

Urbane Potenziale und Strategien in metropolitanen Territorien



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

Am Beispiel des Metropolitanraums Zürich

Nationales Forschungsprogramm NFP65
Neue urbane Qualität

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

**Urbane Potenziale und Strategien in
metropolitanen Territorien**

Am Beispiel des Metropolitanraums Zürich

**Nationales Forschungsprogramm NFP65
Neue urbane Qualität**

**Prof. Dr. Marc Angélil, Prof. Ir. Kees Christiaanse,
Prof. Dr. Vittorio Magnago Lampugnani,
Prof. Dr. Christian Schmid, Prof. Günther Vogt**

**Rebecca Bornhauser, Maik Hömke, Thomas Kissling,
Dr. Philipp Klaus, Simon Kretz, Lukas Kueng, Dr. Gabriela Muri-Koller,
Rahel Nüssli, Verena Poloni Esquivié, Caroline Ting**

I	Überblick	3
II	Kontext	6
III	Methodik	10
IV	Fallstudien	17
V	Resultate	51
VI	Anwendung	95
VII	Anhang	102

Überblick

blick

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 Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum 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 Massstabsebenen 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 sozio-ökonomischen 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.

Kon- text

Die 1970er Jahre markierten in vielerlei Hinsicht einen Wendepunkt im Urbanisierungsprozess, der eine fundamentale Transformation räumlicher Strukturen sowohl in der Schweiz als auch im übrigen Europa einleitete. Bevölkerungswachstum, Globalisierung, wirtschaftlicher Strukturwandel, steigender Wohlstand, fortschreitende Individualisierung sowie die zunehmende Prägung des Alltags durch individuelle Mobilität und neue Informations- und Kommunikationstechnologien können rückblickend als wichtigste Treiber einer fortschreitenden räumlichen Ausdehnung oder Regionalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft betrachtet werden. An den unterschiedlichsten Orten sind neue räumliche Typen entstanden, die sich von historischen Siedlungsstrukturen und -formen deutlich unterscheiden.

Die Wachstumsmuster der Suburbanisierung, welcher bereits seit dem Ende des 19. Jahrhunderts zu beobachten und durch ein mehrheitlich konzentrisches Wachstum der Siedlungsgebiete ausgehend von den Kernstädten geprägt waren, wurden schrittweise durch den Prozess der Periurbanisierung überlagert, in dem auch peripherere Gebiete von der Dynamik der Zentren erfasst und in städtische Netzwerke integriert wurden. In der Folge haben sich ausgedehnte Agglomerationsräume gebildet, welche aufgrund ihrer heterogenen Eigenschaften auch als Zwischenstädte bezeichnet worden sind. Die fortschreitende funktional-räumliche Vernetzung von Agglomerationsräumen hat schliesslich polyzentrische Stadtregionen hervorgebracht, die weit in bislang ländliche Gebiete ausgreifen und sich dabei über politisch-administrative Grenzen hinwegsetzen.

Die Entfernung zwischen Orten wird heute weniger in räumlichen Distanzen als in Zeiteinheiten wahrgenommen und die Verkehrsanbindung sowie die Reise- oder Fahrzeit zwischen Wohn- und Arbeitsort ist zum bestimmenden Faktor im Alltag vieler Menschen geworden. Die Konsequenz ist ein Übergreifen von Wohnsiedlungen, Produktions- und Dienstleistungsclusters sowie Logistik- und Versorgungsinfrastrukturen auf immer peripherere Orte, welche in den meisten Fällen funktional mit den Zentren im Austausch stehen. Durch diese fortschreitende Regionalisierung städtischer Funktionen haben sich vielfältige und heterogene räumliche Konstellationen gebildet, welche sich mit den herkömmlichen Kategorien Stadt – Agglomeration – Land nicht mehr fassen lassen. Die historischen Kernstädte wurden vollständig in funktionale Netzwerke regionaler Ausdehnung integriert und stellen inzwischen nur noch einen urbanen Typus unter vielen dar.

Dieser Prozess ist bis heute nicht abgeschlossen. Die Einzugsbereiche grosser Städte mit ihren differenzierten regionalen und überregionalen Wertschöpfungsketten dehnen sich weiter aus. Durch die anhaltende Überlagerung von Zentralisierungs- und Peripherisierungsprozessen werden fortlaufend neue Gebiete erschlossen und transformiert. Gleichzeitig differenzieren sich funktionale Regionen durch die konsequente Ausnutzung von Grenz- und Nachbarschaftsbeziehungen sowohl durch Privatpersonen

als auch durch Firmen immer weiter aus. Die räumlichen Bewegungsmuster von Gesellschaft und Wirtschaft haben sich in den vergangenen Jahrzehnten stark verändert. Aufgrund stark gewachsener Aktivitätsradien können Private ihren Wohn- und Arbeitsort heute in Stadtregionen weitgehend unabhängig voneinander wählen und Firmen sind in ihrer Standortwahl nicht mehr ausschliesslich an die Zentren und grösseren Agglomerationen gebunden. An ehemals peripheren Orten haben sich neue Zentralitäten herausgebildet, welche die Kernstädte teils ergänzen oder entlasten, umgekehrt aber auch mit ihnen um ökonomische Ressourcen wetteifern und gleichzeitig von deren Angeboten profitieren.

Seit dem Mittelalter wurde Stadt stets durch eine Abgrenzung vom Land charakterisiert, sowohl betreffend ihrer Form als auch der mit ihr assoziierten Lebensweise. Im Zuge der Industrialisierung begannen sich diese Grenzen aufzulösen und inzwischen hat der Urbanisierungsprozess längst auch die Landschaft resp. das ehemalige Hinterland der Städte erfasst. Die kontinuierliche Ausdehnung und das Zusammenwachsen der Siedlungsgebiete, die rückläufige Bedeutung der Primärfunktionen der Landschaft und die zunehmende Verlagerung zentraler Funktionen und Nutzungen in ehemals periphere Gebiete haben eine grundlegende Rekonfiguration der urbanen Topografie bewirkt. In der Schweiz ist dieser Prozess inzwischen so weit fortgeschritten, dass von einer vollständigen Urbanisierung des Territoriums ausgegangen werden kann, d.h. dass auch als ländlich wahrgenommene Gebiete wie z.B. der Alpenraum in urbanen Zusammenhängen zu begreifen sind, sei es als Wohn-, Freizeit- und Erholungsgebiete, als landwirtschaftliche Produktionsflächen oder als potentielle Ressourcen für die Energieproduktion in einer weitgehend städtisch geprägten Dienstleistungs- und Informationsgesellschaft.

In der Schweiz ist die Herausbildung urbaner Regionen durch einige spezifische Rahmenbedingungen gekennzeichnet, welche Struktur und Morphologie des urbanen Raumes mitgeprägt haben. Historisch ist in diesem Zusammenhang die dezentrale Urbanisierung des Landes zu nennen, welche gewissermassen den ökonomischen und räumlichen Hintergrund für den gesamten Entwicklungsprozess seit Mitte des 19. Jahrhunderts bildete. Hinzu kommt die kleinräumige politische und institutionelle Gliederung des Raumes kombiniert mit einer sehr weitreichenden Autonomie der Kommunen, welche nebst der Nutzungsplanung auch die Steuerpolitik umfasst und damit einem schwer zu kontrollierenden Standortwettbewerb Auftrieb gibt. Der im internationalen Vergleich überdurchschnittliche Wohlstand, die politisch gewollte und institutionalisierte Förderung von Wohneigentum sowie die ebenfalls historisch bedingte überdurchschnittliche Infrastruktur- und Mobilitätsdichte haben die Dezentralisierung und das Flächenwachstum zusätzlich angekurbelt. Gleichzeitig sind auch die Kernstädte ständigen Transformationsprozessen unterworfen, die standardisierte Zuschreibungen unscharf

machen. In der Schweiz ist eine der dominantesten Verschiebungen wohl die Wiederentdeckung des Städtischen, die dazu führt, dass die Zentren seit den 1990er Jahren für die Mittel- und Oberschichten wieder zu gefragten Wohn- und Freizeitorten wurden. Das Bild der unsicheren, dreckigen, armen Innenstadt ist mittlerweile überlagert vom Bild eines trendigen, kulturellen und vielfältigen urbanen Lebensstils.

Verschiedene Herausforderungen der räumlichen Entwicklung haben in den letzten Jahren wieder vermehrt Eingang in die politische Debatte gefunden. Fragen der zukünftigen Gestaltung der Mobilität und ihrer Finanzierung werden öffentlich diskutiert. Zudem hat die Schweizer Stimmbürgerin in kurzer Zeit drei Vorlagen gutgeheissen, welche den Landschaftsschutz forcieren. Sowohl die Annahme der Zweitwohnungs- (2012) als auch die Landschaftsschutzinitiative (2013) auf nationaler und die Kulturlandinitiative auf kantonaler Ebene (2012) sind Ausdruck eines erstarkten Bewusstseins der Bevölkerung für den Wert intakter Landschaften. Die geführte Diskussion um den zukünftigen Umgang mit der Landschaft ist immer noch Ausdruck eines ländlich geprägten Selbstverständnisses resp. des Gegensatzes von Stadt und Land in der öffentlichen Wahrnehmung.

Das vorliegende Forschungsprojekt möchte einen Beitrag leisten zu einem produktiven Umgang mit den unterschiedlichsten urbanen Konstellationen in der zeitgenössischen Stadt und unterscheidet darum nicht nach den Kategorien städtisch – suburban – periurban, sondern entlang von ausgewählten urbanen Qualitäten, die sich aus den zahlreichen Untersuchungen konkreter Fallbeispiele herauskristallisiert haben. Sie dienen als Analyseraster zur Betrachtung von urbanen Konfigurationen. Eine solche Perspektive bietet auch eine Hilfestellung für die Qualifizierung des urbanen Bestandes. Denn gerade in der Schweiz stellt sich gegenwärtig die dringliche Frage, wie urbane Qualitäten und Potenziale auch ausserhalb der historischen Kernstädte – etwa im Agglomerationskontext – erkannt und gefördert werden können.

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 dienen 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 Kantonsgrenze 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.

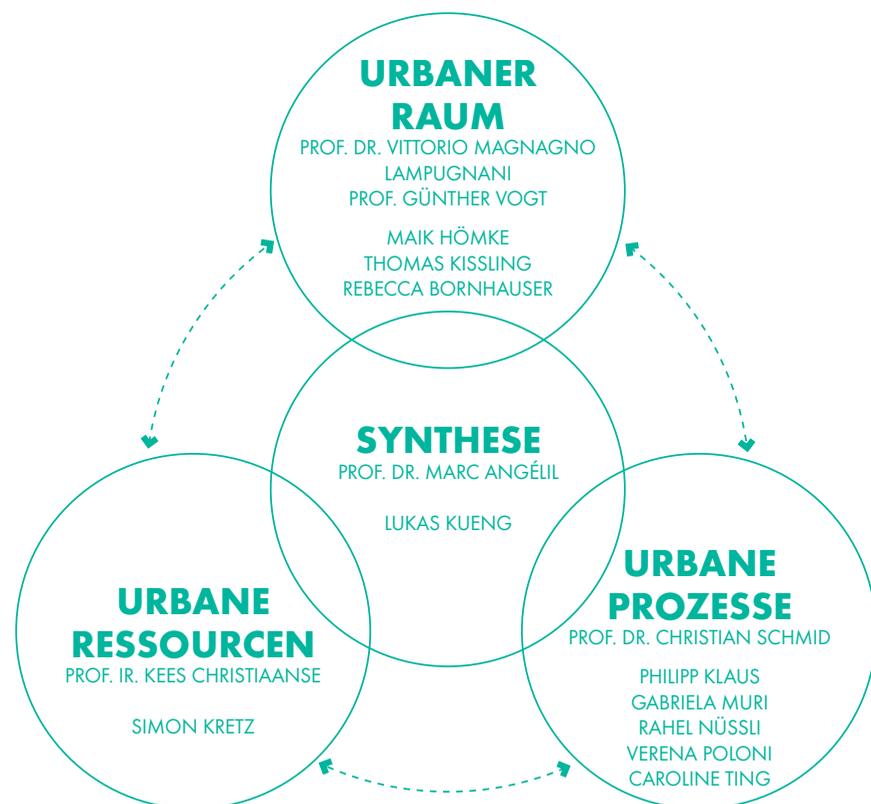
Projektorganisation

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 Angélil) 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.

Methodik

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 komplementäre 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 grossmasstäblichen 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 Quartiersebene 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 Stadteiluntersuchungen 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 Massstabsebene 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.

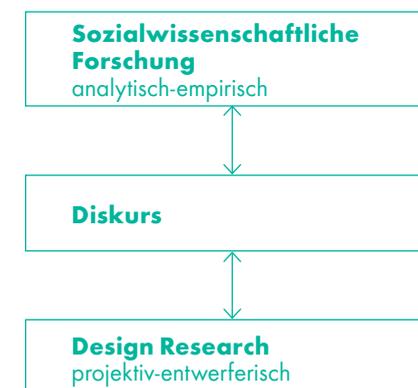
Die Erkenntnisse aus den Orts- und Gebietsanalysen und die Untersuchungen zu den Akteursperspektiven wurden zudem um Prozesse und Strukturen der Urban Governance erweitert. Mit Hilfe der Dokumentenanalyse konnte die jüngere Stadtentwicklungsgeschichte der drei Proben nachzeichnet und Brüche und Einschnitte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

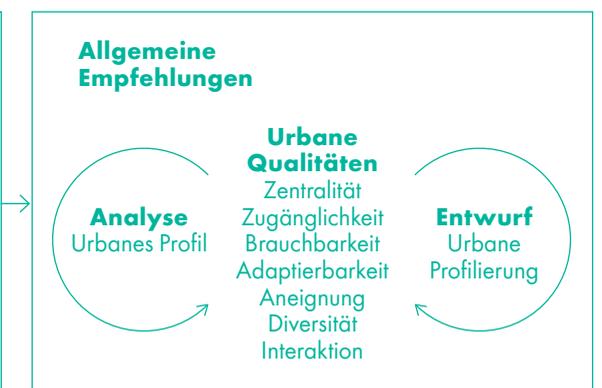
Forschungsprozess Wissen akkumulieren



Synthese Wissen systematisieren



Anwendung Wissen operationalisieren



Synthese

Die Synthese wurde durch ein eigenes Modul begleitet. Einerseits wurden hier die Forschungsaktivitäten der Projektgruppen sowie der Austausch mit den Projektpartnern und der Begleitgruppe koordiniert, andererseits wurden die Zwischenresultate der Forschungen der Projektgruppen periodisch zusammengetragen und dokumentiert. Auf der Grundlage der Erkenntnisse aus den städtebaulich-räumlichen Analysen, den Akteursbefragungen und den Entwurfstudios wurden schliesslich Hypothesen zu den Bedingungen und Eigenschaften zeitgenössischer Urbanität erarbeitet. In mehreren Syntheseworkshops wurden diese Hypothesen aus den verschiedenen Bereichen im Sinne einer induktiv angelegten Faktorenanalyse weiterentwickelt und sukzessive verdichtet und systematisiert. Um das Prozesswissen festzuhalten, wurden die Syntheseaktivitäten dokumentiert und alle wichtigen Hearings und Workshops protokollarisch festgehalten. Durch die Kombination geeigneter Kriterien und Indikatoren konnten schliesslich schrittweise mehrere urbane Qualitäten konstruiert werden. Überlegungen zu Korrelation und Abgrenzung der ausgewählten Indikatoren führten schliesslich über eine iterative Eliminierung resp. Komplettierung zu einer konsolidierten Auswahl von urbanen Qualitäten, welche für den zeitgenössischen Stadtdiskurs als zielführend und operationalisierbar beurteilt wurden.

IV Fall- studien



Fallstudie Oerlikon-Flughafen

Fallstudie Limmatplatz-Wiedikon

Fallstudie Richterswil-Freienbach



Fallstudie
**Limmatplatz-
Wiedikon**

Fragile Balance

Das Gebiet zwischen Limmatplatz und Bahnhof Wiedikon in der Stadt Zürich repräsentiert eine klassische innerstädtische Form von Urbanität. Typisch für dieses Gebiet ist ein dichtes Nebeneinander und Übereinander von Verschiedenem – verschiedenen Nutzungen, verschiedenen Menschen, verschiedenen städtebaulichen und architektonischen Elementen aus unterschiedlichen Epochen. Das Verschiedene ist nicht nur räumlich sondern auch zeitlich dicht und greift ineinander über. Durch die zentrale Lage, die hohe Erschliessungs- und Versorgungsdichte sowie die räumliche und programmatische Vielfalt herrscht hier eine typisch innerstädtische Atmosphäre vor, welche verschiedenste Menschen und Aktivitäten im selben Raum zusammenführt und dadurch eine hohe Interaktionsdichte und eine hohe Interaktionsintensität erzeugt.

Die städtebauliche Struktur ist mehrheitlich durch kleinparzellerte, gründerzeitliche, vier- bis fünfgeschossige Blockrandbebauungen – bestehend aus Rand- und Hofbebauung – geprägt. Diese Typologien ermöglichen nicht nur verhältnismässig hohe bauliche und soziale Dichten sondern durch ihre Adaptierbarkeit auch ein dichtes Nebeneinander unterschiedlicher Lebensformen und Investitionstypen, was eine hohe Diversität von Funktionen, Nutzungen, Aktivitäten und Milieus nach sich zieht. Von besonderer Bedeutung sind hier die zahlreich vorhandenen flexiblen Erdgeschosse. Die günstigen Raumhöhen, die direkte Erschliessung ab der Strasse und die hohen Frequenzen machen diese Flächen für Verkauf und Gewerbe, für Dienstleistungen aller Art und stellenweise auch für das Wohnen attraktiv. Das engmaschige redundante Strassen- und Wegnetz mit tiefem Privatisierungsgrad bewirkt eine hohe Durchlässigkeit des Stadtgrundrisses und ermöglicht eine ausgeprägte Erreichbarkeit und Zugänglichkeit fast aller Bereiche.

