Planungsprozess : Städtebau als Prozess

Autor(en): **Fingerhuth, Carl**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **18 (2005)**

Heft [3]: **Stadtraum HB : ein neues Quartier für Zürich**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-122624

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Städtebau als Prozess

Text: Carl Fingerhuth

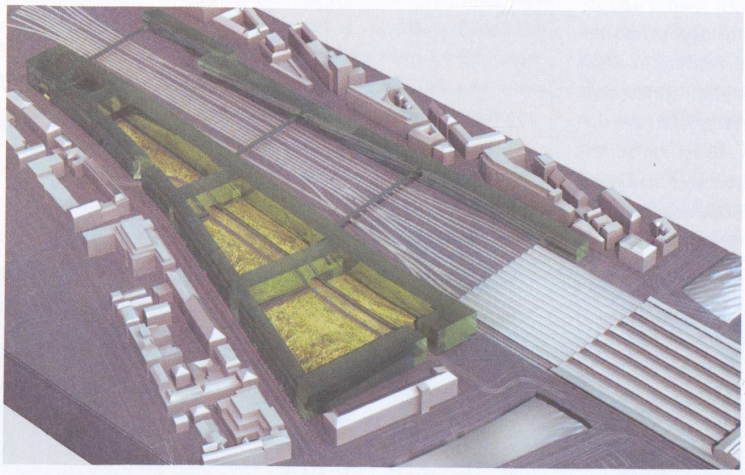
Der Städtebau schliesst die Lücke zwischen Raumplanung und Architektur. Drei Teams haben in einem Workshop-Verfahren ein Entwicklungskonzept für den Stadtraum HB in Zürich erarbeitet. Nicht die Suche nach einem ‹Wettbewerbsgewinner› stand dabei im Zentrum, sondern die gemeinsame Auseinandersetzung mit der Aufgabe.

: Die Schweiz beklagt sich über die Banalität der Gestalt ihrer in den letzten Jahrzehnten neu entstandenen Stadträume und sie jammert über die Schwierigkeiten, neue Visionen für die Städte zu entwickeln. Vielleicht gibt es einen einfachen Weg, dies zu verbessern. Vielleicht muss man nur einer alten Disziplin im Umgang mit der Transformation wieder ihren Platz geben: dem Städtebau. Die Raumplanung ist für die Kontrolle der Stadtentwicklung zuständig, die Architektur ist für das Bild der Stadt verantwortlich. Gute Architektur soll dafür sorgen, dass die Stadt in ihrer Gestalt als Stadt unserer Zeit lesbar ist und nicht banal wird. Soweit so gut. Dazwischen aber gibt es einen ‹missing link›: ein Instrument, das Kontinuität und Veränderung betreut, das sich um ihre räumliche Struktur kümmert, das die Stadt nicht nur als Addition von Investitionen versteht. Auf Französisch heisst dieses Instrument ‹Urbanisme›, auf Deutsch – etwas missverständlich – ‹Städtebau›.

Mit urbanistischen Instrumenten werden Planung und Projekt verknüpft, wird die stadträumliche Qualität gesichert. Mit dem öffentlichen Raum wird das wichtigste und dauerhafteste Gestaltungselement definiert, es werden Baufelder umrissen und Spielregeln vorgeschlagen. So führt städtebaulicher Entwurf zu städtischer Gestalt und wird zum entscheidenden Potenzial für die Stadt-Qualität.

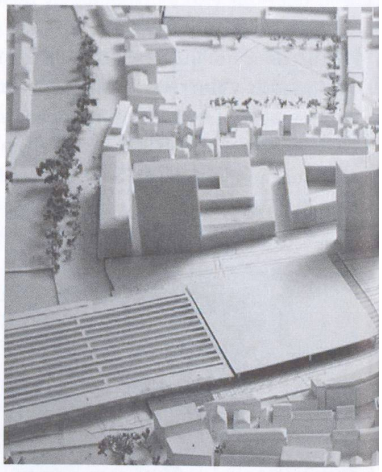
Für den neuen Anlauf zur Entwicklung des Stadtraumes HB in Zürich haben sich die Schweizerischen Bundesbahnen vom alten System Raumplanung/Projekt gelöst. Im Gegensatz den Projekten HB Südwest und Eurogate entschieden sie sich beim Stadtraum HB für einen städtebaulichen Planungsprozess. «Von den Teams wird eine räumliche Vision für die langfristige und städtebaulich verträgliche Entwicklung des Bahnhof-Umfeldes erwartet», hiess es in der Aufgabenstellung. Erwartet wurde die Stärkung der Identität des Areals, Kontinuität und Flexibilität, Vernetzung von städtischen Identitäten, Aufwertung des öffentlichen Raums, Bautypologie, Etappierbarkeit, Kosten und Ertragspotenzial, Ökologie und Ökonomie.

