

Urbane Arterien

Autor(en): **Bretschinger, Christian / Monn, Gieri**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Trans : Publikationsreihe des Fachvereins der Studierenden am
Departement Architektur der ETH Zürich**

Band (Jahr): - **(1997)**

Heft 1

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-918649>

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.

Infrastrukturen dominieren die Peripherie der heutigen Städte. Sie entstehen zeitlich meist vor architektonischen Eingriffen, welche sich in den meisten Fällen diesem System unterordnen und anpassen müssen. Dieses Phänomen wird mit dem Begriff der „Urbanisierung des Landes“ umschrieben.

Es gilt dabei zwischen zwei Arten von Infrastruktur zu unterscheiden: einerseits verkehrstechnische wie Autobahnen, Strassen und Eisenbahnen, welche urbane Räume voneinander trennen, soziale Spannungen aufbauen und die Lebensqualität mindern können; andererseits ver- und entsorgende Infrastrukturen wie Kanalisationen, Stromleitungen, Gasleitungen, welche grösstenteils im Boden vergraben sind, aber dennoch die Architektur der Städte beeinflussen.

Das getrennte Planen von Infrastrukturen und architektonischen Objekten führt zu städtebaulichen Konfliktsituationen, wie sie in der Peripherie alltäglich sind. Das starre System von Infrastrukturen kann nur schwer auf neue Anforderungen reagieren und hat bei einer Veränderung massive bauliche Massnahmen zur Folge. Mit nachträglichen Eingriffen und grossen finanziellen Kosten werden die Mängel bekämpft, Lärmschutzwände erstellt oder Grüngürtel gepflanzt. Es entstehen nicht genutzte, unbelebte Resträume entlang von Autobahnen, unter Brücken, zwischen Verkehrsflächen.

„In der zukünftigen Entwicklung der Stadt wird eine Annäherung zwischen der Architektur und den Infrastrukturen des Verkehrs, sowie der Ver- und Entsorgung unumgänglich sein. Statt ihre Gegensätze weiterhin zu fördern, wird es der Formulierung von Strategien bedürfen, die einen Dialog zwischen den konstituierenden Elementen der Stadt – ihrer technischen Bauwerke sowie architektonischen Substanz – gewährleisten können.“¹

Durch integriertes Entwerfen wird die Unterscheidung von Infrastruktur und architektonischem Eingriff aufgehoben. Es entstehen Strukturen, die sowohl Verkehr, Erschliessung, Ver- und Entsorgung, öffentliche Räume als auch Funktionen wie Wohnen, Arbeiten und Freizeit beinhalten. In dieser hybriden Funktionsstruktur können die einzelnen Elemente in einen gegenseitigen Dialog treten. Es entstehen neue dynamische Räume, welche den Puls der Stadt beleben.

Diese Strukturen ermöglichen ressourcen- und platzsparende Eingriffe, welche zum grossen Teil durch private Investoren finanziert werden könnten, wodurch die ansonsten sehr teure Erstellung von Infrastrukturen nicht allein von der öffentlichen Hand getragen werden müsste. Infrastruktur- und Architekturbauten miteinander zu verbinden ist keine neue Erscheinung der heutigen Zeit. In vielen Städten dienten bereits im Mittelalter bebaute Brücken nicht nur der Erschliessung, sondern wurden zusätzlich mit Wohn- und Geschäftsnutzungen ergänzt. Dadurch konnte der knappe Raum innerhalb der Stadt effizient ausgenutzt werden. Die multifunktionale Brücke gewann dadurch nicht nur an Attraktivität für die Bewohner, sondern auch die darauf angesiedelten Geschäfte konnten durch die günstige Lage profitieren.

Auch Le Corbusier beschäftigte sich mit diesem Thema in seinen städtebaulichen Ideen für Sao Paulo. Er entwirft in der hügeligen Landschaft erhöhte Autobahnen in Gestalt riesiger Viadukte, welche von *Erdkratzern* getragen werden. Die *Erdkratzer* bestehen aus Stahlbetonkonstruktionen, die im Zentrum der Stadt zu Büros und in der Peripherie zu Wohnungen ausgebaut werden.