Eine weitere prägende Eigenschaft des Gebietes ist die hohe Dichte öffentlich zugänglicher Orte, welche sich für unterschiedlichste Bedürfnisse eignen. Eine Vielzahl öffentlicher Räume und Orte bilden ein dichtes Netz alltäglicher Zentralitäten in den Quartieren, wo sich Nutzungen und Aktivitäten im Stunden- oder Tagesrhythmus abwech-

seln. Die kurzen Distanzen zwischen diesen Orten bewirken eine Entschleunigung des Alltags, eine ausgeprägte Bündelung von Alltags- und Freizeitnetzwerken und stimulieren in Kombination mit der kleinräumigen Nutzungs- und Angebotsvielfalt zahlreiche überraschende Momente und Synergien. Das grosse Angebot an öffentlichen Veranstaltungen in den Quartieren ist Ausdruck ausgeprägter Aneignungs- und Identifikationsprozessen der Bewohner mit ihrem Lebensumfeld.

Die wachsende Beliebtheit innerstädtischer Quartiere für Nutzungen mit hoher Wertschöpfung bewirkt seit den 1990er Jahren einen steigenden Druck auf die urbanen Qualitäten der Quartiere an und um die Langstrasse. Die ineinander verschränkten Prozesse der Aufwertung und der Gentrifizierung vermindern tendenziell die typische Diversität und bedrohen damit genau jene Qualitäten, welche das Gebiet in seiner spezifischen Urbanität auszeichnen. So stellt sich heute anhand dieses Gebietes exemplarisch die Frage nach dem Erhalt spezifischer urbaner Qualitäten historischer Innenstadtgebiete vor dem Hintergrund regionaler oder internationaler Entwicklungsdynamiken.



Industriequartier (Kreis 5)
Aussersihl (Kreis 4)
Wiedikon (Kreis 3)

Einwohner (Stand 2010)

Total	86 892 (100 %)
0-19 Jahre	12 722 (14.6 %)
20-64 Jahre	63 919 (73.6 %)
>64 Jahre	10 251 (11.8 %)
Ausländer	28 693 (33.0 %)

Bevölkerungswachstum (2000-2010)

+ 2393 Personen (+2.8 %)

Beschäftigte (Stand 2008)

Total	99 130 (100 %)
1. Sektor	4 (0 %)
2. Sektor	9730 (9.8 %)
3. Sektor	89 396 (90.2 %)

Beschäftigtenwachstum (1995-2008)

+ 18 916 Beschäftigte (23.6 %)

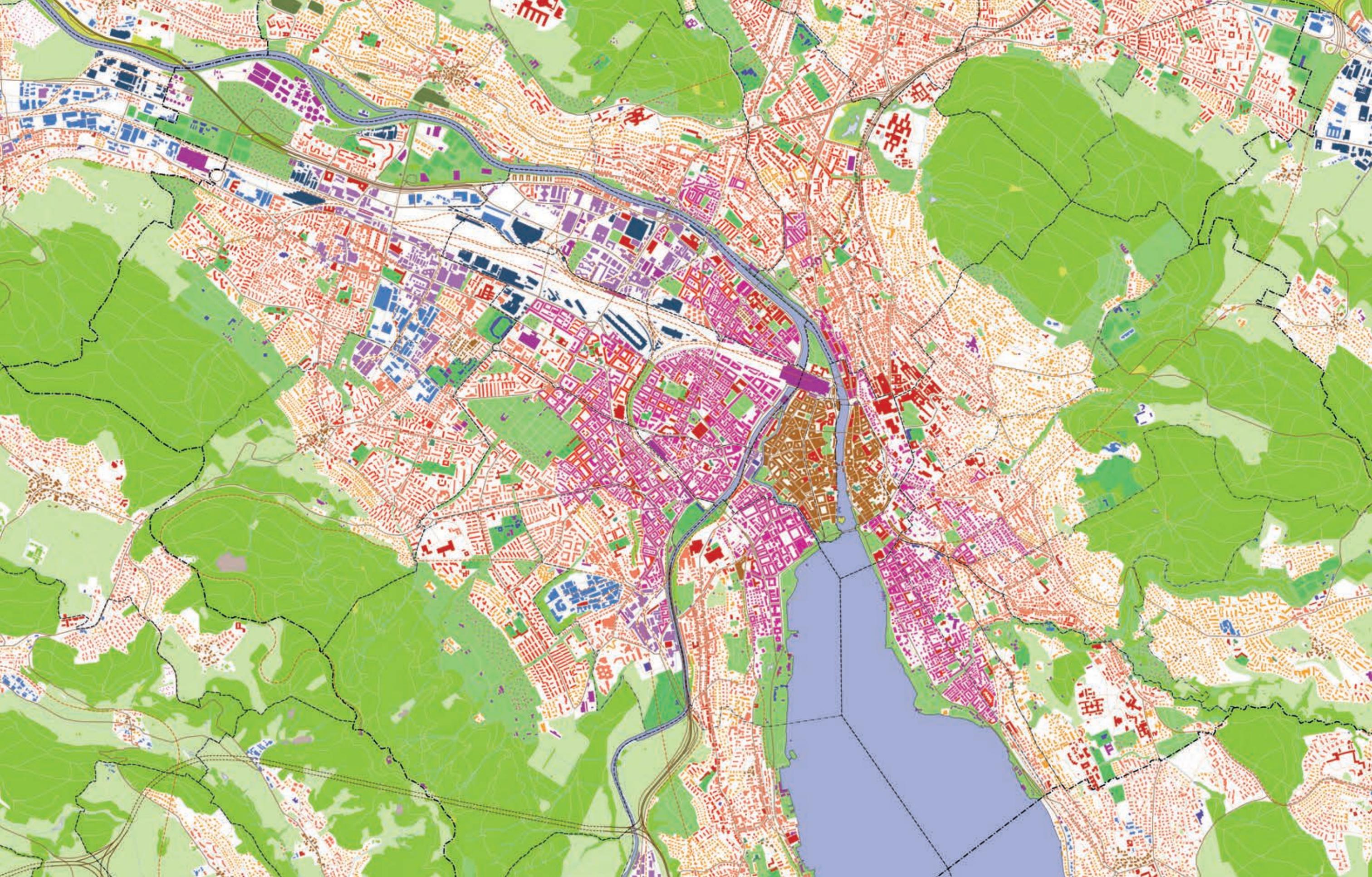
Siedlungsfläche

Total	13.5 km ² (100 %)
Siedlung	9.6 km ² (71.2 %)
Landwirtschaft	1.0 km ² (7.1 %)
Wald	2.7 km ² (20.1 %)
Rest	0.2 km ² (1.6 %)

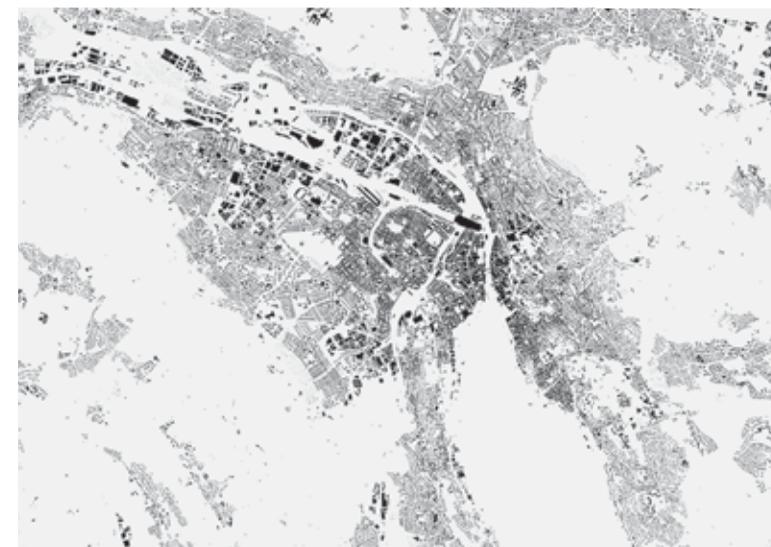
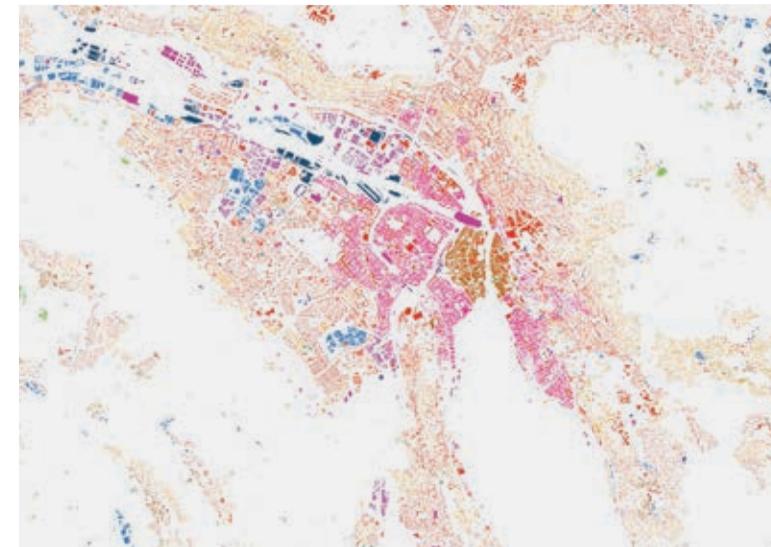
Personendichte (2008/10)

194 P/ha Siedlungsfläche
138 P/ha Gesamtfläche





- Grenzen**
- — — Kantonsgrenzen
 - — — Stadtgrenze Zürich
 - - - - Gemeindegrenzen
 - · · · Kreise Zürich
- Mobilität**
- - - Zugstrassen
 - Autobahn
 - Hauptstrassen
 - Strassen
 - · · · Feldwege
- Nutzungen**
- Infrastruktur
 - Militär
 - Sport
 - Bildung/Verwaltung/Kultur/Gesundheit
 - Flughafen
 - Verdichtete Mischzone mit Wohnen
 - Verdichtete Mischzone
 - Ortskerne
 - Genossenschaftswohnungen
 - MFH
 - EFH
 - Schrebergärten
 - Retail
 - Industrie
 - Gewerbe
 - Landwirtschaft
- Landschaft**
- Gewässer
 - Wald
 - Landwirtschaft
 - Parks
 - Sportflächen
 - Flachmoor
 - Reben



Links oben: politisch-administrative Grenzen
 Links mitte: Grünräume
 Links unten: Strassen- und Wegnetz
 Rechts oben: Nutzungen
 Rechts mitte: Öffentlicher Verkehr
 Rechts unten: Schwarzplan

Variation und Redundanzen

Typisch für dieses Gebiet ist ein dichtes Nebeneinander und Übereinander von verschiedenen Nutzungen, Personen und städtebaulichen resp. architektonischen Elementen aus unterschiedlichen Epochen. Dies führt zu überraschenden Momenten, unvorhersehbaren Situationen, Reibungen und Konflikten.

Erstens fiel auf, dass das redundante Erschliessungssystem und die heterogenen Eigentumsverhältnisse der Interaktionsdichte dienlich sind. Auffallend ist, dass Parzellenstruktur und städtebauliche Figur nicht deckungsgleich sind. In der relativ homogenen städtebaulichen Disposition existieren unterschiedliche Investitionstypen: Verschiedene Parzellengrößen wie auch Finanzierungsmodelle (u.a. Genossenschaften, Kapitalgemeinschaften) haben einen hohen Einfluss auf die Nutzungs- und Milieuheterogenität. Die historische Körnungsanalyse zeigt, dass Transformationen hin zu grösseren Nutzungseinheiten und Bauvolumina – im begrenzenden Rahmen des Erschliessungsrasters – Schritt für Schritt das Quartier an die skalenökonomisch und sozial bedingten Veränderungen anpassen.

Zweitens dienen die diversen öffentlich zugänglichen Aussenräume der Interaktionsvielfalt: Die Langstrasse als Hauptachse, etliche Nebenstrassen mit strassenraumorientierten Erdgeschossnutzungen, Plätze, Wiesen und Innenhöfe dienen verschiedenen Nutzungen und bilden somit die Grundlage der Interaktionsorchestrierung. Zum Beispiel weisen die Innenhöfe eine Vielzahl an Werkstätten, Ateliers, Turnhallen und Büros auf und dienen durch ihre grossen Raumdimensionen an weniger publikumsintensiven Lagen den Bewohnern und Benutzern als Erweiterungsmöglichkeit ihrer Alltagsaktivität.

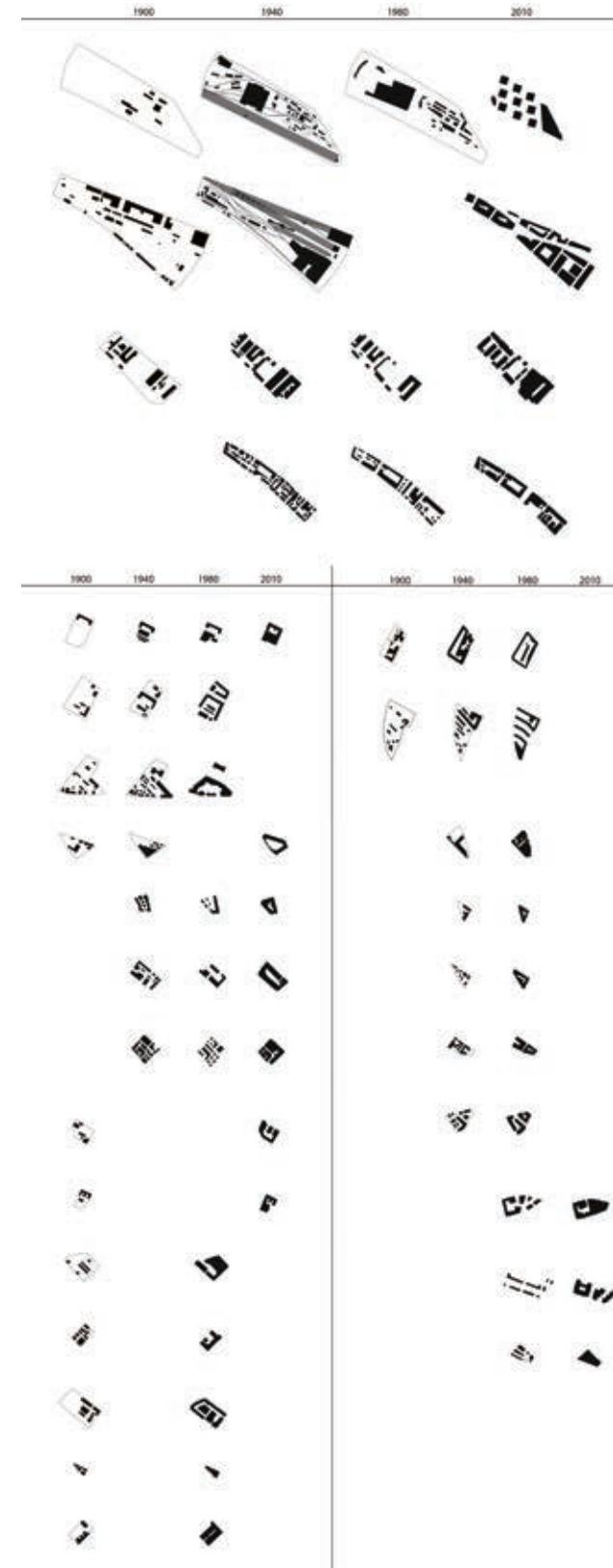
Drittens üben urbane Aufwertungsprozesse, Festivalisierung und Kommerzialisierung einen starken Transformationsdruck auf das Gebiet aus. Um diese Prozesse zu steuern erweist sich der klassische städtebauliche Entwurf als Handlungsansatz weitgehend untauglich. Aktuelle Problemstellungen müssen vielmehr über sozio-ökonomische Konzepte angegangen werden. In dieser Probe wäre dies auch verhältnismässig einfach möglich, da keine politisch-administrativen Zerschneidungen vorhanden sind.