Diese Vision – das städtebauliche Entwicklungskonzept – dient dazu, das Vorhaben politisch und rechtlich zu konsolidieren, die Nutzungsplanung zu begründen, die Infrastruktur zu koordinieren und Verkaufsverhandlungen über Baufelder mit privaten Investoren zu führen. Der stadträumliche Rahmen für die architektonischen Projekte und die Infrastruktur wird zwar definiert, aber die Interpretation des Spielraums bleibt offen.



Devanthéry und Lamunière

Das Team Devanthéry und Lamunière aus Genf wählte einen sehr radikalen, in der klassischen Moderne verankerten Ansatz. Die Verfasser zogen zuerst eine Linie zwischen der ‹grünen› und der ‹grauen› Stadt Zürich. In der grauen Stadt mit SBB- und Postareal postulierten sie als zentrales Anliegen den Bau eines neuen Parks, darin drei monumentale Solitäre mit den verlangten 300000 m² Flächen. Daraus entstand nach der Jurykritik eine Blockrandbebauung mit drei grossen, begrünten Innenhöfen. Der neue Stadtteil würde sich in seiner Gestalt grundsätzlich von der vorhandenen Stadt distanzieren.



Hotz, Burkhalter Sumi, Gigon Guyer

Das Team Theo Hotz AG, Burkalter Sumi und Gigon/Guyer aus Zürich richtete den Fokus zunächst auf die vorhandene stadträumliche Situation des Umfeldes. In dieses fügten die Architekten als neue Elemente Hochhäuser ein. So sollte das alte Spiel der Stadt des 19. Jahrhunderts mit neuen Akzenten ergänzt und

Der Workshop als Weg

Die Vielfalt der Ansprüche an das Konzept mit seinen gestalterischen, ökonomischen, technischen, politischen und rechtlichen Aspekten bedingt einen Planungsprozess, der dieser Vielfalt gerecht wird. Dies kann kein linearer Prozess sein, der vom Grossen zum Kleinen führt. Der Prozess muss mit einer Vielzahl von offenen Fragen und Konflikten arbeiten und es müssen politische und kulturelle Werthaltung zwischen den Partnern ausgehandelt werden. Der klassische Architekturwettbewerb, bei dem zu Beginn ein Produkt definiert wird und dann in einem anonymen Verfahren nach der bestmöglichen Lösung gesucht wird, kann diese Komplexität der Situation nicht bewältigen. Die SBB haben sich deshalb für ein Workshop-Verfahren entschieden. Dazu ein paar Stichworte:

— Keine Blackbox, sondern ein offener Tisch: Es wurden drei Teams eingeladen, die Gewähr boten, mit der schwierigen Aufgabe umgehen zu können und die versprachen, dialogfähig zu sein: Devanthéry & Lamunière Architectes aus Genf, KCAP (Kees Christiaanse) aus Rotterdam sowie ein Zürcher Team mit Theo Hotz, Burkhalter Sumi Architekten und Gigon/Guyer Architekten. Nach einer gemeinsamen Einführung in die Aufgabenstellung trafen sich die Teams und das Begleitgremium im Abstand von zwei Monaten zu drei gemeinsamen Gesprächen.

— Dialog statt Jurierung: Im Begleitgremium waren die Grundeigentümerin SBB, die Immobilienbesitzerin Post, der Direktor des Amtes für Städtebau und die Direktorin der Stadtentwicklung der Stadt Zürich sowie Fachleute für Städtebau, Verkehrsplanung, Baurecht und Immobilienwirtschaft vertreten. Eine grosse Zahl von weiteren Experten unterstützte die Arbeiten und ein privates Planungsbüro betreute den Prozess. Die Rolle des Moderators übernahm einer der Experten.

