



Edited Volume

Urbane Qualitäten Ein Handbuch am Beispiel der Metropolitanregion Zürich

Author(s):

Angélil, Marc; Bornhauser, Rebecca; Christiaan, Kees; Hömke, Maik; Kissling, Thomas; Klaus, Philipp; Kretz, Simon; Kueng, Lukas; Magnago Lampugnani, Vittorio; Muri-Koller, Gabriela; Nüssli, Rahel; Poloni Esquivié, Verena; Schmid, Christian; Ting, Caroline; Vogt, Günther

Publication Date:

2016

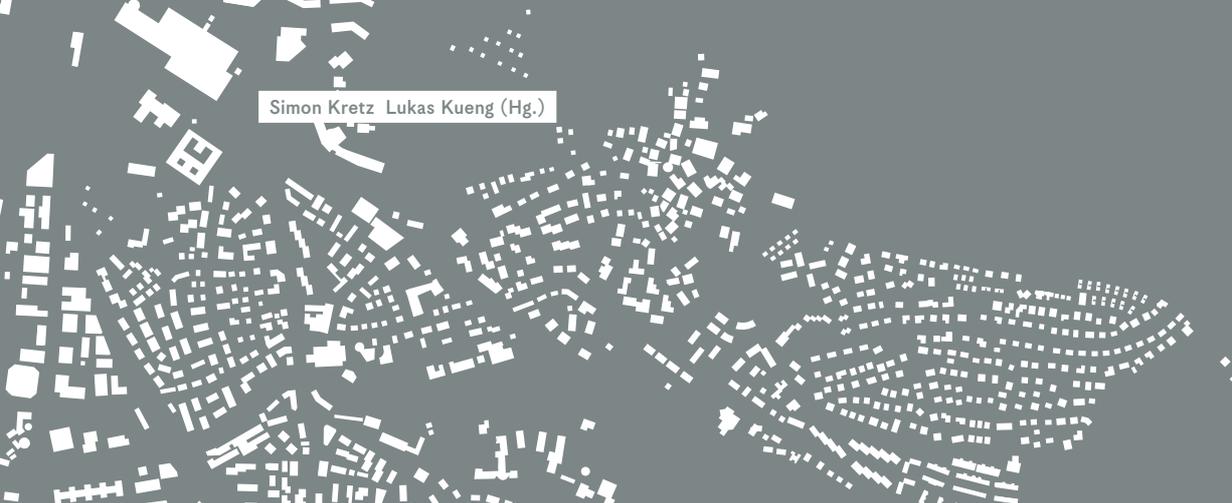
Permanent Link:

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000119976> →

Rights / License:

[In Copyright - Non-Commercial Use Permitted](#) →

This page was generated automatically upon download from the [ETH Zurich Research Collection](#). For more information please consult the [Terms of use](#).



Simon Kretz Lukas Kueng (Hg.)

Urbane Qualitäten

Ein Handbuch am Beispiel
der Metropolitanregion Zürich



Edition Hochparterre

Urbane Qualitäten

Ein Handbuch am Beispiel der Metropolitanregion Zürich

Simon Kretz Lukas Kueng (Hg.)

Forschungsgruppe und Autorenkollektiv:

Marc Angéllil Rebecca Bornhauser Kees Christiaanse

Maik Hömke Thomas Kissling Philipp Klaus Simon Kretz Lukas Kueng

Vittorio Magnago Lampugnani Gabriela Muri-Koller Rahel Nüssli

Verena Poloni Esquivié Christian Schmid Caroline Ting Günther Vogt

Urbane Qualitäten

Ein Handbuch am Beispiel
der Metropolitanregion Zürich

Mit freundlicher Unterstützung von:

Schweizerischer Nationalfonds (SNF)
Netzwerk Stadt und Landschaft (NSL), ETH Zürich
Departement Architektur, ETH Zürich

Edition Hochparterre

Inhalt

6	Vorwort
10	Einleitung: Urbanität hat viele Gesichter
14	Urbanisierung und Urbanität
16	Die Urbanisierung der Schweiz
23	Neue urbane Topografien
32	Urbanität und urbane Qualitäten
42	Urbane Qualitäten
44	Zentralität
50	Diversität
55	Interaktion
60	Zugänglichkeit
65	Adaptierbarkeit
70	Aneignung
74	Fallstudien
76	Zürich Innenstadt: Limmatplatz–Wiedikon
96	Zürich Nord: Oerlikon–Flughafen
116	Ausserschwyz: Wollerau–Pfäffikon
136	Zur Methodik
142	Urbane Profile
153	Literatur
159	Bildnachweis

Die Spielanleitung sah folgendermassen aus: Fünf Kollegen des Departements Architektur der ETH Zürich, deren inhaltliche Positionen kaum unterschiedlicher hätten sein können, stellten sich der Herausforderung des Schweizerischen Nationalen Forschungsprogramms «Neue urbane Qualität» (NFP 65), Massnahmen zur qualitativen Entwicklung der Stadt der Gegenwart zu erarbeiten. Während das Projekt von den Professoren Günther Vogt, Christian Schmid, Vittorio Magnago Lampugnani, Kees Christiaanse und Marc Angélil geleitet wurde, nahmen – mit der Absicht, den wissenschaftlichen Nachwuchs zu fördern – insbesondere junge Forscher und Praktikerinnen aus den Fachgebieten Landschaftsarchitektur, Geschichte des Städtebaus, Soziologie, Städtebau und Architektur am Vorhaben teil. Von Bedeutung war die Suche nach einem Konsens, allen Meinungsverschiedenheiten zum Trotz. Themen wurden debattiert, Entwurfsvorschläge unterbreitet, Thesen vorgelegt, wieder verworfen und so lange diskutiert, bis Einigkeit hergestellt werden konnte.

In dem Sinne stand vorerst der Titel des Forschungsprogramms «Neue urbane Qualität», der manchen Teilnehmern Unmut bereitete, zur Debatte, insbesondere hinsichtlich der möglicherweise unbeabsichtigten Assoziation zur «New Urbanism»-Bewegung in den Vereinigten Staaten. So einigte man sich, den Begriff «neu» schlechthin fallen zu lassen, den Fokus stattdessen auf den Terminus «urbane Qualität» zu legen und im Speziellen der Frage nachzugehen, was urbane Qualität theoretisch beinhaltet und wie diese rein praktisch erwirkt werden könnte. Im Bewusstsein, dass sich der Begriff der Qualität auf die Bezeichnung einer nur approximativ wahrnehmbaren Zustandsform bezieht und insbesondere im Zusammenhang mit gestalterischen Fragestellungen in Beziehung zur subjektiven Wahrnehmung steht, nahm sich die Forschungsgruppe vor, sowohl theoretisch als auch empirisch begründete Terminologien und Thesen zu erarbeiten, die nachvollziehbar und umsetzbar zu sein hatten, um auch praktischen Anforderungen zu genügen.

Demnach begann die Arbeit mit der dringend notwendigen Klärung von Begriffen, insbesondere jene der Bezeichnungen «Urbanisierung» und «Urbanität», die, obwohl begriffsverwandt, keineswegs gleichbedeutend sind, insofern «Urbanisierung» einen Prozess bezeichnet und «Urbanität» einen Zustand, sei er städtebaulicher oder sozialräumlicher Art. Bekanntlich führen gängige Urbanisierungsprozesse nicht unbedingt zu dem, was als Urbanität bezeichnet werden kann. Der Unterschied ist qualitativer Art. Genau an dieser Unterscheidung sollte die Forschungsarbeit ansetzen, namentlich im Versuch, graduelle

Merkmale von Urbanität zu identifizieren. Um sich diesem Ziel zu nähern, galt es zunächst, sich von Allgemeinplätzen zu lösen und vorgefundene Situationen empirisch zu untersuchen, das heisst, primär Orte alltäglicher Handlungen zu beobachten – und zwar aus verschiedenen Perspektiven.

Die Gruppe von Günther Vogt beschäftigte sich auf unterschiedlichen Massstabebenen mit den Freiräumen der Metropolitanregion Zürich, vom kleinen Massstab einer innerstädtischen Anlage bis zur übergeordneten Bedeutung grossmassstäblicher Landschaftsräume. Für Vittorio Magnago Lampugnani stand der öffentliche Raum im Mittelpunkt der Untersuchungen; spezifische Orte wurden in ihrem heutigen Zustand aufgenommen, raumdefinierende Elemente festgehalten und der geschichtliche Hintergrund ihres Entstehens beleuchtet. Christian Schmid's Team setzte, anhand von Kartierungen, Beobachtungen und Interviews, den Fokus auf das alltägliche Zusammenwirken von Nutzungen und Nutzern in verschiedenen urbanen Konstellationen. Während Kees Christiaanse's Studierende allfällige Erkenntnisse mit der Methode des Entwurfs grösserer urbaner Gebiete überprüften, ging die Gruppe um Marc Angélil der Frage nach, inwiefern «urbane Qualitäten» auf den Massstab der Metropolitanregion übertragen werden könnten.

In Anlehnung an eine Reihe theoretischer Beiträge – beispielsweise von Pierre Bourdieu zum Konzept des Milieus, von Michel de Certeau zur Bedeutung der Alltagspraxis oder von Henri Lefebvre zur Beziehung von erlebtem, konzipiertem und wahrgenommenem Raum – wurde die inhaltliche Unterscheidung zwischen gängig erfahrbaren Handlungen und der erfassbaren Körperhaftigkeit der physischen Umwelt zu einem forschungsleitenden Denkmodell. Wie und von wem wird ein Raum gebraucht? Welche Elemente und welche Strukturen tragen zur gegenständlichen Definition eines Raums bei? In welchem wechselseitigen Verhältnis stehen Nutzerinnen und Räume zueinander? Aufgrund der Beobachtungen konnten schrittweise Qualitäten ermittelt werden, die mit Urbanität assoziiert werden können und die entweder Urbanität ermöglichen oder – bei ungenügender oder fehlender Ausprägung – verunmöglichen können. In einer ersten Phase standen bis zu fünfzehn Eigenschaften zur Debatte. Nach weiterführenden Untersuchungen und Diskussionen konnten der Leitungsgruppe des NFP 65 sechs Eigenschaften – Zentralität, Diversität, Interaktion, Zugänglichkeit, Adaptierbarkeit und Aneignung – vorgelegt werden, die konstituierende Qualitäten von Urbanität bilden. In einem weiteren Schritt ging es darum, sich Gedanken darüber zu machen, wie Urbanisierungsprozesse umgestaltet oder geleitet werden könnten, damit sie das Entstehen einer so verstandenen Urbanität überhaupt ermöglichen.

Da beabsichtigt war, den Forschungsfokus auf konkrete Situationen zu richten und die Erkenntnisse anschaulich darzustellen, wurden Fallbeispiele aus der Metropolitanregion Zürich untersucht. Sie dienten dazu, unterschiedliche Formen von Urbanisierung miteinander zu vergleichen. Gewählt wurde erstens ein sich in Umwandlung befindendes innerstädtisches Quartier, zweitens ein von Infrastrukturen geprägtes suburbanes Gebiet und drittens eine periurbane Wohn- und Geschäftszone am äussersten Rand des metropolitanen Territoriums, die sich in den letzten Jahrzehnten stark entwickelt hat.

Abschliessend soll festgehalten werden, dass qualitative und weniger quantitative Aspekte im Zentrum der Betrachtung standen, dies im Gegensatz zu manchen anderen Studien und obwohl sich die Forschungsgruppe der wechselseitigen Beziehungen zwischen Qualität und Quantität bewusst ist. So wird zum Beispiel der oft zitierte, teils sogar als ultimative Lösung beschworene Begriff der Dichte nur indirekt angesprochen, sei es über die Bezeichnung der sozialen Interaktionsdichte, der Freiraumdichte oder der Dichte an Diversitäten und Differenzen – als qualitative Merkmale städtischer Strukturen. Mit diesem Herangehen war es möglich, für jeden Raum ein «urbanes Profil» als Handlungsinstrument zu erstellen, das sowohl dieser qualitativen Analyse des Ortes diene, als auch der Festlegung möglicher zukünftiger Entwicklungsziele.

Die von Simon Kretz und Lukas Kueng herausgegebenen Forschungsergebnisse werden in dieser Publikation so zusammengetragen, synthetisiert und präsentiert, dass sie auch für einen Praxistransfer geeignet sind. Somit steht die Anwendung der Erkenntnisse im Zentrum dieses Buchs und nicht nur ihre Einbettung in einen theoretischen Diskurs. Um die Praxistauglichkeit der Werkzeuge zu überprüfen, wurden Tests durchgeführt, sowohl in der Lehre als auch im beruflichen Umfeld. Sie hatten auch das Ziel, die Robustheit und Schlüssigkeit der Annahmen zu prüfen, die zur Entwicklung dieser Werkzeuge führten. Solche Tests beinhalteten einerseits das Erstellen urbaner Profile von spezifischen Orten, um daraus entsprechende Entwurfsvorschläge zu erarbeiten. Dies gelang den Studierenden in den diversen Kursen mit wenig Mühe. Andererseits konnte in der Zwischenzeit das Instrumentarium auch in der städtebaulichen und planerischen Praxis erprobt werden, beispielsweise in sozialräumlichen Studien, Entwicklungsstrategien und Testplanungsverfahren.

Dieser Rückkopplungsprozess zwischen Forschung, Lehre und Praxis liegt der vorliegenden Studie zugrunde – denn die Akademie ist der Praxis verpflichtet, insofern sie diese stets neu zu denken hat. In Jacques Derridas Worten: «Diese Grenze des Unmöglichen, des «vielleicht», «als ob» und «wenn», ist der Ort, an dem die Universität der Realität, den Kräften des Draussen

ausgesetzt ist. Genau dort ist die Universität in der Welt, die sie zu denken sucht. An dieser Grenze muss sie verhandeln und ihren Widerstand organisieren. An ihr muss sie sich ihren Verantwortungen stellen.» (Derrida 2001, S. 76 / 77).

Die Forschungsgruppe bedankt sich beim Schweizerischen Nationalfonds, beim Netzwerk Stadt und Landschaft und beim Departement Architektur der ETH Zürich für die grosszügige finanzielle Unterstützung wie auch bei der Leitungsgruppe des NFP 65, der Begleitgruppe aus der Praxis und den Studierenden der ETH Zürich für die äusserst anregenden Gespräche und Gedankenaustausche während der Erarbeitung des Vorhabens.

Marc Angéilil, stellvertretend für die Forschungsgruppe. Zürich, 30. April 2016

Urbanität hat viele Gesichter

Unsere Siedlungsgebiete haben sich in den letzten Jahren grundlegend verändert. Agglomerationen, Städte, Dörfer und Landschaften wurden in metropolitane Netzwerke regionaler und überregionaler Reichweite integriert, die zuvor unbekannt funktionale Zusammenhänge und räumliche Strukturen erkennen lassen. Nebst vertrauten Formen des Städtischen haben sich neuartige, faszinierende urbane Konstellationen herausgebildet, die neue Fragestellungen und Herausforderungen für die planenden Disziplinen mit sich bringen. Wohl darum haben Fragen zur räumlichen Entwicklung in den vergangenen Jahren vermehrt auch Eingang in die politischen Debatten gefunden. Dabei hat sich das Ziel herauskristallisiert, die räumliche Entwicklung vermehrt auf bestehende Siedlungsgebiete zu konzentrieren.

In der Umsetzung werden nun aber die Herausforderungen einer solchen Strategie in aller Deutlichkeit sichtbar. Das Ziel einer Konzentration der baulichen Entwicklung führt zwangsläufig auch zu einer Verdichtung der bestehenden Siedlungsgebiete – ein Prozess, der in den grösseren Agglomerationen aufgrund knapper werdender Landressourcen bereits seit einigen Jahren im Gange ist. Es überrascht nicht, dass spür- und sichtbare räumliche Veränderungen auch emotionale und politische Widerstände provozieren. «Dichte» wird in der öffentlichen Diskussion zunehmend zu einem Reizbegriff und es zeigt sich, dass viele Akteure zwar grundsätzlich mit den allgemeinen Zielen einverstanden sind, in ihrem persönlichen Umfeld jedoch die Konsequenzen eines solchen Paradigmenwechsels nur beschränkt mittragen wollen.

Um diesen Widerspruch aufzuweichen, wird seit Kurzem vermehrt mit qualitativen Aspekten argumentiert: Statt auf Hektardichten und Ausnutzungsziffern wird auf die Potenziale fokussiert, die sich aus einer gehaltvollen städtebaulichen Entwicklung ergeben. Diese bietet eine Chance, neue und erwünschte Qualitäten herauszuschälen. Neben den bestehenden quantitativen Herausforderungen der urbanen Entwicklung rücken so vermehrt auch die qualitativen Aspekte urbaner Transformationsprozesse in den Fokus. In diesem Zusammenhang taucht der Begriff der «Urbanität» auf. Er scheint verschiedene Aspekte der gesellschaftlichen und räumlichen Transformation in sich zu vereinen. Viele Leute stellen sich darunter etwas vor, ohne aber den Begriff präzise umschreiben zu können. Urbanität wird sowohl im positiven wie auch

im negativen Sinn verwendet: Einerseits besteht in der Schweiz nach wie vor eine tiefverwurzelte und historisch bedingte Ablehnung gegenüber «der Stadt». Andererseits wird vehement mehr «Stadt» gefordert.

Doch was bedeutet Urbanität? Nicht selten wird Urbanität rückwärts-gewandt als Synonym für ein bestimmtes historisches Idealbild von Stadt verwendet, dessen sozioökonomische 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 der Siedlungsrealitäten im 21. Jahrhundert in den meisten Fällen als überholt. Zudem scheint es auch nicht länger zutreffend, Gebieten ausserhalb der Kernstädte jegliche Urbanität abzuspochen. Viele Agglomerationsgebiete haben sich in den vergangenen Jahren nicht nur funktional und ökonomisch emanzipiert, sondern sie haben auch neue sozialräumliche und städtebauliche Konstellationen hervorgebracht. Diese sind zwar anders beschaffen als die historischen Städte, aber dennoch sind urbane Eigenschaften erkennbar. Zudem erweisen sich tradierte Vorstellungen, wie etwa der oft zitierte Gegensatz zwischen urbanen und suburbanen Gebieten, in der Diskussion als immer weniger produktiv. Zielführender scheint es, von unterschiedlichen Konstellationen des Urbanen oder von unterschiedlichen urbanen Intensitäten zu sprechen.

Dieses Buch will den Urbanitätsbegriff für die Anwendung im Kontext zeitgenössischer urbaner Konstellationen erschliessen. Entscheidend dabei ist, dass räumliche Entwicklungsprozesse als komplex, vielschichtig und spezifisch wahrgenommen werden. Die konkreten urbanen Konstellationen, ihre Entstehungsbedingungen sowie ihre spezifischen Defizite und Potenziale erfordern eine präzise Auseinandersetzung. Hier bietet dieses Buch eine Orientierungshilfe. Als praxisorientiertes Arbeitsinstrument hilft es bei der Klärung, Aktualisierung und Operationalisierung des abstrakten Urbanitätsbegriffs für aktuelle Fragestellungen. Es zeigt auf, welche Aspekte Urbanität begründen und wie sich diese durch ihre Verknüpfung spezifisch konstituieren können. Dabei wird nicht länger nach starren Kategorien wie urban, suburban oder periurban unterschieden, sondern eine differenziertere Betrachtung entlang von sechs ausgewählten urbanen Qualitäten vorgeschlagen, die sich während des Forschungsprojekts herauskristallisiert haben. Damit sollen insbesondere auch neuartige urbane Konstellationen beschrieben und eingeordnet werden können. Nicht nur in der Schweiz stellt sich heute die dringliche Frage, wie sich urbane Qualitäten neu formieren und auf Räume übertragen lassen, denen bisher solche noch abgesprochen werden.

Dieses Buch richtet sich an Praktikerinnen und Praktiker, an Studierende sowie an alle, die sich für qualitative Argumente in der aktuellen Städtebau- und Raumentwicklungsdebatte interessieren. Es will den Blick für Zusammenhänge von städtebaulichen und sozialwissenschaftlichen Aspekten schärfen und den Urbanitätsdiskurs in der Stadt- und Raumentwicklung auf eine solide begriffliche Basis stellen. Dabei ist es weder ein Plädoyer für flächendeckende Intensivierung von Urbanität noch enthält es Patentrezepte für die Schaffung von urbanen Qualitäten. Vielmehr sollen Vorgehensweisen für die Analyse, die Interpretation und die Entwicklung zeitgenössischer urbaner Konstellationen aufgezeigt werden. Ziel ist es, zentrale und nachvollziehbare interdisziplinäre Hinweise für den gegenwärtigen Städtebau zu vermitteln und so die Verständigung in Planungs- und Entwurfsprozessen zu erleichtern.

Das Buch besteht aus vier aufeinander aufbauenden Teilen: Ein einleitender Text zu Urbanisierung und Urbanität gibt eine theoretische und konzeptionelle Einordnung aktueller urbaner Entwicklungen in der Schweiz und führt schrittweise an die Eigenschaften des Urbanen heran. Ihnen ist der zweite Teil des Buches gewidmet: Hier werden sechs urbane Qualitäten mit ihren konstituierenden Aspekten definiert und erläutert. Im dritten Teil werden die urbanen Qualitäten anhand von drei Fallbeispielen aus der Metropolitanregion Zürich untersucht und dargestellt. Es wird gezeigt, wie sich das Instrument der urbanen Qualitäten auf konkrete Situationen anwenden lässt und wie dabei spezifische Potenziale und Defizite ermittelt werden können. Im vierten Teil wird schliesslich das Instrument des urbanen Profils eingeführt, das auf den urbanen Qualitäten basiert und Analysen, Vergleiche und Bewertungen von unterschiedlichsten sozial- und stadträumlichen Konstellationen ermöglicht. Urbane Qualitäten und Potenziale lassen sich damit in ihren Zusammenhängen disziplinübergreifend abbilden und bewerten. Das urbane Profil ist somit ein praxisorientiertes Werkzeug für den Einsatz in Planungs- und Entwurfsprozessen, mit dem urbane Qualitäten analysiert und gefördert werden können.



Christian Schmid



Urbanisierung und Urbanität

Die Frage der urbanen Qualitäten ist heute erneut auf der Tagesordnung. «Urbanes Wohnen» ist gefragt, nicht nur in den «Trendquartieren» der Innenstädte, sondern auch in peripheren Agglomerationsgebieten, die Forderung nach «urbaner Verdichtung» ist im Planungsdiskurs allgegenwärtig, «urbane Architektur» in Form von massigen und kantigen Baukörpern ist en vogue, Hochhäuser sind auch in kleineren Städten Gegenstand von hitzigen Debatten.

Um die Bedeutung dieser neuen Welle «urbaner Renaissance» zu erfassen, ist es wichtig, die historischen Phasen der Stadtentwicklung zu beleuchten, die immer wieder andere urbane Konstellationen hervorgebracht haben. Entsprechend gab es auch immer wieder andere Auseinandersetzungen um die Frage des Städtischen und die Strategien des Städtebaus.

In den mittlerweile stark überbauten Gebieten der Schweiz manifestiert sich der alte Widerspruch zwischen Absicht und Realisierung, Planung und urbaner Entwicklung besonders deutlich. Dabei lässt sich in jüngster Zeit eine bemerkenswerte Verschiebung feststellen: Der Gegensatz zwischen den Kernstädten und den Agglomerationsgebieten, die oft als grundlegend verschiedene urbane Territorien mit unterschiedlichen Lebensweisen gesehen wurden, scheint sich aufzulösen. Während die Innenstädte, die lange vom Prozess der Wiederentdeckung des Städtischen geprägt waren und sich an gewissen Orten zu urbanen Hotspots entwickelten, heute von vielfältigen Formen der Aufwertung und der Gentrifizierung erfasst werden und damit an urbanen Qualitäten einbüßen, entstehen in den scheinbar so banalen und langweiligen Agglomerationsgebieten neue Stadtquartiere, an die der explizite Anspruch auf urbane Qualitäten gestellt wird.

Mit der konkreten Fragestellung nach den Möglichkeiten und Grenzen der Schaffung von «neuen urbanen Qualitäten», die vom Schweizerischen Nationalfonds aufgeworfen wurde,¹ stellte sich nicht nur die Frage, was urbane Qualitäten sind, sondern auch, was «neu» daran ist. Zur Beantwortung dieser Frage hat sich das Forschungsteam an die reale urbane Welt gehalten, wie sie sich vor unserer Haustür präsentiert. Die Auseinandersetzung mit unterschiedlichen urbanen Situationen in der Metropolitanregion Zürich mündete in einige allgemeine Überlegungen und Erkenntnisse, die auch auf andere, ähnliche Situationen übertragbar sind.

Dieser einführende Text beleuchtet den theoretischen und historischen Hintergrund dieser Untersuchung. Er gibt einen Überblick über die Urbanisierungsprozesse, die die Schweiz geprägt haben, und analysiert die urbanen Topografien, die dabei entstanden sind. Schliesslich nähert er sich dem Kern der Frage um einen zeitgenössischen Städtebau: Was bedeutet Urbanität?

¹ Das Nationale Forschungsprogramm «Neue urbane Qualität» NFP 65, in dessen Rahmen diese Arbeit entstanden ist, wurde bis jetzt vor allem durch zwei von der Programmleitung herausgegebene Publikationen repräsentiert (Sulzer und Desax 2015; Wehrli-Schindler 2015). Darin werden die Resultate der einzelnen Forschungsprojekte nur kurz sorsisch behandelt.

Die Urbanisierung der Schweiz

Die urbanen Gebiete haben sich in den letzten Jahren grundlegend verändert. Ein weltumspannender Urbanisierungsprozess hat städtische und ländliche Gebiete gleichermaßen erfasst, und es sind komplexe urbane Landschaften entstanden, deren Konturen nicht klar umrissen sind. Diese Landschaften bestehen aus sich überlagernden urbanen Konfigurationen und dehnen sich weit in bislang periphere Gebiete aus. Zugleich findet ein grundlegender Wandel von monozentrisch ausgerichteten Agglomerationen hin zu polyzentrischen Stadtregionen statt. Durch die Überlagerung lokaler, regionaler, nationaler und globaler Interaktionsprozesse sind ganz neue sozialräumliche Konstellationen entstanden, die mit Begriffen wie «suburban» oder «periurban» nicht mehr sinnvoll erfasst werden können.²

² Vgl. Brenner und Schmid 2015, Nüssli und Schmid 2016.

³ Vgl. z. B. Harvey 1982.

⁴ Lefebvre 1972, 1974.

Was ist Urbanisierung? In einem engen Sinne beschreibt Urbanisierung den Prozess der Produktion der gebauten Umwelt, also den Bau von Häusern, Produktionsanlagen und Infrastruktureinrichtungen mit ihren gesellschaftlichen Implikationen.³ In einem weiten Sinne lässt sich Urbanisierung als eine umfassende Transformation der Gesellschaft verstehen, die eng mit der Industrialisierung verbunden ist. Dabei geht es nicht nur um die industrielle Produktion von Gütern, um Fabriken und Logistikanlagen, sondern umfassend um die industrielle Organisation der Gesellschaft. Dazu gehören die Bereitstellung der Infrastruktur, die verschiedenen Netzwerke, die den Raum durchziehen und aufspannen, die Verflechtungen und ökonomischen Strukturen, die das Zusammenleben bestimmen, und die Veränderungen des Alltagslebens, die mit der gesellschaftlichen Entwicklung einhergehen. Gemäss der berühmten These von Henri Lefebvre führt dieser Prozess in der Tendenz zur vollständigen Urbanisierung der Gesellschaft und damit auch des gesamten Territoriums.⁴

Urbanisierung ist jedoch nicht, wie ein Fussabdruck im Sand, der direkte Ausdruck einer allgemeinen gesellschaftlichen Entwicklung. Urbanisierung ist ein eigenständiger Prozess, der von spezifischen lokalen und historischen Bedingungen abhängt und deshalb nicht gleichförmig verläuft. Jedes urbane Gebiet zeigt jeweils eine eigene Charakteristik und folgt einem spezifischen Entwicklungspfad. Eine einmal eingeschlagene Entwicklung schafft die Bedingungen für die nächste Runde der Urbanisierung, und diese gibt wiederum wesentliche Elemente der weiteren Entwicklung vor.

Urbanisierung ist ein mehrdimensionaler Prozess, der wesentlich durch materielle Interaktionsprozesse, die Regulation des Territoriums und die Entstehung von urbanen Differenzen bestimmt wird.⁵ Urbanisierung bedeutet erstens einen Prozess der Vernetzung und Verknüpfung von Menschen, Aktivitäten und Orten. So entstehen Netzwerke aller Art, die das Territorium durchziehen und unterschiedliche urbane Räume entstehen lassen. Zweitens stellt sich die Frage, wie der Urbanisierungsprozess gelenkt und gesteuert wird, welche Regeln und Modalitäten der Aushandlung die Nutzung des Territoriums festlegen und damit auch bestimmen, welche Funktionen und Aktivitäten an welcher Stelle lokalisiert werden. Diese Steuerung des Urbanisierungsprozesses beruht auf spezifischen Konstellationen von sozialen und politischen Kräften, die in ihrem Zusammenspiel spezifische Formen territorialer Regulation generieren. Auf einer dritten Ebene geht es um die spezifischen sozioökonomischen Bedingungen, die sich in einem urbanen Gebiet ausdifferenzieren: Der Prozess der Urbanisierung bringt unterschiedliche Menschen und Orte in eine Beziehung zueinander. Dabei entstehen Muster der sozialen, ökonomischen und kulturellen Differenzierung, die für jedes urbane Gebiet eine ganz spezifische Ausprägung entwickeln. Zentral ist die Frage, ob sich eine urbane Lebensweise herausbildet, die gegenüber ihren Differenzen offen ist, oder ob es zu Prozessen der Abschliessung und Segregation kommt.

Dezentrale Urbanisierung In der Schweiz wurde und wird die Urbanisierung vor allem durch zwei Besonderheiten geprägt: die territoriale Regulation in Form der helvetischen Gemeindeautonomie und die dezentrale Form der Industrialisierung, die lange vorherrschte. Diese beiden Faktoren haben dazu geführt, dass die Schweiz bis heute durch eine vergleichsweise kleinstädtische und dezentrale Siedlungsstruktur geprägt ist.⁶

Wie in vielen anderen westeuropäischen Gebieten begann die Industrialisierung in der Schweiz nicht in den Städten, sondern auf dem Land. Auf der einen Seite waren da Arbeitskräfte verfügbar sowie Wasserkraft als Energiequelle. Wie Perlen auf einer Schnur reichten sich die ersten Fabriken entlang der Wasserläufe in den Tälern des Schweizer Mittellandes und der Voralpen auf. In der Schweiz kommt noch eine zweite Besonderheit hinzu, die dem Urbanisierungsprozess eine ganz bestimmte Form gibt: der ausgeprägte Gemeindeföderalismus, der eine sehr lange Geschichte aufweist.⁷ Bis heute bildet in der Schweiz die Gemeinde die zentrale Einheit zur Steuerung der Entwicklung des Territoriums, sie kontrolliert mit der Bau- und Zonenordnung die bauliche Entwicklung und verfügt auch über die Steuerhoheit. Der Urbanisierungspro-

⁵ Vgl. hierzu Diener et al. 2014, Schmid 2014.

⁶ Bis heute gibt es keine umfassende Darstellung und Analyse der Urbanisierung in der Schweiz, weder im historischen Überblick noch für einzelne Perioden der Entwicklung. Wichtige Artikelsammlungen, Übersichten und Teilanalysen finden sich u. a. in Bassand, Joye, Schuler 1988, Racine und Raffestin 1990, Eisinger und Schneider 2003, Hermann und Leuthold 2003, Eisinger 2004, Schuler et al. 2006, Jaggy und Racine 2007. Eine umfassende Analyse der aktuellen Urbanisierungsprozesse präsentiert das dreibändige Werk «Die Schweiz: ein städtebauliches Portrait» (Diener et al. 2006). Die folgende Rekonstruktion der Urbanisierung stützt sich weitgehend auf den ersten Band jenes Buches ab (vgl. insbesondere Schmid 2006a sowie auch Schmid 2012a).

⁷ Vgl. z. B. Diener et al. 2006, Bd. 2.

zess wird deshalb bis heute in starkem Masse von den Gemeinden gesteuert, die in vielen Fällen vor allem ihre Partikularinteressen verfolgen und versuchen, möglichst viele Bereiche des modernen Lebens auf ihrem Territorium zu versammeln: ein Zentrum, Wohnzonen für die Bevölkerung, Einfamilienhäuser für gute Steuerzahler, Industrie- und Gewerbebezonen, Wald und Wiesen und möglichst auch noch einen Autobahnanschluss. Andererseits gibt es emissionsreiche Dinge, die man weniger gerne sieht und die man am liebsten den Nachbarn zuschiebt. Damit werden die Gemeindegrenzen auch im Raum wirksam und sichtbar. Sie sind diejenigen politischen Grenzen, die das Territorium der Schweiz am stärksten prägen.⁸

⁸ Diener et al. 2006, Bd.1.

Aufgrund dieser Faktoren kam es in der Schweiz bereits im 19. Jahrhundert zu einer dezentralen Form der Industrialisierung, die in der Konsequenz auch zu einer dezentralen Urbanisierung führte. Mit der industriellen Revolution setzte ein weiträumiger Urbanisierungsprozess ein, der über weite Strecken dem dezentralen Grundmuster folgte, das sich bereits in der Frühindustrialisierung abgezeichnet hatte: Im Jura und in der Ostschweiz sowie im Wallis und in der Zentralschweiz bildeten sich kleinstädtisch geprägte industrialisierte Gebiete heraus, während in gut zugänglichen Alpentälern die ersten touristischen Zonen entstanden. Nur einige wenige Städte wie Zürich, Basel, Genf oder Winterthur entwickelten sich zu grösseren industriellen Zentren.⁹

⁹ Vgl. Walter 1994.

Um 1890 kam es zum Übergang zu einem intensiven, technologisch orientierten Industrialisierungsmodell. Die Textilindustrie wurde als Leitindustrie von der Maschinen- und Uhrenindustrie sowie von der chemischen Industrie abgelöst. Dennoch blieb das industrielle Wachstum auch in dieser Phase weiterhin ausgesprochen dezentral. Ausgehend vom dicht gewobenen Netz der bestehenden Kleinstädte und Industriedörfer entstanden in der Ostschweiz und entlang dem Jurasüdfuss industrialisierte Siedlungsbänder, die sich langsam zu einem zusammenhängenden Gürtel von St. Gallen bis Biel verdichteten. 1930 zählten nur vier Städte – Zürich, Basel, Genf und Bern – mehr als 100 000 Einwohnerinnen und Einwohner. Da erfasste die Urbanisierung zunehmend auch die angrenzenden Gemeinden, und es entstanden Industrievororte mit neuen Fabriken, Infrastrukturanlagen und Arbeiterquartieren, die durch Eingemeindungen teilweise politisch in die Städte integriert wurden. So expandierten die Städte allmählich konzentrisch in ihr Umland. Aber noch lange bildeten sie eine räumliche Einheit, die sich auch morphologisch sehr deutlich vom umgebenden Land unterschied. Es gab noch so etwas wie einen Stadtrand, den man auf dem Terrain klar erkennen konnte.

Die Produktion der Agglomeration Nach dem Zweiten Weltkrieg kam es in der Schweiz, wie in allen westlichen Industrieländern, zu einem grundlegenden gesellschaftlichen Wandel, der auch zu einer Veränderung des Urbanisierungsprozesses führte: Ein neues gesellschaftliches Modell setzte sich durch, das als fordistisch-keynesianisches Modell charakterisiert werden kann. Es beruhte im Wesentlichen auf der Verbindung von standardisierter Massenproduktion mit Massenkonsum, dem Ausbau des Wohlfahrtsstaates und der verstärkten Intervention des Staates in die ökonomische Entwicklung. Dies brachte einen raschen technologischen Wandel und das Wirtschaftswunder der Nachkriegszeit hervor. Ein zentrales Element dieses neuen Modells bestand darin, dass neue Konsumgüter erschwinglich wurden: Staubsauger, Kühlschrank, Waschmaschine und das Automobil. Die Beliebtheit des Letzteren bewirkte eine Massenmotorisierung der Gesellschaft, die eine völlig neue Raumstruktur ermöglichte: die flächenhafte Ausbreitung urbaner Gebiete.

Parallel dazu führte der Ausbau des Wohlfahrtsstaates zu einem Modell der räumlichen Entwicklung, das von der Vorstellung der «Gleichheit im Raum» geleitet war. Im Verlauf der Nachkriegszeit setzte sich die unausgesprochene Doktrin durch, dass alle Teile des Landes eine gleichmässige Ausstattung mit Infrastruktur und öffentlichen Einrichtungen erhalten sollten.¹⁰ Dies hatte einen umfassenden Modernisierungsprozess der Gesellschaft zur Folge, der sich flächenhaft ausbreitete und eine spezifische Form der Standardisierung hervorbrachte.¹¹ Das Leitprojekt dieser Modernisierung war der Autobahnbau, bis heute das einzige nationale urbanistische Projekt, das die Schweiz jemals konsequent realisiert hat. Das im Jahr 1958 in einer eidgenössischen Volksabstimmung mit grosser Mehrheit bewilligte Autobahnnetz sah vor, beinahe jede Kleinstadt der Schweiz an das urbane Leben anzuschliessen.¹²

¹⁰ Vgl. Marco et al. 1997.

¹¹ Zur Modernisierung der Nachkriegszeit vgl. auch Blanc und Luchsinger 1994.

¹² Vgl. Studer 1985; Heller und Volk 1999.

Man könnte vereinfacht sagen, dass diese Transformationen eine neue urbane Form hervorbrachten: die Agglomeration. Während das Muster der Urbanisierung bis zum Zweiten Weltkrieg vor allem den Eisenbahn- und Tramlinien folgte, kam es danach zu einer flächenhaften Ausbreitung urbaner Gebiete. Ausgehend von den urbanen Zentren dehnten sich die Siedlungsgebiete ringförmig ins Umland aus. Damit haben die Städte ihre bislang kompakte Form, ihre dichte urbane Struktur und auch ihre klare Abgrenzung gegenüber den umliegenden ländlich geprägten Gebieten eingebüsst. Agglomerationen sind meistens monozentrisch strukturiert und bilden sich typischerweise aus einer asymmetrischen Vernetzung von einer Kernstadt mit ihrem regionalen Umland. Die Beziehung zwischen dem Zentrum, das einen grossen Teil der Arbeitsplätze sowie der sozialen und der kulturellen Einrichtungen beherbergt,

und den Wohngebieten an den Rändern des Siedlungsgebiets ist hierarchisch und von einer direkten Abhängigkeit geprägt. Das Resultat ist das tägliche Pendeln, und entsprechend werden Agglomerationen statistisch in erster Linie aufgrund von Schwellenwerten im Pendelverkehr abgegrenzt.¹³ Morphologisch gesehen stehen sich die dichten innerstädtischen Gebiete und die relativ heterogenen, oft fragmentierten und zerstreuten Siedlungsgebiete in den äusseren Zonen gegenüber. Umgangssprachlich steht der Begriff «Agglomeration» stellvertretend für jenes faserige und löchrige urbane Niemandsland, das geprägt ist durch ein kaum kohärentes Nebeneinander von Autobahnen, Gewerbebezonen, Industrie- und Logistikarealen, Tankstellen, Hochspannungsleitungen, Einkaufszentren, alten Dorfkernen, Wohnsiedlungen und Einfamilienhäusern, unterbrochen von offenen Grünflächen und Wäldern.

In der Schweiz kam es so zu einer unaufhaltsamen Zersiedelung des Landes, die bis heute anhält: Das bereits engmaschige Netz von Siedlungsgebieten wurde konzentrisch um die bestehenden Siedlungskerne, Kleinstädte und Dörfer erweitert.¹⁴ Diese Entwicklung wird in Büchern, Artikeln und Diskussionen bis heute immer wieder diskutiert und beklagt.¹⁵

Parallel zu dieser grossflächigen Dispersion der Siedlungsstruktur zeigten sich aber auch starke Kräfte der Konzentration: Die fünf grössten Städte der Schweiz – Zürich, Basel, Genf, Bern und Lausanne – entwickelten sich im Verlaufe der Nachkriegszeit zu spezialisierten Standorten des Dienstleistungssektors und verzeichneten entsprechend ein überdurchschnittliches Beschäftigungs- und Bevölkerungswachstum. Insbesondere im Grossraum Zürich, aber auch im Genferseebecken bildeten sich deutliche Wachstumszonen heraus. Diese zunächst wenig erkannte grossräumige Konzentration bildete auch die Basis für die bislang letzte Etappe der Urbanisierung: die Metropolisierung.

Metropolisierung In den 1970er-Jahren geriet das fordistisch-keynesianische Modell in nahezu allen westlichen Industrienationen in die Krise, und es kristallisierte sich ein neues, neoliberales Entwicklungsmodell heraus, das sich mit den Begriffen Flexibilisierung, Deregulierung und Globalisierung charakterisieren lässt. Gegenüber dem rigiden und stark regulierten fordistisch-keynesianischen Modell zeichnet es sich durch eine bemerkenswerte Verflüssigung von Produktionsprozessen, Arbeitsmärkten, Finanzorganisationen und Konsummustern aus. Damit verbunden ist eine starke sozioökonomische und kulturelle Heterogenisierung und Fragmentierung. Die Schweiz wurde in besonders starkem Ausmass von diesen Veränderungen erfasst. Hier war die Wirtschaftskrise der 1970er-Jahre besonders tief. Es kam zu einer

radikalen Umstrukturierung der industriellen Produktion. Während weniger qualifizierte industrielle Arbeitsplätze abgebaut oder ins Ausland verlagert wurden, nahmen die Bedeutung von leitenden und steuernden ökonomischen Aktivitäten und die Zahl hochqualifizierter Arbeitsplätze zu. In der Folge entwickelten sich die ökonomische und die räumliche Struktur der Schweiz sehr ungleich, und es bildete sich eine duale industrielle Struktur heraus:¹⁶ Auf der einen Seite blieben grosse Teile der Industrie, auch im Hightech-Bereich, weiterhin dezentral verteilt.¹⁷ Auf der anderen Seite etablierte sich eine «Headquarter Economy», die sich mit der Organisation transnationaler Produktionsprozesse und der Steuerung globaler Kapitalkreisläufe befasste.¹⁸ Dabei begannen sich spezialisierte regionale Produktionskomplexe herauszubilden, die als Schaltzentralen der Weltwirtschaft fungieren: das globale Finanzsystem in Zürich, spezialisierte Finanzdienstleistungen in Genf, die Life Sciences in Basel. Dieser Prozess der Konzentration ökonomischer Kontrolle, der direkt mit der Globalisierung verbunden ist, wird unter den Begriffen «world city» und «global city» auf internationaler Ebene seit Längerem ausgiebig diskutiert.¹⁹

Diese grundlegende ökonomische Restrukturierung ging mit einer ebenso einschneidenden Veränderung des Urbanisierungsprozesses einher: Die Agglomerationen dehnten sich immer weiter aus und begannen sich gegenseitig zu überlagern. Das bisherige Urbanisierungsmuster der Schweiz mit den sich verdichtenden, dezentralen industriellen Bändern und den konzentrisch wachsenden Agglomerationen begann sich aufzulösen, und es bildeten sich vernetzte, polyzentrische urbane Regionen heraus, die weit in bislang ländliche Gebiete ausstrahlten. Diese Form der Urbanisierung findet sich mittlerweile nicht mehr nur im Umfeld der metropolitanen Zentren, sondern auch im Bereich vieler kleinerer und mittlerer Städte.

Auf einer allgemeinen Ebene lassen sich diese Prozesse multiskalärer Vernetzung als Metropolisierung verstehen:²⁰ Die globale Ökonomie organisiert sich zunehmend in Form von übergreifenden Produktions- und Kommunikationsnetzwerken, die sich an bestimmten Knotenpunkten überlagern und sich zu metropolitanen Räumen verdichten, die spezifische Anziehungs- und Agglomerationseffekte generieren. Metropolitanregionen bilden ein dichtes Gewebe sich überlagernder Interaktionsnetze heraus, die sowohl global wie auch regional ausstrahlen und die Möglichkeit schaffen, unterschiedlichste Elemente immer wieder neu miteinander zu kombinieren, wodurch sie die Möglichkeit bieten, heterogene Aktivitätsketten aufzubauen und Innovations- und Lernprozesse anzustossen. Während sektorale und technische Innovationen auch in einem isoliert gelegenen Forschungszentrum gewonnen werden

13 Vgl. Bundesamt für Statistik 2003.

14 Vgl. Schwick et al. 2012.

15 Stellvertretend sei Benedikt Loderers Begriff der «Hüslischweiz» zitiert (Loderer 2008). Eine sehr eindrückliche fotografische Darstellung der Agglomeration in der Schweiz findet sich in Fischli und Weiss 1993. Für eine aktuelle Auseinandersetzung mit der Agglomeration vgl. auch Daum und Schneeberger 2013.