Analyse der Gebäudealter

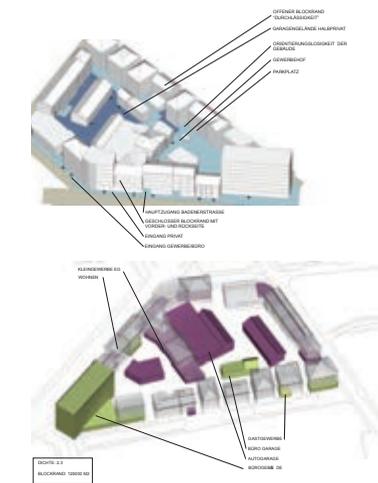


Analyse der Eigentumsverteilung

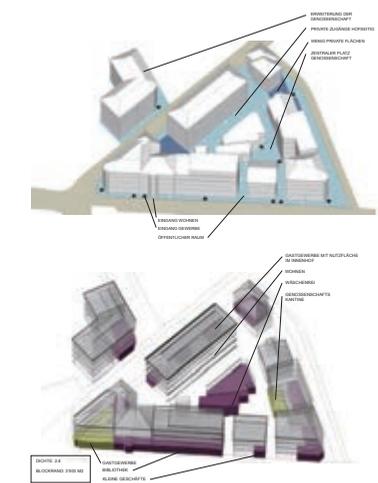


Analyse der städtebaulichen Körnung seit 1900

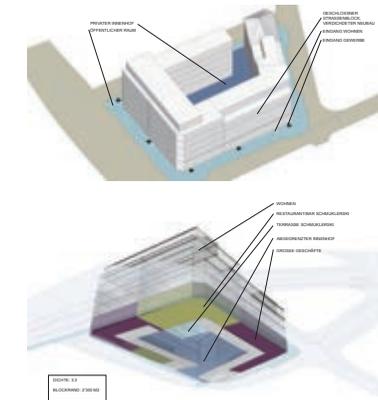
Typ A: offener Strassenblock, verschiedene Eigentümer



Typ B: offener Strassenblock, genossenschaftlich organisiert



Typ C: geschlossener Strassenblock, ein Eigentümer



Nutzung, Orientierung und Durchlässigkeit der Blockränder



Fallstudie
**Oerlikon-
Flughafen**

Verbindung und Schnittstellen

Das Gebiet zwischen Zürich-Oerlikon und dem Flughafen hat sich in den vergangenen Jahrzehnten sehr stark verändert. Dieser Transformationsprozess ist einerseits durch die ökonomische Ausgangslage, andererseits durch den Bau zahlreicher Verkehrsinfrastrukturen und die Nähe zum Wirtschaftszentrum Zürich geprägt. Der Flughafen, die Autobahnen, die Eisenbahnen und schliesslich die S-Bahnen und die Glattalbahn haben die Erreichbarkeiten und die topologischen Bezüge des gesamten Gebietes stark erhöht resp. vervielfacht. Gleichzeitig hat eine Abfolge von spill-overs zu einer Ansiedelung von Funktionen und Nutzungen geführt, die in der Kernstadt Zürich keinen Platz mehr fanden: Wohnsiedlungen zu Beginn des 20. Jahrhunderts, gleichzeitig Versorgungsinfrastrukturen und Industrien, später erste City-Programme wie Einkaufszentren und schliesslich Back-Offices von Banken, Versicherungen und anderen unternehmensorientierten Dienstleistungen. An vielen gut erschlossenen Lagen sind dadurch rasante Transformations- und Anpassungsprozesse ausgelöst worden. Die Umnutzung ehemaliger Industrieareale zu Dienstleistungsclustern und aufgrund des gestiegenen Entwicklungsdrucks in der ganzen Region vermehrt auch Immobilien im Hochpreissegment und neuerdings vermehrt urbanes Wohnen zeugen von dieser anhaltenden Entwicklungsdynamik.

In der Wechselwirkung zwischen der Infrastrukturentwicklung und in der Überlagerung bestehender und neuer funktionaler Netzwerke und Knoten ist im mittleren Glattal innerhalb weniger Jahrzehnte ein ausgesprochen heterogenes Siedlungsgefüge entstanden, welches aber aufgrund der starken Zerschneidung des Raums durch Verkehrsinfrastrukturen im Inneren in relativ homogene Fragmente geringer Diversität zerfällt. Aufgrund der hohen physischen Präsenz von Infrastrukturen und deren Externalitäten, aber auch aufgrund der territorialen Struktur haben sich bislang kaum zusammenhängende räumliche Strukturen entwickelt. Insbesondere der Flughafen mit der Lärmthematik ist hier für eine Grosszonierung des Raumes verantwortlich und

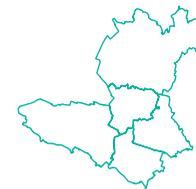
verunmöglicht bis heute eine kleinteiligere Strukturierung des Raumes.

Hauptgründe für die augenscheinliche Verinselungstendenz liegen in der Massstäblichkeit, der Körnung und der inneren Erschliessung des Gebietes. Die grossen Distanzen und die weitmaschige Erschliessung schränken die Erreichbarkeit vieler Bereiche stark ein und bewirken eine geringe Durchlässigkeit des Stadtgrundrisses. Nicht nur die Nutzungen sind voneinander getrennt organisiert, sondern auch die verschiedenen Geschwindigkeiten. Die Schnellstrassen, die Quartiersstrassen, die Fussgänger- und Radwege sind meist eigenständige Netze, welche sich nur an ganz wenigen Orten treffen. Diese Hierarchisierung des Verkehrssystems behindert hier – wie auch in zahlreichen anderen Agglomerationsgebieten – das Entstehen differenzierter urbaner Strukturen weiter.

Durch die permanente Reorganisation und Erweiterung der bestehenden Netzwerke bilden sich neue Formen von Zentren aus. An verschiedenen Mobilitätsknoten haben sich neue Zentralitäten entwickelt, die Distanzen zwischen diesen sind jedoch meist zu gross, als dass sich produktive Synergien entwickeln könnten. Die eingeschränkte Zugänglichkeit der neuen, meist kommerziellen Zentralitäten schränken zudem die Flexibilität und die Adaptierbarkeit dieser Bereiche teils stark ein. Gleichzeitig verlieren bestehende Zentren teilweise ihre Bedeutung und Anziehungskraft, da ihre Position im Infrastrukturnetzwerk an Relevanz verliert. Gerade alte Dorf- oder Stadtkerne sind dieser Veränderung ausgesetzt und müssen ihre Rollen im polyzentrischen Gefüge neu definieren. Durch den Bau der Glattalbahn konnte zwar die Erschliessung wichtiger Bereiche verbessert werden, die polyzentrische Raumstruktur hat sich aber weiter gefestigt, da die Bahn wichtige alltagsweltlichen Zentralitäten wie die ehemaligen Dorfkern nicht ausreichend bedient.

In diesen heterogenen urbanen Situationen liegen grosse urbane Potenziale, sie müssen aber erkannt, gestärkt und gefördert werden. Allgemein besteht im gesamten Gebiet grosser Optimierungsbedarf. Viele Orte werden in Bezug auf ihre jeweiligen Kontextbedingungen nicht optimal genutzt und sind nicht als Teil eines Ganzen les- und erlebbar. Das grösste urbane Potenzial in Agglomerationsgebieten wie dem mittleren Glattal liegt in der Qualifizierung der Zwischenräume und Landschaftsfragmente, der Gebiete rund um die neuen Zentralitäten und entlang der zahlrei-

chen physischen und politisch-administrativen Grenzen. Diese Schnittstellen sind in der bisherigen Betrachtung deutlich vernachlässigt worden und sind gleichzeitig durch den Ausbau der Mobilitätsnetzwerke viel besser erschlossen als die historischen Zentralitäten. Wenn die Zwischenstadt im Flughafenkorridor zu einer Stadt zusammenfinden soll, gilt es einerseits die homogenen Fragmente in sich zu diversifizieren und andererseits untereinander zu verknüpfen.



Oerlikon (Kreis 11)
Schwamendingen (Kreis 12)
Opfikon
Wallisellen
Kloten

Einwohner (Stand 2010)

Total	142 524 (100 %)
0-19 Jahre	26 372 (18.5 %)
20-64 Jahre	94 544 (66.3 %)
>64 Jahre	21 608 (15.2 %)
Ausländer	48 452 (34.0 %)

Bevölkerungswachstum (2000-2010)

+ 19 843 Personen (+16.2 %)

Beschäftigte (Stand 2008)

Total	110 847 (100 %)
1. Sektor	151 (0.1 %)
2. Sektor	21'077 (19.0 %)
3. Sektor	89'619 (80.9 %)

Beschäftigtenwachstum (1995-2008)

+ 22 812 Beschäftigte (+25.9 %)

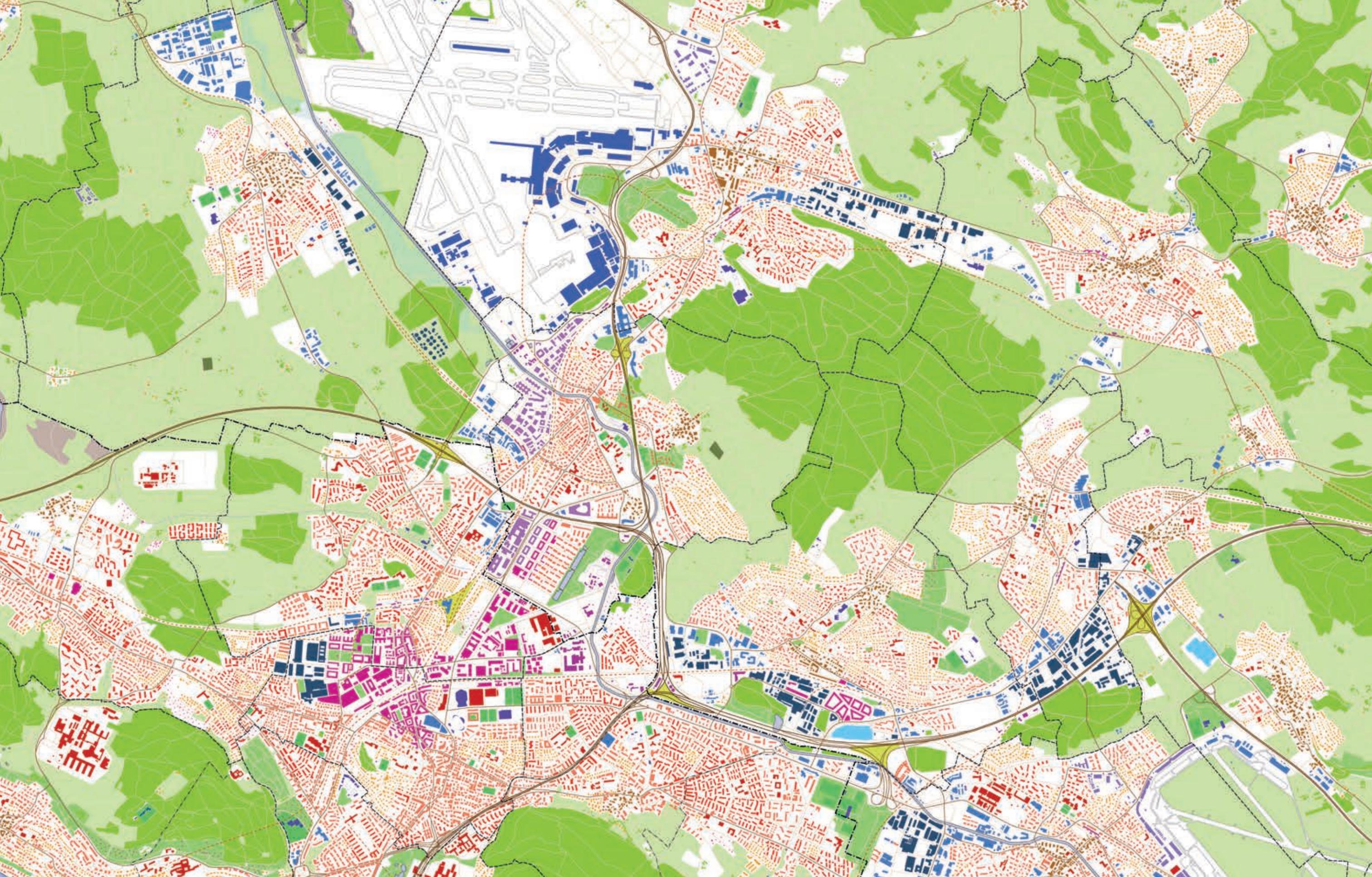
Siedlungsfläche

Total	51.0 km ² (100 %)
Siedlung	25.8 km ² (50.5 %)
Landwirtschaft	13.2 km ² (25.9 %)
Wald	10.6 km ² (20.8 %)
Rest	1.4 km ² (2.8 %)

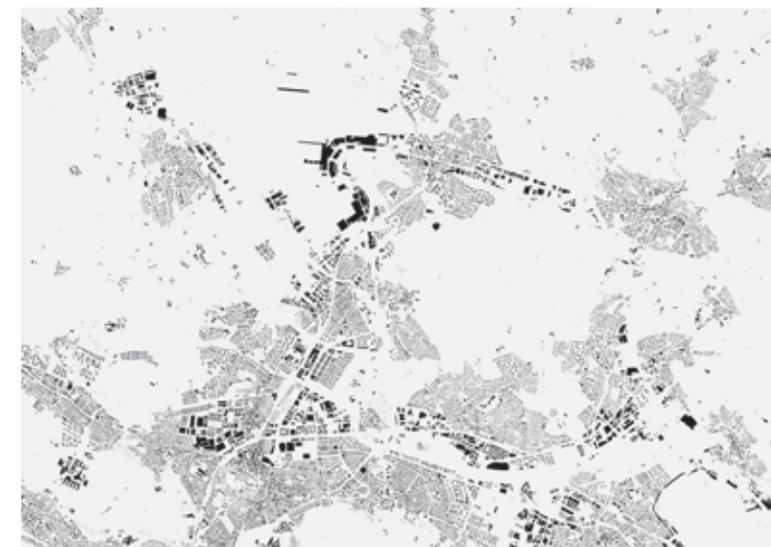
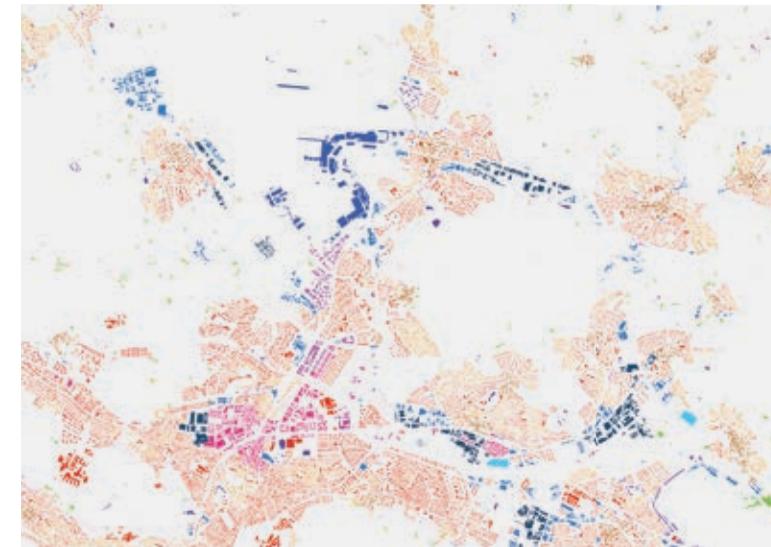
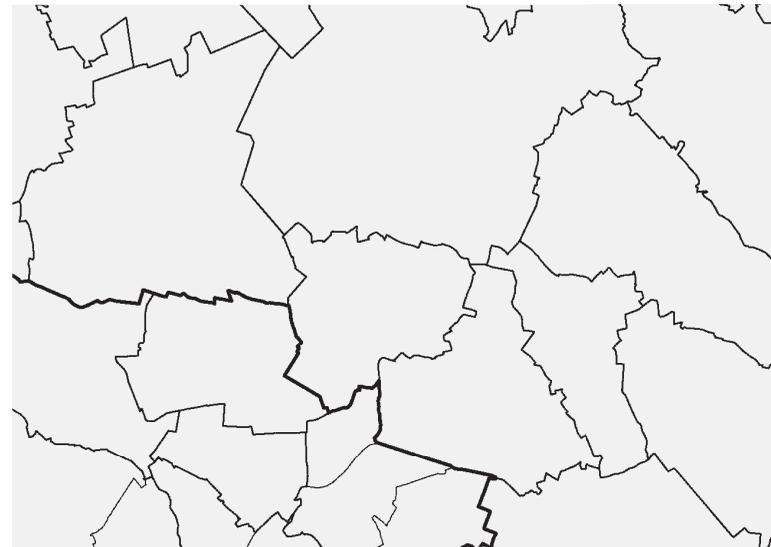
Personendichte (2008/10)

98 P/ha Siedlungsfläche
50 P/ha Gesamtfläche





- Grenzen**
- — — Kantonsgrenzen
 - — — Stadtgrenze Zürich
 - - - - Gemeindegrenzen
 - · - · - Kreise Zürich
- Mobilität**
- - - - Zugtrassen
 - — — Autobahn
 - — — Hauptstrassen
 - — — Strassen
 - · · · · Feldwege
- Nutzungen**
- Infrastruktur
 - Militär
 - Sport
 - Bildung/Verwaltung/Kultur/Gesundheit
 - Flughafen
 - Verdichtete Mischzone mit Wohnen
 - Verdichtete Mischzone
 - Ortskerne
 - Genossenschaftswohnungen
 - MFH
 - EFH
 - Schrebergärten
 - Retail
 - Industrie
 - Gewerbe
 - Landwirtschaft
- Landschaft**
- Gewässer
 - Wald
 - Landwirtschaft
 - Parks
 - Sportflächen
 - Flachmoor
 - Reben



Links oben: politisch-administrative Grenzen
 Links mitte: Grünräume
 Links unten: Strassen- und Wegnetz
 Rechts oben: Nutzungen
 Rechts mitte: Öffentlicher Verkehr
 Rechts unten: Schwarzplan