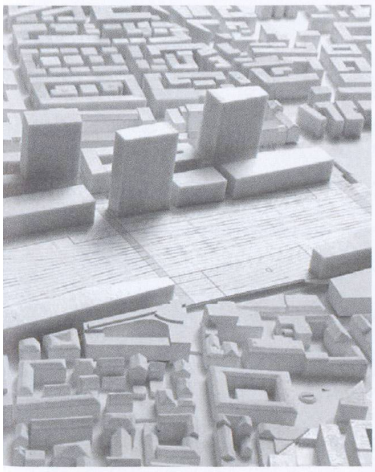
— Lernen, um entscheiden zu können: Während des Planungsprozesses wurde über die Dichte der Überbauung, die Höhe der Bauten, über Wohnanteile, den öffentlichen Raum, Verkehrskonzepte und Bilder der Stadt diskutiert. Die Zwischenergebnisse wurden überprüft und Lösungen ausgehandelt. Im Lauf des Prozesses veränderten und vertieften die Teams ihre Konzepte. Alle Mitglieder des Begleitgremiums und der Teams konnten ihre Erwartungen und Bedenken einbringen, sie lernten voneinander und wurden in ihren Urteilen klarer.

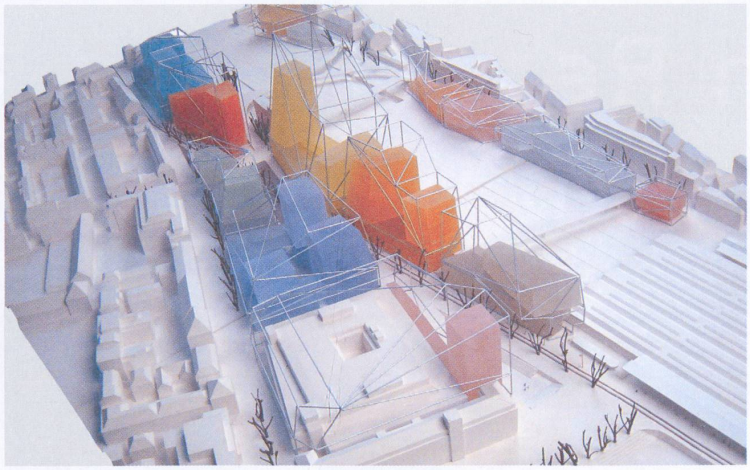
— Mit offenen Karten und nicht hinter geschlossenen Türen: Während – und nicht erst nach – dem Prozess wurde der Stand des Wissens an ‹Sounding Boards› öffentlich präsentiert. In zwei Veranstaltungen wurden den Quartierorganisationen, interessierten Personen und Vertretern von Verbänden und Organisationen aus Politik, Wirtschaft und Kultur die verschiedenen Entwürfe der Teams erläutert und um ein Echo ersucht.

Konsens statt Abstimmung

Einen ‹Gewinner› zu ermitteln war nicht das zentrale Anliegen des Planungsverfahrens. Vielmehr wollte man über einen gemeinsamen Prozess ein robustes und attraktives städtebauliches Konzept entwickeln. Die drei teilnehmenden Planerteams arbeiteten aber von Anfang an mit sehr unterschiedlichen städtebaulichen Philosophien. Dadurch kreisten die Diskussionen in erster Linie um Fragen der Haltung gegenüber der vorhandenen Stadt.

Durch die Arbeit in drei gemeinsamen Workshops war im Begleitgremium eine hohe Übereinstimmung über die zu wählende Strategie entstanden. Die abschliessende Diskussion war dadurch konfliktfrei. Eine Reihe von Empfehlungen wurde formuliert, die von allen Mitgliedern des Begleitgremiums und den Experten unterstützt wurden. Sie basiert auf dem Konsens, dass die städtebauliche Strategie und das räumliche Konzept des Teams KCAP als Grundlage für die weiteren Planungsschritte dienen sollen. So konnte nach 18 Monaten Planungsarbeit dem Gemeinderat der Stadt Zürich der Entwurf eines bei allen Partnern konsolidierten Gestaltungsplanes eingereicht werden.•





KCAP

eine neue stadträumliche Identität für diesen Ort entwickelt werden. In der Diskussion über die Autonomie der Gestalt des Areals entstand eine mehrfach geknickte Achse. An der Berührungsstelle von Stadtraum und Hauptbahnhof schlugen die Planer einen zweiten grossen Bahnhofplatz vor.

Das Konzept von Kees Christiaanses Team KCAP aus Rotterdam war geprägt von der Suche nach einem öffentlichen Raum, der den neuen Stadtteil mit der vorhandenen Stadt verknüpft. KCAP wollten dem grossen Atem der Bahnhofstrasse, des Limmatquais und der Verbindungsachse Bellevue-Enge gerecht werden und ihn auf das Gebiet des Stadtraums HB erweitern. Über die Definition von Baufeldern und Spielregeln für die Bebauung schaffen die Planer die Voraussetzungen, um städtischen Raum entstehen zu lassen, der eine vielfältige und attraktive architektonische Interpretation möglich macht.