16 Vgl. auch Crevoisier et al. 2001.

17 Dümmler et al. 2004.

18 Hitz et al. 1995b; Schmid 2006b.

19 Friedmann 1986; Sassen 1991; Brenner und Keil 2006. Für den deutschsprachigen Raum vgl. auch Hitz et al. 1995.

20 Vgl. im Folgenden Veltz 1996.

können, braucht es für diejenigen Innovationen, die sich durch neue und überraschende Kombinationen von unterschiedlichen Elementen ergeben, Anstösse von aussen, wie sie in den heterogenen Netzen von metropolitanen Milieus generiert werden. Die globalisierte Ökonomie lässt sich entsprechend als interdependentes Netz von metropolitanen Knoten mit ihren jeweiligen regionalen Einzugsgebieten darstellen.²¹ Es bilden sich polyzentrische Metropolitanregionen heraus, die oft mehrere Städte inkorporieren, wobei auch mehrere Zentren zusammen als Metropole funktionieren können.²² In der Schweiz ist dieser Prozess der Metropolisierung relativ gut untersucht und in zahlreichen Publikationen dokumentiert.²³

Als allgemeine Kategorie bezeichnet der Begriff «Metropole» ein urbanes Gebiet mit einer kosmopolitischen Kultur und einer weltweiten Ausstrahlung. Eine Metropolitanregion bezeichnet somit ein grösseres, polyzentrisches Einzugsgebiet mit globaler Vernetzung. Als allgemeine Kriterien gelten in der Regel mehr als eine Million Einwohner und eine internationale Ausstrahlung oder Sichtbarkeit.²⁴ Solche Definitionen bleiben allerdings problematisch: Erstens ist die Einwohnerzahl nur ein Aspekt unter vielen, der für sich allein wenig über die Bedeutung einer Stadtregion aussagt, und zweitens lässt sich die internationale Bedeutung einer Stadtregion nur sehr schwer erfassen. Meist überwiegt in entsprechenden Studien eine einseitige ökonomische Betrachtungsweise, und oft beschränken sie sich nur auf das Auszählen von Hauptsitzen globaler Unternehmen.

Demgegenüber schliesst ein differenzierteres, qualitativ bestimmtes Verständnis einer Metropolitanregion auch soziale und kulturelle Aspekte mit ein:²⁵ Entscheidende Merkmale metropolitaner Regionen sind erstens das innovative Potenzial, das sich aus der Bündelung und der Verknüpfung unterschiedlicher globaler Netzwerke ergibt. Durch ihr grosses Einzugsgebiet sind Metropolitanregionen zweitens von Grenzen durchzogen, die aber ihren Charakter grundlegend verändern, indem sie durchlässig, fliessend und dynamisch werden. Drittens zeichnen sie sich durch ein hohes Mass an dynamischen Differenzen aus: Weltläufigkeit und Offenheit gehören ebenso sehr zu einer Metropole wie Auseinandersetzungen und Konflikte. Ausgehend von dieser Definition lassen sich in der Schweiz drei Metropolitanregionen identifizieren: Zürich, die Région Lémanique mit den beiden Zentren Genf und Lausanne sowie die trinationale und tripolare Region Mulhouse–Freiburg–Basel.²⁶

21 Vgl. z.B. Scott 1998.

22 Vgl. Hall et al. 2006.

23 Vgl. hierzu z. B. Bassand und Schuler 1985; Leresche et al. 1995; Cunha und Schuler 2001; Bassand 2004; Thierstein et al. 2006; Glanzmann et al. 2006; Seifert et al. 2006; Comtesse und Van der Poel 2006; Nüssli 2015.

24 Vgl. z.B. Bassand 2004.

25 Vgl. Diener et al. 2006.

26 Diener et al. 2006. Vgl. hierzu auch das «Raumkonzept Schweiz» (Schweizerischer Bundesrat 2012).

Neue urbane Topografien

Die Metropolisierung hat wesentlich zu einer flächenhaften Urbanisierung beigetragen. Die urbanen Netzwerke erstrecken sich nicht nur über immer grössere Gebiete des Mittellandes und der Voralpen, sondern sie erreichen mittlerweile auch den Alpenraum. Im Gesamtbild verliert der Urbanisierungsprozess heute seine Konturen, er wird ungerichtet und flächendeckend.

Der Stadt- und Architekturhistoriker André Corboz hat diese neuen, flächigen urbanen Formen als «ville-territoire» bezeichnet: Er versteht die Stadt nicht mehr als eine abgrenzbare Form, sondern als ausgedehnte polyzentrische Stadtregion, in der die alten Stadtzentren ihre historische Funktion verlieren und die Peripherien eine neue Bedeutung erhalten. Dabei entsteht eine ausgedehnte Form der Stadt, ein Ort des Diskontinuierlichen, des Heterogenen, des Fragments und der ununterbrochenen Transformation.²⁷ Diese Überlegungen decken sich mit anderen Konzepten, wie «extended metropolis»,²⁸ «100 mile city»,²⁹ oder «postmetropolis».³⁰ Diese Konzepte gehen davon aus, dass Urbanisierung ein räumlich begrenztes Phänomen darstellt und sich jenseits der urbanen Territorien ein weites Feld von «nicht-urbanen» Gebieten erstreckt, das von der Untersuchung nicht mehr beleuchtet wird.

Das ETH Studio Basel ging einen wesentlichen Schritt weiter als diese Konzepte. Es hat einen Ansatz entwickelt, bei dem es nicht nur darum geht zu untersuchen, wie die kompakten Formen der Stadt sich durch vielfältige Verflechtungen in einer regionalen Konfiguration auflösen; vielmehr versucht er, die urbane Besetzung des gesamten Territoriums mit seinen graduellen oder auch sprunghaften Veränderungen umfassend zu verstehen.³¹ So wird sichtbar, wie ein höchst dynamisches, komplexes und differenziertes Muster der Urbanisierung entsteht, das ständig neue urbane Landschaften hervorbringt. Dabei wird der urbane Raum nicht etwa homogener, wie oft postuliert wird, sondern es entstehen auch neue Differenzierungen. In den letzten Jahren ist in der Schweiz eine urbane Topografie entstanden, in denen sich verschiedene urbane Konstellationen mit unterschiedlichen Potenzialen finden. Wir müssen diese Gebiete ganz neu lesen und auch in ihrer Dynamik zu erfassen suchen.

Zusammenfassend lassen sich aus diesem vielschichtigen urbanen Muster drei deutlich unterscheidbare Tendenzen herauslesen: Erstens haben die Innenstädte mit dem Prozess der Metropolisierung auch eine neue Attraktivität und ökonomische Bedeutung erhalten. Zweitens sind in den früheren Ag-

27 Corboz 2001, 2009.

28 Ginsburg et al. 1991.

29 Sudjic 1992.

30 Soja 2000, 2011.

31 Diener et al. 2006, 2016.

glomerationsgebieten neue urbane Konfigurationen mit eigenen Formen der Zentralität entstanden. Drittens sind auch die peripheren Gebiete zunehmend von unterschiedlichen urbanen Dynamiken erfasst worden.

Die Wiederentdeckung des Städtischen Eine der erstaunlichsten urbanen Veränderungen der letzten Jahre ist die erneuerte Bedeutung der Innenstädte. Nachdem noch bis in die 1990er-Jahre von «Stadtflucht» die Rede war und sich viele Innenstädte in einer sozioökonomischen Abwärtsspirale befanden,³² zeichnete sich parallel dazu ein lang anhaltender, diffuser und äusserst widersprüchlicher Prozess der Wiederentdeckung des Städtischen ab, der viele Formen und Verläufe angenommen hat.

Am Anfang dieses Prozesses standen verschiedene urbane Bewegungen, die sich gegen die Transformation und die Modernisierung ihrer Wohnquartiere und Städte, gegen Kommerzialisierung und Wohnungsnot wehrten und ein neues urbanes Leben einforderten: gemischte innerstädtische Quartiere, Strassenleben, Treffpunkte, öffentliche Räume. Zugleich schufen sie mannigfaltige urbane Orte und lebten aktiv Differenzen, ethnische und sexuelle Unterschiede, alternative und oppositionelle Alltagspraktiken. In den 1980er-Jahren nahm die Wiederentdeckung des Städtischen in der Schweiz teilweise spektakuläre Züge an: In Zürich und Basel, Bern und Lausanne und auch in manchen kleineren Städten traten urbane soziale Bewegungen gegen die vorherrschende kleinstädtische Enge an und forderten andere, offenere Städte.³³ Bald rückten diese «urbanen» Werte in vielen Städten immer mehr ins gesellschaftliche Zentrum und wurden von breiteren sozialen Schichten aufgegriffen. Seither hat sich das kulturelle und soziale Klima in den Schweizer Städten deutlich gewandelt: Attraktive öffentliche Räume, Strassencafés, Partylokale und ein breites Kulturangebot sind heute in vielen Städten anzutreffen. Das urbane Leben ist nicht nur für Kulturschaffende und junge urbane Professionelle (die berühmten Yuppies), sondern auch für breitere Bevölkerungsschichten attraktiv geworden.³⁴

Diese neue Bedeutung des Städtischen korrespondierte mit der sozioökonomischen Dynamik des flexibilisierten, postmodernen und postfordistischen Gesellschaftsmodells, das veränderte Bedürfnisse und Interessen und auch andere Lebensentwürfe und Familienmodelle beinhaltete. Die Kleinfamilie im eigenen Häuschen im Grünen bildete bald nicht mehr das dominante Lebensmodell; urbanes Wohnen begann sich in breiteren Bevölkerungsschichten durchzusetzen, und auch Familien und ältere Menschen entdeckten den Reiz und die konkreten Vorteile eines Lebens in der Stadt. Die dichten, sozial ge-

mischten, innerstädtischen Blockrandquartiere mit ihren vielfältigen Angeboten wurden bald zu begehrten Wohnlagen: Der Kreis 5, das Langstrassenquartier und Teile Wiedikons in Zürich, das Länggass- und das Lorraine-Quartier in Bern, Klybeck oder St. Johann in Basel oder auch das Quartier Les Grottes in Genf wurden zu den neuen Symbolen urbanen Lebens.³⁵

Ein wichtiges Terrain für diese erneuerte urbane Kultur bildeten auch die Industriebrachen, die im Zuge der ökonomischen Transformation frei wurden und für unterschiedlichste Übergangsnutzungen zur Verfügung standen.³⁶ Das bekannteste Beispiel in der Schweiz ist das Quartier Zürich West, das sich in den 1990er-Jahren zu einem urbanen Experimentierfeld mit vielen Treffpunkten, kulturellen Aktivitäten und innovativen Klein- und Kleinstbetrieben entwickelte, bald als «Trendquartier» oder «Partymeile» medial lanciert wurde und sich schliesslich zu einem mondänen und teuren City-Quartier für internationale Dienstleistungsunternehmen und Luxuswohnungen wandelte.³⁷

Hinter diesen urbanen Transformationen stand auch die grundlegend veränderte Raumstruktur der globalisierten Ökonomie. Die metropolitanen Knoten globaler Netzwerke bilden spezialisierte Produktionskomplexe, deren Arbeitsmärkte sowohl hochqualifizierte Arbeitskräfte wie auch Unternehmen anziehen. Besonders in wissens- und kulturbasierten Dienstleistungsunternehmen werden intellektuelle Arbeit und Kreativität zu einem zentralen Produktionsfaktor, was unter dem Schlagwort «creative city» breit lanciert und diskutiert wurde.³⁸ Im dialektischen Prozess der Ökonomisierung der Kultur und der Kulturalisierung der Ökonomie wurden die innerstädtischen Gebiete für viele innovative Unternehmen und kulturelle Milieus attraktiv.³⁹ Neben dem Vorteil räumlicher Nähe, die gerade bei hochqualifizierten Arbeitsprozessen trotz des Siegeszugs von Internet und Smartphone immer noch eine grosse Rolle spielt, können sie vielfältige und ausdifferenzierte Arbeitsmärkte und optimale Lebensbedingungen für die internationalen Eliten anbieten.

So wurden die Innenstädte für unterschiedliche soziale Milieus und ökonomische Aktivitäten zu begehrten Räumen, «metropolitane» Kultur wurde zu einem breit propagierten Wertmassstab und schliesslich zum neuen Mainstream. Der Begriff «neuer metropolitaner Mainstream» fasst ein ganzes Bündel von Phänomenen zusammen, die sich in den letzten Jahren in vielen Städten der Welt entwickelt haben.⁴⁰ Damit einher ging eine grossflächige Transformation der Innenstädte, die von entsprechenden Politiken und Planungsstrategien weiter vorangetrieben wurde. In den letzten Jahren haben sich diese Prozesse enorm ausgeweitet und zugleich ausdifferenziert: Erstens greifen privatwirtschaftliche und staatliche Strategien ineinander, wobei städ-

³² Der Ökonom René Frey hat diese Tendenzen mit dem Begriff «A-Stadt» gefasst: Während jüngere Familien mit mittlerem bis höherem Einkommen aus den Zentrumsge-meinden in die Agglomerationen ziehen, bleiben in der Kernstadt zurück: Alte, Arme, Alleinstehende, Alleinerziehende, Abhängige, Auszubildende, Arbeitslose, Ausländer, Asylbewerber und Aussteiger (Frey 1996: 15).

³³ Vgl. z.B. Schmid 1998, Nigg 2001, Stahel 2006.

³⁴ Schmid und Weiss 2004; Heye und Leuthold 2006.

³⁵ Vgl. z. B. zu Zürich: Craviolini et al. 2008; zu Basel: Bürgin et al. 2015; Hangartner 2007; zu Genf: Cogato Lanza et al. 2013; zu Bern: Stienen 2006.

³⁶ Für einen Überblick vgl. z. B. Klaus 1996, Angst et al. 2010.

³⁷ Für eine kritische Auseinandersetzung mit dieser Entwicklung vgl. Klaus 2013, Thissen 2015.

³⁸ Vgl. z.B. Landry 2000, Florida 2005. Eine dezidierte Kritik der Ideologie der «creative city» findet sich z. B. in Peck 2005.

³⁹ Klaus 2006.

⁴⁰ Vgl. Schmid und Weiss 2004, Schmid 2011. Das «International Network for Urban Research and Action» (INURA) hat ein kollektives Forschungs- und Kartierungsprojekt lanciert, das Formen des «neuen metropolitanen Mainstreams» in verschiedenen Städten miteinander vergleicht (www.inura.org).

tische Verwaltungen mit Massnahmen zur Aufwertung von Quartieren oft ganz bewusst Gentrifizierungsprozesse und die damit verbundene Verdrängung bestimmter Bevölkerungsgruppen mit vorantreiben. Zweitens verbreiten sich die verschiedenen Formen der urbanen Aufwertung heute auch in die urbane Peripherie und in kleinere Städte. Damit ist drittens auch ein Massstabsprung verbunden, sind doch nicht mehr nur einzelne Quartiere von diesen Prozessen betroffen, sondern teilweise ganze innerstädtische Gebiete und sogar grosse Teile von Metropolitanregionen, die sich zu privilegierten Räumen für die metropolitanen Eliten entwickeln. Eine enorme Bodenpreissteigerung und die damit zusammenhängende Wohnungsnot haben in vielen Stadtregionen heute den Zugang für weniger privilegierte Bevölkerungsgruppen und weniger zahlungskräftige Nutzungen bereits stark eingeschränkt.

In der Schweiz sind vor allem die innerstädtischen Gebiete von Zürich und Genf von diesem Prozess betroffen, aber auch in Basel, Lausanne und Bern und teilweise auch in kleineren Städten zeigen sich vergleichbare Tendenzen. Gemindert und abgefedert werden sie teilweise durch den sozialen und genossenschaftlichen Wohnungsbau, der in einigen Städten neu belebt wurde. Aber auch ausserhalb der Innenstädte werden immer mehr Gebiete zu exklusiven Territorien für wohlhabende Bevölkerungsgruppen, ein Prozess, der mittlerweile auch alpine Resorts wie das Oberengadin, Davos oder Zermatt erreicht hat, sowie Steueroasen und Finanzplatzsatelliten wie Zug oder Freienbach am oberen Zürichsee. Damit entsteht heute eine Art Dualisierung der urbanen Räume, wobei weite Gebiete für weniger zahlungskräftige Bevölkerungsgruppen, Aktivitäten und Nutzungen immer weniger erschwinglich werden.

Die urbane Transformation der Agglomeration Diese Veränderungen der Innenstädte hatten und haben auch Konsequenzen für die Agglomerationsgebiete: Sie wurden plötzlich mit neuen überraschenden Entwicklungen konfrontiert, weil nicht mehr nur flächenintensive Nutzungen, sondern auch bislang zentrale Funktionen hierher verlagert wurden. In den ausgreifenden und zerfasern urbanen Zonen bildeten sich neue Formen der Zentralität heraus, mit grossflächigen Infrastrukturanlagen, Einkaufszentren, Fachmärkten, Multiplexkinos, Vergnügungseinrichtungen, Hotels und teilweise auch hochqualifizierten Arbeitsplätzen.

Ab den 1980er-Jahren kam es zu einer «Entdeckung der urbanen Peripherie», und in der Fachliteratur wurde eine ganze Reihe von neuen Begriffen eingeführt, um diese neuen Phänomene zu erfassen. Der Architekt und Stadttheoretiker Robert Fishman (1987) konstatierte einen grundlegenden Wan-

del im Urbanisierungsprozess, zeichnete die langfristige Transformation der nordamerikanischen «suburbs» detailliert nach und zeigte, wie sie sich von den Schlafstädten der Nachkriegszeit zu neuen Zentren unternehmerischer Kreativität und wirtschaftlichen Wachstums wandelten, die er als «Technoburbs» bezeichnete. Der Journalist Joel Garreau (1991) prägte den Begriff «edge city», um anzuzeigen, dass an den Rändern der urbanen Regionen, oftmals an namenlosen Autobahnausfahrten, neue urbane Formen entstanden, die kaum mehr den bisherigen Vorstellungen von «Stadt» entsprachen, aber dennoch eigene Zentren mit Bürotürmen, Hotels und Einkaufsmöglichkeiten aufwiesen. Am Beispiel von Orange County in Los Angeles prägte der Geograf Edward W. Soja den Begriff «Exopolis», die er zugleich als «Aussen-Stadt» und als «Ex-Stadt» verstand: Diese unwahrscheinliche Stadt, die jenseits der alten Agglomerationskerne thront und die Metropole gleichzeitig nach innen und nach aussen stülpt, deren Gravitationszentrum leer ist wie bei einem Doughnut, bei der jeder Ort ausserhalb des Zentrums liegt, hart am Rand, aber immer inmitten der Dinge, wo die Zentralität virtuell allgegenwärtig ist und die Vertrautheit des Städtischen verdampft.⁴¹

41 Soja 1992: 94ff.

Im mitteleuropäischen Kontext prägte der Architekt und Stadtplaner Thomas Sieverts (1997) den Begriff der «Zwischenstadt», um Gebiete zu kennzeichnen, die zwischen den historischen Stadtkernen und der offenen Landschaft liegen. Diese Gebiete bilden Nicht-Orte der Raumüberwindung, haben mangelnde Identitäten und bestehen aus Feldern unterschiedlicher Nutzungen, Bebauungsformen und Topografien. Atmosphärisch und lebensweltlich schliesst dieses Konzept stark an die Idee der «Nicht-Orte» (non-lieux) des französischen Ethnologen Marc Augé (1994) an: Es sind gewissermassen Durchgangsorte wie Flughäfen oder Shoppingmalls, die nicht mehr durch Identität, Relation und Geschichte gekennzeichnet sind, sondern Einsamkeit und Austauschbarkeit ausstrahlen.

Aus einem systemtheoretischen Blickwinkel untersuchten der Architekt Franz Oswald und der Naturwissenschaftler Peter Baccini (1998, 2003) mit dem Konzept der «Netzstadt» eine urbane Konfiguration, bei der die klare Trennung zwischen Stadt und Land verwischt wird und offene Grünräume dominieren. Sie wendeten dieses Konzept und die damit verbundene Methodik für die Analyse und den Entwurf am Beispiel der stark zerstreuten Siedlungslandschaft im schweizerischen Mittelland an. Aufgrund ihrer Analyse der Region Zürich prägte Ute Lehrer (1995, 2013) schliesslich den Begriff «flex space», um die starke Flexibilität, Unbestimmtheit und Wandelbarkeit dieser neuen Raumkonfiguration zu kennzeichnen.

Typisch für diese neuen urbanen Landschaften sind ihre patchworkartige Struktur und ihre soziale und ökonomische Fragmentierung. Sie sind von vielfältigen kulturellen und politischen Grenzen durchzogen. In unmittelbarer Nachbarschaft finden sich oft ganz unterschiedliche Nutzungen, urbane Elemente und städtebauliche Formen. Entsprechend finden sich auch sehr unterschiedliche Analysen und auch unterschiedliche städtebauliche Vorschläge und Strategien für den Umgang mit diesen neuen urbanen Landschaften.⁴²

Solche Landschaften gibt es mittlerweile einige in der Schweiz.⁴³ Das bei Weitem grösste, dichteste und spektakulärste Beispiel ist das Gebiet im mittleren Glattal im Norden von Zürich, das die nördlichen Quartiere der Stadt Zürich und mehrere Agglomerationsgemeinden umfasst. Zürichs Norden ist hochdynamisch und von der Präsenz zahlreicher Banken und globaler Unternehmen geprägt. Dennoch konnte man sich bis heute nicht auf einen Namen einigen – so nennt man dieses Gebiet heute je nach Gesichtspunkt «Zürich Nord», «Glattalstadt» oder auch «Flughafenregion».⁴⁴ Nachdem das Gebiet Mitte der 1980er-Jahre in die Debatte eingeführt wurde, hat es zu zahlreichen Diskussionen Anlass gegeben und ist heute sehr gut untersucht.⁴⁵ → Kapitel «Zürich Nord: Oerlikon-Flughafen» In der Region Zürich hat sich auch das Limmattal zunehmend zu einer solchen neuen urbanen Konfiguration entwickelt.⁴⁶

Ein anderes Beispiel ist die «Mittellandstadt», eine amorphe urbane Verdichtung im Raum Aarau-Olten. Hier hat sich eine diffuse urbane Parallelstruktur entwickelt, die sehr stark von der geografisch zentralen Lage im Dreieck von Zürich, Basel und Bern und von der wichtigsten Autobahnkreuzung der Schweiz zwischen der A1 und der A2 geprägt ist und sich von Weitem an der Dampffahne des Atomkraftwerks Gösgen erkennen lässt. In diesem Gebiet gibt es alles, was zu einer Grossstadt gehört, aber die urbanen Elemente verteilen sich über die Fläche, sie liegen gewissermassen in einer anderen, ungewohnten Materialisierung vor, die kaum urbane Dichte und Interaktionen erzeugt.⁴⁷ Ähnliche Gebiete lassen sich auch in der Zentralschweiz finden, namentlich im Rontal nördlich von Luzern, in Luzern Süd zwischen Luzern, Kriens und Horw, im Umfeld von Stans oder auch im Mendrisiotto, das im geografischen Zentrum des Städtedreiecks Lugano, Como und Varese liegt.

In den letzten Jahren hat sich auch im Westen von Lausanne, im alten industriellen Vorland der Stadt, eine solche neue urbane Landschaft entwickelt.⁴⁸ Dank der prominenten Lage am See erscheint dieses Gebiet deshalb weniger als Hinterland oder «Schattenzone» als viele vergleichbare Gebiete. Das «Lausanne Ouest» genannte Gebiet ist durch eine patchworkartige Kleinteiligkeit geprägt und enthält in unmittelbarer Nachbarschaft unterschied-

lichste urbane Elemente, von alten Arbeiterquartieren, wohlhabenden Villengebieten, Überresten von alten dörflichen Strukturen bis hin zum Campus der Hochschulen der ETH und der Universität Lausanne.

Nochmals eine andere urbane Form zeigt sich in Genf, wo sich neben der kompakten und gut bewahrten Stadt Genf eine andere, zweite Stadt, «l'autre Genève», entwickelt hat: Jenseits des Grüngürtels und ausserhalb der Schweizer Grenze erstreckt sich eine diffuse urbane Zone, die durch eine zerstreute, konturlose Urbanisierung charakterisiert ist. Sie breitet sich vom Flughafen her im Pays de Gex aus und zieht sich dem Jura entlang um die Landesgrenze herum bis nach Annemasse.⁴⁹

Solche Gebiete sind mit Planung kaum kontrollierbar und manifestieren mit ihrer blossen Existenz das eklatante Scheitern aller bisherigen urbanistischen Bemühungen, die oft über ein halbes Jahrhundert zurückreichen. Ihre Entwicklung hat wesentlich mit dem kleinteiligen schweizerischen Föderalismus mit seiner starken Gemeindeautonomie zu tun, bei der jede Gemeinde eifersüchtig ihren Anteil an der urbanen Entwicklung einfordert und eigensinnig ihre bauliche Expansion vorantreibt. Neben der politischen und sozialen Fragmentierung und den durch die zersplitterte urbane Struktur erzeugten enormen Verkehrsströmen zeigt sich in diesen Gebieten meistens ein deutlicher Mangel an urbanen Qualitäten, Treffpunkten und öffentlichen Räumen.

Zugleich kommt es in diesen Gebieten zu einem Massstabssprung der Alltagsaktivitäten, die sich von der lokalen auf die regionale Ebene verschieben: Heutige urbane Regionen bilden übergreifende Einzugsgebiete, die unterschiedlichste Orte enthalten, die durch ein dichtes Geflecht sich überlagernder Interaktionsnetzwerke miteinander verknüpft sind. In diesen Gebieten dominiert eine neue Form urbaner Mobilität: Sie ist vom Zentrum abgewandt und tangential orientiert, um die Orte miteinander verbinden zu können. Deshalb sind diese Gebiete stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Sie liegen oft an Autobahnknoten, und ursprünglich als Umfahrungen geplante Autobahnen wurden zu neuen Erschliessungs- und Einfallachsen. Die alten Zentren des öffentlichen Lebens in den oft weit entfernt liegenden alten Stadt- und Dorfkernen sind zunehmend von der Entwicklung abgeschnitten.

Diese konkreten Probleme und Defizite haben zu vielfältigen Bemühungen geführt, eine kohärentere urbane Struktur in diese zerfasernden Gebiete zu bringen. Mühselig beginnen sich in den zersplitterten politischen Territorien verschiedene Formen von Kooperationen zu etablieren. Bislang sind die planerischen Strategien vor allem auf die Infrastruktur und insbesondere den öffentlichen Verkehr ausgerichtet. Mit einigem Erfolg wurden in den letzten

42 Vgl. z.B. Prigge 1998; Lampugnani et al. 2007b; Lévy 2010; Angéilil und Hirschi 2013; Angéilil und Havelka 2013.

43 Vgl. im Folgenden Schmid 2012b.

44 Schubarth und Auderset 2004.

45 Vgl. z.B. Hafner und Schmid 1986; Hitz et al. 1993, 1995b; Lehrer 1995; Campi et al. 2001; Thierstein et al. 2005; Schmid 2006b; Diener et al. 2006; Lampugnani et al. 2007a; Muri und Friedrich 2009; Architektengruppe Krokodil 2012; Salewski und Michaeli 2012; Nüssli und Schmid 2016.

46 Vgl. z.B. Koch et al. 2003; Angéilil et al. 2005; Leuthold 2005; Görlich und Wandeler 2012.

47 Vgl. Oswald und Baccini 2003.

48 Vgl. Coen und Lambelet 2012.

49 Vgl. Diener et al. 2006: 542ff.; Groupe Genève 2013.

Jahren neue Busverbindungen oder sogar neue Tram- und Metrolinien geplant und gebaut, um eine bessere Verknüpfung zwischen den einzelnen urbanen Fragmenten und eine grössere Kohärenz der urbanen Struktur herzustellen.

Eine der grossen Herausforderung bei der Erneuerung dieser Gebiete liegt heute insbesondere darin, die steigende Nachfrage nach urbanem Wohnen zu befriedigen, die durch die starke Bevölkerungszunahme, die in der Schweiz in den letzten Jahren zu beobachten war, und durch die rasche Gentrifizierung der innerstädtischen Quartiere noch verstärkt wird. Solche urbanen Qualitäten entwickeln sich in den neuen urbanen Landschaften allerdings nur langsam.⁵⁰ Die Frage der «neuen» urbanen Qualitäten ist ganz wesentlich von dieser Herausforderung bestimmt.

Die Urbanisierung der Peripherie Parallel zur Ausdehnung und zur Aufwertung der Agglomerationsgebiete kam es auch zu einer tiefgreifenden Transformation der peripheren Gebiete. So dringt der Urbanisierungsprozess immer weiter in entlegene Gebiete vor und erreicht in der Schweiz heute die letzten noch landwirtschaftlich geprägten Landschaften im Mittelland und in den Voralpen, ein Prozess, der mit dem Begriff «Periurbanisierung» nur ungenau erfasst wird.⁵¹ In früheren Landwirtschaftsgebieten siedeln sich Einfamilienhauszonen wie auch Konsum-, Industrie- und Gewerbebezonen an, die ein dichtes Netz von Verflechtungen im einstmaligen ländlichen Raum entstehen lassen, was nicht zuletzt auf den starken Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zurückzuführen ist.⁵² Deshalb ist der Blick auf vermeintlich nichturbane Gebiete zu richten und zu untersuchen, inwieweit auch sie vom Urbanisierungsprozess erfasst worden sind. Das betrifft insbesondere die scheinbar noch intakten Landschaften wie beispielsweise das Napfgebiet, das Gros-de-Vaud oder das Appenzell, die vom ETH Studio Basel als «stille Zonen» bezeichnet wurden.⁵³ Ein erstaunliches Beispiel einer periurbanen Zone, die durch die Metropolisierung fast vollständig transformiert worden ist, liegt im Bezirk Ausserschwyz im Kanton Schwyz, an der Grenze zum Kanton Zürich. In dieser noch vor fünfzig Jahren ländlichen und relativ armen Gegend mit den Gemeinden Wolterau, Schindellegi und Freienbach hat sich eine eigene urbane Konfiguration entwickelt, in der sich lokal introvertierte und global orientierte Momente in verstörender Art gegenüberstehen.⁵⁴ → Kapitel Ausserschwyz: «Wollerau–Pfäffikon»

Schliesslich lässt sich auch die Urbanisierung des Alpenraums feststellen,⁵⁵ wobei sich eine ausgeprägte Tendenz zur ungleichen Entwicklung abzeichnet. Auf der einen Seite entwickeln sich Gebiete mit guter Erschliessung und touristischer Infrastruktur sowie attraktiven Skigebieten zu alpinen Re-

sorts. Diese Gebiete koppeln sich zunehmend ab von den unberechenbaren Naturbedingungen und auch von der spezifischen montanen Kultur, die sie lange geprägt hat. Sie werden zu einem integralen Bestandteil der metropolitanen Alltagskultur, wobei sich teilweise ähnliche Phänomene zeigen wie in den urbanen Zentren, wie Wohnungsnot und Verdrängung von weniger zahlungskräftigen Teilen der lokalen Bevölkerung. Dagegen werden andere Gebiete der Alpen, die weniger gut erschlossen sind oder über wenig touristisches Potenzial verfügen, zusehends von der Entwicklung abgehängt, verlieren an sozialen und ökonomischen Ressourcen und entwickeln sich zu «alpinen Brachen».⁵⁶ In allen diesen vermeintlich «ländlichen» Gebieten entfaltet die Frage der urbanen Qualitäten heute eine grosse Brisanz. Einerseits geht es um den Schutz und die Erhaltung der letzten einigermaßen intakten Kulturlandschaften, andererseits um die Erarbeitung von Perspektiven für die lokale und regionale Entwicklung. Sie sollen die Entstehung von urbanen Differenzen nicht nur zulassen, sondern könnten sie fördern und gezielt zur Stärkung der regionalen Identität und zur Schaffung von zukünftigen Perspektiven einsetzen.

50 Für die Entwicklung von urbanen Qualitäten in Zürich Nord vgl. Muri und Friedrich 2009, Nüssli und Schmid 2016.

51 Aydalot und Garnier 1985; Garnier 1985; Schuler et al. 2004.

52 Beispielhaft kann dies an der «S-5-Stadt» gezeigt werden, einer gürtelartigen urbanen Verdichtung entlang der Zürcher S-Bahn-Linie 5, die von Zürich über das Zürcher Oberland, nach Rapperswil am oberen Zürichsee und bis nach Pfäffikon im Kanton Schwyz führt (vgl. ETH Wohnforum 2010).

53 Diener et al. 2006, 737ff.; Gunz und Müller Inderbitzin 2008.

54 Vgl. auch Nüssli 2016.

55 Bätzing 2003, Perlik 2001, 2010.

56 Vgl. Diener et al. 2006: 929ff.

Urbanität und urbane Qualitäten

Wie sich gezeigt hat, haben sich die urbanen Gebiete in den letzten Jahrzehnten grundlegend verändert. Die Agglomerationen haben sich zu Metropolitanregionen ausdifferenziert, die sehr unterschiedliche urbane Konfigurationen in übergreifenden Einzugsgebieten zusammenbringen. Dabei sind zahlreiche neue urbane Formen entstanden, die sich laufend weiter verändern und oft nach kurzer Zeit wieder durch neue Entwicklungen überschrieben werden. Damit stellt sich die Frage nach den spezifischen Qualitäten, die sich in diesen Gebieten entwickeln: Wie sieht das Leben in den neuen urbanen Territorien aus? Welche Eigenschaften haben sich da herausgebildet? Was bedeutet in diesem Kontext noch «urban»? Damit kommt auch ein Begriff ins Spiel, der unscharf, ungenau und auch schwierig zu übersetzen ist: Urbanität.⁵⁷

In der Theoriegeschichte finden sich sehr unterschiedliche und sich teilweise widersprechende Definitionen der Urbanität. Damit verbunden ist eine lange Debatte, deren Entwicklung hier nicht nachgezeichnet werden soll. Dennoch ist es hilfreich, einen Blick auf einige der wichtigsten Definitionen und Etappen dieser Diskussion zu werfen. Generell ist Urbanität ein Konzept, das bis heute immer noch stark von klassischen Vorstellungen und Bildern der Stadt geprägt ist und deshalb vorzugsweise für innerstädtische Gebiete Anwendung findet. Obwohl es immer wieder von Neuem zelebriert und beschworen wird, ist das klassische Bild der dichten, kompakten und abgrenzbaren Stadt jedoch nicht mehr als alleiniger Ausdruck von Urbanität aufrechtzuerhalten. Das Konzept der Urbanität und der damit verbundenen urbanen Qualitäten ist deshalb neu zu überdenken und insbesondere hinsichtlich der Frage zu überprüfen, wie es sich auf die neuen urbanen Landschaften, die sich in den letzten Jahren herausgebildet haben, anwenden lässt.⁵⁸

Urbanität und Grosstadt Georg Simmel, einer der Gründerväter der Soziologie, hat zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Formen sozialer Beziehungen in den Grosstädten mit drei Kriterien erfasst: Arbeitsteilung, Geldökonomie und Grösse (Simmel 1995 [1903]). Nach Simmel führt das Zusammenleben von Menschen und die Konzentration von Dingen auf engem Raum zu wesentlichen sozialen Konsequenzen: Die Mannigfaltigkeit und die Unterschiede der Dinge und der Eindrücke, die im städtischen Leben ständig auf die Menschen einwirken, vermitteln vielfältige Anregungen. Es kommt zu

einer Vervielfachung des sozialen Austausches zwischen den Menschen, was der Geldwirtschaft und damit auch dem Tauschwert und dem Markt eine sehr viel grössere Bedeutung gibt. Zugleich entsteht für das Individuum ein sehr viel grösseres Mass an persönlicher Freiheit für die Entfaltung eigener Qualitäten und freier, für sich selbst verantwortlicher Bewegungen. Es gibt nicht nur die Möglichkeit, sondern auch den ökonomischen Druck, unterschiedlichste Dinge und Tätigkeiten hervorzubringen, um in dieser Geldwirtschaft bestehen zu können. Dadurch vervielfachen sich die gesellschaftliche Arbeitsteilung und damit auch die Spezialisierung von Tätigkeiten und Qualifikationen. Deshalb bildet sich in den Städten eine sehr viel grössere ökonomische und soziale Differenzierung heraus, und damit entsteht auch eine grössere Freiheit für individuelle Entwicklungen.

Urbanität als Lebensweise In «Urbanism as a way of life» von 1938, einem der bis heute wichtigsten stadtsoziologischen Aufsätze überhaupt, definierte der nordamerikanische Stadtforscher Louis Wirth, einer der wichtigsten Vertreter der «Chicago School of Sociology», das Städtische als eine «Lebensweise», die auf bestimmten materiellen Faktoren des Zusammenlebens basiert: ihrer Grösse, ihrer Dichte und ihrer Heterogenität.

Diese Definition, die teilweise auf Simmel zurückgriff, hatte den grossen Vorteil, dass sie nicht mehr an einen bestimmten Raum gebunden war, sondern Urbanität als relative Grösse erkannte und so auch die Konzeption eines fließenden Überganges zwischen urbanen und ländlichen Gebieten zuließ. Bei entsprechender Weiterentwicklung der Gesellschaft wird Urbanität, so Wirth, sogar in allen Siedlungstypen vorherrschen und nicht mehr an die Stadt als solche gebunden sein.

Die drei berühmten Kriterien von Wirth prägen bis heute die stadtsoziologische Debatte. Seine Definition des Städtischen ist allerdings mit verschiedenen Schwierigkeiten konfrontiert. So postuliert er erstens einen beinahe naturgesetzlichen Zusammenhang zwischen einer materiellen Einheit (wie der Dichte) und einer sozialen Eigenschaft (der Urbanität). Die Dichte verweist jedoch letztlich nur auf eine Möglichkeit: dass sich unter vorteilhaften Bedingungen mehr Menschen begegnen können. Entscheidend für ein urbanes Leben ist aber, ob die Möglichkeiten, die in der Dichte liegen, auch ausgeschöpft werden, und ob es zu aktiven Interaktionsprozessen kommt, was wesentlich von sozialen und kulturellen Aspekten des Zusammenlebens abhängt, die somit einen grossen Einfluss auf die Art und die Ausprägung von Urbanität haben. Zweitens betrachtet Wirth das Städtische als eine allgemeine,

⁵⁷ Genau genommen existiert dieser Begriff nur im Deutschen, während im Englischen von «urbanism» die Rede ist und im Französischen in der Regel «l'urbain» (das Urbane) verwendet wird. Der Bedeutungsumfang dieser drei Begriffe ist jedoch nicht deckungsgleich, was zeigt, dass die Frage des Städtischen mit vielen Unschärfen und Unklarheiten verbunden ist.

⁵⁸ Vgl. Schmid 2007.

universelle Kategorie, die sich entsprechend auch allgemein definieren lässt. Sowohl historische Analysen wie auch vergleichende Untersuchungen zeigen jedoch, dass das Städtische unterschiedliche Formen annehmen kann. Je nach Kontext kann selbst der Begriff «Stadt» Unterschiedliches bedeuten. Dies gilt insbesondere für die neuen urbanen Konstellationen, die sich in den letzten Jahren entwickelt haben und die offensichtlich anders funktionieren als die alten innerstädtischen Quartiere.

Drittens schliesslich sind alle drei von Wirth postulierten Kriterien heute nur noch begrenzt aussagekräftig. So lässt sich die Grösse eines Orts kaum mehr genau bestimmen. Die ausufernden urbanen Regionen mit ihren immer stärker ausgebildeten Vernetzungen führen dazu, dass sich die Grösse einer urbanen Region kaum mehr präzise erfassen lässt. Die relevante Grösse ist letztlich abhängig vom Einzugsgebiet und von den verschiedenen urbanen Konfigurationen, die sich in urbanen Regionen auskristallisieren. Bei der Dichte ist unklar, was genau damit gemeint ist. Die Reduktion auf die bauliche Dichte, die in vielen Beiträgen fälschlicherweise gemacht wird, macht dieses Dilemma noch deutlicher: Eine hohe bauliche Dichte in einem Gebiet bedeutet ja nicht automatisch, dass hier auch viele Menschen wohnen und arbeiten. Auch die soziale Dichte, also die Zahl der Menschen in einem bestimmten Raum, bedeutet für sich allein noch keine urbane Situation. Erst die Interaktionsdichte, also die relative Zahl der Interaktionen an einem Ort, wäre ein taugliches Mass für Urbanität, wobei dann auch noch Qualität und Dauer der Interaktionen eine Rolle spielen.⁵⁹ — Kapitel «Interaktion», S. 55 Ebenso sagt Heterogenität wenig darüber aus, was konkret an einem Ort passiert. Ob unterschiedliche Menschen wirklich aufeinandertreffen und eine lebendige urbane Situation entsteht, hängt entscheidend davon ab, ob sich die verschiedenen sozialen Gruppen und Milieus gegeneinander abschotten, oder ob eine offene Gesellschaft es erlaubt, dass sich unterschiedlichste Menschen auch begegnen und gegenseitig anregen.

Urbanität und Differenz Genau an diesem Punkt setzte der französische Philosoph und Stadttheoretiker Henri Lefebvre an, der die urbane Gesellschaft aus einer ganz anderen Optik betrachtete. Er hatte in den 1960er-Jahren die Effekte der Modernisierung und der Urbanisierung analysiert und konstatiert, dass sich mit dem modernen Städtebau, seiner Trennung der Funktionen und dem programmierten Alltag ein Verlust an sozialen Qualitäten einstellte. Mit dieser Kritik war Lefebvre nicht allein. Etwa gleichzeitig kritisierte Jane Jacobs (1961) den Verlust des öffentlichen Raums in den nordamerikanischen Städten, Alexander Mitscherlich (1965) beklagte die «Unwirt-

lichkeit» der Städte der Nachkriegszeit, und die Situationisten polemisierten gegen die Zerstörung der Quartiere durch den funktionalen Urbanismus.⁶⁰ Die Städte des Wirtschaftswunders, sowohl in Nordamerika wie in Europa, hatten eine wesentliche Qualität verloren: das urbane Leben.

Der Kernpunkt dieser Kritik bezog sich auf einen fundamentalen Verlust. Doch worin liegt diese spezifische Qualität des Urbanen, die durch die Urbanisierung bedroht ist? Im Anschluss an seine Analyse der Urbanisierung findet Lefebvre drei allgemeine Begriffe zur Bestimmung des Urbanen: Mediation, Zentralität und Differenz.⁶¹ In einer ersten Annäherung identifizierte Lefebvre das Städtische als eine spezifische Ebene der gesellschaftlichen Wirklichkeit. Sie ist eine mittlere und vermittelnde Ebene, die sich zwischen zwei anderen situiert: der privaten Ebene, der nahen Ordnung, dem Alltagsleben, dem Wohnen einerseits; der globalen Ebene, der fernen Ordnung, dem Weltmarkt, dem Staat, dem Wissen, den Institutionen und den Ideologien andererseits. Dieser Zwischenebene kommt eine entscheidende Bedeutung zu: Sie dient als Relais, als Mediation, als Vermittlung zwischen der globalen und der privaten Ebene.

Zweitens ist die Stadt ein Zentrum. Sie schafft eine Situation, in der unterschiedliche Dinge nicht länger getrennt voneinander existieren. «Stadt» bedeutet Austausch, Versammlung, Zusammentreffen. Sie führt unterschiedlichste Elemente der Gesellschaft zusammen und wird so produktiv. An die Stelle von Entfernungen und Raum-Zeit-Distanzen treten Gegensätze, Kontraste, Überlagerungen und das Nebeneinander verschiedener Wirklichkeiten.

Damit diese Wirklichkeiten wirksam werden, braucht es drittens das Zulassen von Differenzen: Für Lefebvre schafft das Urbane die Voraussetzung dafür, Unterschiede anzuerkennen und fruchtbar werden zu lassen. So lässt sich die Stadt als Ort der Differenzen verstehen – ein Ort der Begegnung, der Kommunikation und der Information und damit auch ein Ort, an dem sich Zwänge und Normalitäten auflösen, wo das spielerische Moment und das Unvorhersehbare hinzutreten und wo sich die Möglichkeit bietet, unterschiedlichste Lebensentwürfe realisieren zu können.

Differenzen sind nicht nur als soziale Gegensätze zu begreifen, sondern als gelebte Widersprüche. Deshalb ist die Differenz auch klar von der Diversität und der Heterogenität zu unterscheiden: Es geht nicht nur darum, dass verschiedene Dinge oder Menschen gleichzeitig im Raum vorhanden sind, sondern es geht um die jeweiligen Interaktionen zwischen ihnen. Die Stadt lässt sich demnach als Ort definieren, an dem die Unterschiede sich kennen, anerkennen und erproben, sich bestätigen oder aufheben und dadurch Neues und Unvorhergesehenes hervorbringen können.

59 Zur Diskussion der Dichte vgl. auch Lampugnani et al. 2007b; Häussermann 2007.

60 Verschiedenste Texte, vgl. Situationistische Internationale 1976.

61 Vgl. Lefebvre 1972 [1970], 1974; Schmid 2011.

Lefebvres positive Konzeption des Urbanen als differenzielle Raum-Zeit ist als konkrete Utopie zu verstehen: Sie zeigt eine Möglichkeit, angelegt im Hier und Jetzt, ein Versprechen und nicht eine bereits erfüllte Wirklichkeit. Sie muss ständig produziert und reproduziert werden. Differenzen sind deshalb dynamisch zu begreifen: Eine Stadt hat sie nicht, sondern produziert und reproduziert sie ständig von Neuem. Erst das Zusammenspiel von Differenzen setzt jene Energien frei, durch die sich die Stadt fortwährend neu erfindet.