Grenzen und Übergänge

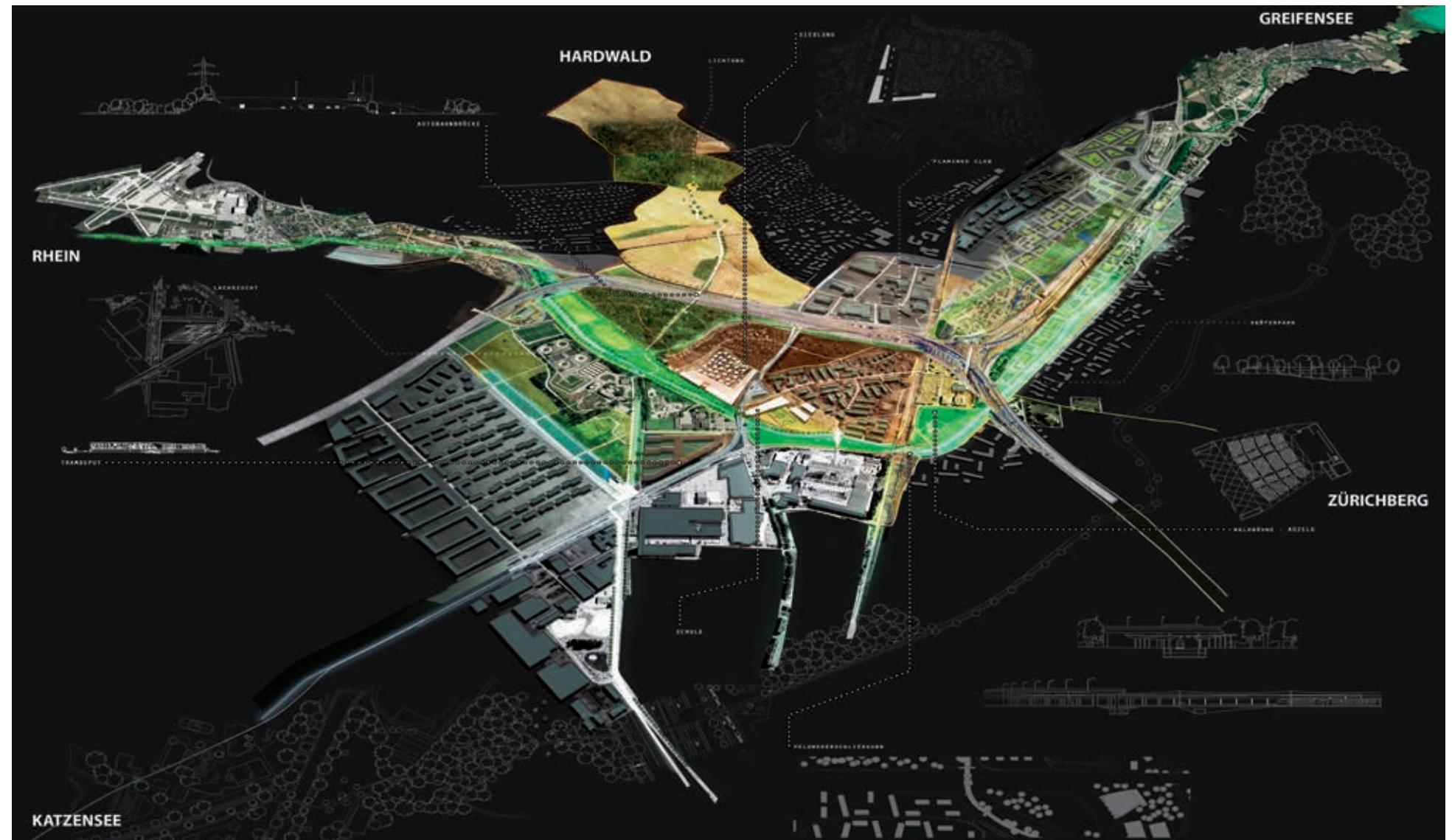
Die kleinräumige Fragmentierung durch Infrastrukturbarrieren und die oft unbefriedigende Gestaltung der Übergänge lassen den Schluss zu, dass eine gelungene Transformation von Zürich-Nord einer verstärkten Betrachtung und Gestaltung von Nachbarschaften, Grenzen, Rändern, Kontaktflächen und Schnittstellen bedarf. Um einer Kultur des Übergangs näher zu kommen, erwiesen sich folgende Ansätze als vertiefungswürdig:

Erstens fiel in den Analysen auf, dass die Gestaltung der meisten Ränder durch Abstandsregeln – oft bezüglich Immissionen – erfolgen. Für zahlreiche Alltagsnutzer sind diese «Beziehungen durch Abstossung» im konkreten Stadtraum schwer lesbar. Sie fördern eher ein Frustrationsgefühl durch eingeschränkte Wahlfreiheit denn einen produktiven Gebrauch der Randbedingungen und Nachbarschaften.

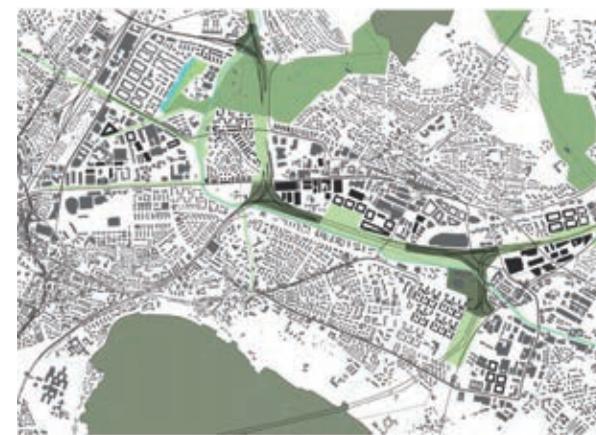
Zweitens sind die allermeisten öffentlichen Räume – der Logik der Orientierung nach innen folgend – im Zentrum der relativ homogenen Fragmente angeordnet. Eine Studie der Schaffhauserstrasse zeigte auf, dass in einem stark fragmentierten Gebiet abwechslungsreiche, interaktionsintensive Stadträume gerade an den Kontaktflächen verschiedener Quartiere durchaus möglich sind, weil sie verschiedene Nutzungen und Milieus zusammenführen und temporär verflechten.

Drittens fiel aus, dass urbane Intensität vor allem an Orten mit multi-skalaren Einflussradien auftritt. Es handelt sich dabei um Lokalitäten, die Nutzungen verschiedener Einzugsgebiete und Massstäbe lokal bündeln und verräumlichen. Momentan wird dieses Potenzial oft nicht erkannt und kaum ausgeschöpft.

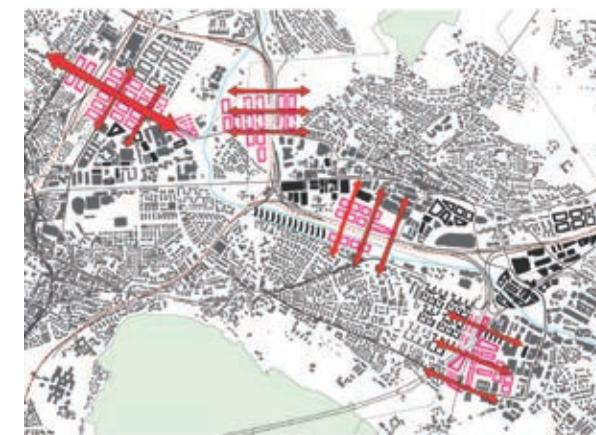
Viertens dienen konkrete Entwurfsaufgaben vor allem dann als fruchtbare Beiträge zur Qualifizierung des urbanen Gefüges von Zürich-Nord, wenn der Entwurfspereimeter mehrere Fragmente und Grenzen einschloss, die Anzahl derselben jedoch in einem übersichtlichen und gestaltbaren Rahmen blieb. Die Fragmente und ihre Beziehungen zueinander konnten durch die Verschiebung und Skalierung des üblichen, fragment-zentrischen Betrachtungsrahmens von den Übergängen und Grenzen her gedacht und entworfen werden.



Transformationsprojektion: Requalifizierung der Fragmente und ihren Beziehungen



Extremprojektion: überlokale Verbindungen durch Grünräume



Extremprojektion: überlokale Verbindungen durch Quartiere



Extremprojektion: überlokale Verbindungen durch Strassenräume



Fallstudie
**Richterswil-
Freienbach**

Hubs und Landschaftsparks

Im Gebiet zwischen Richterswil und Freienbach haben sich die auf ländlichen Streusiedlungen basierenden Siedlungsstrukturen in den letzten 30 Jahren dramatisch verändert. Dabei waren es im Wesentlichen drei wichtige Treiber, welche diesen Transformationsprozess eingeleitet und vorangetrieben haben: Erstens die grossflächigen Einzonungen von Bauland Mitte der 1960er Jahre. Zweitens der Autobahnanschluss A3 (1968) und später die S-Bahn, welche das Gebiet näher an das Zentrum Zürich und den internationalen Flughafen gerückt und dessen räumlichen Bezüge vollkommen verändert haben. Drittens die massiven Steuersenkungen Mitte der 1980er Jahre. Diese veränderten Standortbedingungen machten das landschaftlich attraktiv gelegene Gebiet somit sowohl als Wohnort für zahlungskräftige Bevölkerungsgruppen als auch für international tätige Dienstleistungs- und Finanzunternehmen attraktiv und bewirkten einen starken Entwicklungsschub, von welchem in besonderem Masse die lokale Bau- und Immobilienwirtschaft profitierte.

Die Gemeinden erfuhren in diesem Prozess statistisch gesehen einen Heterogenisierungsschub, der auf lokalem Massstab jedoch kaum zu produktiver Interaktion führte. Obwohl das Gebiet als Ganzes durch eine hohe soziale Diversität und Internationalität geprägt ist, ist die Bevölkerungsstruktur heute im Wesentlichen durch zwei Gruppen geprägt, welche sich durch starke lebensweltliche Differenzen auszeichnen und sich auch räumlich voneinander abgrenzen. Die angestammte Bevölkerung nimmt den Transformationsprozess mit Verlustängsten wahr, die neu zugezogenen Bevölkerungsgruppen hingegen orientieren sich im Erwerbsleben und in der Freizeit stark nach Zürich oder bewegen sich im internationalen Umfeld. Während Erstere vor Ort in ihrem angestammten Umfeld durchaus urbane Qualitäten nachfragen, lagern Zweitere ihre Nachfrage nach Zentralität und Öffentlichkeit an andere Orte aus. Diese Unterschiede wirken sich im Alltag interaktionshemmend aus und haben auch eine Veränderung der örtlichen Zentralitätenstruktur

bewirkt. Eine abnehmende Nachfrage nach lokalen Versorgungsangeboten und öffentlichen Räumen hat die Dorfkerne gewissermassen ausgehöhlt. Diese haben ihre Funktion als Alltagszentralitäten fast gänzlich eingebüsst und in der Folge auch ihre Bedeutung als öffentliche Räume verloren. An den Mobilitätsknoten sind neue Zentralitäten entstanden, welche hinsichtlich Erreichbarkeit und Zugänglichkeit selektiv sind deshalb und nur bedingt einen Ersatz für klassische öffentliche Räume bieten.

Baulich-räumlich kann das Gebiet als Ausdruck radikaler Individualisierung bei gleichzeitig hochliberaler Baubewilligungspraxis gelesen werden. Der Typus des Terrassenhauses setzte sich – neben dem frei stehenden Einfamilienhaus – als bauliche Verwirklichung absoluter Privatheit mit optimalen Konditionen hinsichtlich individueller Erschliessung und visueller und physischer Nähe zur Landschaft durch. In der Kombination der topographischen Ausgangslage und stark individualisierten Bedürfnissen entstand sukzessive ein ausgefranztes Siedlungsmuster mit stark fragmentierten Rändern, welches durch eine hohe Entropie geprägt ist und kaum übergeordnete städtebauliche Strukturen erkennen lässt.

In den Wohnquartieren bewirkt die hohe Priorisierung der Privatsphäre eine entsprechend hohe soziale Kontrolle. Ausserhalb der privaten Grundstücke sind denn auch kaum Aneignungsprozesse oder Spuren davon erkennbar. Diese lassen sich heute vorwiegend ausserhalb der Bauzonen beobachten. Das Gebiet ist als metropolitanen Ausflugsziel im Freizeit- und Wochenendtourismus sehr beliebt. Daraus ergeben sich auch Interessenskonflikte mit angrenzenden Wohnnutzungen oder der Landwirtschaft.

Das gesamte Gebiet ist aufgrund von Lage und Topographie im Alltag stark durch individuelle Mobilität geprägt. Die grobmaschige, hierarchisch aufgebaute Erschliessungsstruktur und der generell hohe Privatisierungsgrad führen zu einer tiefen Porosität der Siedlungsstrukturen. Dies schränkt die Adaptierbarkeit und die Zugänglichkeit vieler Bereiche zusätzlich ein. Der hohe Motorisierungsgrad und der hohe Anteil an Verkehrsflächen bestimmen denn auch die eigentlich öffentlichen Strassenräume, was die Brauchbarkeit für andere Zwecke erschwert oder verunmöglicht. Das gesamte Gebiet leidet unter einem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen, welches sich durch die Beliebtheit im metropolitanen Freizeit-tourismus zusätzlich verschärft hat.

Die urbanen Potenziale liegen in diesem Gebiet wohl eher ausserhalb der Siedlungsgebiete. An den Mobilitätsknoten, den neuen Zentralitäten und in der Landschaft liegen hier viele Potenziale für eine lokale und regionale Profilierung brach. Dennoch dominieren gegenwärtig Schutz- und Wiederherstellungsstrategien Politik und Planung. Sich aufdrängende Fragen können hier aber nur dann angegangen werden, wenn nicht nur der bislang vorherrschende Blickwinkel, welcher von den Siedlungen und Ortskernen aus erfolgte, sondern vermehrt auch die Perspektive von der Landschaft her eingenommen und erneuert wird.



Einwohner (Stand 2010)

Total	39 659 (100 %)
0-19 Jahre	7 812 (19.7 %)
20-64 Jahre	25 770 (64.9 %)
>64 Jahre	6 077 (15.4 %)
Ausländer	8 628 (21.7 %)

Bevölkerungswachstum (2000-2010)

+ 5 876 Personen (+17.4 %)

Beschäftigte (Stand 2008)

Total	19 886 (100 %)
1. Sektor	465 (2.3 %)
2. Sektor	5 359 (26.9 %)
3. Sektor	14 062 (70.7 %)

Beschäftigtenwachstum (1995-2008)

+ 5 649 Beschäftigte (+39.7 %)

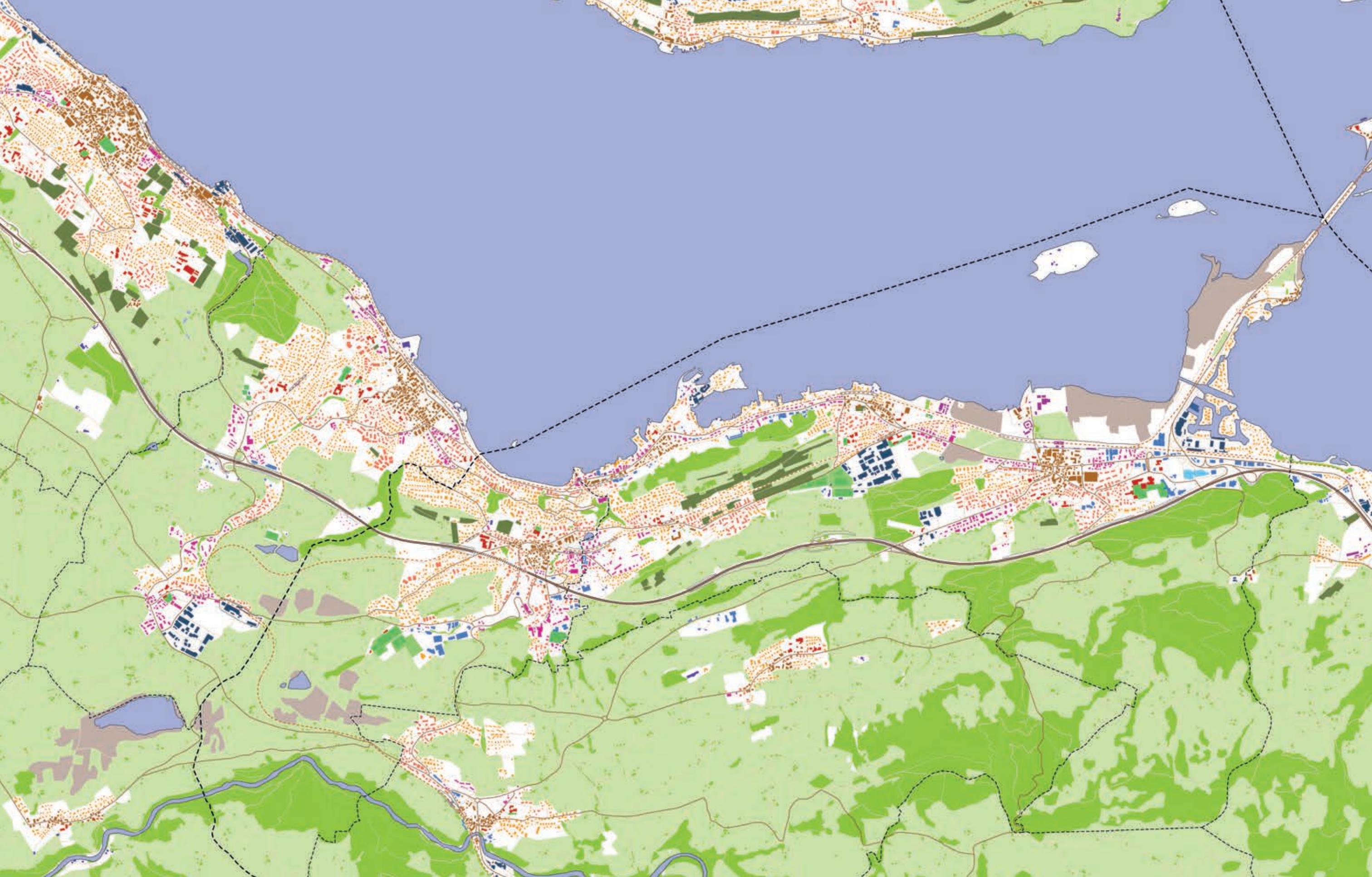
Siedlungsfläche

Total	45.1 km ² (100 %)
Siedlung	10.1 km ² (22.4 %)
Landwirtschaft	21.9 km ² (48.5 %)
Wald	11.9 km ² (26.4 %)
Rest	1.2 km ² (2.7 %)

