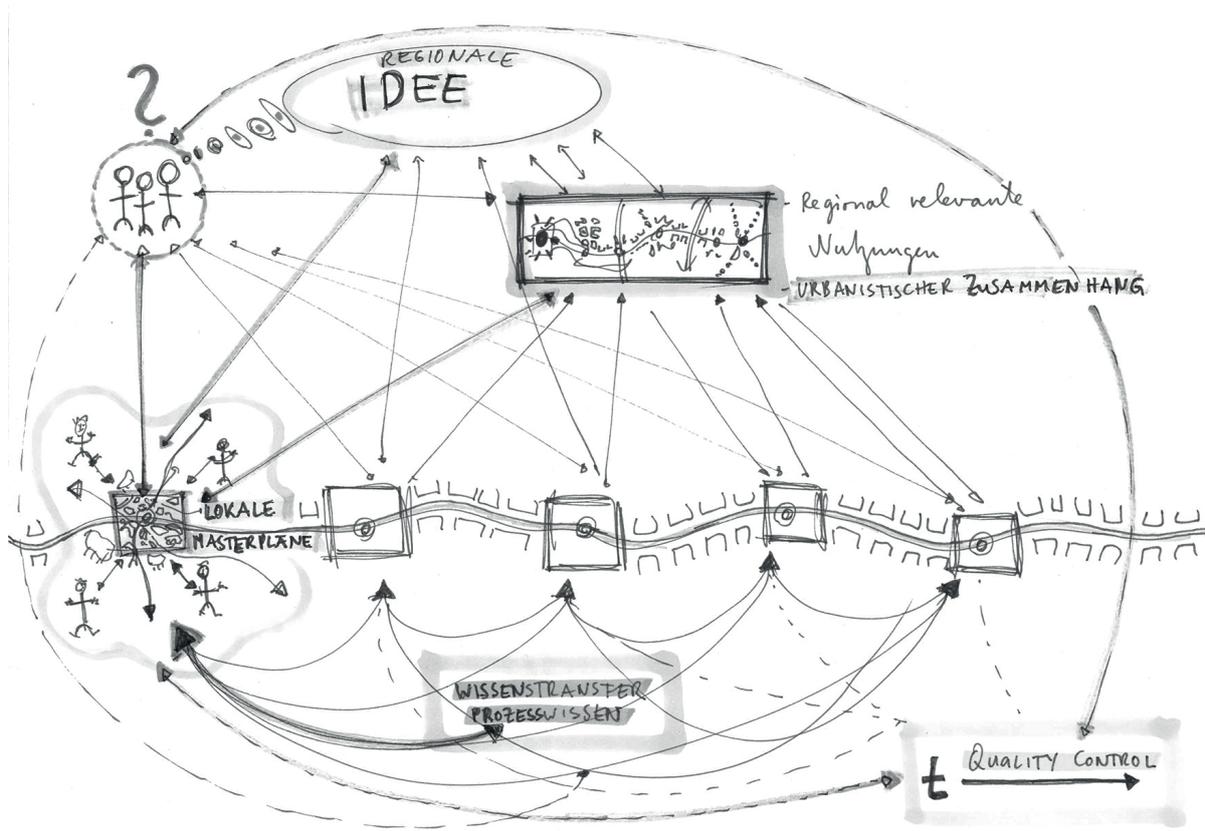
Masterpläne sollten als Vermittler verstanden werden und dementsprechend im Dialog mit den Beteiligten entwickelt werden. Die integrale Sichtweise ist die Grundlage für Infrastruktur-, Landschafts- und Stadtentwicklungsprojekte.

### **4. Lange Vorlauf- und Wirkungszeiten erfordern spezielle Qualitätssicherungskonzepte**

Infrastruktur- und Stadtentwicklungsprojekte mit ihren langen Vorlauf- und Wirkungszeiträumen benötigen verbesserte Kontrollprozesse zur Qualitätssicherung.

### **5. Urbane Qualitäten: Interaktion, Zentralität und Adaptierbarkeit**

Beispiel Zuidas: Qualitative und langfristige Integration der regionalen Mobilität sollte nicht nur bezüglich Effizienz der Infrastruktur, sondern auch bezüglich sozialer Zentralität und Anpassungsfähigkeit für verschiedene Nutzungen und soziale Schichten verstanden werden.



Die Thesen des Workshops wurden in einer Zeichnung zusammengefasst, die sowohl die verschiedenen Thesen in eine prozessuale Abhängigkeit einordnet als auch ein mögliches verbessertes Planungsinstrument skizziert. (Simon Kretz)

## **DISKUSSION**

### **Kritische Momente der Polyzentralität I: Fehlende Koordination unter den Gemeinden**

Fallbeispiel Amsterdam: Leere Gebäude als Büros umzunutzen war einst ein äusserst lukratives Geschäft für die Gemeinden der Amsterdamer Metropolitanregion. Dies geschah unkoordiniert und führte zu einem massiven Überangebot. Die Wettbewerbssituation hatte eine katalytische Wirkung auf die Bautätigkeit. Nunmehr stehen viele Flächen leer und stehen zwar immer noch in Konkurrenz miteinander, aber unter anderen Vorzeichen (Minuswachstum). Zudem konnte sich von diesen Gebieten abheben: Es steht dank etlicher nationaler und internationaler Hauptsitze eher in Konkurrenz zu den hochpreisigen innerstädtischen Lagen in Amsterdam. Fazit: Es gibt in einem polyzentrischen Netzwerk fein abgestufte Zentralitätshierarchien, die nicht per se planbar, aber durch Planung beeinflussbar sind. Verändert sich die Lage eines Punktes im polyzentralen Netzwerk jedoch, hat das beträchtliche lokale Auswirkungen. Als mögliches Beispiel in der Region Zürich könnten die etlichen Dorfkerne erwähnt werden, die durch die veränderte soziale und infrastrukturelle Topologie heftig erschüttert wurden. Diese „Netzwerkernervosität“ zu antizipieren und klug zu orchestrieren ist zwar überaus schwierig und teilweise schlicht nicht vorhersehbar, aber nichtsdestotrotz eine der wichtigsten Aufgaben von Metropolitanregionen.

### **Kritische Momente der Polyzentralität II: Regionale Identifikationsprozesse vs. zersplitterte lokale Zuständigkeiten**

Betrachtet man die Infrastruktur regional, kann man sie als Strategie oder Konzept zur Schaffung resp. als Träger von Identifikationsprozessen verstehen, was sich gut am Beispiel der Glattalbahn erläutern lässt. Auf dem lokalen Massstab jedoch scheitert diese regionale Idee oft. Die Planung der Infrastruktur erfolgt lokal sehr stark abgestuft, obwohl sie teilweise umfassend und ganzheitlich sein sollte. Eine der grossen künftigen Herausforderungen in der regionalen, gemeindeübergreifenden Planung wird sein, wie diese Integration einerseits krisenresistenter gestaltet werden kann und andererseits nicht zu einem unsensiblen ‚Hegemonialprojekt‘ der regionalen Planungsinstanz gerät.

Kontakt: Simon Kretz, kretz@arch.ethz.ch