Programmatisch forderte Lefebvre ein «Recht auf die Stadt»: das Recht, an den Möglichkeiten des städtischen Lebens zu partizipieren. Lefebvre stellt dieses Recht den anderen Rechten gleich, die urbane Zivilisation definieren: das Recht auf Arbeit, Ausbildung, Gesundheit, Wohnung, Freizeit, auf das Leben. Das Recht auf die Stadt bezieht sich dabei nicht auf die frühere Stadt, sondern auf das urbane Leben, auf eine erneuerte Zentralität, auf Orte des Zusammentreffens und des Austauschs, auf Lebensrhythmen und eine Verwendung der Zeit, die einen vollen und ganzen Gebrauch dieser Orte erlauben.⁶²

Neue Urbanität Der Ruf nach dem Recht auf die Stadt verhallte nicht ungehört, und er erlebte bis heute an verschiedensten Orten immer wieder neue Aufschwünge und Konjunkturen. Eine wichtige Debatte um die Möglichkeiten, die in einer «neuen Urbanität» angelegt sind, entzündete sich im deutschen Sprachraum im Verlauf der späten 1980er- und der frühen 1990er-Jahre. Die Soziologen Hartmut Häussermann und Walter Siebel wiesen darauf hin, dass die zeitgenössischen Städte nicht mehr auf die politisch-emanzipatorische, bürgerliche Urbanität der vorindustriellen Städte, und auch nicht auf die solidarische, proletarische Gegenkultur der industriellen Grossstädte aufbauen könnten. Sie müssten stattdessen eine «neue Urbanität» entwickeln, die den gegenwärtigen Tendenzen – der auf ökonomisches Wachstum fokussierten Stadtpolitik, der Privatisierung öffentlicher Dienste und städtischer Räume, der räumlichen und sozialen Isolierung der Menschen – entgegenwirkten.⁶³ Sie sahen eine entscheidende Qualität des Urbanen in der Gleichzeitigkeit des Unterschiedlichen, in der Ausbildung und der Überlagerung von Differenzen und im Zusammentreffen vielfältiger Lebensformen. Sie betonten, dass auch Widersprüche zum Leben in einer Stadt gehörten und dass Urbanität auch widerständige, chaotische und anarchische Elemente umfasse.⁶⁴

Demgegenüber betonte der Ökonom Dieter Läßle vor allem die ökonomischen Aspekte der Urbanität, die sich mit der Herausbildung einer Wissens- und Kulturökonomie und den dadurch veränderten Arbeits- und Lebenszusammenhängen ergeben und die zu neuen Formen der Zentralität führen.

Die neue urbane Ökonomie benötigt zeitlich und örtlich flexible Organisationsstrukturen und Arbeitsarrangements. Die neuen urbanen Strukturen seien nicht mehr bestimmt durch Spezialisierung, Zonierung und Vereinheitlichung, sondern durch Diversität, komplexe Überlagerung und Differenz.⁶⁵

Im Anschluss an Henri Lefebvre ordnete Walter Prigge im Städtischen die Episteme der Zeit und postulierte damit, dass das Städtische die Möglichkeit und die Bedingung der Erkenntnis der gegenwärtigen Gesellschaft bilde. Urbanität ist nach Prigge der Begriff für die sozialen Beziehungen der Bewohner eines Raums, den sie selbst als Stadt begreifen. Urbanität ist demnach eine diskursive Konstruktion, die es erlaubt, die Modalitäten und Bedingungen des städtischen Lebens zu benennen und zugleich kritisch zu reflektieren. Die Auseinandersetzungen um die Urbanität zielen für Prigge also auf die Grenzen der herrschenden und beherrschten Räume und versuchen, alternative Dispositive des Handelns auszuloten und die Spielräume für eine städtische Praxis zu erweitern. Die städtische Praxis ist jedoch nicht nur an den Diskurs gebunden, sondern immer auch mit der Materialität des Städtischen konfrontiert, also mit der gebauten Form der Stadt, den städtischen Praktiken und den Formen der Aneignung des städtischen Raums, aber auch mit den materiellen Interaktionen, die zur Herausbildung von städtischen Milieus führen.⁶⁶

Bei den meisten Diskussionen um die Urbanität richtet sich der Blick auf die gesamte Stadt und weniger auf einzelne Stadträume. Gestalterische Aspekte spielen dementsprechend oftmals eine untergeordnete Rolle. Es war schliesslich der Architekt und Städtebauer Thomas Sieverts, der auf das Potenzial zum Umbau der «Zwischenstadt» hinwies, und dabei neben der Dichte, der Zentralität, der Mischung und der Ökologie auch die Urbanität mit einbezog. Sieverts betonte, dass Qualitäten wie Weltläufigkeit und Weltoffenheit nicht zwingend an bestimmte historische Raumformen gebunden seien, dass man auch heute noch urbane Qualitäten durch geeignete räumliche und funktionale Konstellationen fördern und stützen könne und dass wir uns um neue Formen und Räume der Urbanität bemühen müssten.⁶⁷

Urbanität hier und heute Rückblickend lässt sich die weitverzweigte Debatte um die Urbanität in einigen Punkten zusammenfassen: Erstens ist diese Debatte trotz der vielfältigen neuen urbanen Entwicklungen immer noch stark von einem Verständnis geprägt, das sich an früheren Phasen der Stadtentwicklung orientiert. Die Beschäftigung mit heutigen urbanen Situationen sollte jedoch nicht auf einer nostalgischen Rückbesinnung auf historische Beispiele aufbauen, sei es das bürgerliche Leben in der vormodernen Stadt, seien

⁶² Lefebvre 1968.

⁶³ Häussermann und Siebel 1987, 1992.

⁶⁴ Entsprechend formulierten sie eine programmatische Vorlage für die Stadtplanung von Wien, die weitreichende utopische Ansprüche an soziale Gleichheit, Demokratie, Versöhnung mit der Natur, gleichberechtigtes Nebeneinander verschiedener Kulturen, Einheit des Alltags, Vergewärtigung von Geschichte und das Offenhalten von Widersprüchen stellt (Häussermann und Siebel 1992).

⁶⁵ Läßle: 2011: 57f., vgl. auch Läßle 2003.

⁶⁶ Prigge 1995, 1996.

⁶⁷ Sieverts 1997: 32ff.

es die engen und überquellenden Arbeiterquartiere in den Industriestädten zu Beginn des 20. Jahrhunderts, seien es die turbulenten Zeiten der gesellschaftlichen Aufbrüche der 1960er- und 1980er-Jahre. Was zählt, sind die immer wieder erneuerten Formen der Urbanität, die sich auf das Hier und Jetzt beziehen.

Zweitens zeigt sich, dass viele der häufig verwendeten Definitionen von Urbanität zu kurz greifen, da sie auf einer allgemeinen Ebene ansetzen – eine Auseinandersetzung mit konkreten Orten fehlt meistens. Urbanität ergibt sich aber immer aus spezifischen Konstellationen, die orts- und zeitabhängig ineinandergreifen. Die Frage, was Urbanität ist und worin urbane Qualitäten bestehen, lässt sich also nur in Bezug auf konkrete Situationen beantworten.⁶⁸

Dabei müssen drittens auch die Handlungen und Aktivitäten der Bewohnerinnen und der Nutzer mit einbezogen werden. Urbanität entsteht letztlich immer als Resultat von vielfältigen Initiativen und Aktionen. Aus diesem Grund ist die Zeitlichkeit eine wichtige Grösse, und historische Konjunkturen der Urbanität sind ebenso zu berücksichtigen wie die Rhythmen des Alltagslebens. Urbanität zeigt im historischen Ablauf starke Veränderungen, die sich auch in einzelnen Städten manifestieren. Zugleich hängt die Ausprägung der urbanen Qualitäten von Jahreszeiten, Wochenrhythmen und Tageszeiten ab.

Urbanität hat viertens wesentlich mit dem Stadtraum zu tun: Die Materialität des Städtischen bezieht sich auf konkrete Räume, in denen Interaktionen stattfinden.⁶⁹ Vor diesem theoretischen Hintergrund wird deutlich, dass Urbanität und urbane Qualitäten nur in der Zusammenschau von sozialräumlichen und städtebaulichen Gesichtspunkten diskutiert werden können.

Fünftens müssen auch unterschiedliche Massstabebenen berücksichtigt werden. Im grossen Massstab der Metropolitanregion oder im kleinen Massstab der Strasse oder des Platzes kann Urbanität etwas sehr Verschiedenes bedeuten. Eine Metropolitanregion muss ein gewisses Mass an Austausch und Vernetzung generieren, da sie sonst diesen Status gewissermassen wieder verliert. Allerdings kann sie eine starke sozialräumliche Differenzierung aufweisen; die einzelnen Quartiere oder die urbanen Konfigurationen innerhalb dieser Region können sehr unterschiedlich sein.

Das Städtische als umkämpftes Terrain Was in allen diesen Beiträgen mitschwingt, ist wesentlich auch die Frage, wer überhaupt von den urbanen Qualitäten eines Ortes profitiert. Dies ist nicht nur eine Frage der sozialen Gerechtigkeit. Denn Urbanität ist ein Gemeingut, das nur unter der Bedingung existiert, dass alle etwas dazu beitragen. Wenn dieser Prozess einseitig wird, verflüchtigt sich auch die Urbanität.

So zeigt denn der Prozess der Gentrifizierung gerade auch diese andere Seite, bei der Urbanität als ökonomische Ressource behandelt, kommerzialisiert und dabei auch erschöpft wird. Dabei spielt sich ein doppelter Prozess ab: Zum einen wird der Zugang zu urbanen Gebieten eingeschränkt, und zum andern wird das Urbane auch aufgesogen und ausgetrocknet und damit die Urbanität selbst reduziert. In einem allgemeinen Sinne lässt sich dieser Prozess als Kommodifizierung des urbanen Raumes verstehen.⁷⁰

Dabei wird der urbane Raum selbst, mitsamt den Menschen, die ihn bevölkern, den sozialen Ressourcen und den dadurch erzeugten Effekten, Teil eines umfassenden ökonomischen Dispositivs. Entsprechend werden urbane Räume heute oft so gestaltet, dass sie das Leben in kommerziell verwertbare Bahnen lenken und auf markt- und konsumorientierte Praktiken reduzieren. Das kreative urbane Chaos wird ausgeräumt und domestiziert, in das alltägliche Durcheinander schiebt sich immer mehr eine neue Art von Ordnung, die an der Oberfläche bis zur Perfektion gestaltet ist. Das geht längst über die Aufpflasterung von Strassen und Plätzen und die Musealisierung von Dorfkernen hinaus. Wenn bislang banale Gewerbebauten plötzlich eine neue Ästhetik annehmen, wenn Plätze bis ins Detail durchgestaltet werden und neue Fassaden mit glatten, aseptischen Oberflächen versehen werden, die keine Spuren mehr zulassen, dann verändert dies auch die Möglichkeiten der Benutzung und der Aneignung. Dabei geht es nicht nur um eine ästhetische Frage, auch wenn diese nicht zu unterschätzen ist. Vielmehr kommt es zu einer Verarmung des städtischen Raumes, zu einer Beschränkung der möglichen Erfahrungswelten. Das Erleben, die Konfrontation, die Aneignung von Gebäuden und Räumen sind sehr wichtige Qualitäten des urbanen Raumes, die nicht nur einer neuen Ästhetik weichen müssen, sondern auch einer neuen ökonomischen Rationalität. Deshalb führt die Umsetzung vieler Rezepte und Strategien, die eine «kreative Stadt», eine «urbane Renaissance», oder auch eine «Aufwertung» versprechen, oft gerade zu einer Abnahme an urbanen Qualitäten.

Urbanes Leben lässt sich nicht verordnen, Urbanität ist ein gemeinsames soziales Projekt. Neue Formen der Urbanität zu erfinden, ist nicht ein individueller Geniestreich, sondern ein gesellschaftlicher Prozess. Urbane Qualitäten sind das Resultat von gesellschaftlichen Auseinandersetzungen und vielfältigsten Initiativen: Das Städtische ist immer ein umkämpftes Terrain.

Damit stellt sich abschliessend nochmals die Frage, wie Urbanisierung und Urbanität zusammenhängen. Urbanisierung legt die Grundlage, sie schafft einen Rahmen, sie eröffnet bestimmte Möglichkeiten, sie bringt ein Potenzial hervor. Wie aber diese Möglichkeiten ausgeschöpft werden, ist abhängig von

⁶⁸ Zur Theorie des Situativens in urbanen Öffentlichkeiten vgl. auch Muri 2016.

⁶⁹ Vgl. hierzu Kretz und Salewski 2014: 167 ff.

ganz konkreten Bedingungen und Konstellationen. Urbanität ist letztlich eine Qualität, die sich im Alltag realisieren und bestätigen muss. Während sich die Urbanisierung als ein Transformationsprozess verstehen lässt, der materielle, regulatorische und alltagsweltliche Aspekte umfasst, geht es bei der Urbanität um spezifische Qualitäten, die sich als Ergebnis von konkreten Interaktionsprozessen einstellen. Urbanität ist gewissermassen flüchtig, kaum zu fassen, atmosphärisch, doch zugleich materiell und immer sehr real – sie realisiert sich in Aktivitäten und Aktionen, in konkreten alltagsweltlichen Situationen, in Quartieren, auf Strassen, Parks und Plätzen.

Urbanität ist das Ergebnis gesellschaftlicher Entwicklungsprozesse, in deren Verlauf sich ihre Elemente entfalten und sich ihre lokal spezifische Gestalt herausbilden kann. Jede Epoche, jede Gesellschaft und jede Stadt entwickeln eigene Formen der Urbanität. Entsprechend der jeweiligen konkreten raum-zeitlichen Situation präsentiert sich Urbanität deshalb jeweils anders. Das gilt grundsätzlich für alle urbanen Räume: Es gibt nie einen Endzustand, Urbanisierung bedeutet ständige Bewegung und Veränderung. Im Rückblick wird so deutlich, dass oft gerade das Unfertige, das Ephemere, das Ungeplante eigentlich das Wesentliche der städtischen Erfahrung ausmacht. Urbanität verlangt deshalb grundsätzlich nach Offenheit.

Urbanität ist ein multidimensionales Phänomen mit vielen unterschiedlichen Aspekten. Es wird ein offenes Konzept von Urbanität erforderlich, das in der Lage ist, die Dynamik und auch die Unterschiedlichkeit der urbanen Prozesse zu berücksichtigen. Im Rahmen unseres Projektes haben wir deshalb auch nicht allgemeine Prinzipien aufgestellt, sondern anhand konkreter Beispiele aus der Region Zürich zu ergründen versucht, wie urbane Qualitäten in alltäglichen Situationen generiert werden.



Urbane Qualitäten

Aus der Vielfalt von Menschen, Aktivitäten und Nutzungen bringen urbane Räume jene Synergien hervor, die für gesellschaftliche Entwicklungs- und Transformationsprozesse von Bedeutung sind. Urbanität kann als ein Zustand umschrieben werden, in dem unterschiedlichste räumliche, soziale und ökonomischen Beziehungen stattfinden. Es handelt sich um keine eindimensionale, sondern um eine komplexe Eigenschaft, die nicht ohne Weiteres zerlegt und wieder zusammengesetzt werden kann. Dennoch lässt sich Urbanität aus verschiedenen Perspektiven betrachten, und Annäherungen aus verschiedenen Richtungen helfen mit, dem Wesen der Urbanität auf die Spur zu kommen. So werden im Folgenden sechs Begriffe definiert, die als Annäherungen an die Urbanität verstanden werden können: Zentralität, Diversität, Interaktion, Zugänglichkeit, Adaptierbarkeit und Aneignung. Diese Begriffe sind einerseits Qualitäten des Urbanen, und andererseits bringen sie jeweils unterschiedliche sozialräumliche und städtebauliche Aspekte zusammen. Sie sind weder direkt beeinflussbar noch eindeutig messbar, bilden jedoch ein analytisches Raster, mit dem Urbanität erfasst und abgebildet werden kann. Diese Auswahl vereint sowohl statische Elemente als auch prozesshafte und regulierende Momente.

Mit den sechs Begriffen lassen sich auch unterschiedliche Ausprägungen und spezifische Konstellationen von Urbanität darstellen. Jeder der hier definierten urbanen Qualitäten sind drei Aspekte zugeordnet, die Teilbereiche der jeweiligen Qualität beleuchten. Sie können gesondert erfasst und durch planerische, bauliche oder gesetzliche Massnahmen beeinflusst werden.

Die Auswahl von urbanen Qualitäten und Aspekten ist weder abschliessend noch hierarchisch gegliedert. Die Begriffe und ihre mannigfaltigen Beziehungen bilden ein analytisches Gerüst, das sich an jeder beliebigen Stelle betreten lässt und in dem verschiedenste Querbezüge sichtbar werden. Die Verbindungen und Nahtstellen zeigen auf, dass urbane Qualitäten in wechselseitiger Abhängigkeit stehen und die spezifische Urbanität eines Ortes, eines Quartiers oder einer Stadt als integrale Konstellation und nicht nur als Summe verschiedener Einzeleigenschaften verstanden werden kann. Ein solches Verständnis ermöglicht die differenzierte Analyse unterschiedlicher Urbanitätsformen, woraus sich auch spezifische urbane Strategien ableiten lassen.

Um zu einem anschaulichen Bild der Urbanität zu gelangen, werden im Folgenden die sechs urbanen Qualitäten diskutiert. Jede wird zuerst definiert und ihr Bezug zur Urbanität beschrieben. Danach werden die jeweils dazugehörigen städtebaulichen und sozialräumlichen Aspekte vorgestellt. Zum Schluss werden mögliche urbane Strategien skizziert, die zur Förderung der spezifischen urbanen Qualität beitragen können.

Zentralität

«Keine Stadt, keine städtische Wirklichkeit ohne Zentrum [...].
Kein Ort der Freizeit, des Festes, des Wissens, der mündlichen und
schriftlichen Überlieferung, der Erfindung, der Schöpfung
ohne Zentralität.» Henri Lefebvre, Die Revolution der Städte, 1972 [1970], S. 105

Zentralität ist eine grundlegende Eigenschaft jeder Form
von Urbanität: Je mehr Menschen einen Ort in ihrem Alltag benötigen
und besuchen, desto zentraler ist dieser Ort.

Zentralität ermöglicht den Bewohnerinnen und Bewohnern einer urbanen Region den Zugang zu den Nutzungen und Angeboten, die im täglichen Leben benötigt werden. Wer keinen oder nur einen beschränkten Zugang zu Zentralitäten hat, bleibt von vielen Chancen und Möglichkeiten des heutigen Lebens ausgeschlossen. Zentren bringen Menschen zusammen, bündeln Interessen und verbinden unterschiedliche Nutzerinnen und Nutzer und deren Handlungsmotive. Dadurch werden Kontakte ermöglicht und Begegnungen zwischen unterschiedlichen Menschen stimuliert. ➡ **Diversität** ➡ **Interaktion** Aus diesen Gründen ist Zentralität eine grundlegende Eigenschaft des städtischen Lebens und damit auch eine Voraussetzung jeder Form von Urbanität.

Zentralität ist in erster Linie abhängig von Nutzungskonstellationen und räumlichen Bezügen und nicht unbedingt von bestimmten städtebaulichen oder architektonischen Typen. Zentralitäten lassen sich deshalb nur in Bezug zu anderen Zentralitäten bestimmen, und sie existieren auch nicht ohne ihren Gegenpart, die Peripherien. So ist Zentralität keine absolute Kategorie, sondern immer als relative Eigenschaft zu verstehen. Diese Relationen hängen von unterschiedlichen Aspekten ab. Drei davon erwiesen sich als besonders wichtig: logistische Zentralitäten, die als Knotenpunkte von Mobilitätsnetzwerken gebildet werden; funktionale Zentralitäten, die von der Art und der Reichweite von Nutzungen und Versorgungseinrichtungen abhängen; und symbolische Zentralitäten, die wichtige Identifikationspunkte darstellen.

Die **logistische Zentralität** bezieht sich auf den logistischen Raum, bestehend aus vielfältigen Transport- und Mobilitätsnetzwerken. Diese Netzwerke bilden Knoten, an denen sich die Bewegungslinien kreuzen und verknüpfen. Logistische Zentralitäten können auch als Brennpunkte von Aktivitäten in

globalen, regionalen und lokalen Netzwerken beschrieben werden. Sie zeichnen sich durch ihre gute Erreichbarkeit und ihre hohen Besucherfrequenzen aus. Ihr Bezug zu anderen Zentralitäten wird nicht primär durch räumliche Distanzen, sondern durch die benötigten Reisezeiten bestimmt, die wiederum von den entsprechenden Vernetzungen und Fahrfrequenzen abhängen. Deshalb sind topologische Beziehungen – also Lagebeziehungen unterschiedlicher Orte zueinander – zur Bestimmung von logistischen Zentralitäten relevant.

Funktionale Zentralitäten beziehen sich auf die Nutzungen, Angebote und Aktivitäten, die sich an einem Ort konzentrieren. Es gibt viele Orte, die Menschen anziehen und dadurch eine bestimmte Form von Zentralität herstellen: Geschäfte, Einkaufsstrassen, Märkte, Messen und Kongresszentren, Konzerthallen, Museen, Kinos, Theater, Veranstaltungsorte und kulturelle Einrichtungen aller Art, Restaurants, Bars und Hotels, Clubs, Treffpunkte und Vergnügungseinrichtungen, Spitäler, Schulen, Universitäten, Kurszentren, Sport-, Freizeit- und Erholungseinrichtungen, Ausflugsorte, aber auch temporäre Veranstaltungen und Festivals. Entsprechend lassen sich ganz unterschiedliche Arten von funktionalen Zentralitäten unterscheiden: politische Zentren, kulturelle Zentren, religiöse Zentren, Konsumzentren, Vergnügungsviertel, Arbeitsplatzzentren oder Verwaltungszentren. Wichtig ist in diesem Kontext nicht nur die Anzahl der zentralen Einrichtungen, die sich an einem Ort konzentrieren, sondern insbesondere die Effekte, die sich aus der Überlagerung und der Kombination von unterschiedlichen Funktionen ergeben können. ➡ **Diversität**

Der dritte Aspekt von Zentralität bezieht sich auf die **symbolischen Zentralitäten** eines Ortes. Viele Einrichtungen wie Konzerthallen, Stadien, Parks oder auch wichtige Ereignisse wie Feste, Umzüge, Märkte, Rituale oder Sportanlässe manifestieren sich nicht nur materiell, sondern tragen auch auf einer symbolischen Ebene zur Sinnstiftung bei. Orte, die mit gemeinsamen Erfahrungen, Themen, Geschichten oder Zeichen assoziiert werden können, bilden die Grundlage der kollektiven Erinnerung und liefern damit wichtige Anhaltspunkte der mentalen Orientierung in einem Quartier, einer Stadt oder einer ganzen Region. ➡ **Aneignung**

Zentralität ist eine Eigenschaft, die auf allen Massstabsebenen wirksam ist. Für einen Hedgefonds-Manager in der steuergünstigen Zürichsee-Gemeinde Freienbach kann London der wichtigste Bezugspunkt sein, während für die Bauernfamilie nebenan vielleicht das Dorf das Zentrum ihres Alltagslebens bildet. Zentralitäten können somit sehr unterschiedliche Reichweiten aufweisen, und ihre Einzugsgebiete können unterschiedlich gross sein. Entsprechend lassen sich metropolitane Zentralitäten identifizieren, die für die ganze Region

wichtig sind und Versorgungseinrichtungen mit einem regionalen oder sogar einem internationalen Einzugsgebiet enthalten, oder auch Alltagszentralitäten wie Quartier- oder Dorfzentren, die sich aufgrund der Überlagerung von alltäglichen Aktivitäten ergeben.

Tendenzen In vorindustriellen Städten wurden Marktplätze, Kirchen und Rathäuser aufgrund der eingeschränkten Reichweiten der verkehrstechnischen Erschliessung meist an geografisch zentralen Lagen platziert und prominent in Szene gesetzt. Die Zunahme der Mobilität seit der Industrialisierung und in noch viel stärkerem Masse seit dem Zweiten Weltkrieg hat zu einer grundlegenden Veränderung der einst starren Zentrenhierarchien geführt, da durch Spezialisierungen differenzierte Zentralitäten entstanden sind und sich polyzentrische Strukturen herausgebildet haben.

Die Erreichbarkeit hat einen ganz wesentlichen Einfluss auf die Zentrenstruktur. So decken sich heute die logistischen nicht mehr zwingend mit den historisch gewachsenen Zentralitäten. Durch die Erstellung von neuen Knoten kann sich eine urbane Topografie relativ kurzfristig grundlegend verändern, und an gewissen Orten können historische und logistische Zentralitäten sogar völlig auseinanderfallen, weil neue Entwicklungsschwerpunkte an Lagen mit guter Infrastrukturanbindung ohne Bezug auf vorhandene Zentren entstehen. Dies zeigt sich zum Beispiel bei Autobahnkreuzen und -anschlüssen ausserhalb der Kernstädte, um die sich neue Arbeitsplatz- und Konsumzentren anlagern. Aber auch Eisenbahn- und Tramlinien können solche neuen zentralen Orte schaffen, die abseits von bestehenden Zentralitäten liegen.

Die Erschliessungsqualität und die Position in regionalen Mobilitätsnetzwerken sind also eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung von Zentralitäten. Die zeitliche Distanz entscheidet oft darüber, ob bestimmte Einrichtungen und Angebote überhaupt benutzt werden. Peripherie meint in diesem Zusammenhang, dass zentrale Einrichtungen nicht innert nützlicher Frist erreichbar sind. Umgekehrt können aber neue Erschliessungen auch bedeuten, dass Orte dadurch in kürzerer Frist erreichbar werden, somit zentraler werden und ihre Ausstrahlung auch zu einer Ausdehnung ihrer Reichweite führt. Bestehende lokale Zentralitäten abseits der neuen Erschliessungen können so an Bedeutung einbüßen. Das ist ein Effekt, der sowohl durch die Autobahn als auch durch die S-Bahn erzeugt wird. Viele alte Dorfzentren haben ihre ehemalige Bedeutung verloren, der Kampf um die Erhaltung von Poststellen und Bankfilialen oder sogar des Dorfladens und der lokalen Bäckerei sind beredte Zeichen dieses Prozesses, der zur Ausdünnung von tradierten lokalen Zentra-

litäten führt. Zugleich kann es auch zur Entflechtung und zur Spezialisierung von Zentralitäten kommen. So entstehen monofunktionale Zentren wie beispielsweise Freizeitparks, Einkaufszentren oder Fachmärkte, die oft nur beschränkt auch noch kulturelle und soziale Funktionen ausüben. Dadurch fallen die funktionalen Zentralitäten auseinander und werden räumlich getrennt. In Zürich sind immer noch die meisten kulturellen und sozialen Zentralitäten in der Zürcher Innenstadt konzentriert, während die Zentralitäten in der Agglomeration meist hochspezifisch sind und vor allem konsumorientiert bleiben.

Damit einher geht eine Tendenz zur räumlichen Streuung von Zentralitäten, wodurch polyzentrische Strukturen entstehen. Im grossen Massstab ist Polyzentralität ein charakteristisches, ja sogar konstituierendes Merkmal von Metropolitanregionen, die einstmals eigenständige Städte und neue Zentralitäten wie Flughäfen oder neue Arbeitsplatzkonzentrationen in übergreifenden Einzugsgebieten zusammenführen. Da sie über lange Zeiträume entstanden sind und auf enormen Investitionen in die gebaute Umwelt basieren, sind diese Strukturen nur schwer veränderbar. Während Polyzentralität auf dem grossen Massstab eine bessere Versorgung der Bevölkerung bedeuten kann, wird auf dem mittleren und kleinen Massstab die Wirkung der Zentralität durch polyzentrische Strukturen empfindlich abgeschwächt – ihr Potenzial wird sozusagen in die Fläche gestreut. Sie führt auch zu einer massiv erhöhten Verkehrsnachfrage, um die verschiedenen Zentren wieder miteinander zu verbinden, und generiert so weitverzweigte Verkehrsströme, die sich kaum mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln effizient bewältigen lassen.

Urbane Strategien Polyzentralität und monofunktionale Zentren sind heute auch in kleineren Städten und Agglomerationen weitverbreitete Phänomene. Grundsätzlich geht es hier darum, das Potenzial der Zentralitäten optimal auszuschöpfen. Dabei ist darauf zu achten, vorhandene Zentralitäten in neu geschaffene Netzwerke zu integrieren. Man kann nicht überall Zentren schaffen. Da ihre Potenziale je nach der konkreten Situation sehr verschieden sind, ist eine klare Differenzierung der verschiedenen Zentralitäten notwendig.

Auf mittlerem und kleinem Massstab sollten verstreute Zentralitäten möglichst vermieden oder reduziert werden, um die Verkehrsströme zu bündeln und zu minimieren. Es ist deshalb sehr wichtig, zentrale Aktivitäten, Angebote und Nutzungen zu konzentrieren und monofunktionale Zentren mit weiteren Nutzungen anzureichern. Das bedeutet eine Absage an eintönige Zentralitäten auf der grünen Wiese, und stattdessen eine Bündelung verschiedener Zentralitäten in räumlicher und zeitlicher Hinsicht. Durch die Kombi-

nation von unterschiedlichen Zentralitäten können deren Effekte oft deutlich verstärkt werden. Dabei sind auch mögliche Synergien zwischen regionalen und lokalen Funktionen und Nutzungen zu berücksichtigen.

Auf kleinem Massstab geht es vor allem darum, Alltagszentralitäten so zu konzentrieren, dass sie genügend Menschen zusammenführen, um überhaupt Urbanität entstehen zu lassen. Weiter sollte die häufige Forderung baulicher Verdichtung um wichtige Knoten des öffentlichen Verkehrs insbesondere die Frage der Nutzungen im Blick behalten, damit nicht nur einige Wohnblöcke und Bürogebäude, sondern regional wirksame Nutzungen erstellt werden.

Zudem sollte eine bessere Übereinstimmung von logistischen und funktionalen Zentralitäten erreicht werden. Dabei müssen insbesondere vermehrt die Effekte der Verkehrsinfrastruktur auf die Stadtentwicklung antizipiert und genutzt werden. Dies bedeutet zuerst, eine alte Forderung endlich ernst zu nehmen und umzusetzen: die Koordinierung von Verkehrsplanung und Städtebau. Hier gilt es etwa, die Potenziale von Bahnhöfen besser zu nutzen und Stationen von neuen Tramlinien so zu gestalten, dass sich auch zentrale Nutzungen hier ansiedeln und sie zu Kondensationspunkten des sozialen Lebens werden. Der Bau einer neuen Tramlinie sollte als weitreichende städtebauliche Aufgabe begriffen und nicht allein der Verkehrsplanung überlassen werden.

Damit logistische, funktionale und symbolische Zentralitäten zusammengeführt und erschlossen werden können, bedarf es einer geeigneten Einbettung der Zentralitäten in den öffentlichen Raum. Infrastrukturen und öffentliche Räume sollten aufeinander abgestimmt werden, um die Scharnierfunktion des öffentlichen Raumes zwischen regionalen und lokalen Netzwerken zu gewährleisten. Dies setzt ein genaues Verständnis für Nachbarschaften voraus. Entsprechend ist es von Vorteil, wenn benachbarte Quartiere in die Planung von neuen Gebieten an zentralen Lagen miteinbezogen werden.

Aspekte der Zentralität

Logistische Zentralität bezeichnet die spezifische Lage eines Ortes oder Gebietes in lokalen, regionalen, nationalen und internationalen Mobilitätsnetzwerken (Vernetzung, Knotenfunktionen, Umsteigebeziehungen, Fahrzeiten etc.). Sie kann topologisch berechnet und durch Netzplananalysen abgeschätzt werden.

Funktionale Zentralität bezeichnet die Präsenz von unterschiedlichen Nutzungen, Angeboten und Aktivitäten an einem Ort. Dabei kann zwischen monofunktionalen und diversifizierten Zentralitäten unterschieden werden. Sie kann beispielsweise durch Nutzungskartierungen eruiert werden.

Symbolische Zentralität bezeichnet die Bedeutung eines Ortes für die kollektive Identifikation. Sie kann durch Interviews und durch historische Quellenanalysen erschlossen werden.

Diversität

«... Stadtteile mit blühender Diversität lassen unvorhersehbare Nutzungen und sonderbare Szenen entstehen. Das ist jedoch nicht ein Nachteil von Diversität, sondern der springende Punkt ...»

Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, 1992 [1961], S. 238 (Übersetzung der Hg.)

Diversität bedeutet, dass unterschiedliche Nutzungen, Nutzergruppen, soziale Milieus und räumliche Ausprägungen in einem Raum präsent sind.

Urbane Situationen sind durch das Miteinander von Unterschiedlichem charakterisiert. Die Präsenz unterschiedlicher Milieus und Kulturen, Aktivitäten und Nutzungen sowie städtebaulicher Elemente wie beispielsweise Gebäude, Plätze, Parks oder Strassen auf relativ engem Raum bilden die Grundlage für Vielfalt und Reibung. Eine urbane Lebensweise zeichnet sich dadurch aus, dass sie in der Lage ist, diese Unterschiede produktiv werden zu lassen. Dies setzt die Bereitschaft und die Fähigkeit voraus, sich mit Andersartigem, Fremdem und Neuem auseinanderzusetzen. Ein solches produktives urbanes Umfeld kann durch Planung oder bauliche Eingriffe nur begrenzt beeinflusst werden, denn hier spielt die städtische Gesellschaft eine entscheidende Rolle. Dennoch sind einige Aspekte wie Nutzungsdiversität, soziale Diversität und Eigentumsdiversität bis zu einem gewissen Grad beeinflussbar. Sie stimulieren durch die Gleichzeitigkeit unterschiedlicher Aktivitäten jene raum-zeitlichen Überlagerungseffekte, die für produktive urbane Situationen typisch sind.

Der erste Aspekt von Diversität ist die **Nutzungsdiversität**. Unterschiedlichste private und öffentliche Angebote, kommerzielle und nicht-kommerzielle Aktivitäten beleben und bereichern den urbanen Raum. Verschiedene Nutzungen können sich ergänzen, komplementär befruchten oder zeitlich abwechseln. Dadurch ergibt sich auch ein grösseres und vielfältigeres Angebot, das unterschiedliche soziale Gruppen anspricht, **Zentralität** was nicht nur den Austausch fördert, **Interaktion** sondern die Stadträume auch weniger anfällig für Krisen einzelner Nutzergruppen oder Nutzungsarten macht. Umgekehrt kann die Nutzungsvielfalt auch die **soziale Diversität** erhöhen. Wenn unterschiedlichste Bevölkerungsgruppen in einem urbanen Raum präsent sind und ihn beleben, steigen auch die Interaktionspotenziale verschiedener Nutzer-

gruppen. **Interaktion** Damit diese soziale Diversität auch gelebt werden kann und auf sozialer, kultureller und auch ökonomischer Ebene fruchtbar wird, braucht es die Bereitschaft der Bewohnerinnen zum Austausch mit anderen Menschen und Lebenswelten. Diese schliesst bis zu einem gewissen Grad auch Konflikte mit ein und erfordert die Fähigkeit, Unterschiede als Chancen zu sehen. Unterschiedliche Menschen, Räume und Beziehungen bilden aufgrund ihres Potenzials für soziale und ökonomische Innovation wichtige urbane Ressourcen. Dementsprechend ist eine neugierige Haltung der Bewohner gegenüber Differenzen eine wichtige Voraussetzung für das Aktivieren dieser Ressourcen und somit grundlegend für das Entstehen urbaner Situationen. Dazu sind Orte notwendig, an denen diese Unterschiede sichtbar werden, aufeinandertreffen und sich austauschen können. **Zentralität** **Interaktion**

Dieser Zusammenhang führt zum Aspekt der **Eigentumsdiversität**. Sie steht für die Vielfalt von Eigentumsstrukturen und Investitionsmodellen. Die Eigentumsdiversität bildet eine Grundlage für soziale Diversität und Nutzungsdiversität, da verschiedene Eigentümer verschiedene Ziele verfolgen und somit verschiedene Nutzungsmodelle und Nutzerprofile kultivieren. Ein wichtiger Aspekt in diesem Zusammenhang ist die Grösse und die Mischung der verschiedenen Investitionseinheiten. Ein Konglomerat verschiedener Parzellengrössen bietet Chancen für eine grössere Nutzungsvielfalt, da verschiedene Investorentypen mit unterschiedlichen Investitionsdimensionen angezogen werden. Dabei ist zu beachten, dass Eigentumsdiversität nicht mit städtebaulicher Formenvielfalt verwechselt werden sollte. Vermeintlich heterogen wirkende Quartiere mit unterschiedlichen Baukörpern können unter Umständen von einem einheitlichen Investitionsmodell geprägt sein, während zum Beispiel der morphologischen Homogenität von gründerzeitlichen Quartieren eine äusserst heterogene Investitions- und Eigentümerstruktur zugrunde liegt.

Tendenzen Während sich innerstädtische Quartiere meistens durch eine hohe Diversität auszeichnen, prägen in vielen Gebieten der Agglomeration Einfamilienhausgebiete und Wohnsiedlungen mit relativ homogener sozialer Struktur sowie monofunktionale Gewerbegebiete und Arbeitsplatz-Cluster das Siedlungsbild. Diesem Umstand mit Rezepten der Verdichtung und Nutzungsdurchmischung begegnen zu wollen, greift allerdings oft zu kurz, denn in vielen Wohnquartieren sind Vielfalt und städtische Öffentlichkeit gerade nicht erwünscht. Die geringe Dichte und die homogene Bevölkerungsstruktur sind oftmals sogar wichtige Gründe, um in solche Quartiere zu ziehen. Paradoxerweise führt umgekehrt in vielen innerstädtischen Gebieten ausgerechnet die

Attraktivität von heterogenen Quartieren mit ihrer hohen Diversität zu einer Entmischung, da sie vermehrt auch zahlungskräftigere soziale Gruppen und wertschöpfungsstarke Dienstleistungen anziehen.

Das erstarkte Interesse an innerstädtischen Gebieten kann zwar die soziale Durchmischung in einem ersten Stadium noch erhöhen, längerfristig wird sie aber durch die ausgelösten Verdrängungsprozesse wieder verringert. Die ökonomische Verwertungslogik führt zu einer Erhöhung von Bodenpreisen und Mieten, und als Konsequenz lässt sich eine schrittweise Verdrängung von weniger zahlungskräftigen Bevölkerungsgruppen und Nutzungen mit geringerer Wertschöpfung feststellen. Dieser Prozess der Gentrifizierung hat seit den 1990er-Jahren in vielen innerstädtischen Quartieren zu einer grundlegenden sozioökonomischen Transformation geführt.

Auch ein grosses Steuergefälle trägt zu einer räumlichen Trennung sozialer Gruppen bei. Tiefere Steuerfüsse führen durch ihre Attraktivität zu höheren Bodenpreisen, die für weniger zahlungskräftige Bewohner und Nutzungen nicht mehr erschwinglich sind. Diese Form der Gentrifizierung tritt insbesondere in gut erschlossenen und landschaftlich privilegierten Gebieten auf, in denen sich attraktiver Wohnraum, ländliche Atmosphäre und tiefer Steuersatz ökonomisch gegenseitig potenzieren.

Eine Erhöhung der Diversität kann sich demgegenüber durch ein Nebeneinander von permanenten und temporären Nutzungen einstellen. So haben Zwischennutzungen in manchen urbanen Transformationsgebieten bis anhin stark zur Erhöhung der Diversität beigetragen, indem sie innovativen Klein- und Kleinstfirmen sowie kulturellen und sozialen Nutzungen erschwingliche Räume geboten haben. Allerdings sind diese Flächen in vielen urbanen Territorien mittlerweile wieder durch permanente Nutzungen ersetzt worden.

Urbane Strategien ›Durchmischung‹ und ›urbane Mischnutzung‹ sind seit Langem beliebte Begriffe in der Planung: Der direkte Einfluss auf die Nutzungen erscheint als verhältnismässig einfaches Mittel, die Diversität von urbanen Gebieten zu erhöhen. Doch oft greifen solche Strategien zu kurz, weil die Förderung der Nutzungsdiversität nicht automatisch auch zu einer sozialen Diversität führt. Diversität lässt sich letztlich weder verordnen noch durch sozialtechnologische Massnahmen erreichen, sondern sie ergibt sich als Resultat langfristiger sozialer und ökonomischer Prozesse. Sie verlangt vor allem das unmittelbare Nebeneinander von spezifischen Räumen für unterschiedliche Nutzungs- und Nutzertypen. Die Kalibrierung der verschiedenen Aspekte von Eigentumsdiversität, Nutzungsdiversität und sozialer Diversität mit der

städtebaulichen Form ist dabei eine zentrale und zugleich schwierige urbane Gestaltungsaufgabe, weil sie die komplexen und oft indirekten Abhängigkeiten von räumlichen, sozialen und ökonomischen Aspekten berücksichtigen muss.

Oft wird dabei auch mit stadträumlichen Klischees, Stereotypen und romantisierenden Bildern von durchmischten Quartieren operiert. Demgegenüber wäre vor allem darauf zu achten, dass bestehende soziale Konstellationen in Quartieren als urbane Keimzellen gestützt und nicht umgepflügt werden. Dies bedingt, dass die Präsenz von unterschiedlichen sozialen Gruppen gewährleistet ist und langfristige Aneignungsprozesse reifen können. Zuallererst sind immer auch wenig zahlungskräftige Nutzergruppen und Nutzungen zu stützen. Oft tragen gerade ›Aufwertungsmassnahmen‹ wesentlich zur Gentrifizierung und zur Homogenisierung eines Quartiers bei. In vielen Fällen könnte auf solche Massnahmen verzichtet werden, wenn stattdessen stärker auf Prozesse der Selbstregulierung und der sozialen Kontrolle vertraut würde. Gerade in Stadtgebieten mit starken Tendenzen zur Gentrifizierung kann die Unterstützung von genossenschaftlichem Wohnungsbau zur Erhaltung der Diversität beitragen. Allerdings kann dies im Übermass auch zu homogenen und monotonen Quartieren führen. Hier ist es vor allem wichtig, mit gemischten Wohnformen zu experimentieren und auch gewerbliche Nutzungen miteinzubeziehen.

Das viel gelobte Instrument der Zwischennutzungen ist in vielen Gebieten heute erschöpft, was zu einer deutlichen Verarmung an urbanen Potenzialen für die gesamte Stadt führt. Wo noch vorhanden, sollten Gebiete für temporäre Nutzungen möglichst gestärkt werden, und es braucht auch Ersatz für verloren gegangene Zwischennutzungen. Hier sollten Planung und Politik neue Ideen entwickeln, wie durch experimentelle und alternative Konzepte Möglichkeiten für Ökonomien geringer Wertschöpfung erhalten oder geschaffen werden können, welche ein Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen und Investitionsformen fördern.

Aspekte der Diversität

Nutzungsdiversität bezeichnet die Vielfalt und die Überlagerung verschiedener Nutzungen und Programme. Sie kann durch Nutzungskartierungen eruiert werden.

Soziale Diversität bezeichnet die Vielfalt und die Durchmischung unterschiedlicher Milieus, Kulturen und Menschen. Sie kann durch Beobachtungen und eine sozialstatistische Datenanalyse erschlossen werden.

Eigentumsdiversität steht für die Vielfalt von Eigentumsstrukturen und Investitionsmodellen als wichtige Grundlage für soziale, funktionale und auch baulich-räumliche Diversität. Sie kann durch Eigentümerkartierung und Grundbuchrecherchen festgehalten werden.

Interaktion

«Räumliche Nähe erzeugt nicht automatisch Kommunikation. Sie erleichtert und intensiviert sie aber, wenn die sozialen und kulturellen Voraussetzungen dazu vorhanden sind.»

Hartmut Häussermann, Phänomenologie und Struktur städtischer Dichte, 2007, S. 24

Interaktion bedeutet, dass unterschiedliche Menschen wechselseitig aufeinander einwirken und sich gegenseitig produktiv beeinflussen.

Urbanität zeichnet sich durch produktive Interaktionen zwischen Menschen aus. Durch ihre Zentralität und ihre Diversität erzeugen urbane Räume jene synergetischen Energien, die eine Gesellschaft wirtschaftlich und kulturell immer wieder benötigt. Zentralität und Diversität allein bringen jedoch keine Urbanität hervor, wenn sie nicht realisiert und wenn sie nicht gelebt werden können. Es ist also entscheidend, dass sich Menschen begegnen und miteinander kommunizieren. Dazu braucht es Räume, die kollektiv genutzt werden können. Wichtige Aspekte von Interaktion sind die soziale Dichte, die Interaktionsintensität und die Interaktionsdauer.

Die **soziale Dichte** bezeichnet die Anzahl der Menschen, die sich an einem Ort oder in einem Raum aufhalten. Sie ist eine Voraussetzung dafür, überhaupt jemanden anzutreffen. Die soziale Dichte schliesst nicht nur die Wohn- und die Arbeitsbevölkerung, sondern auch Besucherinnen und Nutzer ein. Sie kann sich einerseits auf ganze Quartiere beziehen, wobei Einwohner-, Beschäftigten- und Besucherzahlen als relevante Indikatoren beigezogen werden. Andererseits kann auch die soziale Dichte von spezifischen Orten untersucht werden, wobei die Tages-, Wochen- und Jahresrhythmen zu berücksichtigen sind, die zu unterschiedlicher Tages- und Nachtbevölkerung führen können.