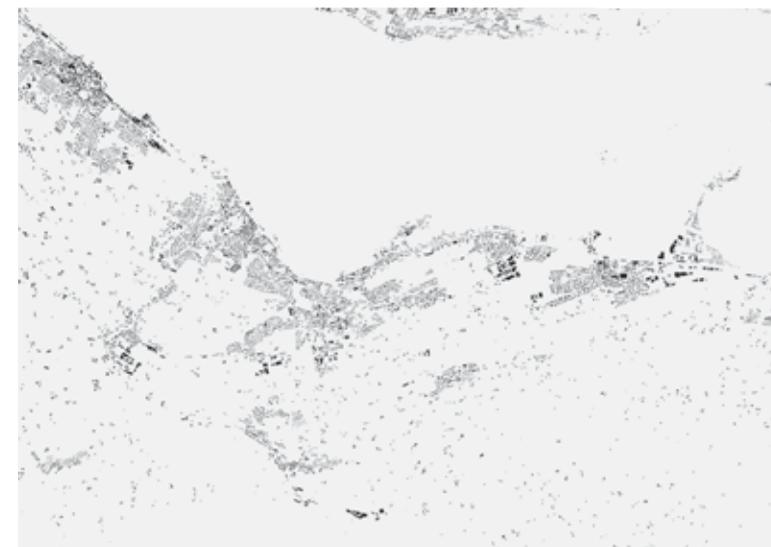
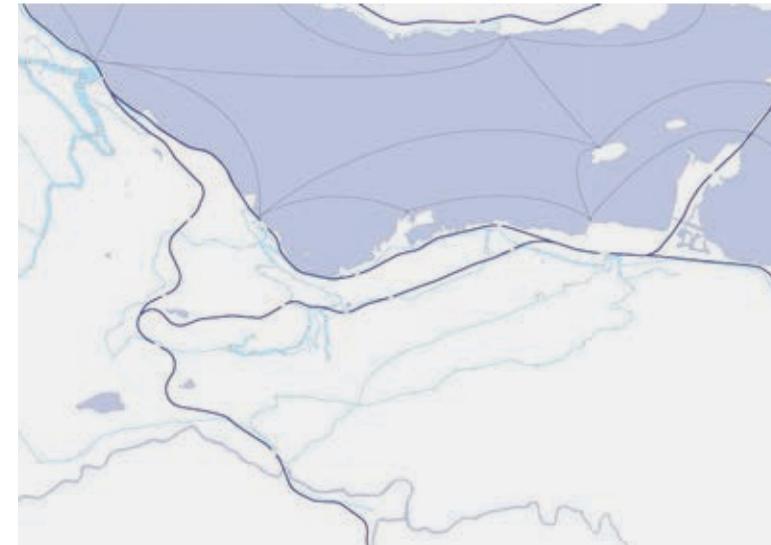
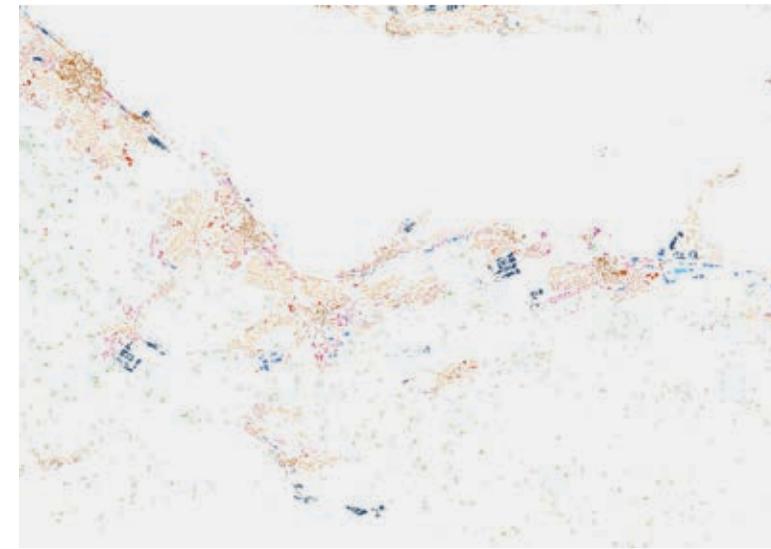
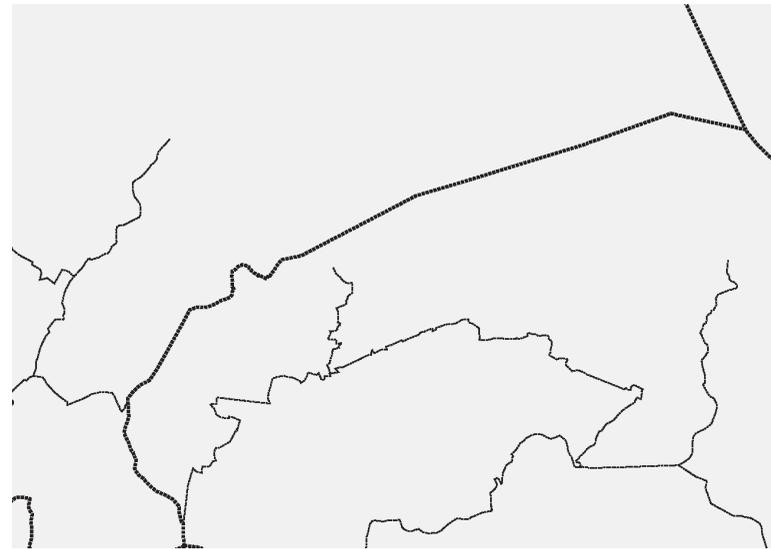
Personendichte

59 P/ha Siedlungsfläche
13 P/km² Gesamtfläche





- Grenzen**
- — — Kantonsgrenzen
 - · — · Stadtgrenze Zürich
 - - - - Gemeindegrenzen
 - · - · - Kreise Zürich
- Mobilität**
- - - - Zugstrassen
 - — — Autobahn
 - — — Hauptstrassen
 - — — Strassen
 - · — · Feldwege
- Nutzungen**
- Infrastruktur
 - Militär
 - Sport
 - Bildung/Verwaltung/Kultur/Gesundheit
 - Flughafen
 - Verdichtete Mischzone mit Wohnen
 - Verdichtete Mischzone
 - Ortskerne
 - Genossenschaftswohnungen
 - MFH
 - EFH
 - Schrebergärten
 - Retail
 - Industrie
 - Gewerbe
 - Landwirtschaft
- Landschaft**
- Gewässer
 - Wald
 - Landwirtschaft
 - Parks
 - Sportflächen
 - Flachmoor
 - Reben



Links oben: politisch-administrative Grenzen
 Links mitte: Grünräume
 Links unten: Strassen- und Wegnetz
 Rechts oben: Nutzungen
 Rechts mitte: Öffentlicher Verkehr
 Rechts unten: Schwarzplan

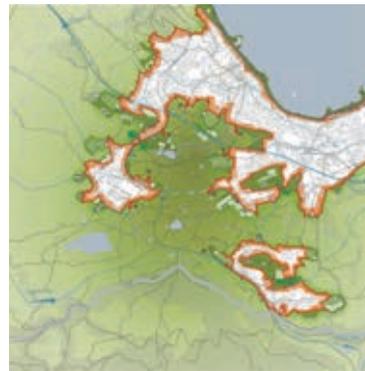
Landschaft als urbane Ressource

In dieser Probe eröffnen sich vor allem entlang der stark frequentierten Hauptstrassen, an neuen Verkehrsknoten und ausserhalb der Siedlungsstruktur neue Qualifizierungschancen von kollektivem Belang. Dazu dient die Nutzungsveränderung und Ökonomisierung der Landschaft als besonders ergiebige Anschauungsquelle:

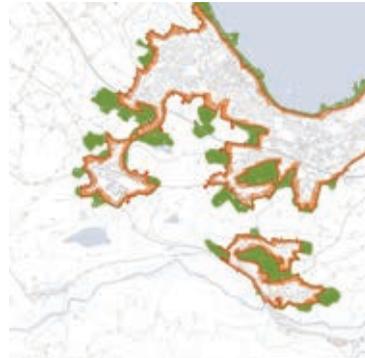
Erstens sind gleichzeitig Privatisierungs- und Veröffentlichungsprozesse der Landschaft feststellen: Einerseits werden die Hangflanken für viele zu Orten des privaten Rückzugs, andererseits zur regionalen Freizeitressource und zum teilweise intensiv genutzten öffentlichen Park (z.B. Zürichsee, Etzel).

In diesem Kontext transformiert sich zweitens auch die traditionelle Landwirtschaft, die monetär von beiden Prozessen profitiert, sei dies als Aussichtslandschaft für Wohnüberbauungen, als Dienstleistungslandschaft für Freizeitaktivitäten oder als «gepflegte» Parklandschaft. Die Landschaft wird in diesem Prozess immer mehr zu einer komplex genutzten, urbanisierten Ressource und zur vielfältigen Infrastruktur der Metropolitanregion. Ihre Nutzungsorganisation und Gestaltung ist lokal wie auch regional von höchster Relevanz.

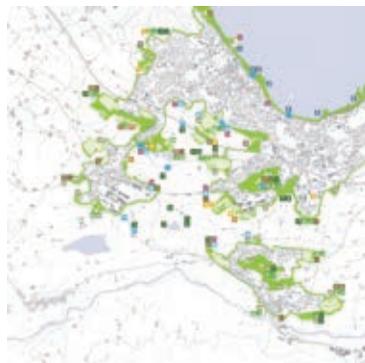
Dazu erwies sich drittens ein Perspektivenwechsel als ein erfolgsversprechender projektiver Ansatz: Der urbanisierte Landschaftsraum wird dabei als kantonsübergreifenden Park interpretiert, die Bauzonen als rhythmisierende Elemente. Dies steht im Gegensatz zu den bisherigen, von den Dorfkernen zentrifugal ausgedachten Siedlungserweiterungen. Die bereits intensiv genutzten Ränder zwischen Park und Siedlung – ähnlich den Rändern zwischen Wasser und Siedlung am Zürichsee – treten in den Vordergrund. Die Gestaltung dieser Schnittstelle vergrössert die Erschliessungsqualität der urbanisierten Landschaft, die Permanenz der Siedlungsränder, die physische Durchlässigkeit derselben und bildet im weiteren die Grundlage für öffentliche Nutzungen und attraktive, siedlungsabschliessende Raumtypen. Dies erfolgt unter anderem durch die räumliche Gestaltung und die Strukturierung der Temporalität des Randes.



Ränder und Grenzen



Durchlässigkeit der Ränder



Ränder und öffentliche Nutzungen



Gestaltung der Ränder



Transformationsprojektion: Landschaftsraum als kantonsübergreifender Park mit eingebetteter Siedlung und Übergängen als öffentlicher Raum

Result tate

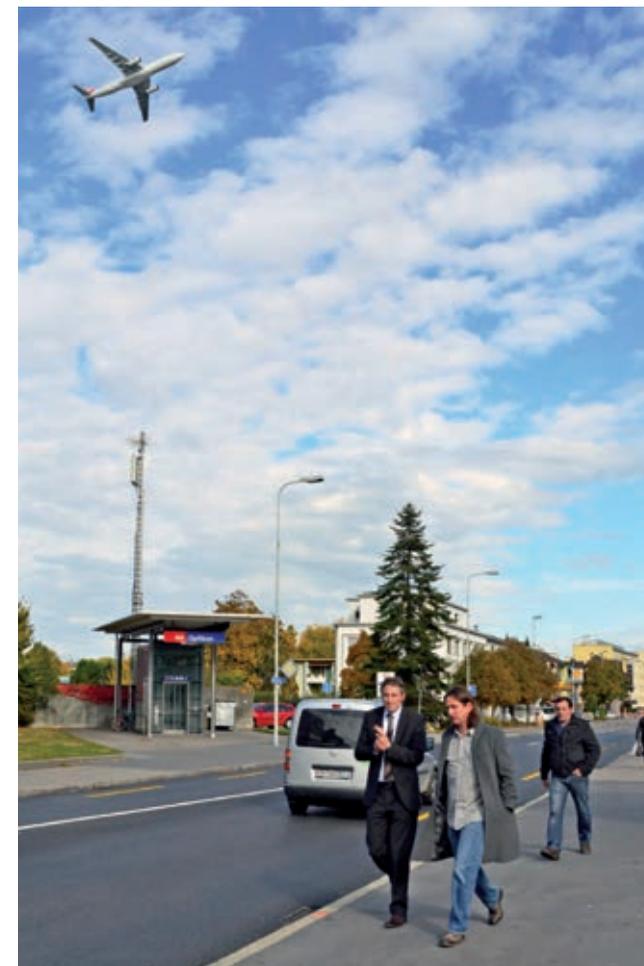
Allgemeine Erkenntnisse

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-



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 abzuspochen, 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 Massstabsebenen 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 Stadtregionen 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 berücksichtigen 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 Mobilitätsbezüger 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, Wohnenklaven 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 Kantonsgrenze 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.



Fallstudie Limmattal/Wriedikon
 Fallstudie Oerlikon-Flughafen
 Fallstudie Richterswil-Freienbach

Die landschaftlich geprägte Atmosphäre sowie die relative Nähe zum nationalen Wirtschaftszentrum und dem internationalen Flughafen machten 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 Dorfkerne 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 Seedammcenter 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 – radien

- Zentralitäten auf das Netzwerk verschiedener öffentlicher Räume abstimmen

Externalitäten und Nachbarschaften

- Indirekte Effekte von Verkehrsinfrastrukturen auf den Stadtumbau 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. Neben 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. Neben 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. Neben 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 Regelungsdichte 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 Wegenetz 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 Verkehrskreisel 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.



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

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 aufrechterhalten, 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 (→Adaptierbarkeit) 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 Josefswiese, 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 Infrastrukturbarrieren 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 Bebauungsmuster der Terrassenhaus-siedlungen 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 Verkehrskreisel umgebaut, der heute ausschliesslich der Verkehrser-schliessung 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 Freizeitnutzer 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 Umfahrungsstrassen oder -tunnel zu begegnen versucht, welche die Probleme nur verlagern und die Dorfkeren 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
- Nutzungsoffenheit 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 Nutzungsoffenheit 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 Kanzleiareal 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



Fallstudie Limmatplatz-Wriedikon
Fallstudie Oerlikon-Flughafen
Fallstudie Richterswil-Freienbach

dienen heute der Naherholung und dem regionalen Tourismus. Sie werden für unterschiedlichste Freizeitaktivitäten adaptiert. Das Seeufer, aber auch der Hüttnersee, 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. Neben 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, scheitert 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 Rahmbedingungen 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 Reglementierung 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 Situation 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 Limmatplatz-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 (→Adaptierbarkeit, 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 Absenz 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. Paradoxe Weise 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 Ökonomien 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 Kleinstfirmen 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 Massstabssprünge oder Infrastrukturschneisen 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



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 Jahre 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 unterschiedlichen 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 Interaktionsfeindlich. 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



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

beobachten. Während zwischen dem Bahnhof und dem Sternen ein urbanes Quartierleben mit belebten öffentlichen Erdgeschossen 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 zugänglicher 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 Dorfkerne 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 Freizeit Zwecken beansprucht wird. Obwohl durch die Überlagerung von Privatisierungs- und Veröffentlichungsprozessen auch zahlreiche Konflikte entstehen, bilden diese Reibungsflächen auch Interaktionspotenziale auf regionalem Massstab.

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 Nutzungen im Sinne möglicher Zukunftsstrategien zulassen und fördern
- Komplementäre Nutzungskonzepte entwickeln
- Nischen für Ökonomien geringer Produktivität erhalten.

WMI Anwendung

Allgemeine Empfehlungen

Räume müssen gestaltet werden

Die Fallstudien haben gezeigt, dass in vielen ehemals sub- und periurbanen Gebieten grosse gestalterische Defizite vorhanden sind. Viele städtebauliche Elemente reagieren unzureichend auf ihren jeweiligen Kontext, die Beschränkung auf Teilaspekte oder die Priorisierung einseitiger Interessen führt in vielen Fällen zu unmittelbaren Defiziten wie mangelhaftem Raumgefühl, bruchhaften Übergängen oder Einschränkungen der Brauchbarkeit. Oft entsteht der Eindruck, als würden spezifische urbane Qualitäten und Potenziale nicht oder nur unzureichend erkannt und demnach auch nicht entsprechend gefördert.

Um solche Defizite abzubauen, müssen Räume einer ganzheitlichen Betrachtung und Gestaltung unterzogen werden. Die vorgestellten urbanen Qualitäten mit den dazugehörigen Aspekten zielen auf eine solche ganzheitliche Betrachtung ab und sollen als Hilfestellung in Planungs- und Entwurfsprozessen zwischen Analyse und planerischem und städtebaulichem Entwerfen vermitteln. Über ein differenziertes Verständnis einer urbanen Situation können die vorhandenen Synergiepotenziale erkannt und für planerische oder gestalterische Zwecke aktiviert werden.