Soziale Dichte wird im aktuellen Stadtplanungsdiskurs oft mit baulicher Dichte gleichgesetzt. Doch zur Interaktion braucht es auch eine minimale Bevölkerungsdichte. Es geht also in diesem Zusammenhang nicht darum, möglichst viel Geschossfläche bereitzustellen, sondern um die Präsenz möglichst vieler Menschen in einem Gebiet. Stetig steigende Raumbedürfnisse bei gleichbleibender baulicher Dichte führen zu einer Ausdünnung der sozialen Dichte in bestehenden Quartieren: Der gleiche physische Raum wird durch immer weniger Menschen bewohnt oder genutzt, und die soziale Dichte sinkt.

Neben der sozialen Dichte ist die Anzahl und die Deutlichkeit der Austauschbeziehungen massgebend, die mit dem Begriff der **Interaktionsintensität** erfasst werden kann. Ein Ort, der eine hohe soziale Dichte aufweist, muss nicht zwingend auch eine hohe Interaktionsintensität aufweisen. Als Beispiel kann ein Wochenmarkt mit einer Bahnhofshalle zu Stosszeiten verglichen werden: Während die soziale Dichte in der Bahnhofshalle deutlich höher ausfällt, sind fast nur flüchtige Interaktionsprozesse durch Blickkontakte und Ausweichmanöver auszumachen. Der Markt hingegen weist trotz tieferer sozialer Dichte eine höhere Intensität der Interaktionen auf. Probieren, kaufen und verkaufen, feilschen, Bekannte treffen und mit Unbekannten um den letzten Blumenstrauss streiten – die Anzahl sozialer Interaktionen fällt beim Markt höher aus, und der Austausch ist intensiver.

Der dritte Aspekt von Interaktion ist die **Interaktionsdauer**. Damit Beziehungen geknüpft werden, braucht sowohl Orte, an denen sich Menschen begegnen, als auch Möglichkeiten, sich in längere Gespräche zu verwickeln. So weisen zum Beispiel Parks meist tiefe soziale Dichten und auch tiefe Interaktionsintensitäten auf, jedoch lang andauernde Interaktionen. Als angenehm empfundene Gestaltungen und öffentliche Nutzungen wie Strassencafés, soziale und kulturelle Treffpunkte, Plätze und Parks im öffentlich zugänglichen Raum befördern die Aufenthaltsqualität und beeinflussen dementsprechend auch die Interaktionsdauer. Eine der grössten Schwierigkeiten von Neubaugebieten ist nicht nur die oft abweisende, funktionalen Kriterien folgende Gestaltung von Oberflächen und Aussenräumen, **Aneignung** sondern insbesondere das Fehlen von Orten mit Aufenthaltsqualitäten. Das Gleiche gilt für viele Bahnhöfe, Einkaufsstrassen und Einkaufszentren, die vor allem für die effiziente Durchschleusung von Menschenströmen konzipiert sind und darauf achten, dass die Kundinnen und Kunden nicht vom Konsum abgehalten werden.

Tendenzen Eine zentrale Rolle für Interaktionsprozesse nimmt somit der öffentliche Raum ein. Öffentlich zugängliche Orte und Treffpunkte stimulieren Interaktionen in besonderer Masse, wenn sie sich an Schnittstellen befinden, sei dies an der Grenze zwischen Quartieren oder auch an zentralen Orten, an denen sich Mobilitäts- oder Alltagsnetzwerke überlagern. Städtebaulich können Austausch- und Kommunikationsprozesse stimuliert werden, indem öffentlich zugängliche Räume und Infrastrukturen angeboten werden, die in ihrer Dimensionierung auf die jeweilige soziale Dichte abgestimmt sind, vielfältige Aktivitäten zulassen und dadurch unterschiedlichste Nutzerinnen auf sich beziehen. Lage und Erschliessung, **Zentralität** Dimension, Ausgestal-

tung und Anpassbarkeit, **Adaptierbarkeit** baulich-materielle und rechtliche Rahmenbedingungen sowie formell (staatlich oder polizeilich) und informell (durch die Nutzer) ausgeübte Kontrolle **Zugänglichkeit** sind dabei entscheidende Faktoren für das Entstehen von Interaktionsprozessen.

Eine entscheidende Rolle spielt auch der Zusammenhang von Massstab und sozialer Dichte. Die Relation von gebautem Raum und der Anzahl Menschen, die ihn nutzen, entscheidet wesentlich darüber, ob Interaktionsprozesse überhaupt zustande kommen: Materialität und Dimensionierung von urbanen Räumen sind deshalb für die Beschaffenheit der Interaktionsprozesse äusserst relevant. Sie beeinflussen die Aufenthaltsqualitäten und die Nutzbarkeit direkt und konstituieren die soziale Dichte mit. Hochhäuser mögen zum Beispiel als urbane Symbole zu einem städtischen Image beitragen. Wenn sie jedoch mit übergrossen oder nicht nutzbaren Aussenräumen kombiniert werden, vorwiegend als Zweitwohnungen dienen und deshalb oft unbewohnt bleiben, tragen sie weder zur sozialen Dichte noch zu hoher Interaktionsintensität oder zu lang anhaltenden Interaktionsprozessen bei. Das Gleiche gilt für die Tendenz zur grösseren Dimensionierung der Neubauprojekte, die sich in den letzten Jahren beobachten lässt. Angeregt durch die Transformation ehemaliger Industrie- und Gewerbeareale hat sich in Kombination mit den aktuellen Investitionsdimensionen und -zyklen der Immobilienindustrie eine Tendenz zu städtebaulichen Grossformen ergeben, die oft als «urbane Architektur» verkauft wird. Allerdings zeigen viele Beispiele von neueren Stadtquartieren, wie das als Trendquartier bekannt gewordene ehemalige Industrieareal Zürich West, dass die Aussenräume in weiten Teilen wenig belebt sind, weil die angemessene Massstäblichkeit zwischen sozialer Dichte und der Dimensionierung und Gestaltung des gebauten Raumes nicht erreicht wurde.

Urbane Strategien Bauliche Verdichtung wird oft als wichtigste Strategie zur Generierung städtischen Lebens angeboten. Doch selbst wenn bauliche Verdichtung tatsächlich zu einer Zunahme der sozialen Dichte führt, kann dabei die Interaktion abnehmen. Denn die Dimensionierung des Stadtraums ist eine ebenso entscheidende Grösse zur Beeinflussung von Interaktionsprozessen. Die Schaffung einer angemessenen Massstäblichkeit zwischen sozialer Dichte und städtebaulicher Dimensionierung entscheidet letztlich darüber, ob die Menschen überhaupt in Interaktionen eintreten können. Dabei lassen sich keine allgemeingültigen Regeln aufstellen, sondern es geht darum, Räume mit verschiedenen sozialen Dichten und zeitlichen Intensitäten kontextspezifisch zu gestalten. Erst das Zusammenspiel von stadträumlicher Szenografie und

alltäglicher Dramaturgie der Aktivitäten, die sich in diesem Raum abspielen, führt zu den abwechslungsreichen urbanen Situationen, die Bewohnerinnen und Besucher dazu einladen, ein Gebiet zu durchschweifen. Umgekehrt sind leere Stadträume oftmals die Konsequenz einer einseitigen stadträumlichen Nutzungsanordnung, die zu Situationen führt, in denen es überhaupt nichts zu sehen und zu erleben gibt. Monotonie ist eine typische Erscheinung in Agglomerationsgebieten, aber sie ist auch in vielen Neubau- und Transformationsgebieten anzutreffen. Es ist deshalb darauf zu achten, dass Quartiere mit verschiedenen Atmosphären, sozialen Dichten und zeitlichen Intensitäten das Angebotsspektrum erweitern und entsprechend verschiedenen Nutzungen und Nutzern Platz bieten können.

Ein Verständnis vom Verhältnis zwischen der sozialen Dichte eines Ortes und der Massstäblichkeit des öffentlichen Freiraumes ist insbesondere bei der Wahl von geeigneten Gebäude- und Freiraumtypen äusserst relevant. So muss man sich bei Planungen immer fragen: Gibt es genügend Menschen im Quartier, um die vorgeschlagenen Angebote und deren Dimensionen überhaupt alimentieren zu können? Ein überdimensionierter Platz in einem Quartier mit niedriger Bevölkerungsdichte und geringer Zentralität wird mit hoher Wahrscheinlichkeit wenig Interaktionspotenziale stimulieren. Grosszügig dimensionierte Plätze führen nicht zur Intensivierung des urbanen Lebens, wenn sich zu wenige Menschen in diesem Gebiet aufhalten. Wenn die Bevölkerungszahl des betreffenden Gebiets zu tief ist, werden auch nicht viele Menschen diesen Platz aufsuchen, insbesondere dann, wenn auch noch zu wenig öffentliche Nutzungen vorhanden sind, um zusätzliche Besucherinnen und Besucher anzuziehen. Ein anderes Beispiel sind zu schmale Gehsteige an städtischen Haupterschliessungsachsen. Sie halten Fussgänger davon ab, diese zu nutzen. In den Agglomerationsgebieten ist diesbezüglich das Verhältnis zwischen den grossmassstäblichen Verkehrsinfrastrukturen und den angrenzenden Gebäuden, oft Wohnüberbauungen mit niedriger Dichte und hohen Lärmschutzwänden, neu zu überdenken und das Potenzial der relativ hohen sozialen Dichten an Mobilitätsknoten stadträumlich besser auszunutzen.

Gestalterisch ist vor allem die Verknüpfung von Raumangeboten für unterschiedliche Bedürfnisse wichtig, also Räume für die individuelle Nutzung und Räume des Austauschs kunstvoll anzuordnen und Schwellen differenziert zu gestalten. Dazu gehört, dass Räume zwischen verschiedenen Quartieren nicht nur als Grenzen, sondern als Übergänge, Kontaktflächen und dementsprechend als Orte des Aufeinandertreffens verschiedener Nutzergruppen, Milieus und Lebensstile gestaltet werden. Treffpunkte und öffentliche Orte för-

dern die Aufenthaltsqualität und dementsprechend die Interaktionspotenziale verschiedener Milieus, wenn sie sich an Schnittstellen befinden, sei dies an der Grenze zwischen Gebieten mit unterschiedlichen Funktionen oder an Stellen, an denen sich Mobilitäts- oder Alltagsnetzwerke überlagern.

Aspekte der Interaktion

Soziale Dichte bezeichnet die Anzahl von Menschen (Einwohner, Beschäftigte und Besucher), die sich an einem Ort aufhalten. Sie kann durch geeignete Statistiken oder auch Personenzählungen festgehalten werden.

Interaktionsintensität bezeichnet die Anzahl und die Deutlichkeit der Interaktionsprozesse. Sie kann durch Beobachtung und Kartierung eruiert werden.

Interaktionsdauer bezeichnet die zeitliche Ausdehnung von Interaktionen. Sie kann durch Beobachtung oder auch Befragungen erschlossen werden.

Zugänglichkeit

«Städte bieten verbesserte Zugänglichkeit (...) zu Menschen, Aktivitäten, Ressourcen, Orten und Informationen.»

Kevin Lynch, A Theory of Good City Form, 1981: S. 188 (Übersetzung der Hg.)

Zugänglichkeit bezeichnet die Möglichkeit, einen Ort zu unterschiedlichen Zeiten aufsuchen und sich darin aufhalten zu können.

Die Zugänglichkeit von Orten ermöglicht oder erschwert die Teilhabe von Nutzerinnen und Nutzern an den materiellen und sozialen Ressourcen, die an diesen Orten zur Verfügung stehen. Sie ist die Grundvoraussetzung für jene abwechslungsreiche und zugleich präzise Rhythmisierung von Öffentlichkeit, Privatsphäre und ihren mannigfaltigen Variationen, die urbane Räume auszeichnet. ➡ Aneignung ➡ Adaptierbarkeit Ein öffentlicher Raum sollte als solcher erkennbar, angemessen erschlossen und für alle zugänglich sein. Wichtige Aspekte von Zugänglichkeit sind Porosität, Regulierung und Kontextualität.

Für die Zugänglichkeit müssen zunächst bestimmte bauliche und materielle Voraussetzungen erfüllt sein. Dieser Aspekt kann als **Porosität** bezeichnet werden, womit die physische Durchlässigkeit der Stadttextur gemeint ist. Auf grossräumiger Ebene wird die Porosität nebst der Lage und der Erreichbarkeit ➡ Zentralität beispielsweise durch unüberbrückbare Industrie- und Gewerbezo- nen und insbesondere durch Infrastrukturbauten wie Autobahnen, Bahndämme oder auch Flughäfen eingeschränkt. Kleinräumig sind auch Aspekte wie der Zuschnitt und die Gliederung des Stadtgrundrisses und möglichst hinder- nisfreie und gut erkennbare Durchgänge an den städtebaulichen Nahtstellen entscheidend. Insbesondere für weniger mobile Bevölkerungsgruppen, Kinder, ältere und behinderte Menschen ist es wichtig, dass bauliche Strukturen eine angemessene Porosität aufweisen. Nebst Grenzen und Übergängen spielt auch die Art der inneren Erschliessung von Quartieren eine wichtige Rolle. Während engmaschige und redundante Erschliessungssysteme zu einer hohen Porosität beitragen, bewirken komplizierte und unübersichtliche Erschliessungen mit Über- und Unterführungen, Schlaufen und Sackgassen eine geringe Durchlässigkeit und eine entsprechend reduzierte Zugänglichkeit. Porosität bedeutet im kleinsten Massstab die Zugänglichkeit der Gebäude im Erdge-

schoss, also die Distanz zwischen den Eingängen für Wohnungen, Büros, Ge- schäfte und den Durchgängen durch die Gebäude. Je kürzer die Abstände zwi- schen den Zu- und den Durchgängen sind, desto höher ist die Porosität.

Die Zugänglichkeit oder Unzugänglichkeit eines Ortes hängt sowohl von physisch-materiellen Faktoren ab wie auch von der **Regulierung**. Diese erfasst Zutritts- oder Ausschlusskriterien, die für einen bestimmten Raum gelten und die Handlungs- und Bewegungsfreiheiten der unterschiedlichen Nut- zergruppen beeinflussen. Der Zugang zu bestimmten Räumen ist oft temporär verboten, zum Beispiel in Abhängigkeit von Tages- oder Jahreszeiten, an be- stimmte Bedingungen geknüpft, zum Beispiel mit Konsumzwang, oder mit Nutzungsbeschränkungen verbunden, zum Beispiel mit Versammlungsverbot. Entscheidend sind also Beschränkungen, die das Recht auf physische Präsenz, selbstbestimmtes Handeln und die Nutzung eines Raums betreffen. Zu berück- sichtigen sind formelle und informelle Regeln, also sowohl die rechtlichen und administrativen Rahmenbedingungen als auch Selbstregulierung durch die Nutzerinnen. Die Regulierung der Zugänglichkeit kann deshalb oft besser im Umkehrschluss über die Regelungsdichte beschrieben werden, da Regeln und Verbote im urbanen Raum expliziter wahrgenommen, dargestellt und durch- gesetzt werden als Möglichkeiten, Freiheiten und Grundrechte. Entscheidend ist in diesem Zusammenhang auch, durch wen und nach welchen Kriterien die Zugänglichkeit von Räumen geregelt wird. Die weitgehend uneingeschränkte Zugänglichkeit ist eine Voraussetzung für Öffentlichkeit und soziale Kontakte. ➡ Interaktion ➡ Aneignung Strassen, Parks, Plätze und öffentliche Gebäude sollten möglichst vielen Nutzern für ihre Bedürfnisse offen stehen. ➡ Diversität

Zugänglichkeit bezieht sich nicht nur auf Regulierungen oder baulich- räumliche Elemente, sondern auch auf die Bedingungen der angrenzenden Gebiete. Der dritte Aspekt der Zugänglichkeit ist deshalb **Kontextualität**: Jedes städtebauliche Element stellt eine Kontextbedingung für benachbarte Eleme- te dar und beeinflusst damit die Zugänglichkeit des städtischen Raumes auf mehreren Ebenen gleichzeitig. Wenn zum Beispiel eine öffentliche Einrichtung inmitten eines wohlhabenden Quartiers platziert wird, ist die Zugänglichkeit für Bewohnerinnen und Bewohner eines angrenzenden ärmeren Stadtteils möglicherweise geringer, als wenn sie an der Quartiergrenze stehen würde. Kontextualität lässt sich in diesem Beispiel nicht mit räumlicher Nähe oder Porosität, sondern vor allem mit erlebter Offen- oder Geschlossenheit erklä- ren, die sich in diesem Fall auf die beiden Quartiere und ihre gegenseitige Be- einflussung bezieht. Die Analyse der Kontextualität erfordert ein komplexes Verständnis von städtischen Räumen, wobei die stadträumlichen Elemente

immer auch als Teile eines relationalen Gefüges verstanden werden: Welche Effekte hat eine Strasse auf das angrenzende Geviert? Welche Bedeutung hat ein zentraler Stadtteil für ein peripher gelegenes Quartier – und umgekehrt? Je klüger und produktiver diese Abhängigkeiten zueinander in Beziehung gesetzt werden, desto zugänglicher und brauchbarer werden die einzelnen Teile für die verschiedenen Nutzer eines urbanen Territoriums. ■ **Diversität**

Tendenzen Generell lässt sich feststellen, dass viele zentrale Einrichtungen und Angebote ■ **Zentralität** nur selektiv zugänglich sind, und dass sich diese Situation in der Tendenz noch verschärft. Dies gilt insbesondere für Konsumeinrichtungen wie Einkaufszentren, Fachmärkte oder Vergnügungsparks, aber auch für kommerzielle Veranstaltungen und Events im öffentlichen Raum, zum Beispiel «public viewings». Hier ist oft nur eine beschränkte Öffentlichkeit zugelassen, da politische Aktivitäten wie zum Beispiel Unterschriftensammlungen oder sogar das Durchführen von Interviews verboten sind. Die Benutzung dieser Orte ist zudem oft an explizite Konsumzwänge gebunden. So entstehen quasiöffentliche Orte, die zwar von vielen Nutzerinnen vordergründig als öffentlich wahrgenommen werden, in Wirklichkeit aber mehr oder weniger stark reglementiert und überwacht werden und damit ein zentrales Element von öffentlichen Räumen vermissen lassen: die freie und uneingeschränkte Zugänglichkeit. An solchen Orten können sich Aneignungsprozesse aufgrund der Selektivität des Zugangs und oft auch wegen der mangelnden Veränderbarkeit des Ortes nur sehr beschränkt einstellen. ■ **Aneignung** ■ **Adaptierbarkeit**

Im gleichen Sinne werden auch öffentliche Parks, Plätze und sogar ganze Strassenzüge oft einem restriktiven Nutzungsregime wie beispielsweise bestimmten Öffnungszeiten unterworfen, oder sie werden von öffentlichen oder privaten Sicherheitsdiensten kontrolliert, die «unerwünschte» Gruppen wie zum Beispiel Jugendliche oder Alkoholabhängige wegweisen. Anwohner versuchen darüber hinaus auch oft, Parks oder Plätze für ihre eigenen Bedürfnisse zu reservieren. Das kann auf viele Arten geschehen, wobei der symbolischen «Besetzung» von Räumen eine grosse Bedeutung zukommt. ■ **Aneignung**

Urbane Strategien Eine naheliegende Strategie zur Verbesserung der Zugänglichkeit, die sich ohne grossen Aufwand erreichen lässt, setzt bei der Regulierung an: Es ist ein Minimum von Vorschriften betreffend Nutzung und Zutritt anzustreben, und die Konsumpflicht ist möglichst zu unterbinden. Eine wichtige Strategie liegt auch darin, private Sphären von öffentlichen, teilweise lärmintensiven Nutzungen möglichst klar und präzise zu trennen, und zwar

zum Schutz des öffentlichen Raums. Nicht selten wird nämlich die freie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit öffentlicher Räume eingeschränkt, weil Konflikte mit benachbarten Nutzungen, meistens Anwohnerinnen, auftreten. Hier können auch architektonische Massnahmen wirksam sein. So schafft eine Strasse zwischen einem öffentlichen Park und den angrenzenden Häusern einen Übergang, der den öffentlichen Raum schützt.

Die Porosität von Gebäuden und Strassen kann erhöht werden, wenn die Distanzen zwischen den Zu- und den Durchgängen im Erdgeschoss möglichst klein gehalten werden und dadurch ein attraktiver Rhythmus für Fussgänger und andere Langsamverkehrsteilnehmer geschaffen wird. Insbesondere grossmassstäbliche Wohnbauten oder ebenerdig angeordnete Grossversorger tendieren dazu, sehr weite Laufwege zu provozieren und diese zudem mit hermetisch gestalteten Erdgeschossen und Nutzungsarmut zu begleiten. Im Gegenteil dazu fördern engmaschige und redundante Erschliessungssysteme und die Schaffung von visuellen Beziehungen die Zugänglichkeit von Orten. Weiter trägt auch die Kontinuität des öffentlichen Raums wesentlich zur Zugänglichkeit bei. Das zusammenhängende Netzwerk öffentlicher Räume leitet und begleitet die Menschen durch den Stadtraum und verknüpft unterschiedliche Stadtteile. Es muss nicht homogen ausgestaltet sein, die verschiedenen öffentlichen Räume sollten jedoch miteinander möglichst gut verbunden werden. Dazu gehört ein diverses Nutzungsangebot, das sich in der Verwendung klar definierter öffentlicher Freiraumtypen manifestiert. Gerade in grossräumigen Metropolitanregionen ist der zusammenhängende öffentlich zugängliche Raum eine äusserst wichtige Gestaltungsaufgabe, obwohl Infrastrukturäsuren und weite Distanzen erhebliche Herausforderungen und Einschränkungen darstellen. Die Relevanz des regionalen öffentlichen Raums wird oft erst in seinem Fehlen wahrgenommen, wenn nämlich Bewohner gewisser Quartiere abgeschnitten werden oder sich willentlich in «gated communities» abschnitten.

Aspekte der Zugänglichkeit

Porosität bezeichnet die Durchlässigkeit des Stadtgewebes. Sie ist abhängig von Distanz, Lage und Erreichbarkeit sowie der Position und der Gestaltung der Zugänge und Schwellen eines städtischen Raums. Sie kann durch Begehungen und durch die Analyse von Stadtgrundrissen eruiert werden.

Regulierung bezeichnet die räumlichen und zeitlichen Zutritts- oder Ausschlusskriterien, welche die Benutzung eines Orts regeln. Dies beinhaltet das Recht auf physische Präsenz, auf selbstbestimmtes Handeln und auf die Nutzung des Raums. Sie kann durch die Analyse von Nutzungsvorschriften und Verboten und durch Interviews mit betroffenen Akteuren festgehalten werden.

Kontextualität bezeichnet die Wirkung und Bezugnahme städtebaulicher Elemente auf ihre bestehenden und potenziellen Nachbarschaften. Sie kann durch städtebauliche Analysen und Beobachtungen erschlossen werden.

Adaptierbarkeit

«Die Beziehungen der Zwecke sind ungeheuer verflochten untereinander. Ausserdem wissen wir nicht, was die Zukunft bringen wird. Wir sollten es uns zur Pflicht machen, in keinem Falle die kommende Entwicklung zu verbauen. Das bedeutet das Abgehen von [...] Starrheit.»

Bruno Taut, Architekturlehre, 1977 [1936/37], S. 153

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

Das Gegenteil von Starrheit ist die Adaptierbarkeit oder auch die Elastizität einer bestehenden Struktur. Offenheit gegenüber der Zukunft ist eine wesentliche Grundlage für die Entwicklung von urbanen Qualitäten. Stadtentwicklung ist ein ständiger Suchprozess, und dies erfordert die Möglichkeit, auf Unvorhersehbares und Unerwartetes reagieren zu können, neue Entwicklungen aufzunehmen und den urbanen Horizont offen zu lassen. Damit stellt sich als zentrale Frage: Ist es möglich, den urbanen Raum veränderten sozialen, ökonomischen und kulturellen Bedingungen anzupassen, ohne die bestehenden baulichen Strukturen zu zerstören?

Die Adaptierbarkeit bezieht sich explizit auf die Veränderbarkeit von urbanen Räumen im Laufe der Zeit. Insbesondere in dynamischen urbanen Konstellationen ist der Prozess der Anpassung an neue Bedingungen relevant. Adaptierbarkeit ist nicht mit Flexibilität oder Eigenschaftslosigkeit zu verwechseln: Sie bedingt lesbare, unverwechselbare und robuste räumliche Strukturen, die Entfaltungsmöglichkeiten für neue, vormals noch nicht erkennbare Bedürfnisse schaffen und in der Lage sind, Bestehendes, Vertrautes und Liebgewonnenes in neue urbane Zusammenhänge einzubringen. Dazu müssen diese Strukturen transformierbar und teilweise reversibel sein, so dass Veränderungen in die bestehende materielle Struktur integriert werden können. Diese Eigenschaft könnte auch als transformative Resistenz bezeichnet werden. Sie beschreibt die Kapazität einer räumlichen Konfiguration, auf veränderte Bedingungen einzugehen und dennoch in ihrer prinzipiellen Struktur stabil zu bleiben. Aspekte der Adaptierbarkeit sind Umnutzbarkeit, Umdeutbarkeit und Umbaubarkeit.

Die **Umnutzbarkeit** bezeichnet die Anpassungsfähigkeit von Gebäuden und städtebaulichen Strukturen an unterschiedliche Funktionen, Nutzungen und Bedürfnisse. Eine möglichst geringe Determinierung von Gebäuden, Strassen und Plätzen bildet die materielle Grundlage für die Realisierung unterschiedlicher Bedürfnisse. Die räumliche Konfigurierbarkeit von Elementen sowie die Nutzungsoffenheit von Freiräumen sind zentrale Voraussetzungen für eine städtische Vielfalt. → **Diversität**

Die **Umdeutbarkeit** bezeichnet die Möglichkeit, dass ein Ort seine Bedeutung für unterschiedliche Nutzergruppen mit und durch die Anpassung von Nutzungen über die Zeit verändern kann. → **Aneignung** Dementsprechend ist nicht nur die funktionale oder die baustrukturelle, sondern auch die symbolische Determiniertheit eines städtebaulichen Elements wichtig. Mehrfachbedeutungen und verschiedene symbolische Anknüpfungspunkte sind wichtig, wenn urbane Räume von unterschiedlichen Gruppen benützt werden. → **Diversität** Dies kann im besten Fall dazu führen, dass städtebauliche Elemente durch verschiedene Nutzergruppen mit unterschiedlichen Nutzungen oder Bedeutungen aufgeladen und damit gleichzeitig sowohl symbolisch dynamisiert als auch materiell stabilisiert werden.

Der dritte Aspekt von Adaptierbarkeit ist die **Umbaubarkeit** und damit die Veränderbarkeit von baulichen Strukturen. Gebäude mit grosszügigen Dimensionen und frei nutzbaren Grundrissen erlauben eine Anpassung an veränderte Bedürfnisse und Nutzungen. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Erdgeschosse. Als Begrenzung, Übergang und Schnittstelle zwischen Privatsphäre und öffentlich zugänglichem Raum können sie die angrenzenden Sphären auf unterschiedliche Weise strukturieren und entsprechend auch 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 und planerischen Massnahmen wie zum Beispiel die baurechtliche Festlegung ausreichender Raumhöhen, anpassungsfähige Installationskonzepte, geeignete Anordnung der Gebäudeöffnungen und sensible Gestaltung der Fassade und der Vorbereiche gewährleistet werden.

Tendenzen Die Problematik der Adaptierbarkeit ist im grossen und im kleinen Massstab bedeutsam. Das typische Beispiel für Gebäude, die sich aufgrund ihrer konstruktiven Eigenschaften und auch ihrer Symbolik anders nutzen lassen, sind Industrie- und Gewerbebauten. Sie können unterschiedlichste Nutzungen aufnehmen, oder auch zu neuen Wohnformen inspirieren.

Typische Beispiele für den Quartiermassstab sind die Blockrandgebiete aus dem späten 19. Jahrhundert. Die Beliebtheit dieses städtebaulichen Typus liegt nicht nur an seiner heute privilegierten innerstädtischen Lage, sondern auch in der Möglichkeit, diesen Raum an aktuelle Bedürfnisse anzupassen. Dazu gehören flexible Grundrisszuschnitte für verschiedene Wohnformen, offene Erdgeschossbereiche und Hofhäuser, die für Gewerbe-, Büro- und Wohnnutzungen verwendet werden können. Ein weiteres Beispiel bieten die Transformationsprozesse von ehemaligen Überlandstrassen wie zum Beispiel der Seestrasse am linken Ufer des Zürichsees. Die heterogenen, meist landwirtschaftlich oder industriell geprägten Gebiete entlang dieser Ausfallstrassen wurden laufend verändert, angepasst und ergänzt, so dass allmählich ein abwechslungsreicher <strip> mit vielen verschiedenen Nutzungen entstanden ist.

Im Vergleich zu diesen Beispielen sind viele Neubauquartiere der letzten Jahre sowohl durch die Nutzungsstruktur als auch gestalterisch und bautechnisch überdeterminiert – also nur für eine ganz spezifische Form der Nutzung entworfen – und somit äusserst starr. Dies bewirkt, dass sie sowohl kurz- wie auch langfristig kaum adaptierbar und nur äusserst schwer anzueignen sind. → **Aneignung** Eine Anpassung an veränderte Situationen ist typischerweise nur durch Abbruch zu bewerkstelligen.

Für das Verständnis eines Orts und seiner spezifischen Qualitäten sind auch jene Kräfte relevant, die historisch auf ihn einwirkten, ihn in seinem Entstehen geprägt haben und weiterhin formen. Stadtentwicklung und Städtebau als Transformation von Räumen in der Zeit begriffen, erfordert zwangsläufig eine Auseinandersetzung mit dem bereits Bestehenden. Gewisse Elemente, Strukturen und Spuren bleiben bestehen, andere werden überschrieben. Dieser sozialräumliche Prozess hat gestalterisches Potenzial, denn er ermöglicht eine bewusste Verankerung von Spuren der Zeit im Raum.

Urbane Strategien Städtische Räume können nur dann über lange Zeiträume hinweg ihre Qualitäten aufrechterhalten, wenn sie einen Wandel in der Nutzung zulassen – auch wenn dieser teilweise unvorhersehbar ist oder rasch vollzogen werden muss. Diese Anpassungsfähigkeit, die durch Offenheit für Zukünftiges entsteht, bildet die Grundlage für urbane Strukturen, die dauerhaft und gleichzeitig wandelbar und lebendig bleiben. Um eine robuste und adaptierbare Struktur zu erreichen, ist deshalb vor allem der Planungs- und Bauprozess zu beachten. Es ist wichtig, dass ein Gebiet nicht in einem Zug überbaut wird, sondern Spielräume für die Zukunft offen gelassen werden. Um potenzielle neue Anforderungen für die Zukunft berücksichtigen zu können,

sollte die Planung prinzipiell elastisch sein. Etappierung bei grossen Bauprojekten wird schon lange gefordert und auch zunehmend praktiziert, aber hier muss man noch weitergehen: Es gibt keinen Endausbau, Stadt ist immer Prozess, und zukünftige Bedürfnisse sind nur schwierig zu antizipieren. Deshalb bedarf es der Gestaltung anpassungsfähiger oder sogar reversibler städtebaulicher Elemente, die Spielräume für spätere Nutzungen offen lassen. Transformierbarkeit und Reversibilität sind Eigenschaften, mit denen sich Entwerfende schon während der Entwicklungsphase eines Hauses, einer öffentlichen Anlage oder eines Quartiers auseinandersetzen sollten. Dazu gehört auch das Vermeiden gestalterischer und bautechnologischer Überdeterminierung und das Fördern der Nutzungsoffenheit öffentlicher Räume.

Ein sehr wichtiger Aspekt liegt auch darin, dass bestehende Elemente in einen Transformationsprozess einbezogen werden und keine Strategie der «tabula rasa» verfolgt wird. Auch dies ist keine neue Forderung, doch sie wurde sehr oft übergangen, und so wurden bestehende urbane Potenziale vielfach durch eine unsensible Planung wieder verspielt. Beispielsweise kommt es in Transformationsgebieten nach einer kreativen und inspirierenden Übergangsperiode vielfach zum fast vollständigen Abbruch der historischen Bausubstanz, und die neu erstellten Gebäude sind sowohl strukturell wie baulich kaum mehr adaptierbar. Dies zeigt deutlich, dass sich nicht nur die historische Struktur als veränderungsfähig erweisen muss, sondern dass auch die Planung bei der Bewahrung der Adaptierbarkeit eine wichtige Rolle spielt.

Dabei ist zu beachten, dass urbane Transformationsprozesse nie umfassend steuerbar sind. Qualitätssicherung ist deshalb nicht die Festlegung von Unveränderbarem, sondern ein Verständnis der Wechselwirkung von statischen und dynamischen Aspekten in urbanen Transformationsprozessen.

Aspekte der Adaptierbarkeit

Umnutzbarkeit bezeichnet die Anpassung städtebaulicher Elemente an unterschiedliche Funktionen, Programme, Nutzungen und Bedürfnisse. Sie kann durch räumliche Strukturanalysen festgehalten werden.

Umdeutbarkeit bezeichnet die mögliche Veränderung der Bedeutung von Räumen oder Orten in Bezug auf unterschiedliche Nutzergruppen. Sie kann durch Interviews und Vergleichsbeispiele abgeschätzt werden.

Umbaubarkeit definiert die physische Anpassungsfähigkeit und Reversibilität städtebaulicher Elemente und Strukturen. Sie kann durch baustrukturelle Analysen oder entwerferische Auseinandersetzungen eruiert werden.

Aneignung

«Inwieweit Aneignung [...] stattfinden kann, hängt wesentlich von den äusseren Bedingungen und Möglichkeiten der Lebenswelt ab, der Bebauung, den Spiel- und Freiflächen, den natürlichen oder künstlichen Grenzen des Wohnumfeldes, den geheimen Orten der Kinder, der Erreichbarkeit von Parks. Dabei geht es nicht um «leere» Räume, sondern um die in den Räumen liegenden (neuen) Möglichkeiten.»

Ullrich Deinert, «Aneignung» und «Raum» – zentrale Begriffe des sozialräumlichen Konzepts, 2009, S. 51

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

Aneignung ist nur durch aktive Tätigkeit möglich: Das Erleben, die Erfahrungen im Alltag spielen hier eine zentrale Rolle. Menschen machen sich Räume zu eigen, indem sie selbst etwas zur Gestaltung beitragen können, und ihre Spuren in den Raum einschreiben. Dieses «Sich-zu-eigen-Machen» von Räumen verstärkt Beziehungen zwischen den Nutzern und fördert Identifikationsprozesse, da sich Akteure im urbanen Raum wiedererkennen, emotional verankern und somit Vorstellungen und Bilder von sich selbst in und mit ihrem Handeln entwickeln können. Die Aneignung eines Raums zu ermöglichen bedeutet deshalb, Eigeninitiative und Selbstregulierungsmechanismen zuzulassen und zu stärken. Wenn unterschiedliche Nutzergruppen einen Raum aktiv beanspruchen und gestalten, erweitern sich auch die Möglichkeiten für produktiven Austausch. **➤ Interaktion** Aspekte von Aneignung sind Nutzungsoffenheit, Gestaltbarkeit und symbolische Offenheit.

Wichtig sind Räume, in denen man Verschiedenes tun kann – auch wenn dies nicht unbedingt gleichzeitig geschehen muss. Die **Nutzungsoffenheit** bezeichnet den ersten Aspekt von Aneignung. Grundsätzlich geht es hierbei um die Möglichkeit, dass ein Raum den Anforderungen von verschiedenen Nutzergruppen und Nutzungsarten entsprechen kann. Wenn Nutzungsoffenheit über eine längere Zeitspanne konzipiert wird, dann entspricht sie der Adaptierbarkeit, die oben behandelt wurde. **➤ Adaptierbarkeit** Die Nutzungsoffenheit wird besonders auch durch monofunktionale Gestaltungen zerstört. Wie

öffentliche Räume durch angeblich funktionale Lösungen beeinträchtigt werden können, illustrieren beispielhaft die vielen Verkehrskreisel, die manche Plätze und Strassenkreuzungen für öffentliche Nutzungen unbrauchbar machen.

Der zweite Aspekt von Aneignung ist die **Gestaltbarkeit**. Sie bezeichnet die Möglichkeit zur materiellen Inanspruchnahme von Räumen, die Möglichkeit, die Anordnung von Elementen zu verändern und auch Spuren zu hinterlassen. Eine Glasfassade mit einem Plakatierungsverbot lässt sich weitaus schwieriger materiell aneignen als eine hölzerne Parkbank, in die sich Liebeserklärungen einritzen lassen. Die Aneignung bezieht sich sprichwörtlich auf die Möglichkeit, Spuren von Handlungen und Ereignissen aufnehmen und bewahren zu können. Mit anderen Worten: Können sich die Spuren und die Zeichen der Nutzer in die Materialität der Stadt einschreiben? Können die Nutzerinnen und Nutzer den Stadtraum selbst mitgestalten?

Der dritte Aspekt von Aneignung ist die **symbolische Offenheit**. Sie bezeichnet die Möglichkeit, dass verschiedene Bedeutungen in einen Raum eingeschrieben werden können: Nicht nur physische Stadträume, sondern auch die Deutung, Bedeutung und Imagination sind Aspekte der Aneignung. Da sich Identifikationsprozesse nicht nur durch Tätigkeiten entfalten, sondern sich auch auf Erfahrungen, Erinnerungen oder Zukunftswünsche abstützen, sind Geschichten, Schilderungen und Vorstellungskraft relevant, nicht zuletzt weil sie den spezifischen Erinnerungscharakter, die Stimmung und die Entfaltung eines Ortes mitbestimmen. Problematisch ist deshalb beispielsweise eine Architektur, die mit ihren glatten, abweisenden Fassaden und ihren grossen, monotonen Volumen keine Anknüpfungspunkte für die Imagination bietet, aber auch eine Architektur, die eine spezifisch codierte symbolische Exklusivität für eine bestimmte Klientel oder Bevölkerungsgruppe schafft. Architektur und Städtebau werden oft von kapitalstarken und kulturellen Eliten geplant und bestimmt, die entsprechend ihre eigenen Werte und Vorstellungen in den Raum schreiben. Demgegenüber verlangt die symbolische Offenheit nach einer Gestaltung, die Vieldeutigkeit und Vielstimmigkeit des urbanen Raums ohne ausschliessende Symbolik zulässt und eine Aneignungsfähigkeit nicht nur für die planenden, finanzierenden und kontrollierenden Akteure, sondern für alle Nutzerinnen und Nutzer ermöglicht.

Tendenzen Aneignungsprozesse lassen sich nur bedingt durch städtebauliche Massnahmen allein beeinflussen. Eine allgemeine bauliche und gestalterische Voraussetzung für erfolgreiche Aneignungsprozesse ist die Verfügbarkeit und die Zugänglichkeit verschiedener Räume mit differenzierten

Aufenthaltsqualitäten. Dies erfordert eine weitgehende Handlungs- und Nutzungsfreiheit sowie eine möglichst geringe Regelungsdichte. Die Aneignung hängt direkt mit der Regulierung zusammen: Was ist erlaubt, was ist verboten? **Zugänglichkeit** Flexibilität in der Nutzung, Offenheit in der Bedeutungszuweisung sowie Gestaltungsmöglichkeiten sind unabdingbare Voraussetzungen dafür, dass Spielräume offen gehalten werden für überraschende und nicht beabsichtigte Nutzungen.

Als zentrale Anforderung an urbane Räume kann daraus abgeleitet werden, dass die Abstimmung zwischen Handlungsoptionen und städtebaulicher Form wichtig ist, wobei die Alltagspraktiken der Benutzer einbezogen werden müssen. Aneignung verlangt nach Strukturen, die sich erobern lassen. Daraus lässt sich schliessen, dass die Fähigkeit, lesbare, brauchbare und gleichzeitig aneignungsfähige öffentliche Räume zu entwerfen, in der sensiblen Balance zwischen strukturierender Logik und Freiheit der Nutzung liegt.

Urbane Strategien Dass die scheinbar einfache Forderung nach Nutzungsoffenheit in vielen urbanen Situationen nicht eingelöst wird, ist höchst erstaunlich, denn man müsste nur der Maxime folgen: Weniger ist oft mehr! Meist genügt eine Wiese oder ein offener Platz, um vielfältigste Nutzungen zu ermöglichen. Die Tendenz, urbane Räume mit zu viel Design auszustatten, hat dazu beigetragen, dass sich viele Räume fast nicht aneignen lassen. Wo sich Architektinnen und Planer vorstellen, was die Leute auf dem ihnen «zur Verfügung» gestellten Raum tun könnten, ist die Imagination oft beschränkt. Das Resultat sind gebaute Vorschriften – die Räume sind so gestaltet, dass sie die Möglichkeiten der Benutzung einschränken, statt sie zu erweitern. Absurd anmutende Anordnungen von Bänken und trostlose Spielplätze sind oft Gegenstand von Kritik an der Gestaltung und Möblierung des öffentlichen Raumes.

Aneignungsprozesse bedürfen individueller und kollektiver Spielräume. Diese werden gefördert, wenn auf Überdeterminiertheit verzichtet und gleichzeitig Mehrfachnutzbarkeit und -lesbarkeit der städtebaulichen Elemente und Räume ermöglicht wird. Diese Eigenschaften zeigen sich beispielhaft an der Josefswiese im Kreis 5 in Zürich. Die sehr einfache Gestaltung des Parks orientiert sich an der umliegenden genossenschaftlich geprägten Stadtstruktur. Die Anlage weist durch ihre klare Zonierung nebst einer hohen Nutzungsoffenheit in ihrer Mitte in Form einer Wiese mit wenigen Bäumen auch eine klare Nutzungsbestimmung am Rand auf: ein Kiosk, ein Kinderspielplatz samt Planschbecken und Sportplätze. Dies führt zu einer hohen Nutzungsdiversität. Die oft unerwarteten Möglichkeiten der Aneignung zeigten sich beispielhaft

am zentral gelegenen Sechseläutenplatz in Zürich, der anfänglich gänzlich leer war, was es ermöglichte, dass sich die Menschen ungezwungen gruppieren und sich oft sogar einfach auf den Boden setzten. Das heisst selbstverständlich nicht, dass es gar keine Gestaltung braucht, denn auch in diesem Fall war die Materialisierung mit wärmespeicherndem Valser Quarzit mit samtiger Oberfläche wichtig, um diese Art der Nutzung auch angenehm zu machen.

Ziel ist die Handlungs-, Nutzungs- und Interpretationsfreiheit möglichst unterschiedlicher Akteure. Dazu sind nicht nur Komplexität in der Gestaltung, sondern auch Anpassungsfähigkeit und Veränderbarkeit der städtebaulichen Elemente oder die Verfügbarkeit und die Zugänglichkeit verschiedener Räume mit unterschiedlichen Aufenthaltsqualitäten notwendig. Hermetische und antiseptische sowie übergestaltete Stadträume behindern demgegenüber Aneignungsprozesse und die Möglichkeit der Eingravierung temporärer Ereignisse in die Raumstruktur. Dabei gehen zeitliche Spuren, die Lesbarkeit der Zeit im Raum und demzufolge wichtige Identifikationsmöglichkeiten verloren.

Im Weiteren können offene Entwicklungskonzepte Aneignungsprozesse eher auslösen und absorbieren als Strategien, die – oft in bester Absicht – möglichst alle Aspekte des urbanen Raums und des urbanen Lebens abschliessend zu bestimmen versuchen. Solche Strategien lassen keine Spielräume mehr zu, sowohl in der Interpretation der Vergangenheit, dem Gebrauch verschiedener Nutzergruppen in der Gegenwart als auch für sich ändernde Bedürfnisse in der Zukunft. Ziel ist das Zulassen der alltäglichen Gestaltbarkeit öffentlicher Räume durch verschiedene Nutzergruppen.

Aspekte der Aneignung

Nutzungsoffenheit bezeichnet die Möglichkeit, dass ein Raum den Anforderungen von verschiedenen Nutzergruppen und Nutzungsarten gerecht wird. Sie kann durch Interviews, Beobachtungen und Nutzungsanalysen eruiert werden.

Gestaltbarkeit bezeichnet die Möglichkeit zur Inanspruchnahme von Räumen durch materielle Manifestationen. Sie kann durch stadträumliche Beobachtungen festgestellt werden.

Symbolische Offenheit bezeichnet die Möglichkeit, verschiedene Bedeutungen in einen Ort einzuschreiben. Sie kann durch Mental-Map-Befragungen erforscht werden.



Fallstudien

In diesem Kapitel werden drei Gebiete der Metropolitanregion Zürich als konkrete Beispiele für die Analyse urbaner Qualitäten vorgestellt. Sie zeigen nicht typische, sondern spezifische und aussagekräftige urbane Situationen, in denen unterschiedliche Urbanisierungsprozesse mit hoher Intensität und Dynamik wirksam sind. Diese Beispiele stecken damit das Feld von möglichen urbanen Situationen ab und veranschaulichen ein weites Spektrum verschiedener Ausprägungen von Urbanität.

Das erste Untersuchungsgebiet ist der Bereich Limmatplatz–Wiedikon in der Stadt Zürich, der sich aus einer Reihe von gemischten innerstädtischen Quartieren mit einer hohen urbanen Intensität zusammensetzt. Das zweite Gebiet Oerlikon–Flughafen ist ein ehemals suburbanes Territorium in Zürich Nord, das durch den Flughafen und die Ansiedlung von internationalen Unternehmen eine globale Interaktionsreichweite erreicht hat. Das dritte Gebiet Wollerau–Pfäffikon liegt jenseits der Kantonsgrenze von Zürich im steuer günstigen Kanton Schwyz und umfasst eine Gegend am oberen Zürichsee, die sich in den vergangenen Jahrzehnten von einem periurbanen Raum zu einer beliebten Wohnlage für einkommensstarke Bevölkerungsgruppen und zu einem Zentrum der internationalen Finanzwirtschaft gewandelt hat.

Obwohl alle drei Gebiete in der Metropolitanregion Zürich liegen, haben sie sehr unterschiedliche Urbanisierungsprozesse durchlaufen und zeichnen sich entsprechend auch durch sehr unterschiedliche Ausprägungen und Kombinationen von urbanen Qualitäten aus. Um zu einem anschaulichen Profil der drei Untersuchungsgebiete zu gelangen, wird im Folgenden jedes Territorium zuerst synoptisch diskutiert und danach bezüglich seiner urbanen Qualitäten analysiert. Als Konklusion wird jeweils kurz eine von mehreren möglichen urbanen Strategien skizziert.

Limmatplatz–Wiedikon

Das Gebiet zwischen Limmatplatz und Bahnhof Wiedikon ist ein klassisches Stadterweiterungsgebiet aus der Zeit um 1900 und umfasst zum Teil gründerzeitliche Strukturen, zum Teil ehemalige Infrastrukturflächen. Heute präsentiert das Gebiet eine gewissermassen klassische Form von Urbanität. Typisch ist dabei das dichte Nebeneinander und Übereinander verschiedenster Nutzungen, sozialer Milieus sowie städtebaulicher und architektonischer Elemente aus unterschiedlichen Epochen. Diese Differenzen sind nicht nur räumlich, sondern auch zeitlich dicht gelagert und beeinflussen sich gegenseitig. Durch die zentrale Lage, die hohe Erschliessungs- und Versorgungsdichte sowie die räumliche und programmatische Vielfalt treffen unterschiedliche Menschen und Aktivitäten im selben Raum aufeinander, wodurch eine hohe soziale Dichte und Interaktionsintensität erzeugt wird. ■ Profil «Josefswiese», S.92

Die historische Betrachtung der städtebaulichen Struktur auf Basis von Blockrandbebauungen aus der Gründerzeit zeigt, dass sich mit Transformationen hin zu grösseren Nutzungseinheiten und Bauvolumina die Bausubstanz Schritt für Schritt an ökonomisch und sozial bedingte Veränderungen anpasste. ■ «Transformation der Bebauung», S.79 Von Bedeutung sind hier vor allem die hohen Erdgeschosse, die eine flexible Nutzung zulassen. Die Raumhöhen, die strassenseitige Erschliessung und die vielen Passanten machen diese Flächen für Verkauf, Gewerbe und Dienstleistungen attraktiv und tragen zur Belebung, sozialen Dichte und Selbstregulierung des öffentlichen Strassenraums bei. Diese städtebauliche Konstellation wurde im Zuge der «urbanen Renaissance» immer beliebter und bewirkte eine Transformation des Gebiets vom ehemaligen Industrie- und Arbeiterquartier zum attraktiven Wohn-, Gewerbe- und Kulturstandort. Diese Veränderung ging mit einer erhöhten Kapitalisierung des urbanen Raums einher und führte zur Verdrängung bisheriger Bewohner und Nutzungen. Der Prozess der Gentrifizierung wurde durch verschiedene Aufwertungsmassnahmen der Stadt Zürich noch verstärkt.

Heterogenität innerhalb klarer Strukturen Das Gebiet ist zum grossen Teil durch parzellierte, vier- bis fünfgeschossige Blockrandbebauungen – bestehend aus Rand- und Hofbebauung – geprägt. Dieser städtebauliche Typus ermöglicht nicht nur verhältnismässig hohe bauliche und soziale Dichten, son-

Nutzerdiagramm Kanzleiareal



Sonntag, 9. Juni 2013:

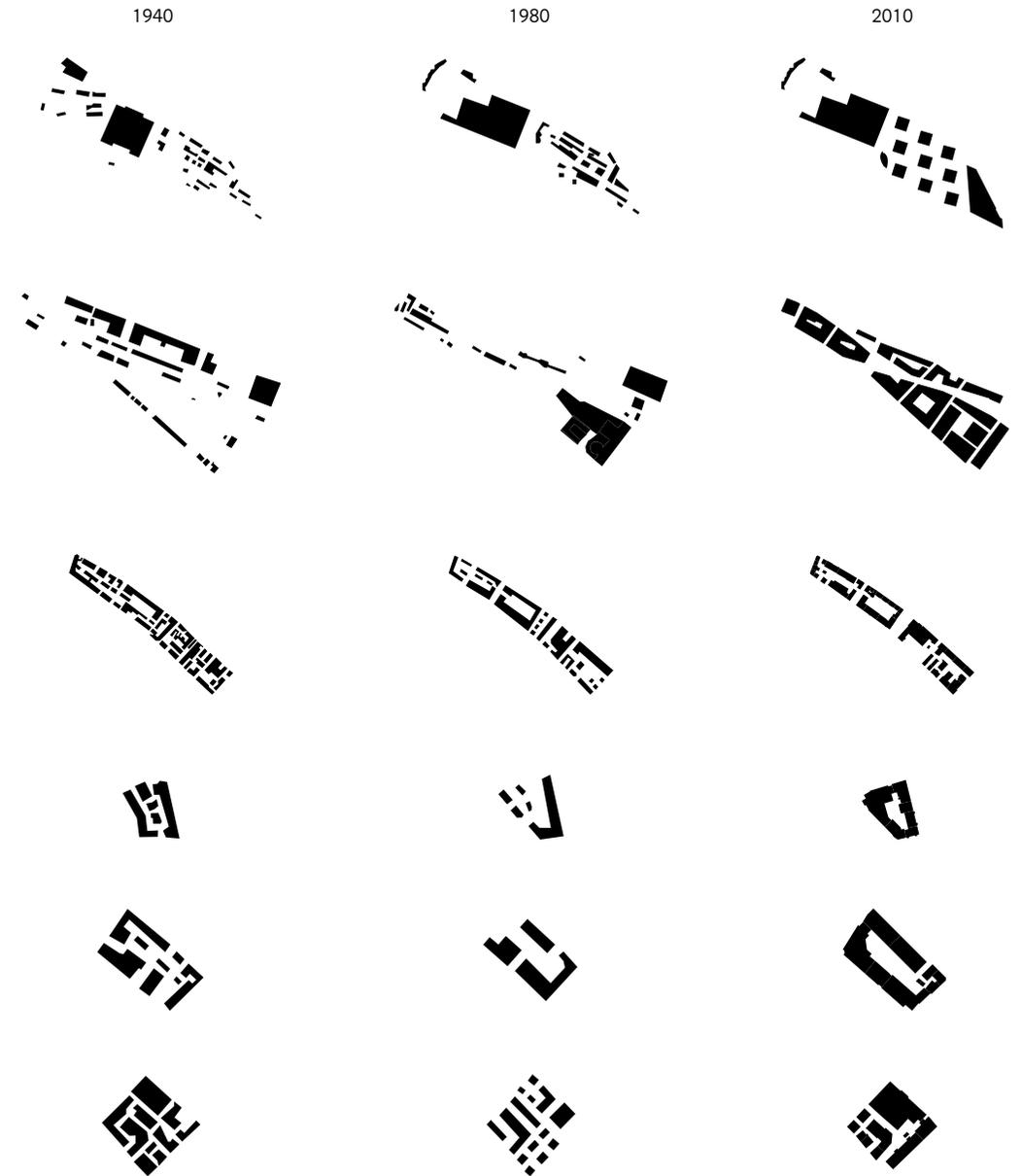
Das Areal versammelt unterschiedliche Menschen, Nutzungen und Rhythmen.

dem erlaubt durch seine hohe Adaptierbarkeit auch ein dichtes Nebeneinander unterschiedlicher Lebensformen und Investitionstypen, was eine hohe Diversität von Nutzungen, Aktivitäten und Milieus ermöglicht. Auffallend ist, dass Parzellenstruktur und Gebäudetypen nicht deckungsgleich sind. In der relativ homogenen städtebaulichen Disposition existieren verschiedene Parzellengrößen und unterschiedliche Investitionstypen (u. a. auch Genossenschaften, Kapitalgemeinschaften, etc.), was einen starken Einfluss auf die Heterogenität von Nutzungen und sozialen Milieus hat.

Die Vorteile der Nähe Das gesamte Quartier ist durch ein engmaschiges und dichtes Strassen- und Wegnetz gekennzeichnet. Dies ermöglicht eine ausgeprägte fussläufige Erreichbarkeit und gute Zugänglichkeit der einzelnen Orte. Die kurzen Distanzen führen zu einer Bündelung von Alltags- und Freizeitnetzwerken und stimulieren, in Kombination mit der kleinräumigen Nutzungs- und Angebotsvielfalt, überraschende Momente und Synergien. Daneben ist das Quartier optimal in das öffentliche Verkehrsnetz eingebunden, was neben der guten Erreichbarkeit des Quartiers zu einem relativ niedrigen individuellen Motorisierungsgrad der ansässigen Wohnbevölkerung führt.

Urbane Dramaturgie und Szenografie Eine Vielzahl kleinmassstäblicher öffentlicher Räume bilden ein dichtes Netz alltäglicher Zentralitäten, in denen sich Aktivitäten im Stunden- oder Tagesrhythmus abwechseln und überlagern.  Nutzerdiagramm Kanzleiareal, S. 77 Die Langstrasse als Hauptachse, etliche Nebenstrassen mit strassenraumorientierten Erdgeschossnutzungen sowie typologisch klar definierte öffentlich zugängliche Räume wie Plätze, Parks und Innenhöfe dienen verschiedenen Aktivitäten und bilden somit die Grundlage der abwechslungsreichen Dramaturgie von Interaktionen innerhalb des Quartiers. Zum Beispiel weisen die zahlreichen Innenhöfe eine Vielzahl an Werkstätten, Ateliers und Büros auf und werden durch ihre grossen Raumdimensionen an weniger publikumsintensiven Lagen von den Bewohnern und Benutzern sehr geschätzt. Die ruhigen Innenhöfe ergänzen die belebten Strassenräume und fördern somit den Reichtum komplementärer Nutzungen im Quartier. Dazu kommt das Angebot an öffentlichen Veranstaltungen, das zudem auch Ausdruck ausgeprägter Aneignungs- und Identifikationsprozesse der Bewohner mit ihrem direkten Lebensumfeld ist.

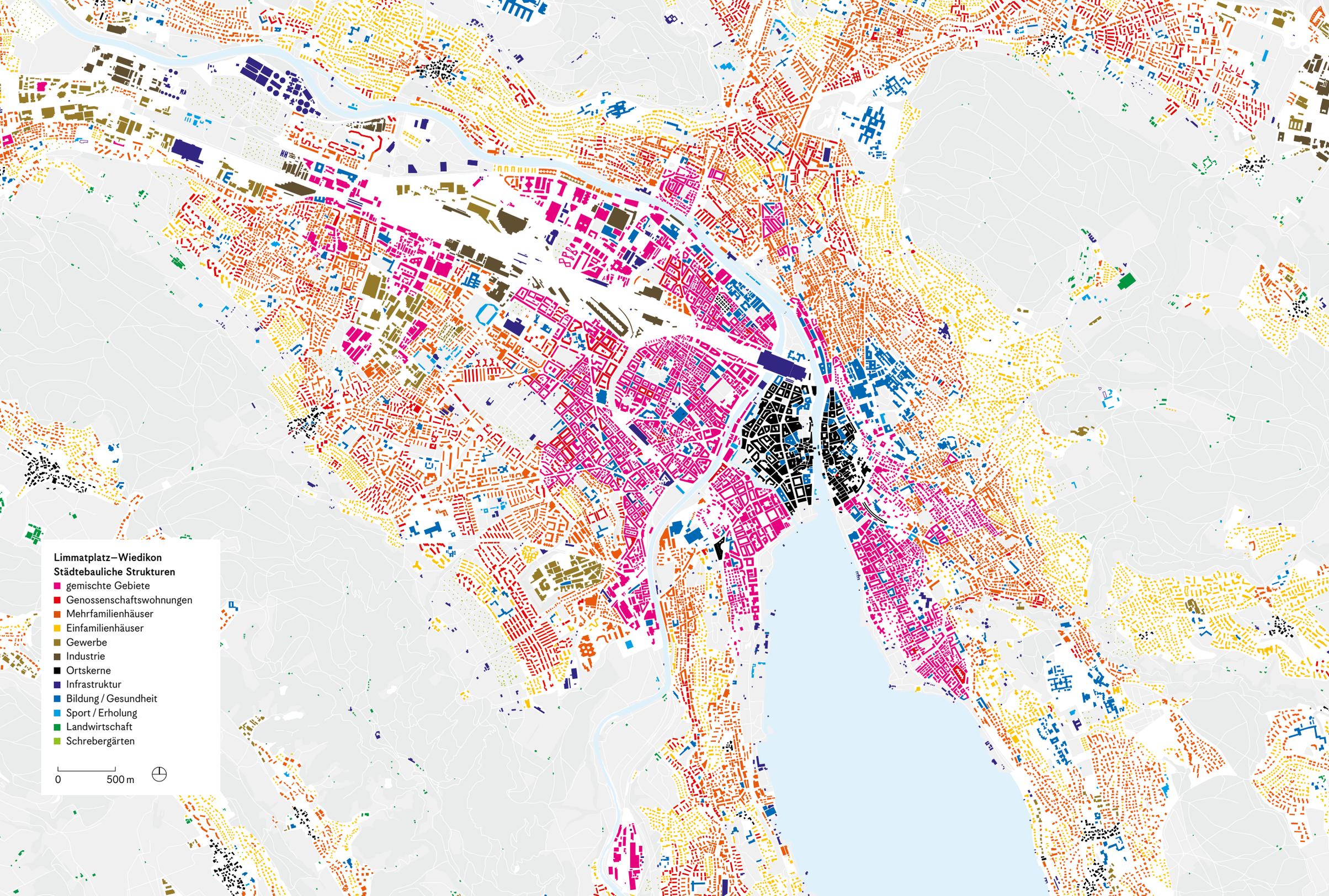
Transformation der Bebauung



Die historische Körnungsanalyse verschiedener Gevierte im Untersuchungsgebiet zeigt das stete Anwachsen der Bauvolumina.



Panorama Limmatplatz–Wiedikon



Limmatplatz–Wiedikon

Städtebauliche Strukturen

- gemischte Gebiete
- Genossenschaftswohnungen
- Mehrfamilienhäuser
- Einfamilienhäuser
- Gewerbe
- Industrie
- Ortskerne
- Infrastruktur
- Bildung / Gesundheit
- Sport / Erholung
- Landwirtschaft
- Schrebergärten

0 500m ⊕

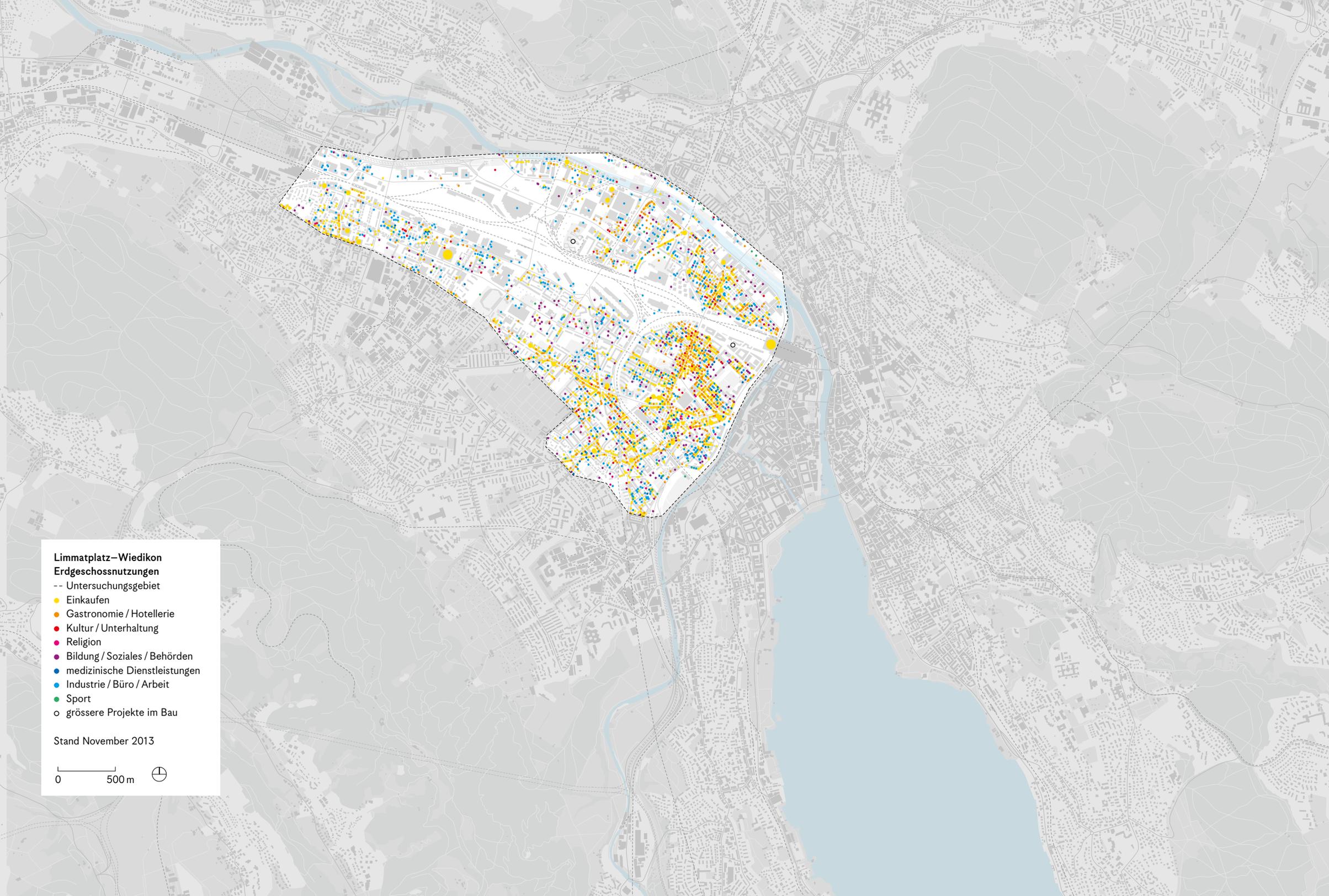
**Limmatplatz–Wiedikon
Erdgeschossnutzungen**

-- Untersuchungsgebiet

- Einkaufen
- Gastronomie / Hotellerie
- Kultur / Unterhaltung
- Religion
- Bildung / Soziales / Behörden
- medizinische Dienstleistungen
- Industrie / Büro / Arbeit
- Sport
- grössere Projekte im Bau

Stand November 2013

0 500m ⊕



Urbane Qualitäten

Zentralität Das Langstrassenquartier, aber auch die angrenzenden Quartiere in den Stadtkreisen 3, 4 und 5 bilden wichtige lokale und regionale Zentralitäten. Die zentrale geografische Lage in der Stadt Zürich, die sehr gute Erschliessung und die grosse Konzentration von vielfältigsten Angeboten, die auf relativ engem Raum vorhanden sind, ziehen Menschen mit ganz unterschiedlichen Bedürfnissen und Interessen an. Dadurch ergibt sich eine Überlagerung eines

breiten Spektrums von funktionalen Zentralitäten. Die kurzen Distanzen zwischen den verschiedenen Zentralitäten, die starke Bündelung von Alltags- und Freizeitnetzen und die kleinräumige Nutzungsvielfalt schaffen Synergien und begünstigen die Kontaktaufnahme zwischen lokaler Bevölkerung und Besuchern. Die Langstrasse übernimmt durch ihre lokalen, städtischen und regionalen Angebote über 24 Stunden die Funktion eines linearen Zentrums, das durch eine hohe Heterogenität und Lebendigkeit geprägt ist. Somit ist sie ein wichtiger Anziehungspunkt für Nachtschwärmer aus der ganzen Metropolitanregion. Es ist dabei wichtig zu betonen, dass die Langstrasse nicht alleine als isolierte Achse Zentralität schafft, sondern dass die ebenfalls sehr intensiv genutzten Seitenstrassen und Hinterhöfe die äusserst dichte und vielschichtige zentrale urbane Topografie miterzeugen.

➔ Profil «Langstrasse», S. 94



Eine transskalare Zentralität:
Die Langstrasse ist zugleich Quartierzentrum und Ausgangsmeile der Metropolitanregion.

Diversität Aufgrund der hohen Zentralität ist das Langstrassenquartier durch eine grosse strukturelle, typologische, programmatische und soziale Vielfalt geprägt. Ein dichtes Nebeneinander unterschiedlicher Parzellengrössen, Gebäude-, Strassen- und Freiraumtypen sowie verschiedene Grade von Öffentlichkeit stimulieren und ermöglichen eine Vielzahl und Vielfalt von Aktivitäten,

die auch eine hohe soziale Diversität nach sich ziehen. Neben Wohnen und Arbeiten findet sich hier eine Vielzahl anderer Nutzungen, die zu unterschiedlichen Zeiten das Quartier in unterschiedlicher Weise prägen und typische urbane Dramaturgien ermöglichen. Das grosse Angebot an öffentlichen Veranstaltungen und Aktivitäten in den Quartieren zeugt von einer toleranten und kommunikationsfreundlichen Grundhaltung und einer gewissen Offenheit, ja sogar Neugier gegenüber dem Anderen, Fremden. Diese Qualitäten sind aber unter permanentem Druck. Das Quartier ist in den vergangenen Jahren für eine zahlungskräftige Klientel attraktiv geworden, und damit wurde ein hoher Aufwertungsdruck ausgelöst. Die jahrelang betriebenen Massnahmen der Stadt Zürich zur Eindämmung des Sexgewerbes, zum Fernhalten von unerwünschten sozialen Gruppen und zur Quartieraufwertung haben die Gentrifizierung des Gebietes deutlich verstärkt. Mit der Gentrifizierung und der damit einhergehenden Kapitalisierung der bestehenden urbanen Qualitäten kommt es zur Verdrängung sozial schwächerer Bevölkerungsgruppen und von Nutzungen mit geringerer Wertschöpfung, und damit nimmt auch die soziale Vielfalt deutlich ab. Im Quartier droht damit eine Qualität verloren zu gehen, die dessen Attraktivität wesentlich ausmacht.



Urbane Katalysatoren: Vielfältige Nutzungen wie zum Beispiel dieses Wohnhaus mit Ausstellungsraum führen nicht zwingend zu mehr sozialer Diversität, sind aber ein wichtiger Baustein zu deren Entfaltung.

Interaktion Die hohen Personen- und Nutzungsdichten, das grosse und vielfältige Angebot, die zahlreichen öffentlich zugänglichen Aussenräume und die vielen Treffpunkte begünstigen Interaktionsprozesse aller Art. Durch die zentrale Lage, die gute Erschliessung, die hohe Flexibilität sowie die räumliche und programmatische Vielfalt herrscht eine Atmosphäre, die verschiedenste Menschen und Aktivitäten im selben Raum zusammenführt und somit eine hohe soziale Dichte und eine grosse Interaktionsintensität erzeugt. Entscheidend



Beziehungsreichtum als Lebensstil:
Interaktionsdichte und Interaktionsintensität sind am
Hallwylplatz eine nachgefragte urbane Ressource.

ist, dass der überwiegende Teil der Menschen in diesem Quartier genau diese Qualität sucht. Die jüngsten baulichen Entwicklungen im Gebiet führen aber auch vor Augen, dass grossmassstäbliche Wohnungsbauaktivität, wenn sie vorwiegend im Hochpreissegment stattfindet, der Interaktion wenig förderlich sind, weil durch diese Projekte unter anderem die Toleranz bezüglich lärmintensiven Nutzungen im öffentlichen Raum abnimmt.

Zugänglichkeit Im Langstrassenquartier sind Strassen, Plätze und Parkanlagen meistens uneingeschränkt zugänglich. Es existieren kaum Privatstrassen oder grössere privatisierte Aussenräume. Das engmaschige Strassennetz begünstigt die Kontinuität und die Durchlässigkeit des Stadtgrundrisses und erleichtert somit die Zugänglichkeit fast aller Teile des Quartiers. Die hohe Ausdifferenzierung der Schnittstellen zwischen Aussen- und Innenräumen sowie die meist gute Lesbarkeit erleichtern die Orientierung im Stadtraum. Obwohl die Zugänglichkeit graduellen Unterschieden unterworfen ist, kann hier von einem sehr hohen Grad an Öffentlichkeit gesprochen werden, weil auch Nischen für unterschiedlichste Bevölkerungsgruppen existieren. An verschiedenen Orten provoziert die freie Zugänglichkeit auch Konflikte. Diese werden an der Langstrasse seit Langem ausgetragen. So wurde beispielsweise das Sexgewerbe durch die gezielte Aufwertungspolitik zunehmend aus dem Quartier gedrängt und in die reservierten «Verrichtungsboxen» verbannt. Heute entzündet sich der Konflikt vor allem zwischen Anwohnern und Partybesuchern. Am Idaplatz, einem beliebten Quartier-



Ein urbanes Paradoxon:
Möglichst uneingeschränkte Zugänglichkeit wird
durch Polizeipräsenz sichergestellt .

platz im Stadtkreis 3, kommt es zu Konflikten zwischen Anwohnern und Freizeitnutzern. In der Bäckeranlage patrouillieren fast stündlich Polizeifahrzeuge und machen deutlich, dass sich dieser Ort in einer fragilen Balance zwischen urbanem Zusammenleben und den damit einhergehenden Konflikten befindet.

Adaptierbarkeit Das Langstrassenquartier zeichnet sich durch eine hohe Adaptierbarkeit öffentlicher Räume und baulicher Strukturen aus. Es existieren zahlreiche Orte, die für verschiedenste Bedürfnisse benutzbar sind und an denen Nutzungen und Aktivitäten im Stunden- oder Tagesrhythmus wechseln. Als Beispiel sei hier das Kanzleiareal genannt, das täglich an verschiedenste Bedürfnisse angepasst wird. Vom Schulhof über den Markt- und Sportplatz bis hin zum Open-Air-Kino mit Barbetrieb bietet es zu verschiedenen Tages- und Jahreszeiten Raum für unterschiedliche Nutzungen, ohne dass dafür wesentliche bauliche Anpassungen notwendig wären. Nebst der Adaptierbarkeit des Stadtgrundrisses sind es die hohe Dichte und die Vielfalt an öffentlich nutzbaren Erdgeschossen, welche die angrenzenden Strassenräume beleben. Die günstigen Raumhöhen in den Erdgeschossen von meist über vier Metern, die direkte strassenseitige Erschliessung und die hohen Frequenzen machen diese Flächen für Verkauf, Gewerbe und zahlreiche Dienstleistungsnutzungen attraktiv.



Adaptierbarkeit am Beispiel der Josefstrasse:
Umnutzbare Erdgeschosse und umbaubarer Strassenraum.

Aneignung Das Langstrassenquartier und die angrenzenden Quartiere bieten zahlreiche Orte, die 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 erkennbare Zonierung bei gleichzeitiger Nutzungsflexibilität Raum für unterschiedlichste Aktivitäten bietet. Nebst solch robusten öffentlich zugänglichen Räumen sind hier auch

die baulichen Strukturen mit ihren überwiegend gründerzeitlichen Typologien flexibel und für viele verschiedene Nutzungen brauchbar. Insbesondere die Blockrandstrukturen, bestehend aus Rand- und Hofbebauungen, zeichnen sich durch Flexibilität und damit meist auch durch hohe Nutzungs- und Nutzervielfalt aus. Gemeinsam mit seinem grossen Angebot öffentlich zugänglicher Räume, die gestalterisch nicht unnötig überdeterminiert sind, bietet das Quartier gute Rahmbedingungen für Aneignungsprozesse. Zahlreiche Plätze und Parks gewähren einen flexiblen Rahmen für eine Überlagerung permanenter und temporärer Aktivitäten, wie zum Beispiel der Bullingerplatz mit seinem grosszügigen Brunnen. Im öffentlichen Raum finden sich denn auch zahlreiche Aneignungsspuren verschiedenster Nutzer. Graffiti, Plakate, Möblierung des Strassenraums sowie zahlreiche Auslagen von Geschäften

zeugen von einem Bedürfnis der Akteure, ihr Umfeld mitzugestalten und auch ökonomische Aktivitäten zu entwickeln. Besonders beliebt sind die Quartiere rund um die Langstrasse bei der Kreativindustrie. Künstler, Galeristinnen, Grafiker und Architektinnen haben sich in den vergangenen Jahren diese Quartiere als Wohn- und Arbeitsumfeld angeeignet und sie mitgeprägt. Der Charakter des Quartiers wurde und wird durch die Aktivitäten dieser Gruppen beeinflusst, was nebst dem gastronomischen Angebot ein Grund ist für die grosse Bekanntheit dieser Gegend. Die hohe Alltagsnutzbarkeit macht das Gebiet gleichsam für wertschöpfungsstarke Nutzungen attraktiv, welche die Segregation und Gentrifizierung weiter beschleunigen.



Temporäre Aneignung: Abkühlung im grosszügigen Brunnen am Bullingerplatz.

Urbane Qualitäten stabilisieren – eine fragile Balance Das Gebiet zwischen Limmatplatz und Bahnhof Wiedikon ist ein Beispiel eines gründerzeitlichen Quartiers mit den entsprechenden urbanen Qualitäten. Die grosse Anzahl alltagsweltlicher Zentralitäten, die gute Zugänglichkeit und die Aneignungsfähigkeit öffentlicher Räume sowie die daraus resultierenden hohen Interaktionsintensitäten erzeugen eine starke urbane Prägung. Die wachsende Belieb-

heit solcher Gebiete für Nutzungen mit hoher Wertschöpfung führt seit den 1990er-Jahren zu sich gegenseitig antreibenden Prozessen der Aufwertung und Kommerzialisierung, was tendenziell die Diversität vermindert und somit genau diejenigen Qualitäten bedroht, die das Gebiet in seiner spezifischen Urbanität auszeichnen. Die Festivalisierung steigert zwar die Nutzungsvervielfalt und schafft regionale Bedeutung, sie wirkt sich aber äusserst selektiv auf die Anwohnerschaft aus. So stellt sich heute anhand dieses Stadtteils exemplarisch die Frage, wie sich die vielseitig geschätzten urbanen Qualitäten gründerzeitlicher Quartiere vor dem Hintergrund regionaler oder internationaler Entwicklungsdynamiken erhalten und weiterentwickeln lassen.

Um diese Prozesse zu steuern, erweist sich der klassische städtebauliche Entwurf als Handlungsansatz als weitgehend untauglich. Aktuelle Problemstellungen müssen deshalb über sozioökonomische Konzepte angegangen werden, wie zum Beispiel die Förderung von lärmtoleranten Nutzungen, das Einstellen von öffentlich finanzierten Aufwertungsmassnahmen der Aussenräume oder eine aktive Bodenpolitik, die das Verbleiben strukturschwacher Bevölkerungsschichten in der Innenstadt ermöglicht. Im Untersuchungsgebiet wäre dies auch verhältnismässig einfach möglich, da keine politisch-administrativen Zerschneidungen vorhanden sind und die Stadt Zürich somit bis zu einem gewissen Grad über die anzuwendenden Strategien entscheiden kann.

Gebiet / Ort: Josefswiese, Kreis 5, Zürich
 Zeitraum: Sommer 2015
 Tageszeit: verschiedene
 Untersuchende: diverse Personen

Kategorie: urbaner Park / Volkspark
 Vergleichbare Beispiele: Glattpark (Nutzungen); Helmholtzplatz, Berlin (Nutzergruppen)

Urbane Qualitäten	städtebauliche / sozialräumliche Aspekte	Bewertung			Notizen
		tief	mittel	hoch	
Zentralität	Logistische Zentralität		[Bar chart: high to medium]		eher tief, zwischen den wichtigen Achsen gelegen (Langstrasse, Hardbrücke)
	Funktionale Zentralität		[Bar chart: medium to high]		erhöhte funktionale Zentralität durch die Nutzungen in den Viaduktbögen
	Symbolische Zentralität		[Bar chart: low to medium]		im Sinne eines Volksparks symbolisch nicht überladen
Diversität	Nutzungsdiversität		[Bar chart: high to very high]		verschiedenste Freizeitnutzungen, insbesondere von März bis November →
	Soziale Diversität			[Bar chart: high]	verschiedenste Milieus und Altersgruppen, sehr divers
	Eigentumsdiversität	★			öfftl. Raum mit rel. homogener Eigentümerschaft als Anrainer (Genossenschaften)
Interaktion	Soziale Dichte			[Dot plot: high]	je nach Jahreszeit und Wetter (hohe Amplituden)
	Interaktionsintensität			[Dot plot: very high]	viele Interaktionen durch Nutzungsmischungen und hohe soziale Dichte
	Interaktionsdauer			[Dot plot: high]	hohe Treffpunktqualitäten (insb. für Eltern mit Kindern, Teenager, Rentner)
Zugänglichkeit	Porosität			[Bar chart: high]	Doppelallee als äusserst poröse Schwelle, 4 Zugänge →
	Regulierung		[Dot plot: medium]		tiefe formelle Regulierung, relativ hohe informelle Regulierung
	Kontextualität			[Bar chart: high]	komplementäre Nutzungsmöglichkeit zu den geschlossenen Blockrändern
Adaptierbarkeit	Umnutzbarkeit			[Dot plot: very high]	verschiedenste Nutzungen wechseln sich je nach Nutzergruppe und Wetter ab
	Umdeutbarkeit		[Bar chart: medium to high]		relativ stabile Bedeutung seit nunmehr 100 Jahren
	Umbaubarkeit			[Bar chart: high]	langfristig nicht umbaar, kurzfristig sehr umbaar (für Feste, Spiele etc.)
Aneignung	Nutzungsoffenheit			[Bar chart: high]	extrem nutzungs offen, da verschiedene Bereiche mit fließenden Übergängen
	Gestaltbarkeit			[Dot plot: high]	Plakate, Spuren des Gebrauchs sehr sichtbar →
	Symbolische Offenheit		[Bar chart: high]		tiefe Aneignungsschwelle für verschiedenste Nutzergruppen und Milieus

Bilder



Gebiet / Ort: Langstrasse, Kreis 4, Zürich
 Zeitraum: Sommer 2012
 Tageszeit: verschiedene
 Untersuchende: diverse Personen

Kategorie: innerstädtische Verbindungsstrasse
 Vergleichbare Beispiele: Schaffhauserstrasse (Topologie, Nutzung, Nadelöhr); Badenerstrasse (Nutzungen, Lautstärke)

Urbane Qualitäten	städtebauliche / sozialräumliche Aspekte	Bewertung			Notizen	Bilder
		tief	mittel	hoch		
Zentralität	Logistische Zentralität		●		Kreuzung der Buslinien 32 und 31, Langstrasse als Nadelöhr (Gleisfeld)	
	Funktionale Zentralität		●		Restaurants, Bars, Geschäfte, Ausgangsmeile	
	Symbolische Zentralität			■	regional berüchtigt (Drogenumtausch, Partycorner, Polizeipräsenz) →	
Diversität	Nutzungsdiversität			●	strassenbegleitende Nutzungen (Einkaufen, Services, Restaurants)	
	Soziale Diversität	■			heterogenes Milieu im Gentrifizierungsprozess, sehr wenige Kinder	
	Eigentumsdiversität			●	sehr heterogene Eigentums- und Finanzierungstypen	
Interaktion	Soziale Dichte			●	sehr hoch, belebte Strasse	
	Interaktionsintensität			●	belebte Strasse führt zu viel (flüchtiger) Interaktion	
	Interaktionsdauer			●	Treffpunktqualitäten vor allem in und vor den Lokalen →	
Zugänglichkeit	Porosität			■	viele Querstrassen, viele Erdgeschossnutzungen, Durchgänge und Höfe	
	Regulierung			●	permanente Polizeipräsenz, informell durch Ladenbesitzer	
	Kontextualität			●	Langstrasse als Pulsader des Quartiers gut abgestimmt	
Adaptierbarkeit	Umnutzbarkeit			■	Erdgeschosse sehr gut umnutzbar	
	Umdeutbarkeit		■		wird gerade durch die Kreativwirtschaft unter Beweis gestellt →	
	Umbaubarkeit	★			als Verkehrsstrasse kaum umbaubar, wird eventuell Fussgängerzone	
Aneignung	Nutzungsoffenheit			■	relativ nutzungsopen; insbesondere die Vorzonen	
	Gestaltbarkeit			●	viele Plakatwände (Unterführung), Werbung und Spuren des Gebrauchs	
	Symbolische Offenheit	■ ★ ■			stark codiert (Drogenhandel, Partycorner, junge Kunstszene)	

Oerlikon–Flughafen

Das Gebiet zwischen Oerlikon und Flughafen hat sich in den vergangenen Jahrzehnten stark verändert. Aus dem früheren, wenig spektakulären Agglomerationsgebiet ist ein sehr heterogenes Gebiet mit teilweise hochzentralen Nutzungen geworden, das je nach Betrachtungsposition «Zürich Nord», «mittleres Glattal», «Glattalstadt» oder einfach «Flughafenregion» genannt wird.

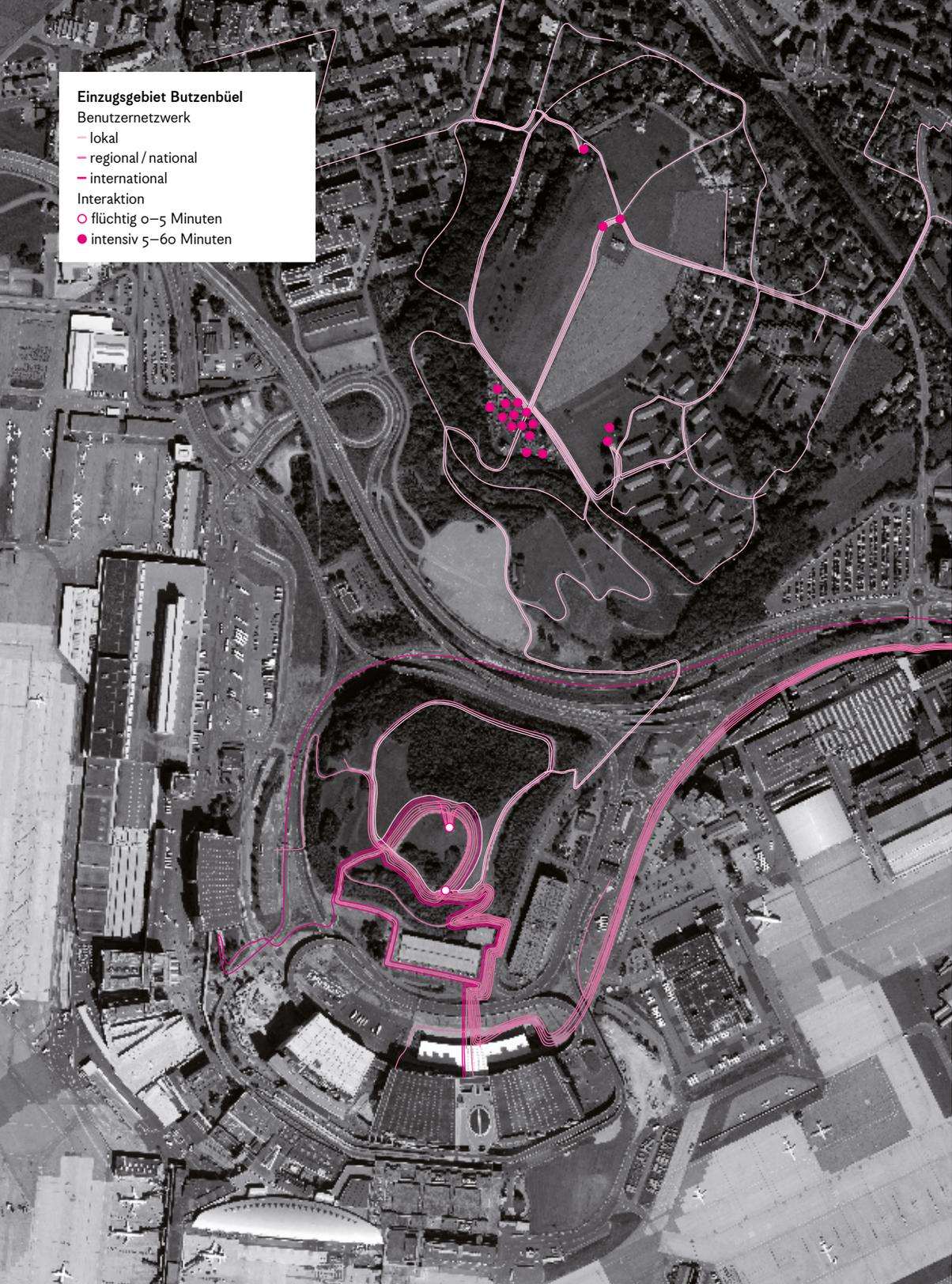
Dieser Transformationsprozess ist einerseits durch ein starkes ökonomisches Wachstum, andererseits durch den massiven Ausbau der Verkehrsinfrastruktur geprägt. In Kombination mit der Standortnähe zum Zentrum Zürich hat in diesem Gebiet eine rasche Abfolge von «spill-overs» zu einer Ansiedlung von unterschiedlichsten Nutzungen geführt, die in der Innenstadt von Zürich keinen Platz mehr fanden: Tramdepots, Kehrrichtsverbrennungs- und Kläranlagen, Wohnsiedlungen, Logistik, Gewerbe und Industrie, später erste Back-Offices von Banken, Versicherungen und anderen unternehmensorientierten Dienstleistungen, schliesslich sogar Headquarters von globalen Konzernen. Von dieser anhaltenden Entwicklungsdynamik zeugt die Umnutzung ehemaliger Industrieareale zu Dienstleistungsklustern, der Neubau von Bürozonen und neuerdings auch von Wohnquartieren im mittleren bis oberen Preissegment. In der letzten Dekade sind in Neu-Oerlikon, Leutschenbach, Glattbrugg, Dübendorf-Hochbord und Wallisellen sogar ganze neue Stadtquartiere gebaut worden.  Profil «Max-Bill-Platz», S. 112

Fragmentierte Strukturen Durch die Überlagerung bestehender und neuer funktionaler Netzwerke und Knoten ist innerhalb weniger Jahrzehnte ein ausgesprochen heterogenes Stadtgefüge entstanden, das grossmasstäblich äusserst vielfältige und überraschende Nutzungen beherbergt. Aufgrund der starken Zerschneidung des Gebiets durch Verkehrsinfrastrukturen ist das Gebiet jedoch in relativ homogene Fragmente geringer Diversität zergliedert. Aufgrund der Präsenz von Infrastrukturen und deren Immissionen, aber auch aufgrund der kleinräumigen politisch-administrativen Struktur, die durch die einzelnen Gemeinden bestimmt wird, haben sich bislang kaum grössere zusammenhängende stadträumliche Strukturen entwickelt, die Fragmente sind oft beziehungslos. Trotz der insgesamt verstärkten Heterogenität und Diversität der Nutzungen kommt es demzufolge zu einer kleinräumigen Isolierung,

die das Potenzial einer verstärkten Interaktion hemmt. In den städtebaulichen und soziologischen Analysen fiel auf, dass die Gestaltung der Übergänge zwischen den einzelnen Fragmenten meist durch uninspirierte Abstandsregeln – oft aufgrund von Immissionen – und nicht durch Konzepte der Interaktion erfolgte. Dazu kommt, dass die grosse Dimension der einzelnen Fragmente, die nachbarschaftsunabhängige Entwicklungslogik und die meist innere Erschliessung, die nur an wenigen Stellen ans übergeordnete Infrastrukturnetzwerk angeschlossen ist, die einzelnen Fragmente voneinander isolieren.

Verbinden und trennen Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hat als Treiber der urbanen Dynamik gewirkt, zugleich aber das Entstehen zusammenhängender urbaner Strukturen wegen ihrer trennenden Wirkung stark eingeschränkt. Eisenbahn, Flughafen, Autobahn, S-Bahn und schliesslich die kürzlich gebauten Tramlinien der Glattalbahn haben die Erreichbarkeiten und topologischen Bezüge des Gebietes vervielfacht. Die grossen Distanzen und die weitmaschige Erschliessung schränken jedoch die kleinräumige Erreichbarkeit vieler Gebiete ein und bewirken eine geringe Durchlässigkeit des Stadtgrundrisses. Die Nähe verschiedener Nutzungen wird somit nur selten produktiv. Zudem sind sowohl verschiedene Nutzungen wie auch die verschiedenen Arten der Mobilität voneinander getrennt. Die Autobahnen, die Quartiersstrassen, die Fussgänger- und Radwege bilden meist eigenständige Netze, die sich nur an wenigen Orten treffen. Diese Hierarchisierung des Verkehrssystems behindert hier wie auch in zahlreichen anderen Agglomerationsgebieten das Entstehen differenzierter urbaner Strukturen und öffentlicher Räume. Die Glattalbahn hat zwar die Erschliessung wichtiger Gebiete verbessert. Weil sie vor allem den neuen Entwicklungsgebieten folgt, sind bestehende alltagsweltliche Zentralitäten wie die ehemaligen Dorfkern jedoch nicht ausreichend bedient. Diese Dynamik verändert urbane Situationen: Etliche Orte werden in Bezug auf ihre jeweiligen Kontextbedingungen weder optimal genutzt noch als Teil eines gemeinsamen urbanen Raumes les- und erlebbar. Da lokal kaum Versorgungs- und Betreuungsangebote oder Freizeit- und Kontaktmöglichkeiten vorhanden sind, dehnen die Akteure ihre Alltagsnetze räumlich aus, was sich im fehlenden Bezug zwischen unterschiedlichen Aktivitäten äussert.