Sowohl die Entstehungsbedingungen und Ausprägungen urbaner Situationen als auch die daraus erwachsenden Potenziale und Handlungsspielräume unterscheiden sich von Ort zu Ort erheblich. So gibt es keine allgemeingültigen Massnahmen und Empfehlungen zur Förderung von Urbanität. Obwohl z.B. bestimmte räumliche Typologien oder gesellschaftliche Rahmenbedingungen das Entstehen urbaner Qualitäten begünstigen, kann nicht immer von direkt vom Vorhandensein einer urbanen Qualität bereits auf das Entstehen von Urbanität geschlossen werden. Es hat sich in allen Untersuchungen gezeigt, dass sich die genannten urbanen Qualitäten in den meisten Fällen einem direkten Zugriff durch Planung und Städtebau entziehen. Es geht also immer auch darum, planerische, städtebauliche und politische Massnahmen und Eingriffe zu definieren, durch welche koordiniert auf das Entstehen urbaner Qualitäten eingewirkt werden kann.

Strategien und Massnahmen sind stets aufbauend auf den jeweiligen Kontextbedingungen und den spezifischen örtlichen Potenzialen zu definieren. Gerade die Thematik der Siedlungsverdichtung erfordert massgeschneiderte städtebauliche Lösungen, welche sich mit den spezifischen Eigenschaften und Möglichkeiten einer Situation auseinandersetzen. Die quantitativen Ziele der Verdichtung können nur dann erreicht werden,

wenn gleichzeitig eine hohe Vielfalt und Qualität in der inneren Entwicklung gewährleistet bleibt.

Prozesse müssen gestaltet werden

Städtebauliche Entwicklungen sind komplexe Prozesse, welche meist von längerer Dauer sind, unterschiedliche Kompetenzen und Fachgebiete sowie eine Vielzahl von Beteiligten und Betroffenen involvieren. Damit die Verständigung und die Abstimmung der an der Planung beteiligten Akteure über längere Zeiträume gewährleistet werden kann, braucht es eine aktive und professionelle Begleitung und Moderation von Planungsprozessen. Städtebauliche Planungs- und Entwurfsarbeit beschränkt sich damit nicht auf das formale und räumliche Gestalten, sondern beinhaltet auch die langfristige Gestaltung von Prozessen.

Der anstehende Stadtumbau- und Transformationsprozess ist ein Generationenprojekt. Damit die Zielsetzungen und Inhalte auch über längere Zeiträume und wechselnde Legislaturperioden hinweg Bestand haben, muss dieses Projekt langfristig betreut und begleitet werden. Dies ist anspruchsvoll und zeitaufwändig und erfordert entsprechende Kompetenzen und Kapazitäten in der Praxis. Insbesondere seitens der städtischen und kommunalen Planungsbehörden braucht es eine Professionalisierung, welche den komplexen Herausforderungen des Bauens im Bestand gerecht wird. Weiterer Anpassungsbedarf besteht im Bereich der Planungsinstrumente, welche immer noch mehrheitlich auf Aussenentwicklung ausgerichtet sind. Die zukünftigen Herausforderungen liegen indes mehrheitlich im Inneren der Siedlungssubstanz und beinhalten Fragen von Verdichtungs- und Quartiererneuerungsprozessen, der Kooperation zwischen unterschiedlichen Grundeigentümern oder struktureller Erfordernisse wie Versorgung und Erschliessung.

Die extremen Unterschiede zwischen individuellen Wunschbildern und dem kollektiven physischen Raum ergeben sich oft aus ungenügend aufeinander abgestimmten Verantwortlichkeiten und Aktivitäten der direkt oder indirekt in Planungsprozesse involvierten Akteure. Zudem werden Planungsprozesse vielfach bewusst oder unbewusst durch bestimmte Akteure und ihre Interessen bestimmt. Dabei werden die Anliegen schwächerer oder passiver Interessengruppen vernachlässigt. Um dies zu vermeiden, ist eine unabhängige und unvoreingenommene Prozessbegleitung anzustreben, welche eine möglichst symmetrische Betrachtung unterschiedlicher Standpunkte im Prozess garantiert und demokratische und partizipatorische Abläufe nötigenfalls mit entsprechender Kompetenz durchsetzt. Nicht von ungefähr gelten die Einbindung unterschiedlicher Akteurs- und Interessengruppen, eine transparente Kommunikation und eine Offenlegung urbaner Strategien als wichtige Nachhaltigkeitskriterien in der Stadt- und Raumentwicklung.

Die derzeitige Dynamik und Geschwindigkeit der Siedlungsentwicklung schafft auch Widerstände in der Bevölkerung. Hier ist es notwendig,

Beteiligte und Betroffene in den Transformationsprozess einzubinden und genügend Zeit und Möglichkeiten für Veränderungen einzuplanen. Der Einbezug einer möglichst repräsentativen Auswahl von Betroffenen ermöglicht die Aktivierung impliziten und alltäglichen Wissens für die Planung und Projektierung und fördert die lokale Akzeptanz und Verankerung der getroffenen Entscheidungen.

Ökonomien müssen gestaltet werden

Das komplexe Zusammenwirken teils widersprüchlicher Rahmenbedingungen ist inhärenter Bestandteil der räumlichen Entwicklung. Die Stadt- und Raumentwicklung wird durch eine Vielzahl von Treibern beeinflusst, die unterschiedliche Ziele und Wertigkeiten beinhalten. Es ist augenscheinlich, dass zahlreiche Anreize in der Stadt- und Raumentwicklung in Zukunft besser koordiniert werden müssen. Es geht darum, Ökonomien zu gestalten, in welchen beispielsweise die Kosten der Mobilität, die Besteuerung von Flächenkonsum und der Standortwettbewerb der Kantone und Gemeinden besser aufeinander abgestimmt werden.

Damit eine solche «Unité de doctrine» realisiert werden kann, wird es in den kommenden Jahren auch darum gehen, vermehrt städte-, regions- und kantonsübergreifend zusammenzuarbeiten, damit ganzheitliche Lösungen für die Entwicklung der Infrastrukturen, der Kulturlandschaften und der Siedlungen erarbeitet werden und Fehlanreize vermindert werden können. Die funktionalen Räume der metropolitanen Regionen dehnen sich laufend weiter aus und die Verflechtungen der Orte untereinander nehmen zu. Eine verstärkte grenzüberschreitende Zusammenarbeit sowie die Abstimmung und die Koordination von Interessen auf regionalem Massstab sind unabdingbare Beiträge für das Gelingen der Innenentwicklung und weiterer lokaler Strategien. Für diese unterschiedlichen Formen der Kooperation braucht es entsprechende Gefässe, die in Ergänzung zu den bestehenden politisch-administrativen Strukturen eine verstärkte Abstimmung der Interessen und Ziele ermöglichen.

Nicht zuletzt muss auch an den politisch-administrativen Rahmenbedingungen der Raumentwicklung gearbeitet werden. Diese Strukturen haben in der Vergangenheit eine übergeordnete Konzeption und Planung städtischer Regionen erheblich erschwert. Obwohl die einzelnen Elemente metropolitaner Systeme für sich betrachtet meist logisch nachvollziehbaren Organisationsprinzipien folgen, scheint sich das Stadtgefüge als Ganzes geregelten Gestaltungs- oder Ordnungskonzepten weitgehend zu entziehen. Die Herausforderungen im Zusammenhang mit der mittel- und langfristigen Stadt- und Raumentwicklung ergeben sich aus einem Komplex sozio-ökonomischer und räumlicher Abhängigkeiten und es stellt sich in zunehmendem Mass die Frage nach planerischer Autorität auf einer Massstabsebene, die bislang instrumentell und institutionell kaum verankert ist.

Urbanes Profil

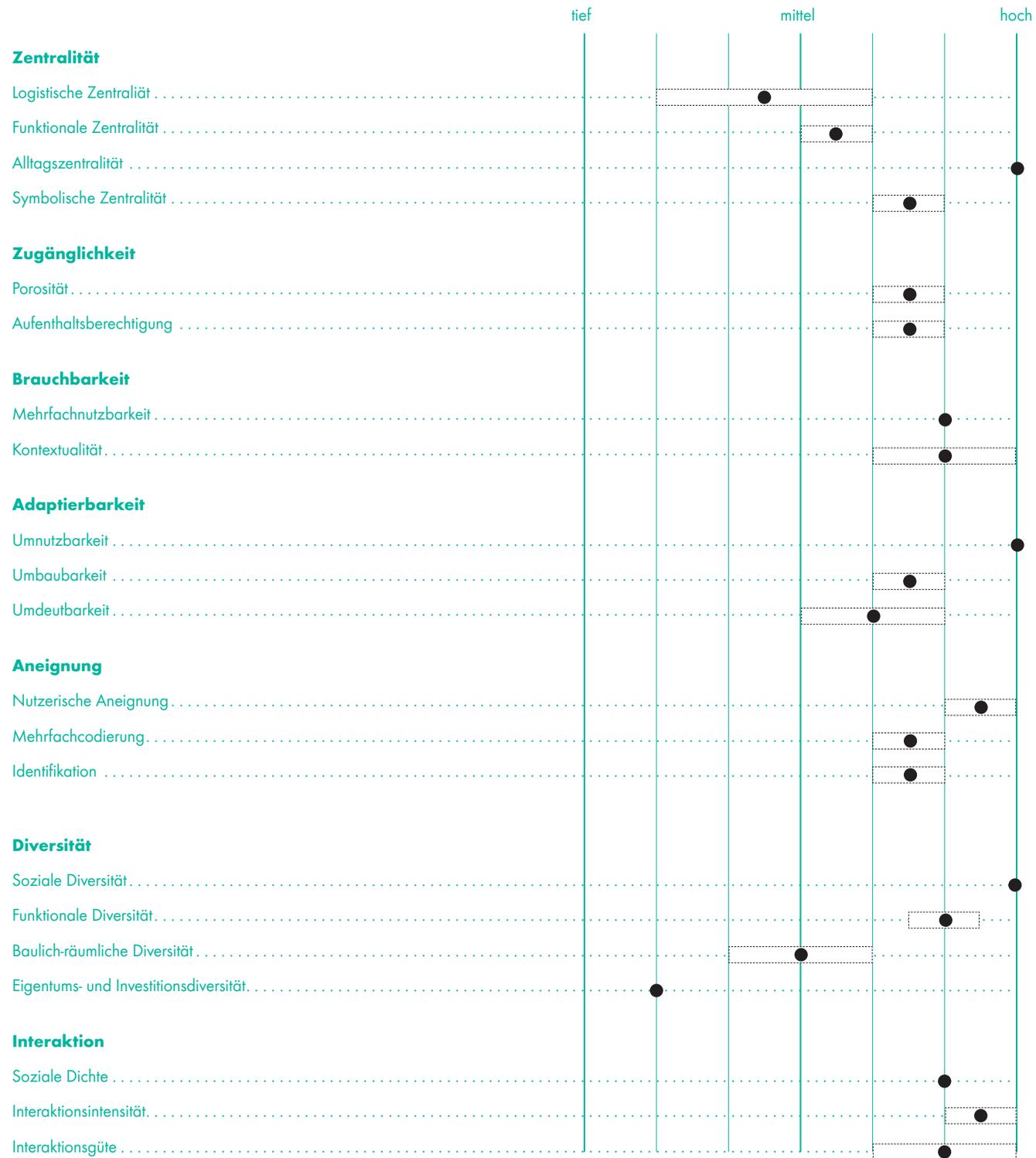
Im Rahmen der Auswertung der Fallstudie wurde ein Instrumentarium für städtebauliche Planungs- und Entwurfsprozesse erarbeitet. Auf der Grundlage der vorgestellten urbanen Qualitäten lassen sich Profile urbaner Situationen erstellen. Als Instrument zur Integration von städtebaulichen und sozialwissenschaftlichen Aspekte urbaner Qualitäten erlaubt ein urbanes Profil die Analyse und die Typisierung urbaner Situationen, erleichtert damit die Verständigung in städtebaulichen Planungs- und Entwurfsprozessen und fördert das Erkennen und Lokalisieren urbaner Defizite und Potenziale.

Ein urbanes Profil dient dazu, die Zusammenhänge zwischen den unterschiedlich ausgeprägten Eigenschaften von Orten, Quartieren oder Teilräumen aufzuzeigen. Indem die Abhängigkeiten zwischen beeinflussbaren Grössen und den daraus resultierenden urbanen Qualitäten aufgezeigt werden, ist es nicht nur ein analytisches Instrument sondern eine prozessbegleitende Arbeitshilfe, welche methodisch die Schnittstelle zwischen städtebaulicher Analyse und städtebaulichem Entwurf besetzt. Es überführt die städtebauliche und sozialräumliche Betrachtungsebene in ein flexibles methodisches Raster 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 können somit auf eine gemeinsame begriffliche Basis gestellt werden und damit nachvollziehbare Vergleiche zwischen bestehenden und projektierten Zuständen ermöglichen.

Ein urbanes Profil arbeitet mit zwei Kategorien von Begriffen. Zum einen die urbanen Qualitäten und zum anderen eine Auswahl von zu diesen in Bezug stehenden städtebaulichen und sozialräumlichen Aspekten, welche durch planerische und städtebauliche Massnahmen und Eingriffe direkt oder indirekt beeinflussbar sind. Die Anwendung dieser Begrifflichkeiten auf eine spezifische Ausgangslage und die einerseits analytische und andererseits entwerferische Auseinandersetzung mit einer urbanen Situation und ihren spezifischen Potenzialen ermöglicht schliesslich eine qualifizierte Debatte über die Ziele einer Entwicklung, an deren Ende Strategien, Empfehlungen oder auch konkrete Massnahmen zu deren Erreichung oder Umsetzung stehen.

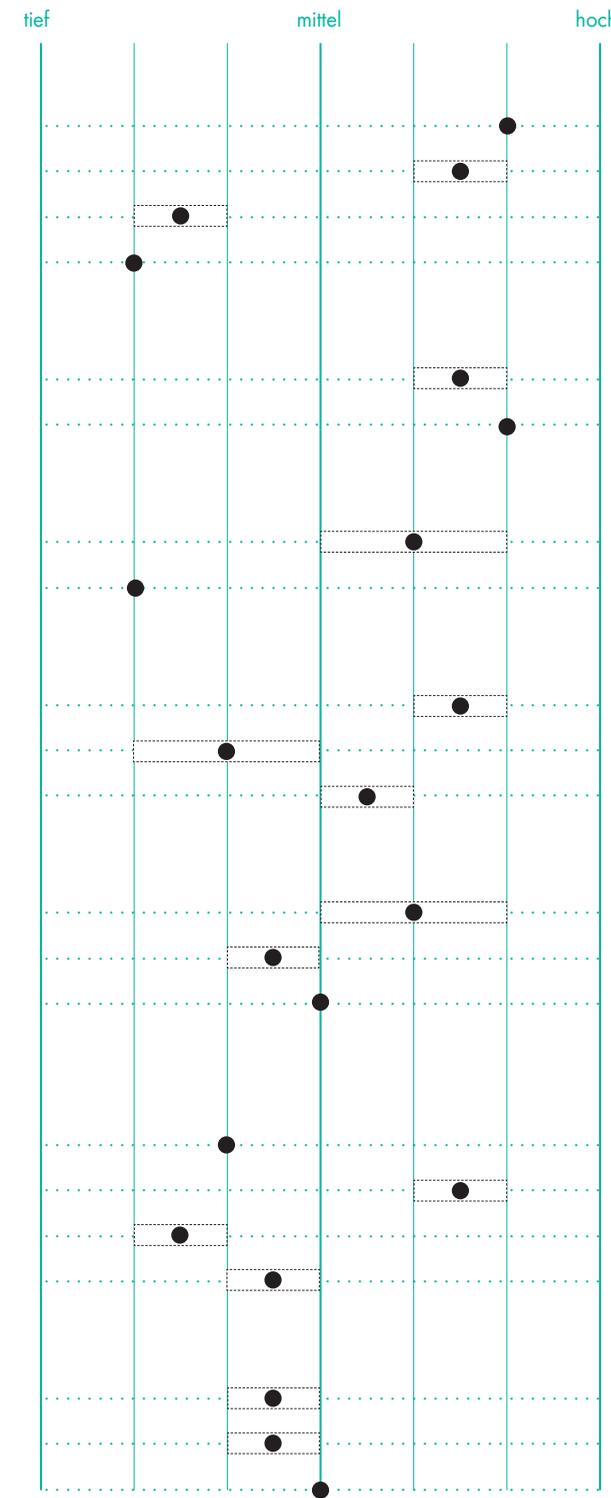
Urbane Qualitäten und Aspekte

Gebiet/Ort: Josefswiese
Anzahl Beurteilungen: 14
Zeitraum: Sommer 2012



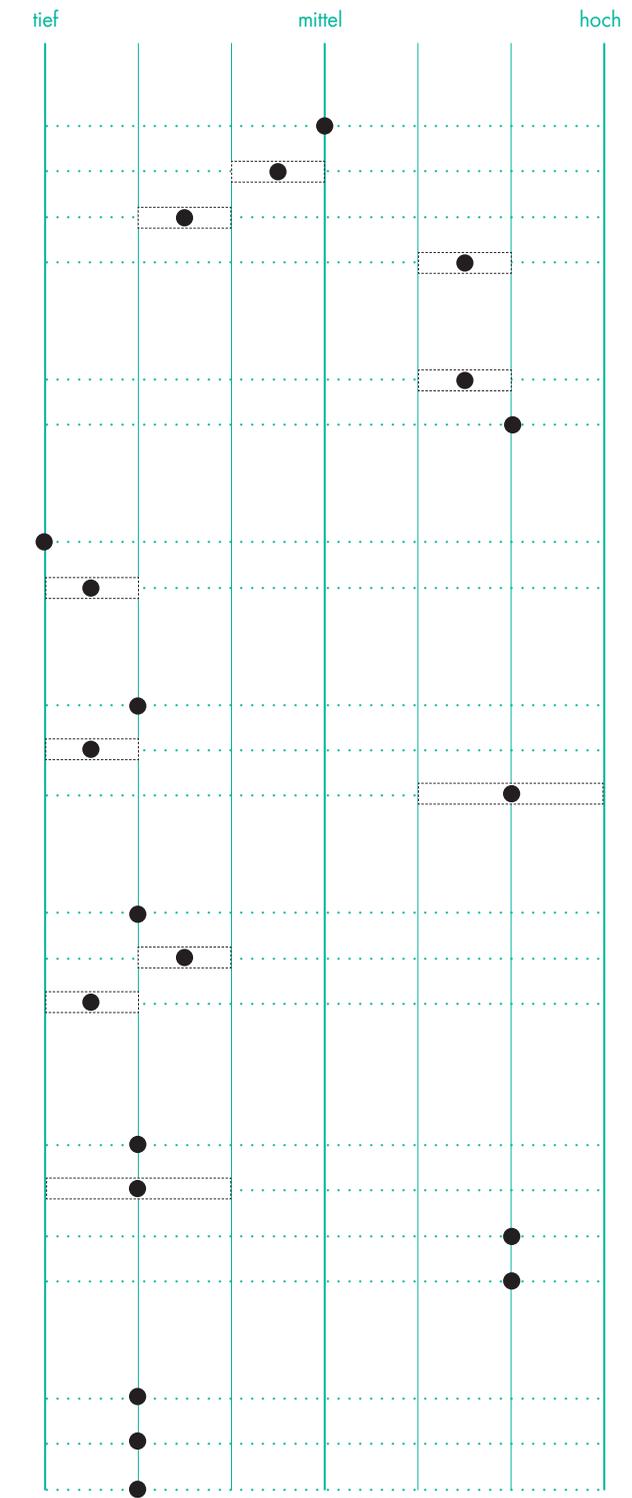
100

Gebiet/Ort: Max Bill Platz
Anzahl Beurteilungen: 15
Zeitraum: Sommer 2012



101

Gebiet/Ort: Dorfplatz Wollerau
Anzahl Beurteilungen: 13
Zeitraum: Sommer 2012



WM Anhang

Publikationen (nach Autoren)

Marc Angéil

Marc Angéil und Michael Hirschbichler: *Abecedarium zur Peripherie*, Ruby Press, Berlin 2013.

Marc Angéil: «1m²/sec 08/15», *Glatt! From Suburb to City*, edited by Group Krokodil, Park Books, July 2013, pp. 12-17 (ISBN 978-3-906027-22-7).

Marc Angéil und Cary Siress: «Cingapura: Cities in Circulation», *LOG 27, Winter/Spring 2013*, pp. 87-95 (ISBN 978-0983649151).

Marc Angéil und Cary Siress: «The Paris Banlieue: Peripheries of Inequality», *Journal of International Affairs, The Future of the City, Volume 65, Nr. 2*, April 2012, pp. 57-68.

Marc Angéil und Cary Siress: «Captain, Capitalism, Communism», *archithese, Nr. 2*, April 2012, pp. 68-73.

Marc Angéil und Rainer Hehl (eds.): *Informalize! On the Political Economy of Urban Form*, Ruby Press, Berlin 2012.

Marc Angéil und Cary Siress: «Endspiel Kartenhaus – Gedanken zur Immobilienkrise in Amerika», *Komplex, Nr. 4*, August 2011, 42-45.

Marc Angéil und Cary Siress: «Discounting Territory – Logistics as Capital Principle of Spatial Practices», in: *Scales of the Earth. New Geographies 4*, edited by El Hadi Jazairy, Harvard University, Mai 2011.

Marc Angéil: «Communicating Strategies», in: *Mediating Architecture*, edited by Theo Lorenz and Peter Staub, Architectural Association London, April 2011.

Marc Angéil und Cary Siress: «Operation Switzerland», *Trans 18, Architecture and Politics*, gta Verlag, Zurich, März 2011.

Kees Christiaanse

Kees Christiaanse et al. (Hrsg.): *Stadt als Ressource*, Jovis Verlag, Berlin (erscheint 2014).

Kees Christiaanse et al.: *Zürich-Seedamm. Professur für Architektur und Städtebau*, ETH Zürich, Zürich 2013.

Kees Christiaanse und Martina Baum (eds): *City as Loft. Adaptive Reuse as a Resource for Sustainable Urban Development*, gta Verlag, Zürich 2012.

Kees Christiaanse et al.: *Zürich-Nord*, Professur für Architektur und Städtebau, ETH Zürich, Zürich, 2012.

Kees Christiaanse et al.: *Portraits Flughäfen Schweiz, Airports and Cities*, Professur für Architektur und Städtebau, ETH Zürich, Zürich, 2011.

Kees Christiaanse et al.: *Mehr als Zürich*, Professur für Architektur und Städtebau, ETH Zürich, Zürich, 2011.

Kees Christiaanse: «Familiengärten – Stadtblockaden oder nötige Freiräume?», in: *Hochparterre. Hochparterre Verlag*, Zürich, 5/2011.

Kees Christiaanse: «The phenomena of the open city», in: *Oris Magazine for Architecture and Culture*. Arhitekst Publishing Company, Zagreb, 2010.

Vittorio Magnago Lampugnani

Vittorio Magnago Lampugnani: «Brauchbarkeit, Werthaltigkeit, Schönheit», in: *NZZ (2013)*, 3. August 2013, S. 52.

Vittorio Magnago Lampugnani: «Programm und Offenheit. Kritische Gedanken zur zeitgenössischen Stadtplanung», in: *NZZ (2013)*, 27. April 2013, S. 61-62.

Vittorio Magnago Lampugnani: «Des gestes vides de sens. Sur la destruction de la ville par les sculptures architecturales contemporaines», in: *L'architecture d'Aujourd'hui (2012)*, Nr. 388, S. 62-69.

Vittorio Magnago Lampugnani: «Immer mehr Menschen begreifen, wohin uns die heutige Besiedlungsentwicklung führt», in: *wohnen. Das Magazin für genossenschaftlichen Wohnungsbau (2012)*, Nr. 5, S. 10-13.

Vittorio Magnago Lampugnani: «Die Architektur der städtischen Dichte», in: *GAM Architecture Magazine (2012)*, Nr. 8, S. 52-63.

Vittorio Magnago Lampugnani: «The individual, Society, and the Architecture of the City», in: *Miroslav Sik und Pro Helvetia (Hrsg.), And Now the Ensemble*, Zürich: Lars Müller Publishers, 2012, S. 23-30.

Vittorio Magnago Lampugnani: «Kulturgut und Lehrstück. Plädoyer für eine Wertschätzung der historischen Zentren unserer Städte», in: *Heimatschutz Basel, Jahresbericht 2011/2012*, Basel, S. 5-10.

Vittorio Magnago Lampugnani: «Gesten ohne Sinngehalt», in *NZZ, Literatur und Kunst*, 5. November 2011, S. 65.

Vittorio Magnago Lampugnani: «Städtische Dichte und Wissenskultur», *RegioPol. Urbane Zukunft in der Wissensökonomie, eins + zwei 2011, NORD/LB, Hannover*, S. 55-63.

Vittorio Magnago Lampugnani: «Gebrauchsgegenstand, Kulturgut, Lehrstück», *Regensburg. Zur Erneuerung einer alten Stadt*, Kulturkreis der deutschen Wirtschaft im BDI e.V., Berlin, 2011, S. 6-10.

Vittorio Magnago Lampugnani: *Katia Frey, Eliana Perotti (Hrsg.), Stadt & Text. Zur Ideengeschichte des Städtebaus im Spiegel theoretischer Schriften seit dem 18. Jahrhundert*, Berlin: Mann, 2011.

Vittorio Magnago Lampugnani: «Die Stadt im 20. Jahrhundert. Visionen, Entwürfe, Gebautes», *Wagenbach*, Berlin 2010.

Christian Schmid

Neil Brenner und Christian Schmid: *The «urban age» in question*. In: *International Journal for Urban and Regional Research*, 2013 (erscheint in Kürze)

Christian Schmid: *Afterword: Urbanization as an open process*. In: *Urban Think Tank (ed.): Torre David – Informal vertical communities*. Lars Müller Publishers, Zürich, 2013, p. 384-387.

Christian Schmid: *Kreativität und Konsum*. Christian Schmid im Gespräch mit Caspar Schärer. In: C. Schärer und T. Wyss (Hrsg.): *Grösser als Zürich. Ein kleines Psychogramm des Zürcher Stadtquartiers Aussersihl*, pp.

157-160. Schiedegger & Spiess, Zürich, 2012.
Christian Schmid: *Travelling Warrior and complete urbanization in Switzerland: Landscape as lived space*. In: C. Girof and F. Truniger (eds.): *Landscript 1: Landscape, Vision, Motion*. Jovis, Berlin, 2012, p. 138-155.

Christian Schmid: *Bilder zur Urbanisierung der Schweiz*. In: U. Görlich und M. Wandeler: *Auf Gemeindegebiet – On Common Ground*. Scheidegger & Spiess, Zürich, 2012, p. 143-153.

Christian Schmid: *Images of Urbanization in Switzerland*. In: U. Görlich und M. Wandeler: *Auf Gemeindegebiet – On Common Ground*. Scheidegger & Spiess, Zürich, 2012, p. 168-172.

Roger Boltshauser, Vittorio Magnago Lampugnani: *Christan Schmid: Die Agglomeration ist die neue Stadt, aber welche? Ein Gespräch, geführt von Siham Balutsch und Yvonne Michel*. In: *Trans 20: Relevanz*. Zürich, 2012, pp. 94-103.

Neil Brenner und Christian Schmid: *Planetary urbanization*. In: M. Gandy (ed.): *Urban constellations*, pp.10-13. Berlin: Jovis Verlag, 2011.

Christian Schmid: *Henri Lefebvre und das Recht auf die Stadt*. In: Holm, A. and Gebhardt, D. (eds.): *Initiativen für ein Recht auf die Stadt. Theorie und Praxis städtischer Aneignungen*, pp. 25-51. Hamburg: VSA Verlag, 2011.

Christian Schmid: *Vers de nouvelles formes de ville*. In: L. Coen and Lambelet, C. (eds): *L'Ouest pour horizon. Schéma directeur de L'Ouest lausannois*, Infolio, Gollion, pp. 253-255, 2011.

Günther Vogt

Günther Vogt, Thomas Kissling, Rebecca Bornhauser: *Zeitung Position (Zürichsee) mit Resultaten der Untersuchungen zum Zürichsee (geplant)*.

Günther Vogt, Rebecca Bornhauser: *Zeitung Position (Wollerau) mit Entwürfen für einen neuen Dorfplatz in Wollerau (geplant)*.

Weitere

Simon Kretz und Christian Salewski: *Die Urbanität der Dinge: Städtebau als Technik des Verbindens*. Artikel in: «Die Stadt als Ressource» Jovis Verlag, Berlin (erscheint 2014).

Simon Kretz: *Narration: Ein Werkzeug für den städtebaulichen Entwurfsprozess*. Artikel in: «Die Stadt als Ressource» Jovis Verlag, Berlin (erscheint 2014).

Simon Kretz und Christian Salewski: *Die Ästhetik der Bedingungen*. Artikel in: «werk, bauen + wohnen», Zeitschrift für Architektur und Städtebau, 4/2013.

Simon Kretz: *Entwicklungspfad Zürich-Seedamm: Akteure, Ressourcen und Stadträume*. Artikel in: «Zürich-Seedamm», Professur für Architektur und Städtebau, ETH Zürich, Zürich 2013.

Simon Kretz: *Der städtebauliche Entwurf als Methode, Ressourcen des urbanen Bestands zu qualifizieren*. Artikel in: «Zürich-Nord», Professur für Architektur und Städtebau, ETH Zürich, Zürich 2012.

Simon Kretz und Daniel Kiss: «Avoiding shortcuts: Four ingredients of designing in (un)known territories. Artikel in: «Patterns of Continuity Cluj-Napoca», Professur für Architektur und Städtebau, ETH Zürich, Zürich 2010.

Lukas Kueng und Verena Poloni Esquivié: «Das Konstrukt der Dichte», Leitartikel für den NSL-Newsletter 18 Verdichten, Netzwerk Stadt und Landschaft, ETH Zürich, 06.2012.

Lukas Kueng und Ulrike Wissen Hayek: «Siedlungsqualität steigern», Leitartikel für den NSL-Newsletter 16 Nationalfondsprojekt 65: Neue urbane Qualität, Netzwerk Stadt und Landschaft, ETH Zürich, 12.2012.

Lukas Kueng: «Entwerfen im Kontext der zeitgenössischen Stadt», Nebenartikel für den NSL-Newsletter 16 Nationalfondsprojekt 65: Neue urbane Qualität, Netzwerk Stadt und Landschaft, ETH Zürich, 12.2012.

Lukas Kueng: «Inter- und Transdisziplinarität im Forschungsprozess», in: Schweizerischer Nationalfonds SNF, Arbeiten an der urbanen Qualität ist Teamarbeit – Werkstattbericht des Nationalen Forschungsprogramms 65, Bern, 11.2012.

Lukas Kueng: «Inter- und Transdisziplinarität. Zur Klärung von zwei oft verwendeten Begriffen», Leitartikel für den NSL-Newsletter 15 Inter- und Transdisziplinarität, Netzwerk Stadt und Landschaft, ETH Zürich, 09.2012.

Lukas Kueng: «Machen wir es uns nicht zu einfach! Positionen, Kontroversen und Kompromisse im Städtebau», Jahrbuch 2010, Departement Architektur der ETH Zürich, 2010.

Lukas Kueng: «Bösartige Probleme erfordern Partizipation», in trans17 Partizipation, Publikationsreihe des Fachvereins der Studierenden am Departement Architektur der ETH Zürich, 2010.

Lukas Kueng: «Machen wir es uns nicht zu einfach! Positionen, Kontroversen und Kompromisse in der städtebaulichen Entwicklung», archithe 3.2009: Suburbia, Zürich, 2009.

Lukas Kueng: «Planen im Talkessel», tec21 Nr. 49-50 2008: Partizipative Planung, Zürich, 2008.

Mark Michaeli, Christian Salewski, Michel Frei: «Der Flughafen in der Stadt», in: Informationen zur Raumentwicklung. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn, 2011.

Vorträge und Kongressteilnahmen (nach Autoren)

Marc Angéilil

Marc Angéilil: «Formal Informal», Podiumsdiskussion und Buchvernissage, ETH Studio Basel, 12. March 2012.

Marc Angéilil: «Learning from Tokyo», Podiumsdiskussion, Architekturforum Zurich, 10. March 2012.

Marc Angéilil: «Towards Zero Emission Architecture», Vortrag, Swissnex Boston, Cambridge, 2. February 2012.

Marc Angéilil: «From in vitro to in vivo and vice versa», Vortrag, Urban Design Conference, GSD Harvard University, Cambridge, 3. February 2012.

Marc Angéilil und Sarah Graham: «Another Take», Vorlesung, GSD Alumni and Swissnex, San Francisco, 5. January 2012.

Marc Angéilil: «Cities in Search of their Hinterland», Conference Lecture, Designing Food Systems, Future Cities Laboratory, Singapore, 9. December 2011.

Marc Angéilil «The Urban Devide», Lecture and panel discussion, Swissnex Conference, Future Cities, Zurich, 16. November 2011.

Marc Angéilil: «1m²/sek 0815», Vortrag an der nationalen Tagung «Agglomeration als Chance – gemeinsam entwickeln und Gestalten» im Rahmen des NFP54, Renens, 8. Juni 2011

Kees Christiaanse

Kees Christiaanse: «Urban Regional Integration of Airports and Airport Regions», Vortrag und Diskussion, EIT Climate-KIC: Airports as low carbon cities, Schiphol, 8. Dezember 2011.

Kees Christiaanse: «Zentralitäten der Agglomeration», Vortrag, Stadtplanertag Bayrische Architektenkammer, 30. November 2011.

Kees Christiaanse: «Open City – Offene Stadt», Vortrag, Vortragsserie am Deutschen Architektur Zentrum (DAZ) Berlin, 6. April 2011.

Kees Christiaanse: «Urban Breeding Grounds – Urbane Nährböden», Vortrag, SOA Days Bonn Symposium, 30. März 2011.

Kees Christiaanse: «Green Buildings vs. Green Cities: the focus of architecture after peak oil», Vortrag, CUREMhorizonte Symposium, 14. Januar 2010.

Kees Christiaanse: «Lebensraum Schweiz: Die Metropole Schweiz als Grossstadt», Vortrag, SATW/SIA Veranstaltungsreihe, 1. Juli, 2010.

Vittorio Magnago Lampugnani

Vittorio Magnago Lampugnani: «Neue urbane Qualität: Strategien für eine nachhaltige Schweizer Stadtarchitektur», Vortrag bei dem ETH-Raumplanungsgespräch 2013, Zürich, 11. Oktober 2013.

Vittorio Magnago Lampugnani: «Vom sparsamen Umgang mit urbanen Ressourcen. Strategien der Nachhaltigkeit im Städtebau», Vortrag an der Veranstaltung «Stadt und Nachhaltigkeit II: Urbane Räume» der Bayerischen Architektenkammer, München, 9. November 2011.