Parks und ihre Massstäbe Die meisten Freiräume sind innerhalb der einzelnen, homogenen Stadtfragmente angeordnet und haben somit auch einen kleinmasstäblichen Bezugsrahmen. Zudem sind sie, wie im Beispiel von Neu-Oerlikon, bezogen auf die jeweilige soziale Dichte zu zahlreich vorhanden,

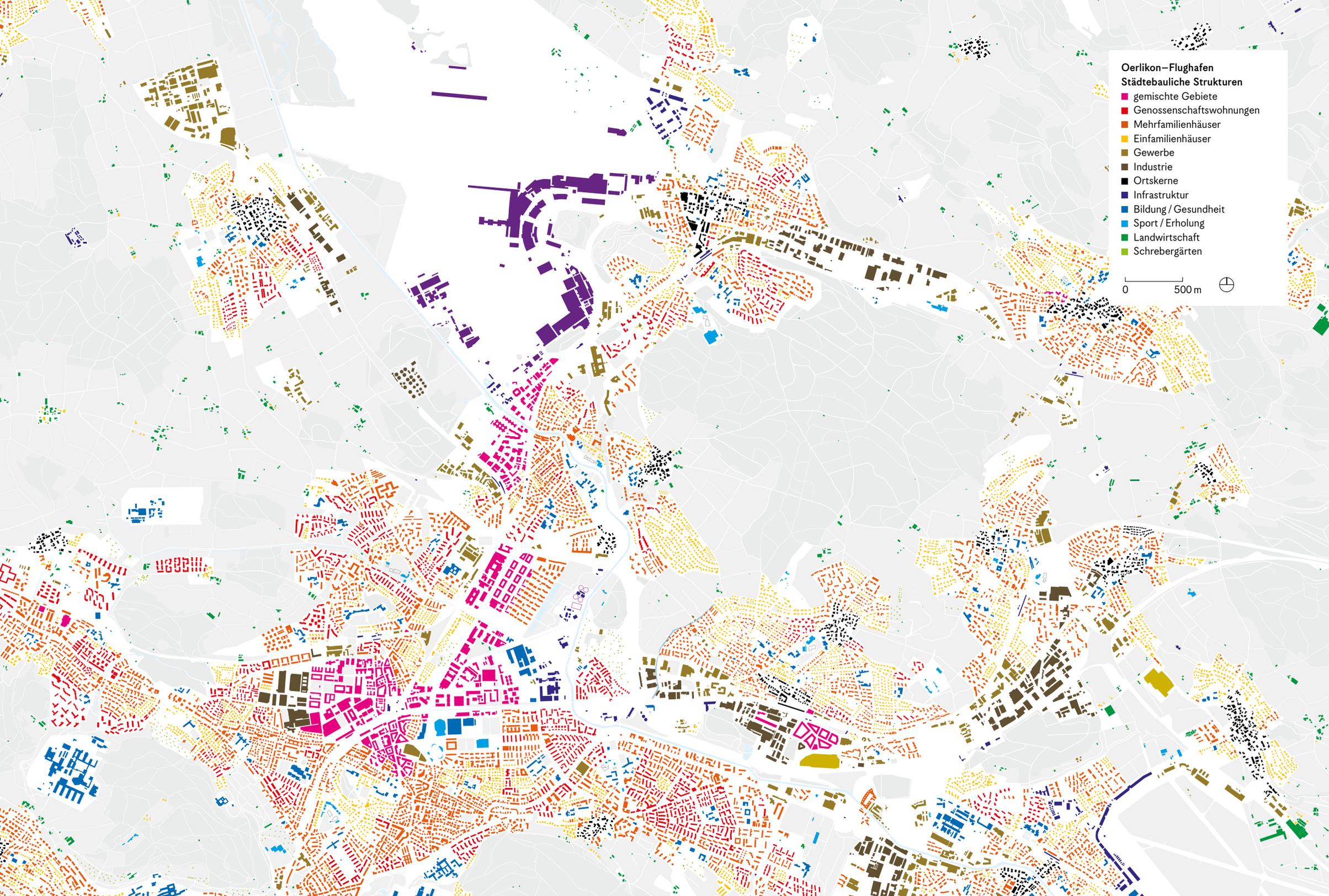


und somit verringert sich auch ihr urbanes Potenzial. Demgegenüber befinden sich die grossmasstäblicheren Freiräume, die oftmals bestehende Landschaftsfragmente sind oder wie im Falle des Opfikerparks auch neu geschaffen wurden, an Schnittstellen zwischen diesen Stadtfragmenten. Ihr Einzugsgebiet ist entweder sehr lokal, das heisst die Parks funktionieren als Nachbarschaftspark der an sie grenzenden Siedlungen, oder sie werden durch ihre günstige infrastrukturelle Anbindung im regionalen Massstab genutzt und somit zu Freizeitzentralitäten der Metropolitanregion. **+** «Einzugsgebiet Butzenbühl», s. 98 Das Potenzial dieser Parks besteht darin, dass sie sowohl auf der lokalen als auch auf der regionalen Massstabsebene funktionieren könnten. Das tun sie aber meist deshalb nicht, weil ihre Gestaltung ausschliesslich auf regionale und nicht auf lokale Nutzungen ausgerichtet ist.

Der Butzenbühl weist neben lokalen vor allem regionale und internationale Bezüge auf. Aufgrund der topografischen und verkehrstechnischen Situation sind diese jedoch klar voneinander getrennt.



Panorama Oerlikon–Flughafen.



Oerlikon-Flughafen
Städtebauliche Strukturen

- gemischte Gebiete
- Genossenschaftswohnungen
- Mehrfamilienhäuser
- Einfamilienhäuser
- Gewerbe
- Industrie
- Ortskerne
- Infrastruktur
- Bildung / Gesundheit
- Sport / Erholung
- Landwirtschaft
- Schrebergärten

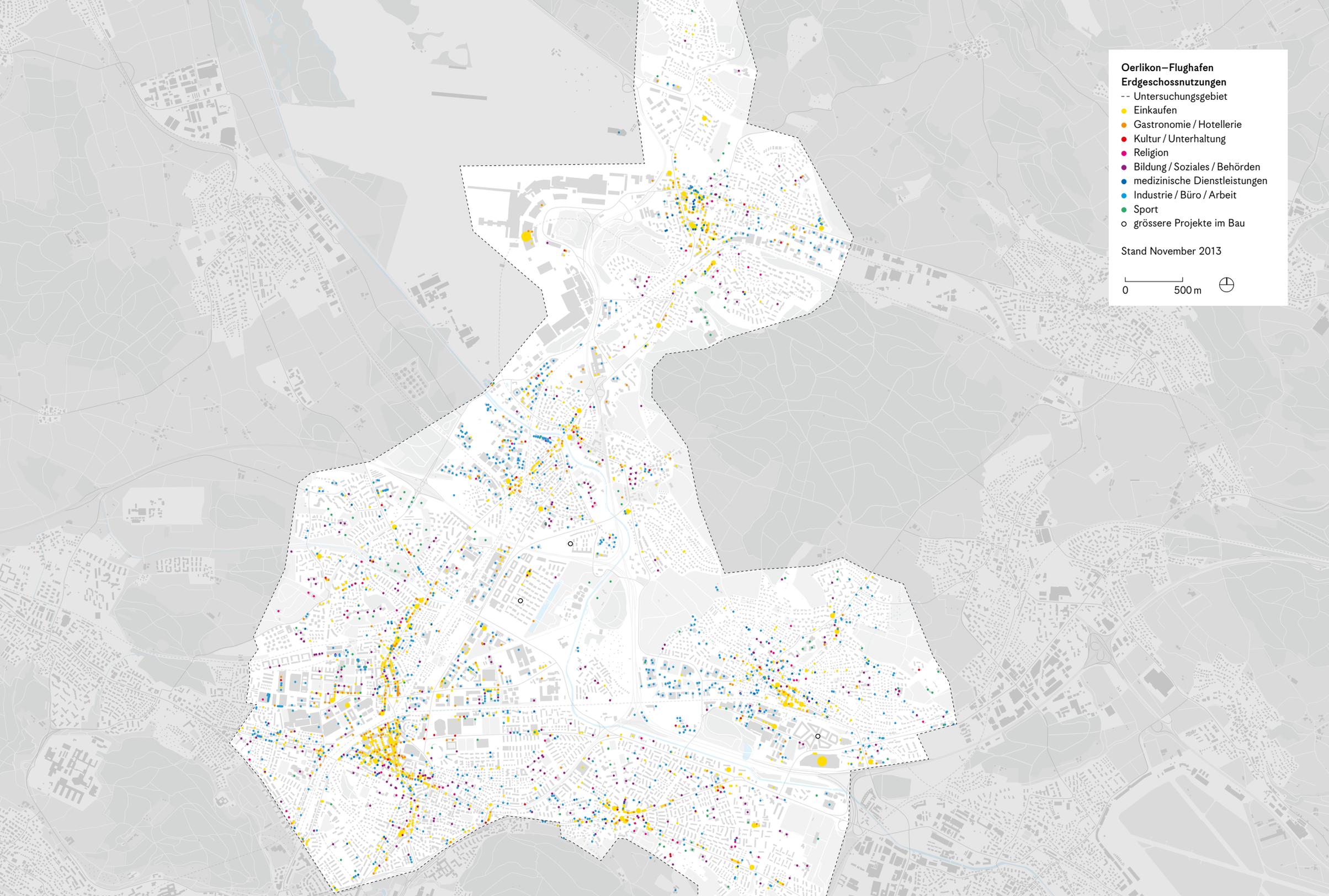
0 500 m

Oerlikon-Flughafen
Erdgeschossnutzungen

- Untersuchungsgebiet
- Einkaufen
- Gastronomie / Hotellerie
- Kultur / Unterhaltung
- Religion
- Bildung / Soziales / Behörden
- medizinische Dienstleistungen
- Industrie / Büro / Arbeit
- Sport
- grössere Projekte im Bau

Stand November 2013

0 500 m ⊕



Urbane Qualitäten

Zentralität Der jahrzehntelange Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hat für das gesamte Gebiet eine massive Erhöhung der logistischen Zentralität bewirkt und seine Topologie in kurzer Zeit grundlegend verändert. An verschiedenen Mobilitätsknoten haben sich neue Zentralitäten entwickelt. Dadurch wurde die bereits ursprünglich angelegte, stark polyzentrische Grundstruktur von Zürich Nord noch weiter verstärkt. Während alte Dorf- und Quartierzentren

teilweise an Bedeutung und Anziehungskraft eingebüsst haben, sind an verkehrsgünstigen Lagen neue, meist monofunktionale Zentralitäten entstanden (wie das Shoppingcenter Glatt oder der Fachmarktcluster für Möbel in Dübendorf). Dazu kommt eine ganze Reihe von monofunktionalen Arbeitsplatzzentren, die allerdings fast ohne alltagsweltliche Zentralitäten (Restaurants, Läden etc.) ausgestattet sind. Insgesamt führt die diffuse Zentralitätsstruktur dazu, dass sich die Potenziale der Zentralitäten in die Fläche verteilen. Zwischen den ehemaligen Siedlungskernen ist ein dicht bebautes, patchworkartiges Gebiet entstanden, das zwar überdurchschnittlich gut erschlossen ist, aber kaum Synergien zwischen den verschiedenen globalen, regionalen und lokalen Zentralitäten erkennen lässt. Dies steht zum einen mit den grossen Distanzen zwischen diesen Angeboten, zum anderen mit der starken Trennung der verschiedenen Transportnetzwerke in Zusammenhang (Autobahn, S-Bahn, Stadtbahn), die nur wenige Berührungspunkte aufweisen. Dies erschwert

die Ausbildung von Zentralitäten an den Schnittstellen der Quartiere zusätzlich. Zum Beispiel wurden durch den Bau der Glattalbahn zahlreiche periphere Arbeitsplatzgebiete erschlossen. Indem die Linienführung aber zwischen Oerlikon und dem Flughafen viele bestehende Quartierzentren mit ihren lokalen Versorgungsangeboten umfährt, werden dadurch wenig Synergien zwischen Bestehendem und Neuem erzeugt, und die diffuse Zentralitätsstruktur wird



Zentralität als Chance: Flughafen, Bahn und lokale Verkehrsinfrastrukturen erzeugen eine hohe logistische Zentralität, das Potenzial für einen öffentlichen Raum in der Metropolitanregion ist jedoch (noch) wenig ausgeschöpft.

weiter verstärkt. So bleibt etwa die Schaffhauserstrasse, die als frühere Ausfallachse bis heute als Nahtstelle zwischen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten grosses Potenzial als urbaner Raum mit Interaktionsmöglichkeiten aufweist, weiterhin ungenügend erschlossen. Ihr für die Fallstudie einzigartiges urbanes Potenzial wird bis auf Weiteres nicht aktiviert. ■ Profil «Schaffhauserstrasse», S. 114

Diversität Zürich Nord ist ein relativ dicht bebautes, heterogenes Gebiet, dessen innere Struktur sich aus homogenen Fragmenten zusammensetzt. Eine weitgehende Reduktion auf die Funktionen Wohnen und Arbeiten, kombiniert mit mangelhafter lokaler Vernetzung, hat eine ausgeprägte räumliche Fragmentierung in «typische Welten» bewirkt. Diese grobkörnige Nutzungsmischung vermag lokal kaum urbane Vielfalt zu erzeugen und äussert sich auf der Ebene der Teilgebiete durch eine ausgeprägte Monofunktionalität. Die Grenzen zwischen den «Inseln» sind meist durch abrupte Massstabssprünge

oder Infrastrukturschneisen mit stadträumlich kaum nachvollziehbaren Abstandsregeln geprägt, was den Kontakt und den Austausch zwischen den Alltagswelten 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 im kleinen Massstab fort, wie am Beispiel von Neu-Oerlikon veranschaulicht werden kann. Ab den 1990er-Jahren auf früheren Industriearealen geplant und für Schweizer Verhältnisse in Rekordzeit gebaut, lässt dieser Stadtteil bis heute die in der Planung explizit erwünschte städtische Vielfalt vermissen. Die sehr grosse Dimension der Baufelder, die geringe Porosität 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



Massstab und Diversität: Die räumliche Distanz der verschiedenen Nutzungen ist wie hier an der Thurgauerstrasse zu gross für das Entstehen eines diversen Alltagsraums.

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 zu bezeichnen sind.

Interaktion Die verschiedenen urbanen Fragmente in Zürich Nord werden durch überraschend viele Nutzer zu unterschiedlichen Zeiten benutzt. Dadurch entstehen eigenartige Nutzungsüberlagerungen, und es kommt punktuell zu überraschenden und zufälligen Interaktionen zwischen Nutzerinnen und Milieus. Generell ist das Gebiet aber durch seine typische Struktur eher interaktionsfeindlich. Die geringe lokale Vernetzung, die mangelnde Nutzungsvielfalt und die weitgehende Monofunktionalität, mangelnde Alltags- und Kulturangebote sowie fehlende Treffpunkte für die Quartierbevölkerung führen zu niedriger Interaktionsintensität. Indem sich die wenigen öffentlichen Räume auf das Innere der jeweiligen Insel beziehen, vermögen sie auch nicht zwischen den Fragmenten zu vermitteln. Grosse Unterschiede lassen sich hier zwischen den historisch gewachsenen Strukturen Alt-Oerlikons und den neu geschaffenen Strukturen Neu-Oerlikons beobachten. Während zwischen dem Bahnhof und dem Sternen Oerlikon ein urbanes Quartierleben mit belebten öffentlichen Erdgeschossen das Stadtbild prägt, fehlen flexibel nutzbare Erdgeschosse im neuen Teil weitgehend. Dies ist nicht zuletzt auch auf die fehlende Nachfrage aufgrund der verhältnismässig geringen sozialen Dichte zurückzuführen.



Interaktion am «Parkhaus Grill»: Zusammentreffen verschiedener Milieus zur Mittagsverpflegung beim Parkhaus der Messe Oerlikon.



Frustrierende Fragmentierung: Scheinbar Nahes ist nur schwer zugänglich.

sind somit nur beschränkt zugänglich. Sowohl im Glattzentrum als auch in weiten Teilen des Flughafens wird das Aufenthaltsrecht teilweise an den Konsum gekoppelt. Auch im Opfikerpark wird durch einen Ordnungsdienst permanent kontrolliert, ob die Benutzungsregeln eingehalten werden, und ein Teil des MFO-Parks beim Bahnhof Oerlikon wird wegen Lärmklagen von Anwohnern nachts geschlossen.

Adaptierbarkeit In den vergangenen Jahren kam es in zahlreichen bahnhofsnahe Quartieren und Arealen von Zürich Nord zu Transformationsprozessen, bei denen ehemalige Industrie- und Gewerbeareale neuen Nutzungen zugeführt wurden. Als Folge des wirtschaftlichen Strukturwandels und der damit einhergehenden laufenden Verbesserung der Verkehrsanbindung sind in diesen Zonen – teilweise in umgebauten Gewerbegebäuden – Back-Offices grosser Firmen und weitere Dienstleistungsfirmen entstanden. Zugleich 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



Adaptierte Restflächen: Die baurechtlich nicht als Gebäude geltenden Barracken des «Food-Courts» im Cher bei Glattbrugg sind Resultat lokaler Verpflegungsnachfrage und einer planerischen Gesetzeslücke.

Zugänglichkeit Die grossen Distanzen zwischen den Zentralitäten, die weitmaschige Erschliessung und die zahlreichen Zäsuren durch Infrastrukturen (Flughafen, Autobahnen, Bahndämme, Industrie- und Gewerbeanlagen) ergeben eine geringe Permeabilität des Stadtgrundrisses und schränken damit auch die Erreichbarkeit und die physische Zugänglichkeit vieler Quartiere ein. Die bestehende Tendenz zur Verinselung wird so weiter verstärkt. Die am intensivsten genutzten Räume an den neuen Zentralitäten werden privat überwacht und

kommt es im Zuge solcher Transformationsprozesse meist zu Ersatzneubauten. Gleichzeitig werden die vielen Restflächen im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen durch Service-, Rand- oder Pioniernutzungen in Beschlag genommen. Diese Umnutzungen und Umdeutungen führen zu interessanten Nutzungscollagen und schaffen Nischen für ökonomisch extensive und flächenintensive Nutzungen. Durch ihre räumliche Abgeschlossenheit werden dabei nur in geringem Masse nutzungsübergreifende Interaktionsprozesse geschaffen.

Aneignung Das Gebiet wird durch die physische Präsenz sowie die Externalitäten von Infrastrukturen (Lärm, Luftverschmutzung) stark beeinträchtigt. Weiter fällt auf, dass viele Bereiche in Bezug auf ihre Kontextbedingungen nicht optimal genutzt werden. Während etwa in Opfikon in der Abflugschneise an stark exponierter Lage gewohnt wird, finden sich in Kloten an ruhiger Lage Gewerbe- und Lagernutzungen. Dazu kommt, dass das Gebiet durch ein limitiertes Angebot öffentlicher Räume und eine vergleichsweise starke Reglementierung geprägt ist. Trotzdem lassen sich auf verschiedenen Skalen Aneignungsprozesse beobachten. So bietet die fragmentierte Struktur dieses Gebiets eine Vielzahl an Nischen für Pioniernutzungen und Funktionen, für die in der Innenstadt kein Raum mehr vorhanden ist. Die zahlreichen Landschaftsfragmente werden als Parklandschaft angeeignet und so durch eine Vielzahl von Freizeitnutzungen beansprucht. Anders als in innerstädtischen Situationen hat diese Form der Aneignung einen begebnungsarmen Charakter. Interaktionsprozesse werden nur in geringem Masse stimuliert. Als Beispiel für einen regional genutzten öffentlichen Raum gilt der Opfikerpark, der als Freizeitzentralität das ganze Jahr hindurch rege genutzt wird. Der MFO-Park am Bahnhof Oerlikon ist tagsüber eine gut funktionierende Schnittstelle zwischen einem Arbeitsplatzgebiet und den angrenzenden Quartieren und wird von unterschiedlichen Nutzergruppen für unterschiedliche Zwecke angeeignet.



Aneignungsprozesse rund um den Flughafen: Verschiedenste neuartige Freizeitnutzungen verwandeln den Lärmkorridor in ein beliebtes Naherholungsgebiet.

Das fehlende Ganze Zürich Nord hat sich in den letzten Jahren grundlegend gewandelt und kann als Präzedenzfall für die jüngsten Entwicklungen in Agglomerationsräumen betrachtet werden. Im Unterschied zu früheren Phasen sollten hier ausdrücklich auch die urbanen Qualitäten geschärft werden. Die durch die Entwicklungsdynamik der letzten Jahre in Zürich Nord im grossen Massstab entstandene Diversität an Nutzungen und Nutzerinnen vermag bis heute jedoch nur begrenzt produktiv zu werden. Der Ausbau der Infrastruktur wirkte sich diesbezüglich hemmend aus, indem er das Gebiet in städtebauliche Inseln zerschnitt und die Zugänglichkeiten der Stadträume lokal erschwert hat. Zugleich wurde das an den neuen Mobilitätsknoten vorhandene Potenzial zur Schaffung neuer wirksamer Zentralitäten nicht ausgeschöpft, ein klassisches Problem von Gebieten mit diffuser Zentralitätsstruktur.

Die kleinräumige Fragmentierung durch Infrastrukturbarrieren und die oft unbefriedigende Gestaltung der Übergänge zwischen den Quartieren lassen den Schluss zu, dass eine gelungene Transformation von Zürich Nord einer verstärkten Betrachtung und Gestaltung von Nachbarschaften, Grenzen, Rändern, Kontaktflächen und Nahtstellen bedarf. Wenn die «Zwischenstadt» im Flughafenkorridor zu einem produktiven Stadtraum zusammenfinden soll, gilt es die einzelnen Fragmente nicht nur zu diversifizieren, sondern auch miteinander neu zu verknüpfen. Das grösste urbane Potenzial liegt in der sorgfältigen Gestaltung der Zwischenräume und Landschaftsfragmente, der Gebiete rund um die neuen Zentralitäten und entlang der zahlreichen physischen und politisch-administrativen Grenzen. Diese Schnittstellen sind bisher vernachlässigt worden, sind aber gleichzeitig durch den Ausbau der Mobilitätsnetzwerke oftmals viel besser erschlossen als die historischen Zentralitäten. Dank der sich überlagernden regionalen und lokalen Einzugsgebiete der Mobilitätsknoten könnte urbane Intensität in Zukunft vor allem an diesen Orten gefördert werden. Es handelt sich dabei um Orte, die Nutzungen verschiedener Einzugsgebiete und Massstäbe lokal bündeln und räumlich erkennbar machen könnten. Obwohl zum Beispiel die Glattalbahn in Teilen diese Chancen sichtbar gemacht hat, wird dieses Potenzial nicht immer erkannt und kaum ausgeschöpft.

Wenn ihr Potenzial als Scharnier zwischen den unterschiedlichen Stadtfragmenten genutzt würde, könnten diese Freiräume als regionale Zentralitäten eine grosse Bedeutung erlangen und der Fragmentierung entgegenwirken. So zeigte eine Studie der Schaffhauserstrasse, dass in einem stark fragmentierten Gebiet abwechslungsreiche, interaktionsintensive Stadträume gerade an den Kontaktflächen verschiedener Quartiere möglich sind, weil sie verschiedene Nutzungen und Milieus zusammenführen.

Gebiet / Ort: Max-Bill-Platz, Kreis 11, Zürich-Oerlikon
 Zeitraum: Sommer 2015
 Tageszeit: verschiedene
 Untersuchende: diverse Personen

Kategorie: strassenflankierender Platz
 Vergleichbare Beispiele: Tessinerplatz (Dimension und Materialität); Schaffhauserplatz (Nutzungen, Lautstärke)

Urbane Qualitäten	städtebauliche / sozialräumliche Aspekte	Bewertung			Notizen
		tief	mittel	hoch	
Zentralität	Logistische Zentralität			●	signifikanter Knoten in Neu-Oerlikon (3 Buslinien und S-Bahn)
	Funktionale Zentralität		■		Hotel, Cafés, Restaurants, Apotheke, Schule, Velohändler und Wohnnutzung
	Symbolische Zentralität	★			sehr schwach codiert, viele Zürcher kennen den Platz gar nicht
Diversität	Nutzungsdiversität		■		verschiedenste Nutzungen sind an den Rändern vorzufinden
	Soziale Diversität	■	■		relativ homogenes Milieu, da in einem Neubauquartier (Wohnen und Arbeiten)
	Eigentumsdiversität	●			sehr homogene Eigentums- und Finanzierungstypen, grossmasstäblich
Interaktion	Soziale Dichte	●			relativ tief, nur an einem Punkt hoch (Dreieck Hotel - Bäckerei - Bushaltestelle)
	Interaktionsintensität	●			wenig urbane Intensität, da räumlich überdimensioniert
	Interaktionsdauer		●		relativ hohe Treffpunktqualitäten in den Lokalen, der Platz ist jedoch zu laut
Zugänglichkeit	Porosität		■	■	hoch im Norden (Auskragung, Läden und Gassen), tief im Süden («Wand», Strasse)
	Regulierung		●		tiefe formelle Regulierung, informell auch sehr tief reguliert
	Kontextualität	★			abweisende Nachbarschaft: Center Eleven bildet Rückseite zum Platz
Adaptierbarkeit	Umnutzbarkeit			■	potenziell umnutzbar
	Umdeutbarkeit		■		bedeutungsoffen, aber auch wenig Umdeutbares
	Umbaubarkeit		●		langfristig nicht umbaubar, kurzfristig sehr umbaubar (für Märkte etc.)
Aneignung	Nutzungsoffenheit			■	sehr nutzungssoffen, da relativ schwach besetzt
	Gestaltbarkeit		●		wenig Material, das Spuren aufnehmen kann (viel Glas, aseptisch)
	Symbolische Offenheit			■	tiefe Aneignungsschwelle für verschiedenste Nutzergruppen und Milieus

Bilder



Gebiet / Ort: Schaffhauserstrasse, Kreis 11, Zürich
 Zeitraum: Sommer 2013
 Tageszeit: verschiedene
 Untersuchende: diverse Personen

Kategorie: ehemalige Überlandstrasse
 Vergleichbare Beispiele: Langstrasse (Topologie, Nutzung, Nadelöhr); Badenerstrasse (Nutzungen, Lautstärke)

Urbane Qualitäten	städtebauliche / sozialräumliche Aspekte	Bewertung			Notizen
		tief	mittel	hoch	
Zentralität	Logistische Zentralität			●	Ausfallstrasse Zürich–Glattbrugg / Knoten regionale und lokale Busnetze
	Funktionale Zentralität		■		hohe Alltagszentralität, Partymeile (Shisha-Strip) →
	Symbolische Zentralität	★ ■			kaum symbolische Zentralität
Diversität	Nutzungsdiversität			●	verschiedene strassenbegleitende Nutzungen (Einkaufen, Services, Restaurants)
	Soziale Diversität		■		relativ heterogenes Milieu, insbesondere durch Ersatzneubauten stimuliert
	Eigentumsdiversität			●	sehr heterogen Eigentums- und Finanzierungstypen
Interaktion	Soziale Dichte			●	relativ hoch, belebte Strasse
	Interaktionsintensität		●		belebte Strasse führt zu viel (flüchtiger) Interaktion
	Interaktionsdauer			●	hohe Treffpunktqualitäten in und vor den Lokalen, bei Stosszeiten sehr laut
Zugänglichkeit	Porosität			■	viele Querstrassen, viele Erdgeschossnutzungen →
	Regulierung		★		viele Querstrassen, viele Erdgeschossnutzungen
	Kontextualität	■	■	■	teilweise Genossenschaftswohnhäuser direkt an der Strasse, ansonsten hoch
Adaptierbarkeit	Umnutzbarkeit			■	Vorzonen sehr vielfältig umnutzbar
	Umdeutbarkeit		■		hat hohes Szenenpotenzial (analog Langstrasse vor 20 Jahren)
	Umbaubarkeit	★			als Verbindungsstrasse relativ wichtig, deshalb momentan kaum umbaubar →
Aneignung	Nutzungsoffenheit			■	relativ nutzungsopen; insbesondere die Vorzonen
	Gestaltbarkeit			●	viele Plakatwände (Unterführung), Anzeigen und Spuren des Gebrauchs
	Symbolische Offenheit		■		tiefe Aneignungsschwelle für verschiedenste Nutzergruppen und Milieus

Bilder



Wollerau–Pfäffikon

Im Gebiet Ausserschwyz haben sich im Urbanisierungsprozess der letzten drei Jahrzehnte die auf Streusiedlungen basierenden Siedlungsmuster auf beiden Seiten der Kantonsgrenze zwischen Zürich und Schwyz dramatisch verändert. Es waren im Wesentlichen drei wichtige Treiber, die diesen Transformationsprozess eingeleitet und vorangetrieben haben: Erstens die grossflächigen Einzonungen von Bauland, die hier, wie in vielen anderen Gebieten der Schweiz, im Zuge des starken Wachstumsschubs Mitte der 1960er-Jahre vorgenommen wurden. Zweitens die Eröffnung der Autobahn A3 im Jahr 1968 und der S-Bahn im Jahr 1990, die das Gebiet näher an das Zentrum Zürich und den internationalen Flughafen gerückt und dessen räumlichen Bezüge radikal verändert haben. Dazu kamen drittens massive kantonale und kommunale Steuersenkungen, die mit der Steuerrevision des Kantons Schwyz von 1988 einsetzten. In Kombination mit den bereits vorhandenen Standortqualitäten, wie der landschaftlich attraktiven Lage am oberen Zürichsee, machten diese veränderten Standortbedingungen das Gebiet sowohl als Wohnort für zahlungskräftige Bevölkerungsgruppen wie auch als Standort für international tätige Dienstleistungs- und Finanzunternehmen attraktiv. Ab den 1990er-Jahren kam es zu einem starken Entwicklungsschub. Freienbach wurde aufgrund der verfolgten Steuerminimierungspolitik innerhalb weniger Jahre zum Sitz internationaler Dienstleistungs- und Finanzunternehmen mit internationaler Reichweite, insbesondere im Bereich der Hedgefonds. Wollerau wurde zu einem bevorzugten Wohnort für sehr wohlhabende nationale und internationale Zuzüger. Begünstigt hat diese Entwicklung die Tatsache, dass der Planungsprozess von wenigen starken Interessengruppen kontrolliert wird, die einerseits viel Land besitzen und andererseits grossen politischen Einfluss auf die lokale Planung ausüben können. Das Kloster Einsiedeln und die auf Familiennamen basierenden Bürgergemeinden, die in dieser Gegend «Korporationen» heissen, verkörpern als grösste Landbesitzer der Region diesen Akteurstyp.

In den Gemeinden hatten diese Transformationen einen grundlegenden sozialen Wandel zur Folge. Die soziale Diversität und die Internationalität erhöhten sich, und Ausserschwyz wurde zu einer Art Satellit des Finanzplatzes Zürich. Dies führte jedoch nicht zu mehr Interaktion, sondern zu einer Segregation der Bevölkerung. Heute dominieren zwei Gruppen mit starken lebens-

weltlichen Differenzen, die sich auch räumlich voneinander abgrenzen: Während die angestammte Bevölkerung den Transformationsprozess mehrheitlich als Verlust des dörflichen Lebens wahrnimmt und teilweise auch verdrängt wird, orientieren sich die Neuzugezogenen am metropolitanen oder globalen Massstab und suchen auf der lokalen Ebene Diskretion, Anonymität und Abgeschlossenheit.  [Mental Maps Alteingesessene / Neuzugezogene](#), S. 118

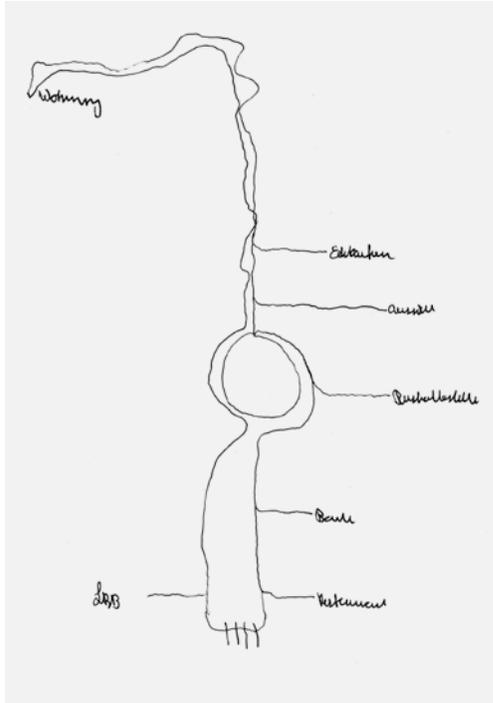
Die Topografie als privatisierte Ressource Baulich und räumlich kann der geschilderte Transformationsprozess als Resultat radikaler Individualisierung bei gleichzeitig sehr liberaler Baubewilligungspraxis gelesen werden, wovon insbesondere die lokale Bau- und Immobilienwirtschaft profitierte. Der Typus des Terrassenhauses setzte sich – neben dem frei stehenden Einfamilienhaus – als bauliche Verwirklichung des Wunsches nach Privatheit, guter individueller Erschliessung und Aussicht auf die Landschaft durch. Als Resultat der Kombination von optimaler Ausnutzung der topografischen Lage und individuellen Bedürfnissen entstand sukzessive ein fragmentiertes Siedlungsmuster mit ausgefransten Rändern. Dieses ist geprägt durch einen hohen Grad an Zufälligkeit und lässt ausser der Topografie und der Seesicht keine städtebauliche Strukturierung erkennen.



Wollerau vom See aus betrachtet.

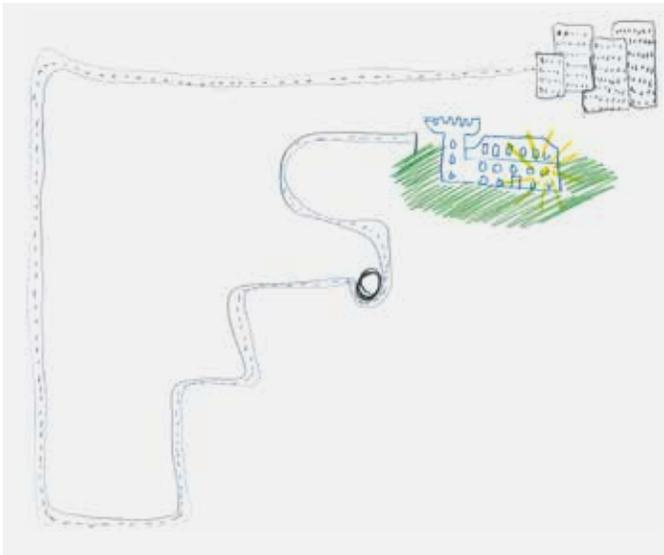
Individuelle Mobilität Das gesamte Gebiet ist stark durch motorisierte individuelle Mobilität geprägt. Die grobmaschige, hierarchisch aufgebaute Erschliessungsstruktur und der hohe Privatisierungsgrad führen zu einer tiefen Porosität der Siedlungsstrukturen, was die Adaptierbarkeit und die Zugänglichkeit vieler Bereiche einschränkt. Der hohe Motorisierungsgrad dominiert denn auch die öffentlichen Strassenräume, was deren Nutzbarkeit für andere Zwecke erschwert oder sogar verunmöglicht.  [Profil «Dorfkreisel Wollerau»](#), S. 132 Das gesamte Gebiet leidet unter einem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen, das sich durch das metropolitane Freizeitverhalten zusätzlich verschärft hat.

Vom Dorfplatz zum metropolitanen Landschaftspark Der eingangs geschilderte Transformationsprozess bewirkte auch eine Veränderung der örtlichen Zentrenstruktur. Viele der ehemals vorhandenen gemeinschaftlichen Räume innerhalb der Dörfer fielen entweder der Privatisierung oder der



Herr und Frau Kümin, Rentner Wollerau, beide 67 Jahre

«Wir leben schon seit fast fünfzig Jahren hier in Wollerau. Der Ort hat sich schon sehr stark verändert. Früher kannte man sich und traf sich auf dem Dorfplatz, wo heute dieser unmögliche Kreisel steht. Alles war zusammen an einem Ort. Heute machen wir unsere Besorgungen überall im Dorf. Einen echten Treffpunkt, wo man miteinander ins Gespräch kommt und seine Einkäufe erledigen kann, gibt es nicht mehr – schade! Der Umbau des Platzes war der Anfang vom Ende unseres wunderbaren Dorfes.»



Herr Meyer, Finanzfachmann Wollerau (eingewandert aus Deutschland), arbeitet in Zürich, 49 Jahre

«Das Dorf interessiert mich eigentlich nicht gross. Die einzigen Vorteile, die Wollerau bietet, sind die Aussicht und die tiefen Steuern. Öffentlichkeit habe ich den ganzen Tag hindurch genug. Ich bin froh, wenn ich mich am Abend in mein Wohnzimmer zurückziehen kann. Urbanität ist etwas für den Arbeitsalltag.»

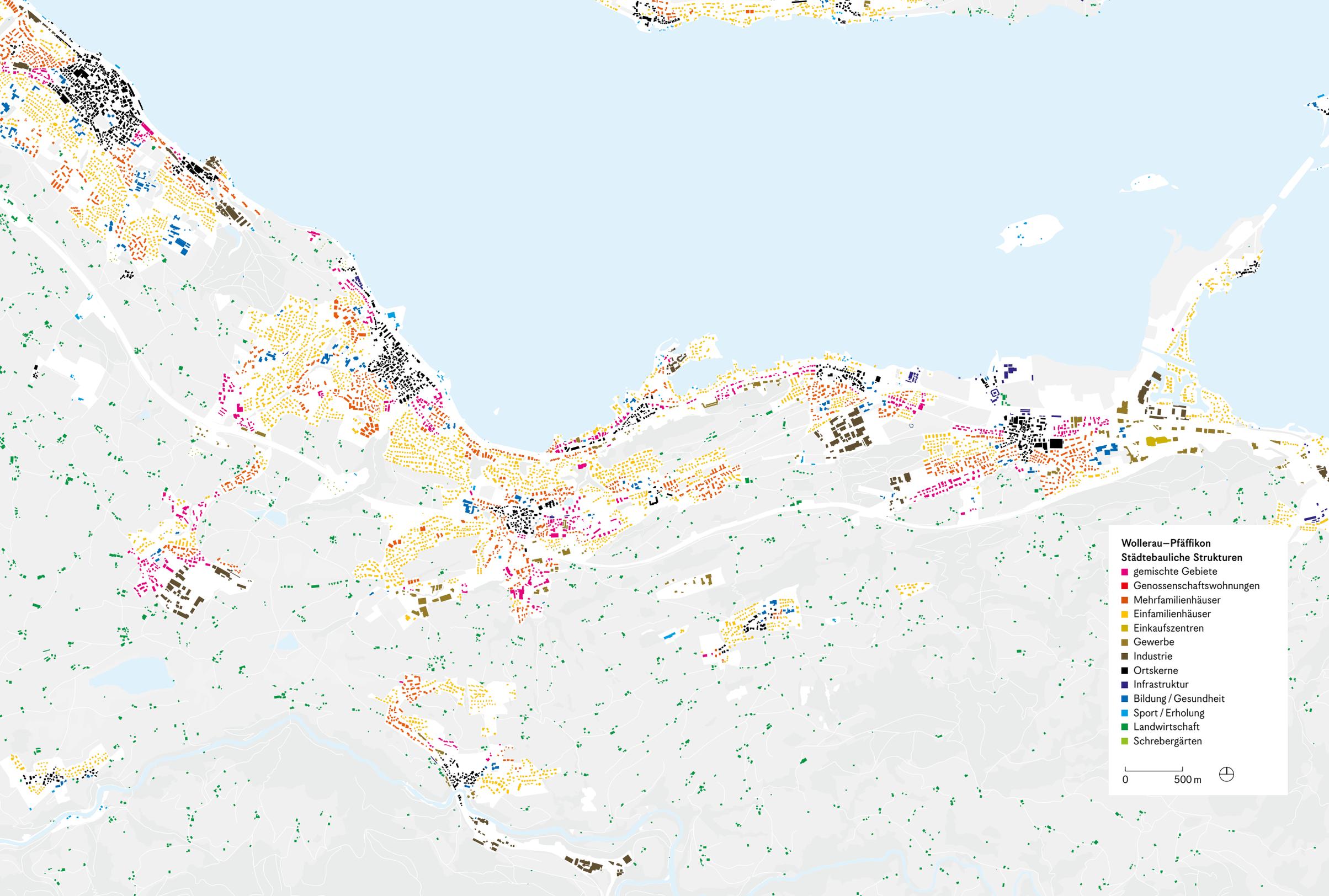
Erschliessung zum Opfer. Eine abnehmende Nachfrage nach lokalen Versorgungsangeboten und der Verlust an öffentlichen Räumen hat die Dorfkerne gewissermassen ausgehöhlt und ihrer Funktion als Alltagszentralitäten entzogen. Andererseits sind an den Mobilitätsknoten wiederum neue Zentralitäten in Form von Tankstellenshops und Ähnlichem entstanden, die hinsichtlich Erreichbarkeit und Zugänglichkeit selektiv sind und deshalb nur bedingt einen Ersatz für öffentliche Räume bieten. In diesem Kontext transformiert sich auch die traditionell landwirtschaftlich geprägte Landschaft. Sie wird zur Aussichtslandschaft für Wohnüberbauungen, Dienstleistungslandschaft für Freizeitaktivitäten oder «gepflegten» Parklandschaft. Durch die angrenzenden, gut erschlossenen landschaftlichen Grossräume im metropolitanen Massstab wird das Gebiet gleichzeitig zur attraktiven Freizeitressource. Die Abnahme von Freiräumen in den Dorfkernen hat die Nachfrage nach Freiräumen zunehmend in Richtung der an das Gebiet angrenzenden attraktiven Landschaftsräume wie dem Zürichsee und der Albiskette verlagert.  Profil «Seenlage Pfäffikon», S. 134 Diese sind durch die gute Anbindung an Zürich auch zum beliebten Ausflugsziel im Freizeit- und Wochenendtourismus für die gesamte Region geworden, sodass man sie als metropolitane Parks bezeichnen kann.



Dorfplatz Wollerau 1958 und 2010.



Panorama Wollerau–Pfäffikon.

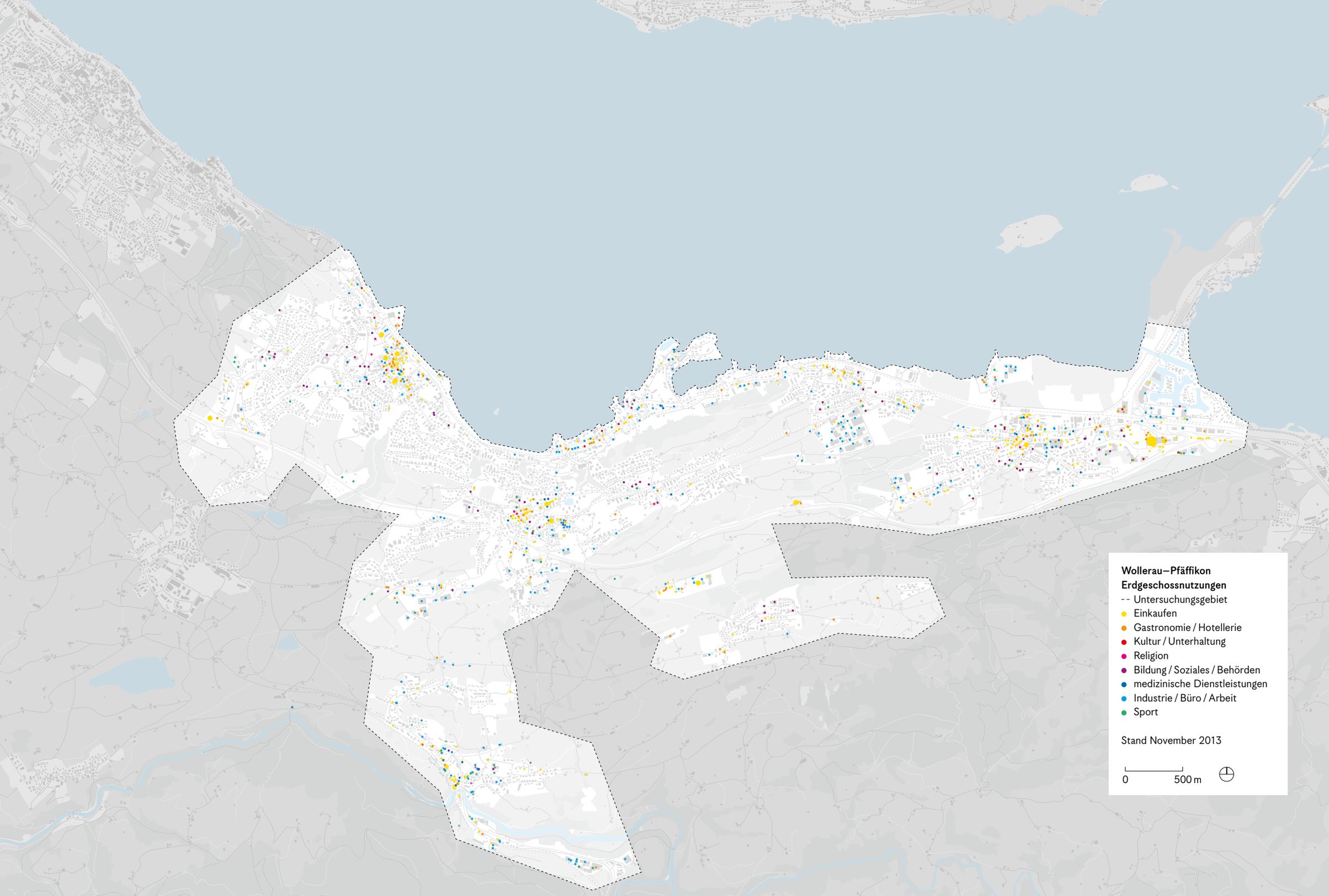


Wollerau-Pfäffikon
Städtebauliche Strukturen

- gemischte Gebiete
- Genossenschaftswohnungen
- Mehrfamilienhäuser
- Einfamilienhäuser
- Einkaufszentren
- Gewerbe
- Industrie
- Ortskerne
- Infrastruktur
- Bildung / Gesundheit
- Sport / Erholung
- Landwirtschaft
- Schrebergärten

0 500 m





Wollerau–Pfäffikon
Erdgeschossnutzungen

- Untersuchungsgebiet
- Einkaufen
- Gastronomie / Hotellerie
- Kultur / Unterhaltung
- Religion
- Bildung / Soziales / Behörden
- medizinische Dienstleistungen
- Industrie / Büro / Arbeit
- Sport

Stand November 2013

0 500 m ⊕

Urbane Qualitäten

Zentralität Die Eröffnung der Autobahn A3 im Jahr 1968 und der S-Bahn im Jahr 1990 verkürzten die Fahrzeiten nach Zürich erheblich und führten zu einer deutlichen Verschiebung der Zentralitäten. Der Bahnhof Pfäffikon ist heute ein wichtiger Umsteigeknoten im S-Bahn-Netz mit entsprechend hohen Passagierfrequenzen. Die relative Nähe zum nationalen Wirtschaftszentrum und zum internationalen Flughafen machen das Gebiet nicht nur als Wohn-

gend für zahlungskräftige Bevölkerungsgruppen, sondern auch als Standort für international tätige Dienstleistungs- und Finanzunternehmen attraktiv. Der starke Urbanisierungsschub der letzten Jahre und die damit einhergehende Veränderung der Sozialstruktur haben auch eine Veränderung der örtlichen Zentrenstruktur bewirkt. Viele der neu zugezogenen Bewohner und Beschäftigten der internationalen Dienstleistungsunternehmen beziehen sich in ihrem Alltag auf das Zentrum Zürich oder verkehren im internationalen Kontext. Die meisten Dorfkerne haben in diesem Prozess ihre Funktion als Alltagszentralitäten weitgehend eingebüsst, viele lokal ausgerichtete Läden und Angebote haben ihre ökonomische Grundlage verloren. Die Alltagszentralitäten haben sich hauptsächlich an die neueren Mobilitätsknoten verlagert. Von überlokaler Bedeutung sind insbesondere das Seedammcenter, das Vergnügungsbad Alparmare sowie das übrige Gebiet rund um den Bahnhof Pfäffikon. Diese Orte sind als wichtige Zentralitäten der Region zu Anziehungspunkten für verschiedenste lokale und regionale Nutzerinnen geworden. Aufgrund ihrer Erschliessungsfunktion gleicht auch die See-

strasse für das gesamte Seeufer stellenweise einer städtischen Versorgungsachse. Hier haben sich aufgrund der hohen Verkehrsfrequenzen Geschäfte und Verpflegungseinrichtungen angesiedelt. Nicht zuletzt haben sich verschiedene Orte ausserhalb der Siedlungen, wie der Hüttnersee, der Etzel



Lineare Zentralität:
Die Seestrasse am linken Zürichseeufer bündelt nicht nur den Verkehr, sondern auch Geschäfte, Restaurants und öffentliche Einrichtungen.

und verschiedene Reit- und Eventhöfe zu beliebten Zentralitäten für den metropolitanen Freizeittourismus entwickelt und sind insbesondere an sonnigen Wochenenden hochfrequentiert.

Diversität Das Gebiet zeichnet sich durch eine hohe soziale Heterogenität aus. Die starke Urbanisierung der vergangenen Jahre hat zu einer ausgeprägten Internationalität beigetragen. Aufgrund der attraktiven landschaftlichen Lage und des tiefen Steuerfusses ist das Gebiet zu einem beliebten Wohnort für ein-

kommenstarke, mehrheitlich international orientierte Bevölkerungsgruppen geworden, was in einem ersten Schritt zu erhöhter sozialer Vielfalt geführt hat. In der Folge haben sich jedoch aufgrund des extremen Anstiegs der Land- und Immobilienpreise Verdrängungsprozesse eingestellt. Aufgrund der hohen Miet- und Kaufpreise werden weniger zahlungskräftige Bevölkerungsgruppen aus ihrem vertrauten Umfeld verdrängt. Die raumgestalterische Diversität, die teilweise vorherrscht, ist vor allem Resultat der von Zufälligkeiten geprägten Siedlungsentwicklung und von relativ liberalen Baugesetzen.



Unbeabsichtigte Heterogenität:
Der Wachstumsboom der letzten zwanzig Jahre wurde nur zögerlich in städtebauliche Strukturen übersetzt. Die Siedlungsentwicklung wie auch der raumgestalterische Ausdruck sind von Entropie geprägt.

Interaktion Trotz der durchaus vorhandenen sozialen Diversität sind Interaktionsprozesse in Ausserschwyz nur schwach ausgeprägt. Einerseits ist die Siedlungsstruktur aufgrund der markanten Topografie und der hierarchischen Erschliessung, die oftmals in private Zugangswege mündet, in homogene, nach Nutzergruppen ausdifferenzierte Gebiete zergliedert. Andererseits werden die vorhandenen Unterschiede aufgrund der grossen Distanzen und der daraus resultierenden ausgeprägten Automobilität kaum fruchtbar. Grosse lebensweltliche Differenzen zwischen eher lokal und eher global orientierten Bevölkerungsgruppen, der hohe Privatisierungsgrad sowie das weitgehende Fehlen von

öffentlich zugänglichen Orten schaffen eine interaktionshemmende Atmosphäre. Berührungspunkte zwischen den dörflichen Milieus der Alteingesessenen und den global orientierten neuen Bewohnern und Beschäftigten sind kaum vorhanden und vielfach auch nicht erwünscht. Dabei gibt es durchaus Ansatzpunkte für Interaktionsräume, wobei diese eher ausserhalb der Dorfkerns und Wohnquartiere zu suchen sind, wie zum Beispiel Badeseen, Sportstätten und Erlebnisbauernhöfe.



Unterdrückte Interaktion: Ausdifferenzierende Topografie, hierarchische Erschliessung und vor allem der Wunsch nach ungestörter Privatheit fördern das Auslagern urbaner Qualitäten und Zentrumslasten.

Zugänglichkeit Das Gebiet ist – vorwiegend bedingt durch die hügelige Landschaft – durch ein grobmaschiges Erschliessungsmuster geprägt. Viele öffentliche Strassen sind Sackgassen und werden ausschliesslich von Anwohnerinnen genutzt, Privatstrassen und Fahrverbote erschweren die Zugänglichkeit weiter. Die Parzellen- und Eigentumsstrukturen mit einem hohen Anteil an Privatbesitz der Infrastruktur führen zu einer geringen Porosität des Siedlungsgrundrisses. Die starke Gewichtung der Privatsphäre führt im Weiteren zu einer hohen sozialen Kontrolle in vielen Wohnquartieren, was die Zugänglichkeit

auf einer informellen Ebene zusätzlich einschränkt. In den Dorfkernen sind die historischen öffentlichen Räume in den vergangenen Jahren stark unter Druck geraten, sodass heute nur noch wenige öffentlich zugängliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten vorhanden sind. Der historische Dorfplatz von Wollerau, der in den 1960er-Jahren weitgehend ohne Widerstand in einen Verkehrskreislauf umgebaut wurde, steht beispielhaft für die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs und kann zugleich als Symbol des Abschieds vom öffentlichen Raum gelesen werden. Das Seeufer ist zwar an den zugäng-



Selektive Zugänglichkeit: Die Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs führt wie hier beim Seedammcenter in Pfäffikon teilweise zu äusserst langsamverkehrsfeindlichen Situationen.

lichen Stellen als öffentlicher Raum beliebt, der hohe Privatisierungsgrad verhindert aber die Ausschöpfung dieses Potenzials. In Freienbach ist beispielsweise der öffentliche Zugang zum Seeufer politisch sehr umstritten.

Adaptierbarkeit Im Zuge des Urbanisierungsprozesses der letzten Jahrzehnte haben sich für viele landwirtschaftlich oder kleingewerblich geprägte Raumstrukturen neue Nutzungspotenziale ergeben. Einige historische Bauten, vor allem Bauernhöfe entlang der Hauptverkehrsstrassen, wurden für neue – meist gastronomische – Nutzungen adaptiert. Viele Nichtbauzonen

dienen heute der Naherholung und dem regionalen Tourismus. Sie werden von innovativen Landwirten für unterschiedlichste Freizeitaktivitäten adaptiert. Das Seeufer, aber auch der Hüttnersee, der Etzel und das Sihltobel sind beliebte Ziele für lokale und regionale Freizeitaktivitäten. Die externen Effekte des metropolitanen Tourismus führen aber auch zu zahlreichen Konflikten mit den ursprünglichen Funktionen dieser Gebiete. Interessen von Anwohnerinnen, Landwirten oder dem Naturschutz kollidieren mit den Freizeitnutzungen. Der Umgang mit Nutzungsüberlagerungen mag in den Innenstädten und den Dorfkernen schon «common sense» sein, ist es aber noch nicht in den Landschaftsräumen. Darin liegt ein grosses urbanes Potenzial.



Adaption ausserhalb der Bauzone: Landwirtschaftsbetriebe erweitern ihr Angebot, passen sich neuen Bedürfnissen an und werden als «Bäsebeizen» temporär zu urbanen Orten der Interaktion.

Aneignung Zwischen Wollerau und Pfäffikon ist ein überwiegender Teil der Flächen innerhalb der Siedlungsgebiete privat. Das Angebot an öffentlichen Räumen ist entsprechend tief. Demnach lassen sich in den Quartieren auch kaum Aneignungsprozesse ausserhalb der privaten Parzellen ausmachen. Die Strassenräume sind vielerorts hermetisch abgeschottet und dementsprechend auch abweisend. In den Wohnquartieren bewirkt die starke Betonung der Privatsphäre eine entsprechend hohe soziale Kontrolle. Ausserhalb der privaten

Grundstücke sind denn auch kaum Aneignungsprozesse oder Spuren davon erkennbar. Das öffentliche Leben orientiert sich nicht an den vom Verkehr überdeterminierten Strassenräumen, sondern findet, wenn überhaupt, erst in

der zweiten Reihe statt, in Innenräumen, Hinterhöfen oder auf Parkplätzen. Aneignungsprozesse durch Menschen mit alternativen Lebensentwürfen wurden bislang weitgehend unterbunden. Ausserhalb des Siedlungsgebietes lassen sich hingegen verschiedenste Formen der Aneignung ausmachen: Der Zürichsee ist als stets präsent landschaftliches Element der Dreh- und Angelpunkt der Identifikation vieler Bewohnerinnen und Bewohner und wird an den zugänglichen Stellen auch durch unterschiedlichste soziale Gruppen intensiv genutzt und vielfältig angeeignet. Die Landschaft an erhöhten Hanglagen wird als Freizeitraum angeeignet und zieht Nutzer aus der gesamten Region an.



Aneignung der Landschaft: Am Wochenende floriert der innermetropolitane Tagestourismus – wie die geparkten Autos am Etzel zeigen.

Landschaft als urbane Ressource Im Hinblick auf die Diskussion urbaner Qualitäten lassen sich abschliessend im Gebiet Ausserschwyz folgende Beobachtungen festhalten: Trotz der durch die städtebaulichen, infrastrukturellen und politischen Transformationsprozesse der letzten dreissig Jahre bedingten erhöhten Diversität lässt sich nur eine geringe Interaktion der unterschiedlichen Nutzergruppen im lokalen Bezugsrahmen feststellen. Aufgrund der vorherrschenden hohen Bedeutung privater Räume und der dominanten Rolle der Verkehrsinfrastruktur ist die Zugänglichkeit des öffentlichen Stadtraumes stark eingeschränkt. Demgegenüber ist eine Verschiebung der Zentralitäten aus den Dorfzentren in die neuen regionalen monofunktionalen Zentren, in die regional dominanten Zentren (Zürich, Rapperswil) und in die angrenzenden Landschaftsräume zu beobachten.

So liegen denn auch die urbanen Potenziale in diesem Gebiet vorwiegend ausserhalb der traditionellen Siedlungsgebiete. An den Mobilitätsknoten, den neuen Zentralitäten und in der Landschaft gäbe es hier viele Möglichkeiten für eine lokale und regionale Profilierung. Diese Räume werden heute von unterschiedlichsten Menschen frequentiert, ohne dass das Interaktionspotenzial ausgeschöpft wird. Eine Anreicherung der Knoten durch zentrale Funktionen und öffentliche Räume könnte den Austausch fördern. Gegenwärtig dominieren jedoch Schutz- und Wiederherstellungsstrategien die politischen und planerischen Debatten. Weitere wichtige Potenziale ergeben sich in der Landschaft, die unterschiedlichste Gruppen vorwiegend zu Freizeit Zwecken beanspruchen. Sie können nur dann strukturbildend werden, wenn nicht nur der bislang vorherrschende Blickwinkel von den Siedlungen und Ortskernen aus eingenommen wird, sondern vermehrt auch die Perspektive der sich verändernden Landschaft aktualisiert und diskutiert wird. Dabei stellen die Veränderung der Nutzung und die Ökonomisierung der Landschaft eine besonders ergiebige Anschauungsquelle dar. Hier lassen sich nämlich gleichzeitig Prozesse der Privatisierung und eines stärkeren Einbezugs der Öffentlichkeit feststellen: Auf der lokalen Massstabsebene wird die Landschaft der attraktiven Hangflanken privatisiert, und auf der regionalen Massstabsebene werden die grossen Landschaftsräume zu öffentlichen Parks. Die Landschaft wird in diesem Prozess immer mehr zu einer komplex genutzten urbanen Ressource. Ihre Nutzungsorganisation und ihre Gestaltung – als urbanes Element der Metropolitanregion – ist lokal wie auch regional von grosser Bedeutung.

Gebiet / Ort: Dorfplatz, Wollerau, SZ
 Zeitraum: Sommer 2015
 Tageszeit: verschiedene
 Untersuchende: diverse Personen

Kategorie: Kreisverkehr in historischem Zentrum
 Vergleichbare Beispiele: Sternen-Kreisel, Fällanden (ZH); Grenette-Kreisel, Fribourg (FR)

Urbane Qualitäten	städtebauliche / sozialräumliche Aspekte	Bewertung			Notizen
		tief	mittel	hoch	
Zentralität	Logistische Zentralität		●		im Zentrum von Wollerau, jedoch ohne signifikante Knotenfunktion
	Funktionale Zentralität	■			insbesondere Kirche, Restaurant
	Symbolische Zentralität			★	ursprünglich Dorfplatz, symbolisch auch durch Kirche codiert und zentral
Diversität	Nutzungsdiversität	■			sehr gering im Verhältnis zur Nachbarschaft
	Soziale Diversität	■			wenig Aufenthaltsqualität schränkt soziale Diversität ein
	Eigentumsdiversität			★	verschiedenste Eigentümer und Baustrukturen unterschiedlicher Erstellungsdaten
Interaktion	Soziale Dichte		●		tief
	Interaktionsintensität	●			tief
	Interaktionsdauer	●			hohes Treffpunktpotenzial bei momentan sehr tiefer Treffpunktqualität
Zugänglichkeit	Porosität			★	hohe Porosität, viele Wege führen zum Dorfplatz (siehe Bild unten)
	Regulierung	●			tiefe formelle Regulierung, informell sehr tief reguliert
	Kontextualität	●			unproduktive Nachbarschaft von historischer Substanz und Dorfkreisel
Adaptierbarkeit	Umnutzbarkeit	■			momentan kaum nutzbar, sehr starr (nicht umnutzbar)
	Umdeutbarkeit			★	potenziell enorme Umdeutbarkeit durch symbolische Zentralität und Lage
	Umbaubarkeit	●			wenig Spielraum vorhanden, Verkehrsbauwerk
Aneignung	Nutzungsoffenheit	■			Kreisverkehr schränkt Nutzungsmöglichkeiten stark ein
	Gestaltbarkeit	●			Abstandsgrün und Kreisverkehrsbaute lässt kaum Aneignungsprozesse zu
	Symbolische Offenheit	■			relativ klar codiert

Bilder



Gebiet / Ort: Seeanlage, Pfäffikon, SZ
 Zeitraum: Sommer 2013
 Tageszeit: verschiedene
 Untersuchende: diverse Personen

Kategorie: Seeanlage
 Vergleichbare Beispiele: Uster am Greifensee; Richterswil am Zürichsee

Urbane Qualitäten	städtebauliche / sozialräumliche Aspekte	Bewertung			Notizen	Bilder
		tief	mittel	hoch		
Zentralität	Logistische Zentralität			●	direkt beim Bahnhof Pfäffikon, am Seedamm	
	Funktionale Zentralität		■		beliebte Freizeitanlagen, Verwaltung, Restauration	
	Symbolische Zentralität			■	historische Signifikanz, Schloss	
Diversität	Nutzungsdiversität			●	Freizeitnutzungen, Verwaltung, Landwirtschaft und Naturschutzzone	
	Soziale Diversität			●	Freizeitzentralität für verschiedene Milieus	
	Eigentumsdiversität	★			sehr wenige, aber dafür grosse Parzellen (Gemeinde, Korporation Pfäffikon)	
Interaktion	Soziale Dichte	■			grosse Schwankungen, je nach Jahreszeit und Wetter	
	Interaktionsintensität	■			grosse Schwankungen, je nach Jahreszeit und Wetter	
	Interaktionsdauer			★	sehr hohes Treffpunktpotenzial und hohe Aufenthaltsqualität	
Zugänglichkeit	Porosität		■		nur eine Unterführung führt von Pfäffikon zur Seeanlage, im Inneren aber porös	
	Regulierung	★			tiefe formelle Regulierung, Reglement der Seebadi	
	Kontextualität			●	Verhältnis von Verwaltung, Badeanlage, Promenade und See sehr klar	
Adaptierbarkeit	Umnutzbarkeit			■	hohe Umnutzbarkeit, Potenzial bietet dazu auch das Steinfabrikareal	
	Umdeutbarkeit		●		relativ stabile Bedeutung als öffentliche Anlage am See	
	Umbaubarkeit			●	viele Aussenflächen mit viel Potenzial für temporäre Umbauten (z.B. Kino am See)	
Aneignung	Nutzungsoffenheit		■		sehr nutzungs offen, wenig formelle Einschränkungen	
	Gestaltbarkeit			●	viel Raum für Aneignungsprozesse, vor allem abends und an Wochenenden	
	Symbolische Offenheit			■	sehr offen, keine grossen sozialen Schwellen (insb. Badeanlage)	

Zur Methodik

Im Anschluss an die Präsentation der Fallstudien bleibt noch die Frage des methodischen Designs zu klären, mit dem diese Resultate gewonnen wurden. Wie im Verlauf dieses Buches immer wieder deutlich wurde, sind urbane Qualitäten kontext- und zeitgebunden, und deshalb immer abhängig von konkreten Situationen. Urbane Qualitäten im hier verwendeten Sinne lassen sich nicht aus theoretischen Überlegungen und abstrakten Konzepten herleiten, sondern sie müssen aus konkreten Fallbeispielen herausdestilliert werden, und deshalb sind auch konkrete Analysen zu deren Bestimmung notwendig.

Die Identifizierung von urbanen Qualitäten Die Ausgangsfrage lautete: Wie lässt sich Urbanität fassen, beschreiben und auf unterschiedliche urbane Konfigurationen anwenden? Ausgehend von den theoretischen Überlegungen  Kapitel Urbanisierung und Urbanität. S.14 ist zu beachten, dass sich Urbanität empirisch nicht präzise erfassen lässt – zu viele Aspekte müssten berücksichtigt werden. Urbanität ist eine komplexe und synthetische Kategorie, die verschiedene Eigenschaften aufweist. Diese lassen sich über den Begriff der «urbanen Qualitäten» operationalisieren. Es handelt sich hierbei um eine offene Konzeption, die ergänzt und variiert werden kann; die Liste der sechs urbanen Qualitäten und ihrer Aspekte ist also nicht eine abgeschlossene und in sich zwingende theoretische Konstruktion, sondern Resultat der Synthese empirischer Untersuchungen in der Region Zürich.

Transdisziplinarität Um die verschiedenen Formen der Urbanität zu untersuchen, ist erstens eine mehrschichtige Analyse notwendig, die in der Lage ist, die Materialität des Städtischen zu erfassen, die Strukturen und Muster der gebauten Umwelt, den Stadtgrundriss, die städtebaulichen Elemente und ihre räumlichen Bezüge. Zweitens sind aber auch die sozialen Aspekte zu berücksichtigen, die alltäglichen Interaktionen, die Regeln und die Kontrollmechanismen, die Erfahrungen von Bewohnerinnen und Nutzern. Drittens sind ökonomische Aspekte zu untersuchen, die Parzellenstruktur, die Investitionsmuster, die Organisation und die Ökonomisierung des urbanen Raums. Urbanität wird also durch verschiedene Faktoren beeinflusst, deren gegenseitige Abhängigkeiten empirisch nicht mittels einfacher Kausalketten nachvollziehbar gemacht werden können. Aus diesem Grund verknüpft das Untersuchungsdesign un-

terschiedliche Methoden, die den Forschungsgegenstand der urbanen Qualitäten aus verschiedenen Perspektiven beleuchten und dabei auch verschiedene Erkenntnismöglichkeiten anbieten. So bewegt sich dieses Forschungsprojekt an der Schnittstelle von analytischem Verständnis, empirischer Untersuchung spezifischer urbaner Prozesse und der Erkundung möglicher zukünftiger Entwicklungen durch Entwerfen. Dies erfordert sowohl problemorientiertes als auch lösungsorientiertes Wissen, denn sowohl Analyse als auch syntheseorientiertes Handeln tragen gleichermaßen zum Verständnis der komplexen und emergenten Natur urbaner Qualitäten bei. Dieser Ansatz folgt deshalb dem Prinzip transdisziplinärer Forschung.

Für die Untersuchung wurde ein Methodenset angewendet, das in der Lage ist, diese unterschiedlichen Perspektiven zu erfassen und darzustellen, wobei sich die komplementären sozialwissenschaftlichen und entwerferischen Vorgehensweisen gegenseitig in Schwingung versetzen und befruchten sollten. Deshalb kamen einerseits klassische Methoden der Sozialwissenschaften zur Anwendung, wie teilnehmende Beobachtung, qualitative Interviews mit Expertinnen und Akteuren, sowie Nutzungskartierungen und Mental Maps, und andererseits entwerferische Verfahren, wobei anhand konkreter Projekte die Wirklichkeit spekulativ untersucht wurde.

Diese Daten wurden im Rahmen einer ganzen Reihe von Forschungsseminaren und Entwurfsstudios mit Studierenden der Architektur erhoben. Weiter wurde das gewonnene Material in Wahlfacharbeiten von Masterstudierenden weiter vertieft und anschliessend vom Forschungsteam aufbereitet und ausgewertet. Die Auswertung dieses reichen empirischen Materials folgte dem Prinzip einer praxis- und lösungsorientierten Synthese von Erkenntnissen. Nicht nur die Integration verschiedener Perspektiven, sondern auch das ständige Abgleichen der empirisch gewonnenen Wissensbestände mit der praktischen Tätigkeit bildet letztlich den Kern dieses methodischen Verfahrens.

Regionale Analysen Auf der Ebene der Metropolitanregion wurden vor allem kartografische Analysen erarbeitet. Für die Darstellung der Ergebnisse wurden topografische, strukturelle, morphologische, funktionale, topologische und statistische Informationen zusammengebracht. Qualitative und quantitative Analysen wurden visuell verknüpft, um Aussagen zur urbanen Intensität in grossmassstäblichen Räumen abzubilden. Dazu wurden räumlich-statistische Darstellungstechniken mit kartografischen Methoden kombiniert, und Korrelationen zwischen der räumlichen Entwicklung und den sozioökonomischen und politisch-administrativen Kontextbedingungen wurden aufgezeigt.

So wurde es möglich, die drei ausgewählten Fallstudienräume im regionalen Kontext zu verorten und spezifische Hypothesen zu deren jeweiligen urbanen Qualitäten zu formulieren.

Urbane Konfigurationen und lokale Situationen Auf der Ebene der Fallstudien wurden vor allem die Zusammenhänge zwischen stadträumlichen Strukturen und sozialen Aktivitäten und Praktiken untersucht, wobei das Ineinandergreifen sozialwissenschaftlicher und städtebaulicher Fragestellungen und Methoden unabdingbar war. Die Grundlage des Untersuchungsdesigns bildeten vergleichende Analysen verschiedener Quartiere und Orte innerhalb der Fallstudienräume. Nach dem Verfahren des theoretischen Samplings wurde nach besonders aussagekräftigen Gebieten sowie für die jeweilige urbane Konfiguration typischen lokalen Situationen gesucht. Dabei wechselte die Untersuchungsebene vom Massstab der Region zum Quartier und schliesslich bis zur Ebene einzelner Strassenzüge und Plätze. Zur Erhebung der Informationen wurden neben den Methoden der teilnehmenden Beobachtung und qualitativen Interviews auch Kartierungen durchgeführt. Funktionale Analysen thematisierten Aspekte wie Struktur, Lage, Nutzung und Gestalt der jeweiligen Situationen oder der 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 sowie den Aktivitäten und Praktiken der Nutzer wurden in qualitativen Interviews untersucht. Befragt wurden dafür nicht nur Bewohnerinnen, wie dies in Stadtteiluntersuchungen oft der Fall ist, sondern auch Beschäftigte und andere Nutzerinnen, die in den Untersuchungsgebieten anzutreffen waren. Vor dem Hintergrund der Frage, wie sich urbane Qualitäten in der Alltagswelt manifestieren, konnten so die Sichtweisen von unterschiedlichen sozialen Gruppen einbezogen werden. Die Befragungen dienten dazu, den Alltagsgebrauch und die alltagsweltlichen Strukturen zu ermitteln, und richteten sich bewusst auch auf subjektive Qualitätseinschätzungen. Pro Fallbeispiel wurden neben zahlreichen ethnografischen Interviews auch vertiefende Leitfadeninterviews durchgeführt. Bei den Befragungen ging es primär darum, herauszufinden, wie die jeweiligen Qualitäten aus Sicht der Bewohner und Nutzerinnen wahrgenommen und beurteilt werden.

Ein besonderer Fokus wurde auf die Untersuchung und die Einordnung öffentlicher Aussenräume gelegt. Dafür wurde das alltägliche Einzugsgebiet der Nutzer kartiert und die effektiven Nutzungen vor Ort in Abhängigkeit zur Tageszeit und zum Wochenrhythmus in einem Diagramm 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 Fotografien zur Anwendung, um subjektiv relevante Elemente abbilden zu können. Dabei wurden die Befragten 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 Akteurperspektiven wurden zudem um die Analyse von Prozessen und Strukturen der «Urban Governance» erweitert, so dass der Blick für Formen zeitgenössischer Urbanisierungspolitik geschärft werden konnte. Weil Regierungsfähigkeit meist erst im Zusammenspiel verschiedener staatlicher und nichtstaatlicher Akteure entsteht, wurde untersucht, in welchem Masse die Akteurinnen aufeinander angewiesen sind und wer welche Mitsprache hat. Dazu wurden Experteninterviews mit verschiedenen Akteuren der Stadtentwicklung durchgeführt. Zusätzlich konnten mittels Dokumentenanalysen die jüngere Stadtentwicklungsgeschichte der drei Fallstudien nachgezeichnet und Brüche und Einschnitte in den Urbanisierungsprozessen identifiziert werden.

Transformationsstrategien Die in den Fallstudien analytisch gewonnenen empirischen Erkenntnisse wurden durch Typisierung allmählich in systematisches Wissen überführt. Die spekulative Konkretisierung in praxisorientierte Transformationsstrategien bildete die Grundlage für städtebauliche Entwürfe. Diese wurden somit als Darstellungen möglicher zukünftiger Zustände verstanden, in denen bestehende Potenziale aktiviert und Hypothesen, Leitideen, Muster, Modelle sowie Strategien angewendet und getestet werden konnten. Somit wurde das städtebauliche Projekt zum erkenntnisgenerierenden Werkzeug, das als spekulativer Test zu neuen Hypothesen führte, die wiederum analytisch und entwerferisch untersucht werden konnten. Im Weiteren wurden die Projektionen einerseits zur Evaluation von Machbarkeit und Realisierbarkeit und andererseits für Folgeabschätzungen unterschiedlicher Strategien eingesetzt. Dazu dienten die Entwürfe als anschauliche Basis für eine synoptische Evaluation durch beteiligte und betroffene Akteure.

Synthese Auf der Grundlage der Erkenntnisse aus den städtebaulich-räumlichen Analysen, der Befragungen der Akteure und der Entwurfsstudios wurden Hypothesen zu den Bedingungen und Eigenschaften zeitgenössischer Urbanität erarbeitet. In Workshops wurden die unterschiedlichen Wissensbestände aus den verschiedenen Bereichen verdichtet und systematisiert. Die Wissenserzeugung erfolgte hier als induktiver Vorgang, bei dem aus der komplexen Wirklichkeit der Fallstudien durch Typisierung allmählich geordnetes Wissen erzeugt werden konnte. Dadurch konnten schrittweise die verschiedenen urbanen Eigenschaften (re-)konstruiert werden. Überlegungen zur Korrelation und zur Abgrenzung der ausgewählten urbanen Qualitäten führten schliesslich über eine iterative Eliminierung zu einer konsolidierten Auswahl der sechs urbanen Qualitäten.

Validierung Die in der Synthese herauskristallisierten urbanen Qualitäten und ihre Aspekte sind bereits zahlreichen Tests unterzogen worden. Das durch die Synthese allmählich geordnete Wissen wurde dementsprechend wieder in verschiedenen Einzelfällen angewendet und geprüft. Sowohl als Analysewerkzeug als auch als entwurfsstrukturierender Kompass wurden die Erkenntnisse in diversen Lehr- und Praxisformaten kritischen Prüfungen unterzogen. Dazu gehörten zum Beispiel Testplanungen auf lokalem und regionalem Massstab und verschiedene Unterrichtsgefässe am Departement Architektur der ETH Zürich. Die Erkenntnisse der Tests flossen wiederum in die vorliegende Publikation ein, insbesondere für die Erstellung eines methodischen Rasters, der es erlaubt, urbane Profile herzustellen.

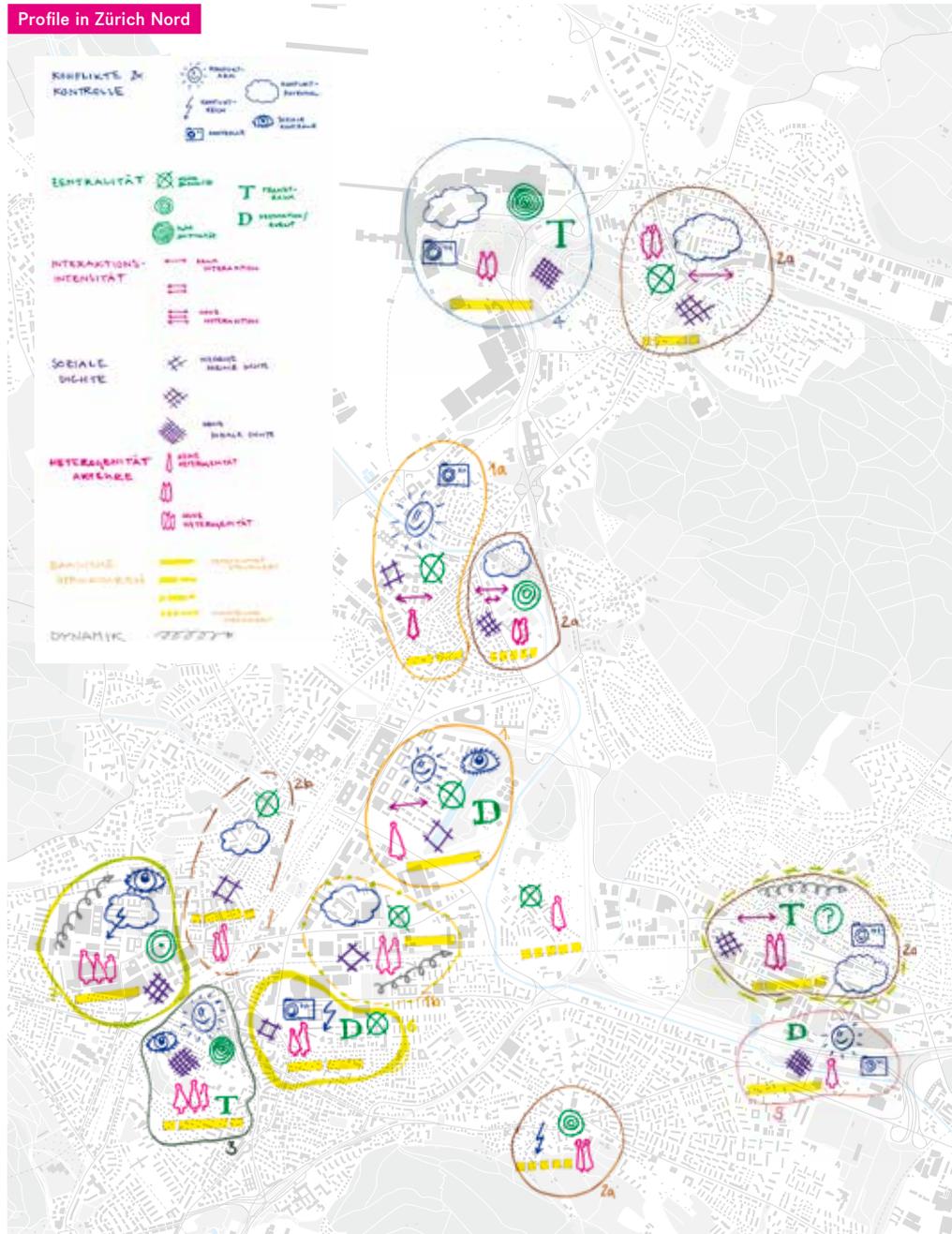


Urbane Profile

Die in den vorangehenden Kapiteln präsentierten urbanen Qualitäten und ihre Anwendung in den Fallstudien bilden die Ausgangslage für die Entwicklung des urbanen Profils. Das urbane Profil übersetzt die gewonnenen Erkenntnisse in ein praxisorientiertes Instrument für Planungs- und Entwurfsprozesse, wobei die einzelnen urbanen Qualitäten und ihre Aspekte systematisch erfasst und zueinander in Beziehung gesetzt werden. Es bildet spezifische urbane Situationen charakterisierend und vergleichend ab, ermöglicht die disziplinübergreifende Analyse und Typisierung von urbanen Situationen und erleichtert das Erkennen und Lokalisieren von Defiziten und Potenzialen.

Das urbane Profil ist ein Werkzeug, mit dem die Vielfalt urbaner Situationen erfasst und vergleichend abgebildet wird. Es kann keine allgemeingültige oder sogar optimale urbane Qualität definieren. Dieses Buch zeigt, wie das urbane Profil zur Analyse verschiedener Situationen eingesetzt werden kann. So wird der Blick auf neue Formen der Urbanität frei. Es geht darum, aus dem Vergleich von unterschiedlichen urbanen Situationen mit ihren inhärenten Abhängigkeiten, Potenzialen und Defiziten zu lernen, um sie differenzierter interpretieren zu können. Einem Kompass gleich ist das urbane Profil sowohl Orientierungshilfe als auch Ausgangspunkt für die Bestimmung planerischer und städtebaulicher Strategien und Massnahmen.

Methodisch besetzt das urbane Profil somit die Schnittstelle zwischen Analyse und Projekt. Es überträgt die städtebauliche und sozialräumliche Betrachtung in ein flexibles methodisches Raster und kann sowohl analytisch für eine Diagnose eingesetzt werden, als auch als Bewertungs- und Planungsinstrument dienen. Empirische Analyse und die Planungs- und Entwurfsarbeit werden so auf eine gemeinsame begriffliche Basis gestellt, was den nachvollziehbaren Vergleich zwischen bestehenden und projektierten Zuständen erleichtert. Das Entwerfen kann in diesem Zusammenhang sowohl zur Imagination neuer Projekte als auch zur experimentellen Untersuchung bestehender Situationen und deren urbaner Qualitäten verwendet werden. Das urbane Profil bildet die Brücke zwischen beiden Perspektiven des Entwerfens und befördert dadurch die Integration von analytischen, experimentellen und projektiven Auseinandersetzungen mit urbanen Situationen. Das Ziel ist eine qualifizierte Debatte über die Leitbilder einer Entwicklung, an deren Ende Strategien, Empfehlungen oder konkrete Massnahmen und Projekte zur Erreichung oder Umsetzung der angestrebten urbanen Qualitäten stehen.

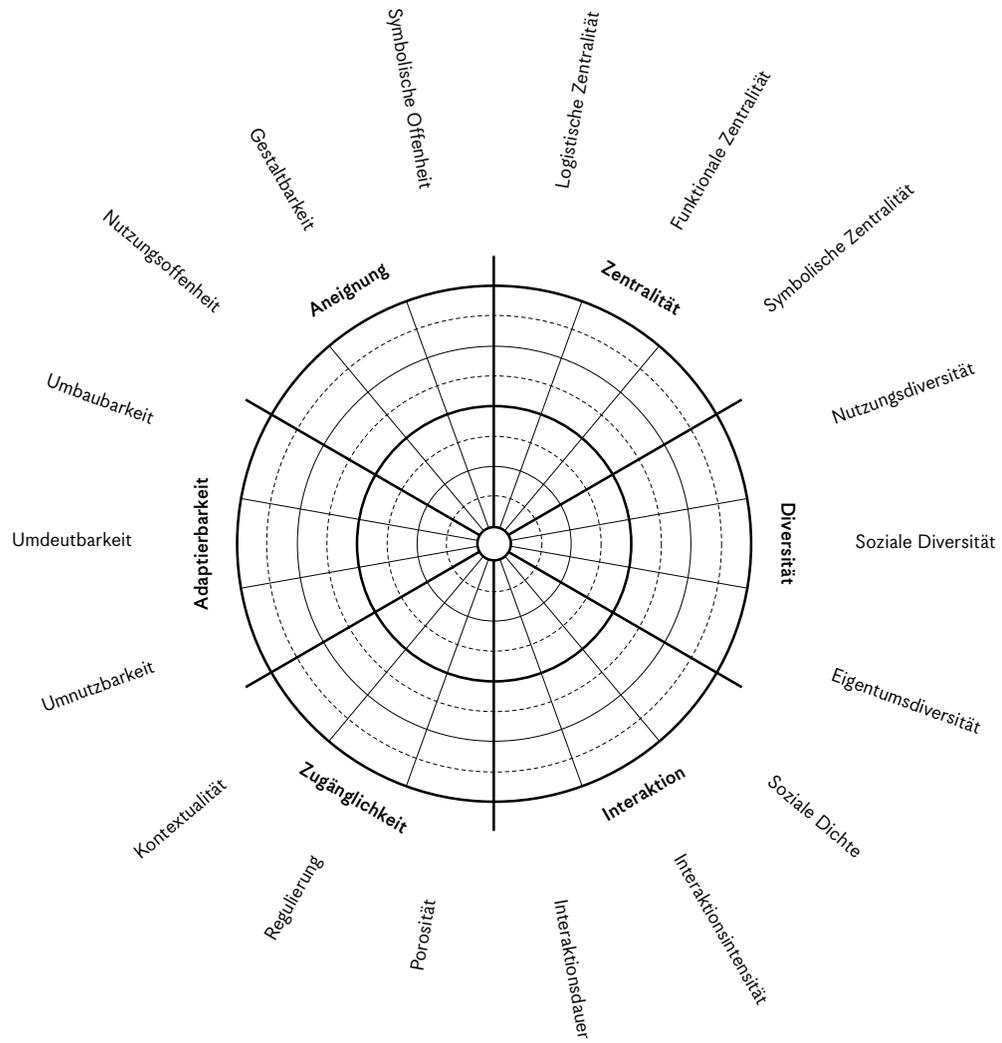


Arbeitsskizze verschiedener urbaner Profile.

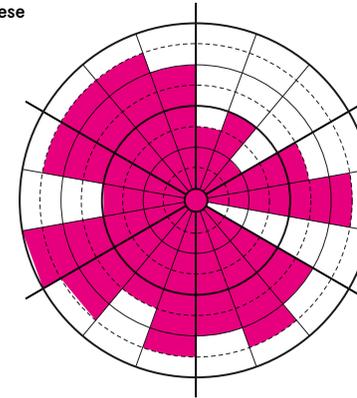
Vergleichende Anwendung Wie andere komplexe Kategorien mit vielfältigen Bedeutungsebenen lässt sich die Urbanität eines Ortes nicht auf einer absoluten Skala darstellen, sondern nur in Relation zu anderen urbanen Situationen ermitteln. Es ist deshalb auch immer eine Skalierung notwendig. Aufgrund der relationalen Eigenschaften des Urbanitätsbegriffs lässt sich die spezifische Ausprägung einer urbanen Qualität nur in Bezug zu anderen Situationen bestimmen. Aus diesem Grund ist der Vergleich fester Bestandteil des Erstellens eines urbanen Profils. **Profile in Zürich Nord S. 144** Bisherige Erfahrungen haben gezeigt, dass eine *Triangulation* – d.h. der Vergleich mit einem Beispiel höherer oder tieferer urbaner Intensität – eine ziemlich präzise und verlässliche Einordnung eines Gebietes und seiner spezifischen Urbanität ermöglicht. Die in diesem Buch identifizierten urbanen Qualitäten lassen sich anhand konkreter sozialräumlicher und städtebaulicher Aspekte weiter präzisieren. An dieser Stelle setzt das urbane Profil an: Es erfasst und visualisiert urbane Qualitäten über deren jeweiligen Aspekte, das heisst ausgehend vom Einzel- zum Überbegriff. In einem ersten Schritt werden die einzelnen Aspekte der zu beurteilenden Qualität erhoben und auf einer Skala von tief bis hoch eingestuft. In der Überlagerung der unterschiedlichen Intensitäten der bewerteten Aspekte ergibt sich schliesslich analog eine Abschätzung für die urbane Qualität. Sind alle urbanen Qualitäten erfasst, kann ein urbanes Profil erstellt und auf unterschiedliche Weise dargestellt werden.

Die Darstellung in Form einer Liste **z. B. Profil «Josefswiese», S. 92** **Kopiervorlage in Buchklappe hinten** ermöglicht eine einfache Handhabung bei der Eruierung der verschiedenen Aspekte in einer spezifischen urbanen Situation. Die Liste stellt die Form der Analyse dar, die sowohl bei Erhebungen im Feld wie auch bei standardisierten Befragungen eingesetzt werden kann. Sie kann durch weitere Begriffe erweitert werden und verdeutlicht den Charakter des urbanen Profils als Werkzeugkasten.