Vittorio Magnago Lampugnani: «Stadtentwurf heute», Vortrag zur Eröffnung der Ausstellung «Stadt-Bau als Handwerk. Urban Design als Craft», Denz-Showroom, Nänikon, 3. November 2011.

Vittorio Magnago Lampugnani: «Stadtentwicklung – sozial und integrativ: Der Novartis Campus», Vortrag an den CIVIS Dialogen 2011, Civis. Europas Medienstiftung für Integration, Basel, 11. Oktober 2011.

Vittorio Magnago Lampugnani: «The Education of an Architect». Vortrag bei den «The Melvin Debates», RIBA, London, 16. September 2011.

Vittorio Magnago Lampugnani «Für eine Architektur der Städtischen Dichte», Vortrag am Dense Cities Symposium, Graz, 27. Mai 2011.

Christian Schmid

Christian Schmid: «Alpine Brache? Der Stand der Forschung», Glarus Süd – Architektur für die Randregion – Eine Tagung des Glarner Architekturforums und von Hochparterre, Elm, 25. Oktober 2013.

Christian Schmid: «Planetary urbanisation: towards a new epistemology of the urban», The Research Seminar in Cities, Space and Development, LSE, London, 8. Oktober 2013.

Christian Schmid: «Kommodifizierung des Städtischen», Keynote, Geographische Stadtforschung, Sommerschule 2013, Goethe-Universität Frankfurt /M., 23.-27. September 2013.

Christian Schmid: «Planetary Urbanization: from Theory to Comparative Research», The World in the City: Metropolitanism and Globalization from the 19th Century to the Present, Public Lecture Series 2013, Center for Metropolitan Studies (CMS) Berlin, 6. Juni 2013.

Christian Schmid: «Städtische Dichte und urbane Qualität», Innenentwicklung: Verdichtung als Herausforderung, Architekturforum Ostschweiz, 29. April 2013.

Christian Schmid: «Megastädte: Laboratorien der Stadtentwicklung», Treffpunkt Science City: Die Stadt der Zukunft – Zukunft der Stadt. ETH Hönggerberg, 2. Dezember 2012.

Christian Schmid: «Planetary Urbanization and the Challenge of Sustainable Development», Future Cities – Science and Public Trust. Academia Engelberg, 12.-14. September 2012.

Christian Schmid: «Patterns and Pathways of Planetary Urbanization», Session «Planetary Urbanization», AAG Annual Conference, New York, 24.-28. Februar 2012.

Christian Schmid: «Henri Lefebvre, Planetary Urbanization and the Right to the City», 21st INURA Conference, Mexico City, November 2011.

Christian Schmid: «Patterns and Pathways of Urbanization: Introduction to an International Research Project», 6th International Conference of Critical Geography, Frankfurt/M., August 2011.

Christian Schmid: «Global Urbanization and Megacities: A Framework for Comparative Analysis», Sino Swiss Science and Technology Cooperation, Workshop on Megacities, Zurich, August 2011.

Christian Schmid: «Patterns and Pathways of Global Urbanization: Steps towards Comparative Analysis», Session «global suburbanism», RC21 Conference, ISA, Sociology of Urban and Regional Development, Amsterdam, 7.-9. Juli 2011.

Günther Vogt

Günther Vogt: «Scale of Paradise», ECLAS Conference, Hamburg Specifics, 23. September 2013.

Günther Vogt: «Landschaft und Park – eine Frage des Massstabes», ETH Studio Basel, 18. September 2013.

Günther Vogt: «Landscape Scale Park Scale», Swiss Touch in Landscape Architecture, School of Architecture, Pontifica Universidad Católica de Chile, 05. September 2013.

Weitere

Maik Hömke: «Städtebauliche und sozialräumliche Auswirkungen neuer Verkehrsinfrastrukturen» eingeladener Vortrag der TU Darmstadt im Rahmen der IWAR-Vortragsreihe «Neues aus der Umwelttechnik und Infrastrukturplanung», 14. Mai 2012, Darmstadt/Deutschland.

Maik Hömke: «Postterritoriale Räume politischer Partizipation» Session im Stream «Räume» auf dem Dreiländerkongress der Deutschen Gesellschaft für Soziologie, der Österreichischen Gesellschaft für Soziologie und der Schweizer Gesellschaft für Soziologie, 29. September – 1. Oktober 2012, Innsbruck/Österreich.

Maik Hömke: «Moving Methods, oder wie analysiere ich sozialräumliche Veränderungen durch neue Verkehrsinfrastrukturen?» Vortrag auf dem 7. Treffen des Nachwuchsnetzwerkes Stadt, Raum, Architektur (NWNW), 30. – 31. März 2012, Weimar/Deutschland.

Maik Hömke: «Spatial and social transformation as regional development – Impact of new transport infrastructure» Lecture at European Regional Science Association Congress, 30th August – 3rd September 2011, Barcelona/Spain.

Maik Hömke: «Everyday life mobility – Journeys as a lost time?» Lecture at the 33rd Conference of the International Association for Time Use Research (IATUR), 1st – 3rd August 2011, Oxford/Great Britain.

Simon Kretz: «Entwerfen und Erkenntnis: Fallbeispiel Zürich-Nord», Vortrag im Rahmen des MAS Raumplanung, ETH Zürich, 14. Dezember 2011.

Simon Kretz: «Entwerfen, Erfahrungsprodukte, Erkenntnisgewinne». Vortrag im Rahmen der 2. Programmkonferenz des Nationalen Forschungsprogramms NFP 65, Zürich, November 2012.

Simon Kretz: «Techné: Praxis [Erfahrung / Urteilskraft] Theorie». Vorlesung im Rahmen des MAS Raumplanung ETH Zürich, Dezember 2012.

Simon Kretz: «Das (meist implizit) Narrative in städtebaulichen Entwürfen». Vortrag im Rahmen der Vorlesungsreihe «Strategien im urbanen Raum» am D-ARCH, ETH Zürich, November 2011.

Daniel Kiss und Simon Kretz: «Qualifying Metropolitan Regions». Vortrag mit Daniel Kiss im Rahmen der Veranstaltungsreihe «plusminusgalati: Orasul Posibil – Galati 2050» Galati/RO, September 2010.

Lukas Kueng: «Mehr Urbanität für die Schweiz? Wachstum als urbanes Potenzial

in der Metropolitanregion Zürich», Vortrag im Workshop Neue urbane Erscheinungen als Antwort auf gesellschaftliche Herausforderungen?, Kongress der Schweizerischen Gesellschaft für Soziologie Ungleichheit und Integration in der Krise, Bern, 27. Juni 2013.

Lukas Kueng: «Urbanität als Chance für das Limmattal. Wachstumsdynamik als urbanes Potenzial?», Vortrag an der Startveranstaltung zur Ideenkonkurrenz Perspektive Raumentwicklung Limmattal (PeRL), Dietikon, 05. März 2013.

Lukas Kueng: «Verdichten?! Wachstum und Landschaftsschutz in der Metropolitanregion Zürich», Vortrag anlässlich der 2. Programmkonferenz des Nationalen Forschungsprogramms NFP65, Zürich, 23. November 2012.

Lukas Kueng: «Quick ROK Metropolitanregion Zürich – Wachstum und Siedlungsentwicklung in der Grossregion Zürich», Vortrag bei der Abteilung für Raumentwicklung des Dept. Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Aarau, 10. Dezember 2012.

Lukas Kueng: «Zürich unter Druck – Welche Herausforderungen die Grossregion Zürich in der Stadt- und Raumentwicklung meistern muss», Vortrag am Treffpunkt Science City Die Welt wird Stadt der ETH Zürich, Zürich, 18. November 2012.

Lukas Kueng: «Towards a spatial development strategy for the Metropolitan Area of Zurich», Vortrag am Eurocities-Meeting der Fachstelle für Stadtentwicklung der Stadt Zürich, Zürich, 26. September 2012.

Lukas Kueng: Vortrag zur Metropolitanregion Zürich an der Metropolitankonferenz Zürich in Winterthur, 11. Mai 2012.

Lukas Kueng: Vortrag zur Metropolitanregion Zürich am RZU-Forum in Zürich, 10. Mai 2012.

Lukas Kueng: Vortrag zur Metropolitanregion Zürich auf der Klausur der Kantonsplaner der 8 Mitgliedskantone des Vereins Metropolitanraum Zürich, Kappel, 27. Februar 2012.

Rahel Nüssli, Verena Poloni und Caroline Ting: Vortrag «Urbanity & urban potentials in Zurich», Summer School: Global Urbanization in Comparative Perspective, Juli 2011.

Rahel Nüssli und Verena Poloni: Vortrag zum Forschungsdesign und ersten Resultate aus dem NFP 65, Promotionskolloquium «Kassel meets Zürich», Kassel, Juni 2011

Mark Michaeli: «The Airport in the City: Observing urbanization processes in the vicinity of Zürich-Kloten Airports», Vortrag, Smart Airports Conference, 10. Oktober 2011

Christian Salewski, Benedikt Boucsein, Mark Michaeli, Kees Christiaanse, Maurits Schaafsma: «Urban Regional Integration: Improving the Carbon Balance of Airports and Cities», Beitrag zur Konferenz «Airports as Low-Carbon Cities», Schiphol, Amsterdam, 8. Dezember 2011

Lehrveranstaltungen (chronologisch seit 2010)

Herbstsemester 2013

«Bilder der Stadt: Zürich Seedamm»; Seminarwoche (Simon Kretz, Michael Wagner, Christian Weyell)

Frühlingssemester 2013

«Urbane Transformationen: Aneignung und Kontrolle im öffentlichen Raum»; Wahlfachkurs (Christian Schmid: Verena Poloni, Caroline Ting)

Herbstsemester 2012

«Urban Space. Physische Veränderungen und Soziale – Zürich Langstrasse/Wiedikon»; Seminar (Vittorio Lampugnani, Maik Hömke) «Protoypische Verdichtungsstrategien für Zürich-Schwamendingen»; Freie Semesterarbeit (Marc Angéilil: Lukas Kueng)

«Pairi-Daeza: Umgrenzung – Zürichsee»; Wahlfachkurs (Günther Vogt, Rebecca Bornhauser)

«Seetopografien – Untersuchungen zum Zürichsee»; Wahlfacharbeiten (Günther Vogt, Thomas Kissling und Rebecca Bornhauser) «Urbane Transformationen: Urbanität und urbane Profile»; Wahlfachkurs (Christian Schmid: Rahel Nüssli, Caroline Ting)

Frühlingssemester 2012

«Pairi-Daeza: Topografie – Dorfplatz Wollerau»; Wahlfachkurs (Günther Vogt, Medea Hoch und Rebecca Bornhauser) «Urbane Transformationen: New Metropolitan Mainstream»; Wahlfachkurs (Christian Schmid: Rahel Nüssli, Caroline Ting)

«Urbane Prozesse – Urbane Akteure. Urbane Qualitäten aus Alltags- und Nutzerperspektive»; Wahlfacharbeiten (Christian Schmid: Gabriela Muri)

Herbstsemester 2011

«Urban Space. Physische Veränderungen und Soziale – Zürich Nord/Flughafen»; Seminar (Vittorio Lampugnani, Maik Hömke)

«Pairi-Daeza: Choreografie – Langstrasse»; Wahlfachkurs (Günther Vogt, Medea Hoch und Carola Anton)

«Urbane Transformationen: Exopolis Zürich Nord»; Wahlfachkurs (Christian Schmid: Rahel Nüssli, Caroline Ting)

«Untersuchungen zur Josefswiese»; Wahlfacharbeiten (Günther Vogt, Thomas Kissling)

«Richterswil – Freienbach»; Entwurfsstudio mit integrierter Disziplin Soziologie (Kees Christiaanse: Christian Schmid: Simon Kretz, Philipp Klaus, Daniel Kiss, Michael Wagner) «Bilder der Stadt: Zürich Nord»; Seminarwoche (Simon Kretz, Michael Wagner) "Nachhaltiger und verdichteter Städtebau: Siedlungsentwicklung am Beispiel Zürich-Nord", Modulwoche MAS Raumplanung, NSL (Christian Salewski, Mark Michaeli)

Frühlingssemester 2011

«Urban Space. Physische Veränderungen und soziale – Richterswil – Rapperswil»; Wahlfacharbeiten (Vittorio Lampugnani, Maik Hömke)

«Pari-Daeza: Metapher», Wahlfach am Butzenbühl (Günther Vogt, Medea Hoch, Carola Anton)

«Urbane Transformationen: Der peri-urbane Raum»; Wahlfachkurs (Christian Schmid: Verena Poloni, Caroline Ting)

«Urbane Prozesse – Urbane Akteure. Urbane Qualitäten aus Alltags- und Nutzerperspektive»; Wahlfacharbeiten (Christian Schmid: Gabriela Muri)

«Zürich Nord»; Entwurfsstudio mit integrierter Disziplin Soziologie (Kees Christiaanse: Christian Schmid: Simon Kretz, Philipp Klaus)

«L-LAB. Achtung das Furttal»; Entwurfsstudio (Marc Angélil: Thomas Wyssen)

Herbstsemester 2010

«Urban Space. Physische Veränderungen und soziale – Freienbach/Wollerau/Rapperswil»; Seminar und Wahlfacharbeiten (Vittorio Lampugnani, Maik Hömke)

«Urbane Transformationen: Topographien der Urbanität»; Wahlfachkurs (Christian Schmid: Verena Poloni, Caroline Ting)

«Urbane Prozesse – Urbane Akteure. Urbane Qualitäten aus Alltags- und Nutzerperspektive»; Wahlfacharbeiten (Christian Schmid: Gabriela Muri)

«Mehr als Züri – Stadt als Ressource – Neue Qualitäten in der Metropolitanregion entwerfen»; Entwurfsstudio (Kees Christiaanse: Simon Kretz)

«Bilder der Metropolitanregion», Seminarwoche HS 2010 (Kees Christiaanse: Simon Kretz, Joel Tettamanti)

«L-LAB. Experimente für die Metropolitanregion Zürich»; Entwurfsstudio mit integrierter Disziplin Soziologie (Marc Angélil: Christian Schmid: Lukas Kueng: Philipp Klaus)

Weitere Öffentlichkeitsarbeit

Marc Angélil: Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats, Langfristige Raumentwicklungsstrategie Kanton Zürich, 2012-2015.

Marc Angélil, Margrit Hugentobler, Christian Schmid, Günther Vogt, Lukas Kueng (Moderation): Die Metropolitanregion Zürich – Herausforderungen, Chancen und Risiken: Podiumsdiskussion im Rahmen der «Scientifica 11 – Zürcher Wissenschaftstage, Zürich, 27. August 2011.

Marc Angélil und Lukas Kueng: Partizipation am Projekt Entwicklungsräume der Metropolitantkonferenz Zürich, November 2011 bis März 2012.

Lukas Kueng: «Soll Zürich in den Himmel wachsen?», Podiumsdiskussion zur Hochhausfrage im Rahmen des Treffpunkt Science City Die Welt wird Stadt, Zürich, 24. Oktober 2012.

Günther Vogt: Ausstellung «Case Studio Günther Vogt, Plattform Büro Vogt – ETH Zürich», Zürich, 16 Juni 2011.

Stellungnahme des NSL zum Raumkonzept Schweiz im Rahmen der Vernehmlassung, 2011.

Presse

«Une pratique libéralisée de l'architecture», Interview mit Kees Christiaanse: erschienen in Tracés, 2. Mai 2012.

«Zürich ist ein grossstädtisches Dorf», Interview mit Mike Guyer und Kees Christiaanse: erschienen in der NZZ, 18. April 2012.

«Die Gemeinden müssten wie eine Stadt zusammenarbeiten», Interview mit Marc Angélil: erschienen im Tagesanzeiger, 24. März 2012.

«Von Stadt und Land», Berichterstattung zur Podiumsdiskussion an der Wissenschaftsausstellung Scientifica, erschienen in der NZZ, Samstag, 29. August 2011.

«Die Chancen im Auge und nicht die Risiken», Bericht über Kees Christiaanse: erschienen in der NZZ, 24. August 2011.

Impressum**Projektdaten**

Nationales Forschungsprogramm NFP65 – Neue urbane Qualität

Urbane Potenziale und Strategien in metropolitanen Territorien – am Beispiel des Metropolitanraums Zürich

Antragsteller

Prof. Dr. Marc Angélil, Institut für Städtebau
Prof. Dr. Kees Christiaanse, Institut für Städtebau
Prof. Dr. Vittorio Magnago Lampugnani, Institut für Städtebau
Prof. Dr. Christian Schmid, Institut für Städtebau
Prof. Günther Vogt, Institut für Landschaftsarchitektur

Kontakt

Departement Architektur, ETH Zürich
ONA G34, Neunbrunnenstrasse 50,
8050 Zürich, Tel. 044 633 68 37

Projektteam

Rebecca Bornhauser, Maik Hömke, Thomas Kissling, Dr. Philipp Klaus, Simon Kretz, Lukas Kueng, Dr. Gabriela Muri-Koller, Rahel Nüssli, Verena Poloni Esquivié, Caroline Ting.

Begleitgruppe (Praxispartner)

Amt für Raumplanung und Vermessung, Kanton Zürich (ARV), Herr Wilhelm Natrup, Kantonsplaner

Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), Herr Dr. Donald Keller, Direktor (bis Frühling 2013)

Amt für Städtebau (AFS) der Stadt Zürich, Herr Peter Noser, Stv. Direktor (bis Frühling 2013)

Stadtentwicklung Zürich (STEZ), Frau Brigit Wehrli-Schindler, Direktorin (bis Sommer 2012)