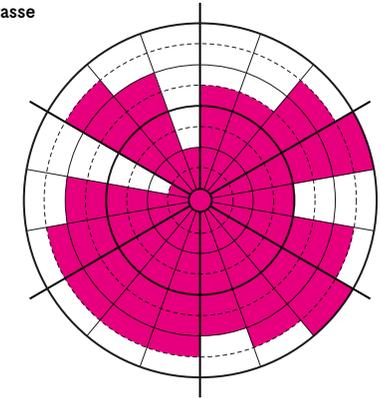
Um urbane Profile auszuwerten und zu vergleichen, empfiehlt sich die Darstellung als Kompass. **Urbanes Profil als Kompass, S. 146** **Kopiervorlage in Buchklappe hinten** Der Kompass ist die Form des Vergleichs und der Typisierung und erlaubt es, die unterschiedlichen Ausprägungen urbaner Qualitäten leichter zu erkennen und sie in ihrem Gesamtzusammenhang, das heisst in Bezug zu anderen Qualitäten, abzubilden. **Untersuchungsgebiete in Vergleich, S. 147**



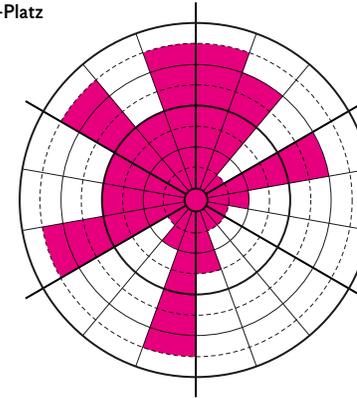
Josefswiese
Zürich



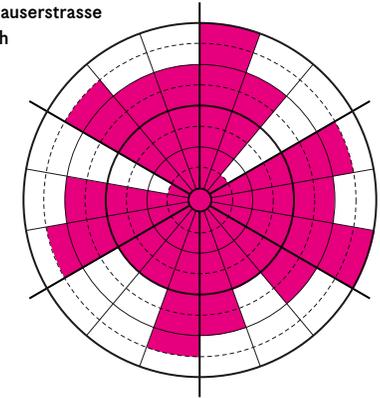
Langstrasse
Zürich



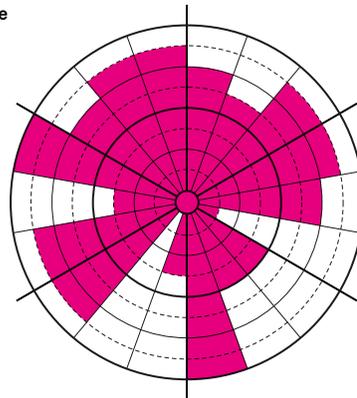
Max-Bill-Platz
Oerlikon



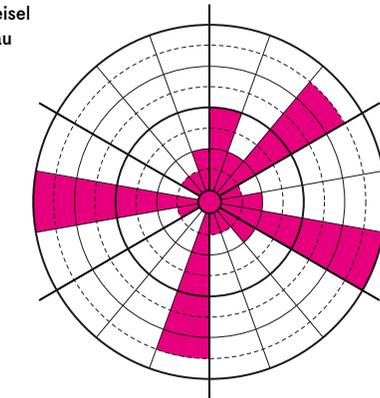
Schaffhauserstrasse
Seebach



Seeanlage
Pfäffikon



Dorfkreisel
Wollerau



Von der Analyse zur Umsetzung Wie die Beispiele in diesem Buch zeigen, können sich sowohl die Entstehungsbedingungen und die Ausprägungen urbaner Situationen als auch die daraus erwachsenden Potenziale und Handlungsspielräume von Ort zu Ort stark unterscheiden. Urbanität entsteht in der ständigen Wechselwirkung von sozioökonomischen und städtebaulichen Prozessen mit politischen, administrativen und materiellen Bedingungen. Dementsprechend entfalten sich jeweils bestimmte urbane Qualitäten. Im Zusammenspiel von unterschiedlichen urbanen Qualitäten können spezifische sozialräumliche und städtebauliche Konstellationen entstehen, die jeweils nur kontextspezifisch untersucht, verglichen und bewertet werden können. Demnach gibt es auch keine allgemeingültigen Massnahmen zur Förderung von Urbanität. Viel eher können bestimmte urbane Qualitäten gezielt geschärft werden. Dabei ist zu beachten, dass gesellschaftspolitische und planerische Massnahmen und Eingriffe stets aufbauend auf den spezifischen örtlichen Potenzialen zu definieren sind.

Das Instrument des urbanen Profils hilft, urbane Qualitäten und ihre Intensitäten zu erfassen und abzubilden. Es schafft die Grundlage für eine differenzierte Betrachtung, die einen Dialog zur räumlichen und sozialen Entwicklung einleiten kann. Als Instrument setzt es in den frühen Phasen von Planungsprozessen an, etwa bei Richt-, Zonen- oder Testplanungen, in denen die wichtigen Ziele definiert und die Entscheide zum weiteren Vorgehen vorbereitet und festgelegt werden. Das Vorgehen umfasst in der Regel drei Schritte:

Situation analysieren In einem ersten Schritt erfolgt eine breit abgestützte Analyse des Ist-Zustands eines Ortes oder Gebiets unter Anwendung der sechs definierten urbanen Qualitäten und ihrer jeweiligen Aspekte. Durch Vergleiche mit anderen Orten kann ein differenziertes Verständnis für eine bestimmte urbane Situation erarbeitet und für die Diskussion aufbereitet werden.

Bestand bewerten In einem zweiten Schritt werden die Erkenntnisse bewertet, Defizite und Potenziale ermittelt und nachvollziehbar begründet. Sowohl subjektive Haltungen und Wertvorstellungen der beteiligten Akteure als auch bestehende Mechanismen und Strukturen müssen in die Debatte eingebracht und kritisch reflektiert werden.

Strategien definieren Basierend auf den gewonnenen Erkenntnissen werden projektiv Zielvorstellungen entwickelt und konkrete Strategien und Massnahmenpakete formuliert, mit denen auf die urbanen Qualitäten eingewirkt werden soll. Das weitere Vorgehen sollte alle relevanten Handlungsfelder mit einbeziehen und im besten Fall von einer Mehrheit der Beteiligten mitgetragen werden.

Aufgrund der Komplexität der Materie werden diese drei Phasen in den meisten Fällen nicht linear, sondern iterativ bearbeitet. So kann es durchaus vorkommen, dass aufgrund der Zieldiskussion neue Abklärungen erforderlich werden und die Analyse vertieft werden muss. Nicht selten erweisen sich die ersten Ideen zum weiteren Vorgehen als nicht praktikabel, was eine Neubewertung der Ausgangslage nach sich zieht.

Anwendungsbereiche und Ausblick Urbane Qualitäten sind in verschiedenen Phasen von Entwurfs- und Planungsprozessen relevant: Welche Qualitäten sind bereits vorhanden? Welche sind möglich? Welche erwünscht? Welche sollen gefördert werden, und wie? Diese Fragen betreffen jeweils verschiedene Teile eines Planungsprozesses, also Analyse, Entwurf, Bewertung, Priorisierung und Strategie. Sie zeigen auf, dass urbane Qualitäten in allen Phasen einer Planung eine Rolle spielen und nicht erst am Schluss eines Verfahrens als Zutaten beigemischt werden können. Gerade in der frühen Phase der Problemdefinition und der Aufgabenformulierung kann das Erstellen eines urbanen Profils als Analyse und als Interpretation äusserst hilfreich sein. Viele weitreichende Entscheidungen werden nämlich in Planungs- und Entwurfsprozessen sehr früh getroffen, ohne dass über die Konsequenzen für die Urbanität der zu verändernden Orte Klarheit besteht. Wo ist eine neue Tramhaltestelle vorgesehen? Welcher Nutzungsmix wird angestrebt? Welche Dichte darf realisiert werden? Das sind typische Fragen, die zwar starke Auswirkungen auf die Urbanität eines Ortes nach sich ziehen, meist jedoch lediglich als fachtechnische Rahmenbedingungen behandelt werden. Entscheidungen darüber werden in den meisten Fällen getroffen, bevor ein Ort städtebaulich und sozialräumlich untersucht wird. Dieses Missverhältnis führt in vielen Fällen zu unbefriedigenden Resultaten und Enttäuschungen – nicht nur bei den Nutzern, sondern auch bei den Planungsinstanzen. In diesem Kontext können urbane Profile hilfreich sein, da sie in planerischen Verfahren und

Prozessen sowohl zur Eruiierung der bestehenden als auch der gewünschten urbanen Qualitäten verwendet werden können. Beispielhafte Verfahren sind städtebauliche Testplanungen, Studien, Quartierplanungen und Leitbilder. Urbane Profile können auch in Wettbewerbsverfahren dienlich sein: erstens zur Erstellung von Wettbewerbsprogrammen, um die Aufgabenstellung bezüglich ihrer Effekte reflektieren zu können; zweitens während des Entwurfsprozesses von den Entwerfenden, um die bestehende Situation besser verstehen und gestalten zu können; und drittens können urbane Profile Juroren und Experten von Architektur-, Landschaftsarchitektur- und Städtebauwettbewerben dabei helfen, die Zielqualitäten von Entwürfen darzustellen, zu besprechen, zu vergleichen und zu bewerten. Sind die Zielqualitäten einmal bestimmt, können urbane Profile von Stadtplanerinnen und Stadtforschern über Jahre hinweg wiederholend erstellt werden, um den anvisierten Entwicklungsprozess eines Orts zu verfolgen und gegebenenfalls korrigierend zu steuern.

Urbane Qualitäten können auf verschiedenen Massstabsebenen untersucht und gefördert werden. Einerseits können urbane Qualitäten von konkreten Orten eruiert werden: Wie zugänglich ist eine Strasse? Wie aneignungsfähig ein Spielplatz? Wie interaktionsreich ist ein Park und wie reguliert ein Shoppingcenter? Andererseits können auch grössere Gebiete bezüglich ihrer urbanen Qualitäten untersucht werden: Wie durchlässig ist ein Wohnquartier? Welche Spielräume bestehen für die Umnutzung eines industriellen Areals? Welche Interaktionsdichte herrscht in einem Stadtzentrum? Wie zugänglich ist ein Gewerbeareal? Im Weiteren sind auch urbane Qualitäten ganzer Städte, Gebiete oder Regionen diskutierbar: Welche soziale und räumliche Diversität prägt eine Talschaft? Wie werden grossmassstäbliche Landschaftsräume wie zum Beispiel der Zürichsee für Freizeitaktivitäten genutzt? Zudem können auch ganze Metropolitanregionen spezifische urbane Qualitäten aufweisen: Wie porös ist eine Stadtregion für ihre Bewohner und Benutzer? Welche logistischen und sozialen Zentralitäten sind prägend? Welche Selbstbilder und Aneignungsprozesse vereinen die Bewohner? Die Massstabskaskade lässt sich beliebig weiterführen. Zentral ist dabei, dass zwar jeder Betrachtungsschnitt einen adäquaten Abstraktionsgrad verlangt, urbane Qualitäten im Prinzip jedoch auf der ganzen Massstabskala untersucht und angewendet werden können – also von der Bushaltestelle bis zur Metropolitanregion.

Zusammenfassend soll festgehalten werden, dass die in diesem Buch diskutierten urbanen Qualitäten zu einer intensiven Auseinandersetzung mit zeitgenössischen Territorien anregen sollen. Dabei gilt es zu beachten, dass sich die verschiedenen Aspekte gegenseitig durchdringen und somit auch

nur als Gesamtheit zu verstehen, zu entwerfen und umzusetzen sind. Dabei kann es nicht darum gehen, den aus mannigfaltigen Zufälligkeiten entstandenen urbanen Topografien eine grundlegend neue Ordnung aufzuzwingen. Es gilt vielmehr, die urbanen Potenziale verschiedener Gebiete zu erkennen und in diesem, teilweise als ungeordnet wahrgenommenen, Nebeneinander erwünschte Qualitäten weiterzuentwickeln. Eine flächendeckend «maximale» urbane Intensität ist demzufolge weder realistisch noch wünschenswert.

Auch bei tieferen Intensitäten können urbane Qualitäten als Kriterien zur Betrachtung und zur Gestaltung der gebauten Umwelt herangezogen werden. Zur Förderung urbaner Qualitäten bedarf es nebst entsprechenden Nutzungskonzepten und attraktiven baulich-räumlichen Lösungen auch begünstigender institutioneller Rahmenbedingungen. Damit bestehende Potenziale aktiviert und gefördert werden können, braucht es vielerorts eine spezifische Anpassung formaler planungs- und baurechtlicher Spielräume und Toleranzen. Grundlegende Bedingung für das Entstehen urbaner Intensität ist und bleibt jedoch der Wille, diese auch zuzulassen. Dazu braucht es nebst Fantasie und Imagination auch den Mut zu unkonventionellen Lösungen und die Bereitschaft für einen gewissen Raum der Unplanbarkeit.

Literatur

- Angéllil, Marc / Havelka, Nils (2013): 1 m²/sek o8/15. Von der Negentropie zur Entropie. In: DISP 49 / 4, S. 46–53
- Angéllil, Marc / Hirschbichler, Michael (2013): Abecedarium zur Peripherie. Ruby Press, Berlin.
- Angéllil, Marc / Lueder, Christoph / Martin, Michael / Schurk, Holger (2005): Schlieren / ZH. Dynamische Instrumente für die Peripherie. Departement Architektur, ETH Zürich.
- Angst, Marc / Klaus, Philipp / Michaelis, Tabea / Müller, Rosmarie / Müller, Stephan / Wolff, Richard (Hg.) (2010): zone*imaginaire – Zwischennutzungen in Industriearealen. vdf-Verlag, Zürich.
- Architektengruppe Krokodil (2012): Glatt! Manifest für eine Stadt im Werden. Park Books, Zürich.
- Augé, Marc (1994): Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit. S. Fischer, Frankfurt a. M.
- Aydalot, Philippe / Garnier, Alain (1985): Périurbanisation et suburbanisation : des concepts à définir. In: DISP 80–81, S. 53–55.
- Bassand, Michel (2004). La métropolisation de la Suisse. Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne.
- Bassand, Michel / Joye, Dominique / Schuler, Martin (Hg.) (1988): Les enjeux de l'urbanisation. Agglomérationsprobleme in der Schweiz. ROREP, Lang, Bern.
- Bassand, Michel / Schuler, Martin (1985): La Suisse, une métropole mondiale ? IREC, Rapport de recherche 54. EPFL, Lausanne.
- Bätzing, Werner (2003): Die Alpen. Geschichte und Zukunft einer europäischen Kulturlandschaft. 2. Fassung. Beck, München.
- Blanc, Jean-Daniel / Luchsinger, Christine (Hg.) (1994): Achtung: die 50er Jahre! Annäherungen an eine widersprüchliche Zeit. Chronos, Zürich.
- Bornhauser, Rebecca / Kissling, Thomas (Hg.) (2015): Landschaft als Wunderkammer. Lars Müller Publishers, Zürich.
- Bornhauser, Rebecca (2013): Die Allmende und ihre Grenzen. In: trans 23: Grenzen. gta-Verlag, Zürich, S. 150–153.
- Bourdieu, Pierre (1982 [1979]): Die feinen Unterschiede: Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft. Suhrkamp, Frankfurt a. M.
- Brenner, Neil / Schmid, Christian (2015): Towards a new epistemology of the urban? In: City 19 / S. 2–3, 151–182.
- Brenner, Neil / Keil, Roger (Hg.) (2006): The Global Cities Reader. Routledge, London / New York.
- Bundesamt für Statistik (2003): Pendelverkehr – Neue Definition der Agglomerationen. Dossier. BFS, Bern.
- Bürgin, Reto / Schoch, Aline / Sutter, Peter / Schmassmann, Hector / Mäder, Ueli (2015): Urbane Widerständigkeit am Beispiel des Basler Rheinhafens. Areal. Edition gesowip, Basel
- Campi, Mario / Bucher, Franz / Zardini, Mirko (2001): Annähernd perfekte Peripherie. Glattalstadt und Greater Zurich Area. Birkhäuser, Basel.
- Coen, Lorette / Lambelet, Carole (2012): Im Westen, die Zukunft: eine Region gibt sich ein neues Gesicht, lässt Grenzen fallen, verknüpft ihre Netze, Lausanne West wird zur Stadt. Infolio édition, Gollion.
- Cogato Lanza, Elena / Pattaroni, Luca / Piraud, Mischa / Tirone, Barbara (2013): De la différence urbaine : Le quartier des Grottes / Genève. MétisPresses, Genève.
- Comtesse, Xavier / Van der Poel, Cédric (Hg.) (2006): Le feu au lac : Vers une Région métropolitaine lémanique. Avenir Suisse, Édition du Tricorne, Genève / NZZ Libro, Zürich.
- Corboz, André (2009): Vers la ville-territoire. In: A. Corboz and G. Tironi, L'espace et le detour. Éditions l'Age d'Homme, Lausanne, S. 234–239.
- Corboz, André (2001): Die Kunst, Stadt und Land zum Sprechen zu bringen. Bauwelt Fundamente 123, Birkhäuser, Basel.
- Craviolini, Christoph / Heye Corinna / Odermatt, André (2008): Das Langstrassenquartier. Veränderungen, Einflüsse, Einschätzungen, 1990 bis 2007. Stadt Zürich, Zürich.
- Crevoisier, Olivier / Corpataux, José / Thierstein, Alain (2001): Intégration monétaire et régions : des gagnants et des perdants. L'Harmattan, Paris.
- Cunha, Antonio / Schuler, Martin (2001): Métropolisation, changement de régime d'urbanisation et fragmentation de l'espace : enjeux de la gouvernance des agglomérations en Suisse. Revue suisse de science politique 7 (4), S. 119–126.
- Daum, Matthias / Schneeberger, Paul (2013): Daheim – Eine Reise durch die Agglomeration. Verlag NZZ, Zürich
- De Certeau, Michel (1980): L'invention du quotidien. Union générale d'éditions, Paris.
- Deinet, Ullrich (2009): «Aneignung» und «Raum» – zentrale Begriffe des sozialräumlichen Konzepts. In ders.: Sozialräumliche Jugendarbeit. Grundlagen, Methoden und Praxis-konzepte. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden, S. 27–57.
- Derrida, Jacques (2001): Die unbedingte Universität. Suhrkamp, Frankfurt a. M.
- Diener, Roger / Gunz, Mathias / Jovanovic, Vesna / Meili, Marcel / Müller Inderbitzin, Christian (2016): Territory. Park Books, Zürich (forthcoming).
- Diener, Roger / Herz, Manuel / Herzog, Jacques / Meili, Marcel / de Meuron, Pierre / Schmid, Christian / Topalovic, Milica (Hg.) (2014): The Inevitable Specificity of Cities. Lars Müller Publishers, Zürich.
- Diener, Roger / Herzog, Jacques / Meili, Marcel / de Meuron, Pierre / Schmid, Christian (2006): Die Schweiz – Ein städtebauliches Portrait. Birkhäuser, Basel.

- Dümmler, Patrick et al. (2004): Standorte der innovativen Schweiz. Räumliche Veränderungsprozesse von High-Tech und Finanzdienstleistungen. Bundesamt für Statistik, Neuenburg.
- Eisinger, Angelus (2004): Städte bauen. Städtebau und Stadtentwicklung in der Schweiz 1940–1970. gta Verlag, Zürich.
- Eisinger, Angelus / Schneider, Michael (Hg.) (2003): Stadtland Schweiz. Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung in der Schweiz. Avenir Suisse, Birkhäuser, Basel.
- ETH Studio Basel (2010): Metropolitanregion Zürich: Der Zürichsee als Projekt. Zürcher Handlungskammer und Verlag Neue Zürcher Zeitung, Zürich.
- ETH Wohnforum (2010): S5-Stadt. Agglomeration im Zentrum. Forschungsberichte. ETH Zürich.
- Fischli, Peter / Weiss, David (1993): Siedlungen. Agglomeration. Edition Patrick Frey, Zürich.
- Fishman, Robert (1987): Bourgeois utopias. The rise and fall of suburbia. Basic Books, New York.
- Florida, Richard (2005): Cities and the creative class. Routledge, New York.
- Frey, René L. (1996): Stadt. Lebens- und Wirtschaftsraum. Eine ökonomische Analyse. vdf, Zürich.
- Friedmann, John (1986): The World City Hypothesis. In: Development and Change, 17 / 1, S. 69–83.
- Garnier, Alain (1985): Une région périurbaine suisse: Le Gros-de-Vaud. In: DISP 80–81, S. 77–83.
- Garreau, Joel (1991): Edge City. Life on the New Frontier. Doubleday, New York.
- Ginsburg, Norton / Koppel, Bruce / McGee, Terry (Hg.) (1991): The Extended Metropolis: Settlement Transition in Asia. University of Hawaii Press, Honolulu.
- Glanzmann, Lars / Gabi, Simone / Kruse, Christian / Thierstein, Alain / Grillon, Nathalie (2006): European metropolitan region Northern Switzerland: driving agents for spatial development and government responses. In: P. Hall / K. Pain (Hg.): The polycentric metropolis: learning from mega-city regions in Europe. Earthscan, London, S. 172–179.
- Görllich, Ulrich / Wandeler, Meret (2012): Auf Gemeindegebiet – On Common Ground. Scheidegger & Spiess, Zürich.
- Groupe Genève, 500 mètre de ville en plus (2013): Genève, projet pour une métropole transfrontalière. L'Age d'Homme, Lausanne.
- Gunz, Mathias / Müller Inderbitzin, Christian (2008): Thurgau. Projekte für die Stillen Zonen. Think Tank Thurgau, Niggli, Sulgen.
- Hafner, Wolfgang / Schmid, Christian (1986): Die teuerste Wiese Europas. Tages-Anzeiger Magazin.
- Hall, Peter / Pain, Kathy (2006): The polycentric metropolis: Learning from mega-city regions in Europe. Earthscan, London.
- Hangartner, Gabi (2007): Urbanes Trendquartier oder gespaltener Sozialraum? Szenarien möglicher Auswirkungen des Novartis Campus auf das Basler St. Johann Quartier als Sozialraum. Community Development Studies, FH München.
- Harvey, David (1982): The Limits to Capital. Blackwell, Oxford.
- Häussermann, Hartmut (2007): Phänomenologie und Struktur städtischer Dichte. In: V. Lampugnani et al.: Städtische Dichte. Zürich, S. 19–30.
- Häussermann, Hartmut / Siebel, Walter (1992): Urbanität. Stadtentwicklungsplan. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtgestaltung 37, Magistrat der Stadt Wien, Wien.
- Häussermann, Hartmut / Siebel, Walter (1987): Neue Urbanität, Frankfurt a. M.
- Heller, Martin / Volk, Andreas (1999): Die Schweizer Autobahn. Edition Museum für Gestaltung, Zürich.
- Hermann, Michael / Leuthold, Heiri (2003): Atlas der politischen Landschaften. Ein weltanschauliches Porträt der Schweiz. vdf, Zürich.
- Heye, Corinna / Leuthold, Heiri (2006): Sozialräumlicher Wandel in der Agglomeration Zürich. Konsequenzen der Suburbanisierung und Reurbanisierung. In: DISP 164, S. 16–29.
- Hitz, Hansruedi / Keil, Roger / Lehrer, Ute / Ronneberger, Klaus / Schmid, Christian / Wolff, Richard (Hg.) (1995a): Capitales Fatales. Urbanisierung und Politik in den Finanzmetropolen Frankfurt und Zürich. Rotpunkt, Zürich.
- Hitz, Hansruedi / Schmid, Christian / Wolff, Richard (1995b): Boom, Konflikt und Krise – Zürichs Entwicklung zur Weltmetropole. In: H. Hitz et al., Capitales Fatales: Urbanisierung und Politik in den Finanzmetropolen Frankfurt und Zürich. Rotpunkt, Zürich, S. 208–282.
- Hitz, Hansruedi / Schmid, Christian / Wolff, Richard (1993): Die fragmentierte Metropole: Neue Urbanisierungsprozesse in Zürich. In: DISP 112, S. 26–31.
- Jacobs, Jane (1992 [1961]): The Death and Life of Great American Cities. Random House, New York.
- Jaggy, Yvette / Racine, Jean-Bernard (Hg.) (2007): Echelles et enjeux de la ville. Dossier. In: Revue économique et sociale 65 / 4, S. 9–122.
- Klaus, Philipp (2013): Immo Dorado Zürich West – Bilanz 2013. Mieter- und Mieterinnenverband Zürich.
- Klaus, Philipp (2006): Stadt, Kultur, Innovation. Kulturwirtschaft und kreative innovative Kleinstunternehmen in der Stadt Zürich. Seismo-Verlag, Zürich.
- Klaus, Philipp (1996): Leisure in abandoned industrial areas: between marketing concept and self-help project. In: Futures 28 / 2, Oxford, S. 189–198.
- Koch, Michael / Schröder, Martin / Schumacher, Maresa / Schubarth, Christian (2003): Zürich / Limmattal: Schatten-Stadt. In: A. Eisinger / M. Schneider: Stadtland Schweiz. Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung in der Schweiz. Avenir Suisse, Birkhäuser, Basel, S. 260–293.
- Kretz, Simon / Salewski, Christian (2014): Urbanität der Dinge. In: Rieniets, Tim / Kretschmann, Nicolas / Perret, Myriam / Professur Kees Christiaanse: Die Stadt als Ressource. Jovis, Berlin, S. 167–179.
- Kueng Lukas (2015): Vom Entstehen urbaner Qualitäten. Zu den Wechselwirkungen zwischen Gesellschaft und gebauter Umwelt. In: archithese 5:2015: Zürich – für eine neue Planungspraxis, Zürich, S. 86–92.
- Kueng, Lukas (2012): Inter- und Transdisziplinarität im Forschungsprozess. In: Schweizerischer Nationalfonds SNF: Arbeiten an der urbanen Qualität ist Teamarbeit – Werkstattbericht des Nationalen Forschungsprogramms 65, Bern, S. 18 / 19.
- Kueng Lukas (2009): Machen wir es uns nicht zu einfach! Positionen, Kontroversen und Kompromisse in der städtebaulichen Entwicklung. In: archithese 3:2009: Suburbia, Zürich, S. 12–17.
- Lampugnani, Vittorio Magnago et al. (Hg.) (2007a): Handbuch zum Stadtrand: Gestaltungsstrategien für den suburbanen Raum. Birkhäuser, Basel.
- Lampugnani, Vittorio Magnago / Keller, Thomas K. / Buser, Benjamin (Hg.) (2007b): Städtische Dichte. Avenir Suisse, Verlag Neue Zürcher Zeitung, Zürich.
- Landry, Charles (2000): The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators. Earthscan, London.
- Läpple, Dieter (2011): Das Jahrhundert der Städte und die Diversität städtischer Entwicklungsmuster. In: M. Messling / D. Läpple / J. Trabant (Hg.). Stadt und Urbanität. Kadmos, Berlin.
- Läpple, Dieter (2003): Die Auflösung städtischer Strukturen und die Neuerfindung des Städtischen. In: F. Oswald / N. Schüller / P. Baccini (Hg.): Neue Urbanität. gta Verlag, Zürich, S. 147–169.
- Lefebvre, Henri (1974): La production de l'espace. Anthropos, Paris.
- Lefebvre, Henri (1972 [1970]): Die Revolution der Städte. List, München.
- Lefebvre, Henri (1968): Le droit à la ville. Anthropos, Paris.
- Lehrer, Ute (2013): Flexspace – suburban forms. In: R. Keil (Hg.), Suburban Constellations. Jovis, Berlin, S. 58–62.
- Lehrer, Ute (1995): Grossstadt Schweiz: Die Architektur des flexiblen Raumes. In: H. Hitz et al. (Hg.), Capitales Fatales. Urbanisierung und Politik in den Finanzmetropolen Frankfurt und Zürich. Rotpunkt, Zürich, S. 188–205.
- Leresche, Jean-Philippe / Joye, Dominique / Bassand, Michel (Hg.) (1995): Métropolisations: Interdépendances mondiales et implications lémaniques. Éditions Georg, Genève.
- Leuthold, Heiri (2005): Schlieren. Ein Quartier der Limmattalstadt. In: Stadtentwicklung in der Agglomeration. Themenheft 21, Informationsschrift der Metron AG, Brugg.
- Lévy, Jacques (Hg.) (2010): SpaceWatch 2010. Space and us, today and tomorrow. EPFL, Lausanne.
- Loderer, Benedikt (2008): Die Pest, der Frass, der Brei. Nach zwanzig Jahren Wut-schreiben gegen die Zersiedelung und das Hüsl: eine Wissenschaftserforschung des Stadtwanderers. In: Hochparterre 21 / 11, S. 34 / 35.
- Lynch, Kevin (1981): A Theory of Good City Form. MIT Press, Cambridge MA.
- Marco, Daniel / Schmid, Christian / Hirschi, Christa / Hiler, David / Capol, Jan: La ville: villes de crise ou crise des villes. Rapport scientifique final pour le Fonds national suisse de la recherche scientifique. Institut d'Architecture de l'Université de Genève, 1997.
- Meili, Marcel / Peter, Markus et al. (2012): Fünf Orte in der Schweiz. Eigenverlag, Zürich.
- Mitscherlich, Alexander (1965): Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden. Suhrkamp, Frankfurt a. M.
- Muri, Gabriela (2016): Die Stadt in der Stadt. Raum-, Zeit- und Bildrepräsentationen urbaner Öffentlichkeiten. Springer, Wiesbaden.
- Muri, Gabriela / Friedrich, Sabine (2009): Stadt(t)räume – Alltagsräume? Jugendkulturen zwischen geplanter und gelebter Urbanität. Wiesbaden.
- Nigg, Heinz (Hg.) (2001): Wir wollen alles, und zwar subito! Die Jugendunruhen in der Schweiz und ihre Folgen. Limmat Verlag, Zürich.
- Nüssli, Rahel (2016): Between farming villages and hedge fund centres. The politics of urbanization in the border zone of the metropolitan region of Zurich (forthcoming).
- Nüssli, Rahel / Schmid, Christian (2016): Beyond the urban-suburban divide. Urbanization and the production of the urban in Zurich North. In: International Journal for Urban and Regional Research (forthcoming).
- Nüssli, Rahel (2015): Auf dem Weg zu einer metropolitanen Regulation? Der Verein Metropolitanraum Zürich. Geographica Helvetica 70: S. 11–25.
- Oswald, Franz / Baccini, Peter (Hg.) (2003): Netzstadt. Einführung in das Stadtentwerfen. Birkhäuser, Basel.
- Oswald, Franz / Baccini, Peter (1998): Netzstadt. Transdisziplinäre Methoden zum Umbau urbaner Systeme. vdf, Zürich.

- Peck, Jamie (2005): Struggling with the creative class. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 29 / 4, S. 740–770.
- Perlik, Manfred (2010): Leisure landscapes and urban agglomerations. Disparities in the Alps. In: Axel Borsdorf et al. (Hg.): *Challenges for Mountain Regions – Tackling Complexity*. Böhlau, Wien, S. 112–119.
- Perlik, Manfred (2001): Alpenstädte. Zwischen Metropolisierung und neuer Eigenständigkeit. *Geographica Bernensia*, Bern.
- Prigge, Walter (Hg.) (1998): Peripherie ist überall. Edition Bauhaus, Campus, Frankfurt a. M.
- Prigge, Walter (1996): Urbanität und Intellektualität im 20. Jahrhundert. Wien 1900, Frankfurt 1930, Paris 1960. Campus, Frankfurt a. M.
- Prigge, Walter (1995): Urbi et orbi. Zur Epistemologie des Städtischen. In: H. Hitz et al.: *Capitales Fatales: Urbanisierung und Politik in den Finanzmetropolen* Frankfurt und Zürich. Rotpunktverlag, Zürich, S. 176–187.
- Professur Günter Vogt (Hg.) (2015): Zeitung «Position» Nr. 8. Eigenverlag, Zürich.
- Racine, Jean-Bernard / Raffestin, Claude (Hg.) (1990): *Nouvelle géographie de la Suisse et des Suisses*. Editions Payot, Lausanne.
- Salewski, Christian / Michaeli, Mark (2012): Devaluation and Revaluation: Zurich's accidental Airport Corridor. In: *S + RO* December, S. 28–34.
- Sassen, Saskia (1991): *The Global City*. New York, London, Tokyo. Princeton University Press, Princeton / New Jersey.
- Schmid, Christian (2014): Specificity and Urbanization. A Theoretical Outlook. In: Diener et al. (Hg.): *The Inevitable Specificity of Cities*. Lars Müller Publishers, Zürich, S. 287–307.
- Schmid, Christian (2012a): Bilder zur Urbanisierung der Schweiz. In: U. Görllich / M. Wandeler: *Auf Gemeindegebiet – On Common Ground*. Zürich, Scheidegger & Spiess, 143–153.
- Schmid, Christian (2012b): Neue urbane Landschaften. In: L. Coen / C. Lambelet. (Hg.): *Im Westen die Zukunft. Richtplan Lausanne West*. Infolio édition, Gollion, S. 253–255.
- Schmid, Christian (2011): Henri Lefebvre und das Recht auf die Stadt. In: A. Holm, D. Gebhardt (Hg.): *Initiativen für ein Recht auf die Stadt. Theorie und Praxis städtischer Aneignungen*. VSA Verlag, Hamburg, S. 25–51.
- Schmid, Christian (2007): Die Wiederentdeckung des Städtischen in der Schweiz. In: V. Lampugnani et al.: *Städtische Dichte. Avenir Suisse / Verlag Neue Zürcher Zeitung*, Zürich, S. 31–38.
- Schmid, Christian (2006a): Theorie. In: R. Diener et al.: *Die Schweiz. Ein städtebauliches Portrait*. Bd.1 Einführung. Birkhäuser, Basel, S. 163–223.
- Schmid, Christian (2006b): *Global City Zurich. Paradigms of Urban Development*. In: N. Brenner, R. Keil (Hg.): *The Global Cities Reader*. Routledge, London / New York, S. 161–169.
- Schmid, Christian (1998): The dialectics of urbanisation in Zurich. *Global city formation and urban social movements*. In: INURA (Hg.): *Possible Urban Worlds*. Birkhäuser, Basel, S. 216–225.
- Schmid, Christian / Weiss, Daniel (2004): *The New Metropolitan Mainstream*. In: INURA, R. Palosicia: *The Contested Metropolis. Six Cities at the Beginning of the 21st Century*. Birkhäuser, Basel, S. 252–260.
- Schubarth, Christian / Auderset, Frederic (2004): *Glatt(t)alstadt: nouveau mot ou nouvelle ville?* Université de Fribourg.
- Schuler, Martin et al. (2006): *Atlas des mutations spatiales de la Suisse / Atlas des räumlichen Wandels der Schweiz*. Bundesamt für Statistik, Neuenburg und Verlag Neue Zürcher Zeitung, Zürich.
- Schuler, Martin / Perlik, Manfred / Pasche, Natascha (2004): Nichtstädtisch, rural oder peripher. Wo steht der ländliche Raum heute? Analyse der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung in der Schweiz. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.
- Schweizerischer Bundesrat et al. (2012): *Raumkonzept Schweiz*. Bern.
- Schwick, Christian et al. (2012): *L'étalement urbain en Suisse: impossible à freiner? Analyse quantitative de 1935 à 2002 et conséquences pour l'aménagement du territoire*. Haupt, Bern.
- Scott, Allen (1998): *Regions and the World Economy*. Oxford University Press, Oxford.
- Seifert, Jörg et al. (2006): *Beyond Metropolis. Eine Auseinandersetzung mit der verstärkten Landschaft*. Niggli, Sulgen.
- Sieverts, Thomas (1997): *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Bauwelt Fundamente 118, Vieweg, Braunschweig / Wiesbaden.
- Simmel, Georg (1995 [1903]): *Die Grossstädte und das Geistesleben*. In: O. Rammstedt (Hg.): *Georg Simmel Gesamtausgabe, Bd. 7. Aufsätze und Abhandlungen 1901–1908*, Frankfurt a. M., S. 116–131.
- Situationistische Internationale (1976): *Situationistische Internationale 1958–1969. Gesammelte Ausgaben des Organs der Situationistischen Internationale, Bd. 1*. MaD Verlag, Hamburg.
- Soja, Edward W. (2011): *Beyond Postmetropolis*. In: *Urban Geography* 32.4, S. 451–69.
- Soja, Edward W. (2000): *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Blackwell, Malden.
- Soja, Edward W. (1992): *Inside Exopolis. Scenes from Orange County*. In: M. Sorkin: *Variations on a Theme Park*. The Noonday Press, New York, S. 94–122.
- Stahel, Thomas (2006): *Wo-Wo-Wonige: Stadt- und wohnungspolitische Bewegungen in Zürich nach 1968*. Paranoia City Verlag, Zürich.
- Stienen, Angela (Hg.) (2006): *Integrationsmaschine Stadt? Interkulturelle Beziehungsdynamiken am Beispiel von Bern*. Haupt, Bern.
- Studer, Stefan (1985): *Nationalstrasse – Nationalstrafe, oder: Die Demokratie bleibt auf der Strecke. Macht und Ohnmacht im schweizerischen Nationalstrassenbau*. Rotpunktverlag, Zürich.
- Sudjic, Deyan (1992): *The 100 mile city*. Harcourt Brace, San Diego.
- Sulzer, Jürg / Desax, Martina / Leitungsgruppe NFP 65 (Hg.) (2015): *Stadtwerdung der Agglomeration. Die Suche nach einer neuen urbanen Qualität*. Scheidegger & Spiess, Zürich.
- Taut, Bruno (1977 [1936 / 37]): *Architekturlehre. Grundlagen, Theorie und Kritik, Beziehung zu den anderen Künsten und zur Gesellschaft*. VSA, Hamburg.
- Thierstein, Alain / Kruse, Christian / Glanzmann, Lars / Gabi, Simone / Grillon Nathalie (2006): *Raumentwicklung im Verborgenen. Die Entwicklung der Metropolregion Nordschweiz*. Verlag Neue Zürcher Zeitung, Zürich.
- Thierstein, Alain / Held, Thomas / Gabi, Simone (2005): *Zürich / Glattal. Stadt der Regionen*. In A. Eisinger, M. Schneider (Hg.), *Stadtland Schweiz. Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung in der Schweiz*, Birkhäuser, Basel, S. 273–308.
- Thissen, Fee (2015): *Vom Industrieareal zum Stadtteil: Zürich West*. Dissertation, Fakultät für Architektur, Technische Hochschule Aachen.
- Veltz, Pierre (1996): *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*. Presses Universitaires de France, Paris.
- Walter, François (1994): *La Suisse urbaine 1750–1950*. Éditions Zoé, Genève.
- Wehrli-Schindler, Brigit / Leitungsgruppe NFP 65 (Hg.) (2015): *Urbane Qualität für Stadt und Umland. Ein Wegweiser zur nachhaltigen Raumentwicklung*. Scheidegger & Spiess, Zürich.
- Wirth, Louis (1938): *Urbanism as a Way of Life*. In: *The American Journal of Sociology*, 44 / 1, S. 1–24.

Bildnachweis

Alle Bilder und Grafiken sind im Rahmen von Lehr- und Forschungsformaten am D-ARCH an der ETH Zürich zwischen 2010 und 2016 entstanden.

Ausgenommen davon sind die Bilder auf den Seiten 90, 117, 119, 133 (unteres Bild), 135 (oberes Bild).

S.77 Professur Günther Vogt, 2013

S.79 Matthias Bellmann, Bingyi Li, Selina Masé, 2010

S.80 / 81 Lukas Kueng, 2013

S.82 / 83 Professur Kees Christiaanse.
Grundlage: Bundesamt für Landestopografie (Stand 2010), 2013

S.84 / 85 Professur Christian Schmid.
Grundlage: Bundesamt für Landestopografie (Stand 2010), 2013

S.86 Sabrina Maniglio, 2010

S.87 Matthias Görlich, 2010

S.88 oben Lukas Kueng, 2013

S.88 unten Alexander Müller, 2010

S.89 Susanne Albrecht, 2010

S.90 Michael Studt, 2010

S.93 oben René Rötheli, 2010

S.93 Mitte Marija Biuk, Lukas Horat, Marko Jovanovic, 2010

S.93 unten Ramona Hablützel, 2010

S.95 oben Susanne Albrecht, 2010

S.95 Mitte Natalie Koerner, 2010

S.95 unten Natalie Koerner, 2010

S.98 Professur Günther Vogt, 2011

S.100 / 101 Simon Kretz, Lukas Kueng, 2013

S.102 / 103 Professur Kees Christiaanse.
Grundlage: Bundesamt für Landestopografie (Stand 2010), 2013

S.104 / 105 Professur Christian Schmid.
Grundlage: Bundesamt für Landestopografie (Stand 2010), 2013

S.106 Monika Rudschewski, 2010

S.107 Monika Rudschewski, 2010

S.108 Angela Schütz, 2010

S.109 oben Angela Schütz, 2010

S.109 unten Daniel Kiss, 2010

S.110 Monika Rudschewski, 2010

S.113 oben Dimitri Kron, 2015

S.113 Mitte Dimitri Kron, 2015

S.113 unten Dimitri Kron, 2015

S.115 oben Arpad Hetey, 2016

S.115 Mitte Rabea Kalbermatten, Agnes Lörintz, 2011

S.115 unten Linda Joller, Elena Pilotto, 2011

S.117 https://it.wikipedia.org/wiki/Wollerau#/media/File:Z%C3%BCrichsee_-_Wollerau_IMG_3185.JPG (Zugriff 2.6.2016)

S.118 oben Professur Günther Vogt, 2011

S.118 unten Professur Günther Vogt, 2011

S.119 oben Werner Röllin, 1958

S.119 unten Noriaki Fujishige, Astrid Smitham, 2010

S.120 / 121 Simon Kretz, Lukas Kueng, 2013

S.122 / 123 Professur Kees Christiaanse.
Grundlage: Bundesamt für Landestopografie (Stand 2010), 2013

S.124 / 125 Professur Christian Schmid.
Grundlage: Bundesamt für Landestopografie (Stand 2010), 2013

S.126 Riccardo Panizza, 2010

S.127 Sebastian Rieker, Daniel Zweigle, 2010

S.128 oben Xiang Li, Faye Märki, Andreas Meier, Riccardo Panizza, Sebastian Rieker, Daniel Zweigle, 2010

S.128 unten Timon Ritscher, Fabian Willi, 2013

S.129 Marc Hunziker, Wieland Schwarz, 2013

S.130 Daniel Kiss, Simon Kretz, 2011

S.133 oben Thomas Hofer, 2010

S.133 Mitte Danilo Anchora, Marina Llopis Valaison, Vladimir Vajnic, Sebastian Ziorjen, 2010

S.133 unten <https://www.google.ch/maps> (Zugriff 2.6.2016)

S.135 oben https://commons.wikimedia.org/wiki/File:PF%C3%A4ffikon_%28SZ%29_-_Schloss_-_Seeanlage_-_Etzel_2010-10-21_16-42-58.JPG (Zugriff 2.6.2016)

S.135 Mitte Riccardo Panizza, 2010

S.135 unten Rebecca Borer, Lorraine Haussmann, Fabian Willi, 2010

S.144 Rahel Nüssli, Christian Schmid, Caroline Ting, 2011

Impressum

Herausgeber

Simon Kretz, Lukas Kueng

Redaktion

Roderick Hönig

Internes Lektorat

Manfred Josef Pauli

Lektorat und Produktion

Anna Sax

Korrektur

Marion Elmer, Dominik Süess

Grafisches Konzept und Gestaltung

Barbara Schrag

Schriften

Korpus, Korpus Grotesk

Papier

PlanoJet 100g / m²

Lithografie, Druck und Bindung

DZA Druckerei zu Altenburg (D)

Verlag

Edition Hochparterre

Ausstellungsstrasse 25

CH-8005 Zürich

Telefon + 41 44 444 28 88

Fax + 41 44 444 28 89

edition@hochparterre.ch

www.edition.hochparterre.ch

1. Auflage © Edition Hochparterre, 2016

ISBN 978-3-909928-36-1

Projektpartner

Institutionen

Netzwerk Stadt und Landschaft (NSL),

ETH Zürich

Schweizerischer Nationalfonds zur

Förderung der wissenschaftlichen

Forschung (SNF), Nationales

Forschungsprogramm «Neue Urbane

Qualität» (NFP 65)

Amt für Raumentwicklung Kanton

Zürich (ARE-ZH)

Praxis

Wilhelm Natrup, Amt für Raument-

wicklung Kanton Zürich (ARE)

Donald Keller, Regionalplanung Zürich

und Umgebung (RZU)

Peter Noser, Amt für Städtebau

Stadt Zürich (AfS)

Brigit Wehrli-Schindler, Stadtentwick-

lung Zürich (STEZ)

Leitungsgruppe NFP 65

Jürg Sulzer, Hartmut Häussermann,

Elisabeth Merk, Daniel B. Müller,

Werner Oechslin, Karl W. Steininger,

Brigit Wehrli-Schindler.

Unsere Siedlungsgebiete haben sich grundlegend verändert: Agglomerationen, Städte, Dörfer und Landschaften bilden metropolitane Netzwerke, neue funktionale Zusammenhänge und räumliche Strukturen sind entstanden. Dieses Handbuch verschafft Orientierung: Anhand von sechs Begriffen – Zentralität, Diversität, Interaktion, Zugänglichkeit, Adaptierbarkeit und Aneignung – hilft es, Qualitäten und Defizite in urbanen Gebieten festzustellen. Als praxisorientiertes Arbeitsinstrument richtet sich das Buch an Planerinnen, Architekten, Studierende und an alle, die sich in der aktuellen Städtebau- und Raumentwicklungsdebatte mehr für Qualitäten und Potenziale als für Hektardichten und Ausnutzungsziffern interessieren.

Forschungsgruppe und Autorenkollektiv:

Marc Angéllil, Rebecca Bornhauser, Kees Christiaanse, Maik Hömke, Thomas Kissling, Philipp Klaus, Simon Kretz, Lukas Kueng, Vittorio Magnago Lampugnani, Gabriela Muri-Koller, Rahel Nüssli, Verena Poloni Esquivié, Christian Schmid, Caroline Ting, Günther Vogt.

HOCH
PART
ERRE

ETH

Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
Swiss Federal Institute of Technology Zurich

FNSNF

SCHWEIZERISCHER NATIONALFONDS
ZUR FÖRDERUNG DER WISSENSCHAFTLICHEN FORSCHUNG

NSL Netzwerk Stadt und Landschaft
Network City and Landscape