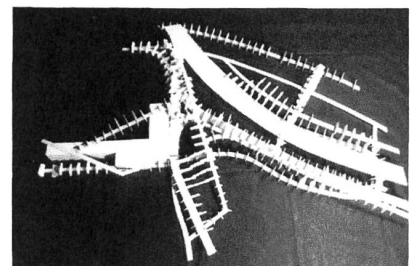
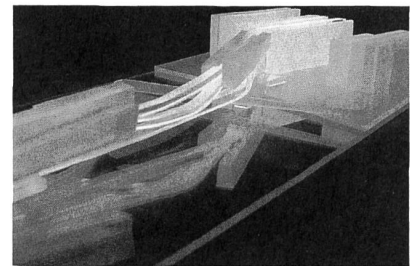


Abb. 1: Zaha Hadid, Wettbewerbsprojekt für eine bewohnbare Brücke in London, 1996

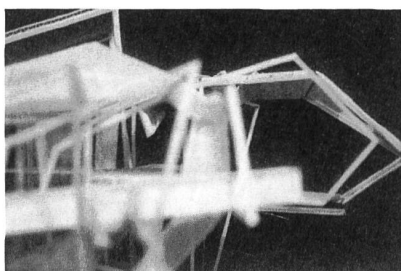
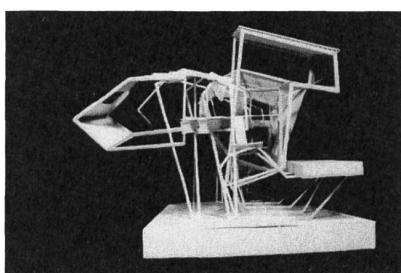
Abb. 2: Strukturmodell der Urbanen Arterie

Abb. 3: Le Corbusier, Projekt für Sao Paulo, 1930

¹ Marc Angélil, „Los Angeles Freeways“, *Archithese* 3.94, S. 41

Beispiele der heutigen Zeit sind Bahnhöfe, die neben ihrer eigentlichen Funktion zusätzlich als Ausstellungsräume oder Einkaufszentren genutzt werden, sowie Freizeitanlagen, die in Resträumen zwischen Strassen errichtet werden. Im Zusammenhang mit den Millennium-Feiern ist zudem in London eine hitzige städtebauliche Diskussion im Gange, die sich mit zeitgemässen Vorschlägen für eine bebaute Brücke über die Themse auseinandersetzt.

In einer Semesterarbeit griffen wir die Thematik der Verbindung von Infrastruktur und architektonischem Eingriff auf und entwickelten die oben beschriebenen Strukturen zu „urbanen Arterien“ weiter, die wir in den Kontext der Stadtregion Glattal einsetzten. Das stark verzweigte Geflecht der Verkehrsadern und das ‘pulsierende’ Elektrizitätswerk als energetisches Herz der Stadt waren die ortsspezifischen Merkmale, welche als Ausgangslage für den Entwurf dienten. Die „urbane Arterie“ wurde in die unbenutzten Zwischenräume der Strassen und Gebäude eingepflanzt. Durch das verdichtete Bauen konnten die freien Landreserven weitgehend geschont werden.



Die “urbanen Arterien“ sind wandel- und erweiterbar, passen sich dem jeweiligen Kontext und den Nutzungen an und können sich vergrössern oder verkleinern, indem sich neue Räume anlagern oder alte absterben, wachsen oder schrumpfen. Die inneren Nutzungen der Arterie (Museum, Wohnen, Arbeit und Verkehr) sind nicht scharf gegeneinander abgegrenzt, bestimmte Zonen dienen im zeitlichen Ablauf mehreren unterschiedlichen Funktionen, Räume können sich auch innerhalb der gebauten Struktur verändern. So werden Teile der Wohnung am Tag zu Arbeitsräumen, das Museum dehnt sich am Wochenende auf Kosten der Arbeit aus und wird zu einem Teil der Erschliessung.

„Wenn man z.B. einander widersprechende Funktionen miteinander verbindet (eine Bibliothek mit einer Schwimmhalle – was übrigens existiert), dann wird dies sicherlich ganz neue Weisen, den Raum zu benutzen, nahelegen Aktionen und Räume werden dort als austauschbar betrachtet.“²

Die konstruktive und räumliche Interpretation basiert auf flexiblen Strukturen, wobei dem Material Gummi eine zentrale Rolle zukommt. Einerseits wird es als Hülle, als flexible Membran, die ein aus Rahmen aufgebautes Skelettgerippe umspannt, eingesetzt, andererseits als Scharnier, als verbindendes, bewegliches Element. Durch die Kombination von beweglichen und starren Elementen mittels elastischen Fugen wird die ganze Struktur der Arterie wandelbar und anpassungsfähig.

Das Thema der Fuge interessierte uns nicht nur im rein konstruktiven Sinne. Durch Vergrösserung und Ausdehnung werden die Fugen als räumliche Elemente neu gelesen und umschliessen als Ausstülpung die unterschiedlichsten Nutzungen. Die selber zu Raum gewordenen Fugen können im übertragenen Sinne auch als aufgelöste Grenze zwischen Architektur und Infrastrukturbauten gelesen werden. Die Verbindung dieser beiden Bereiche erfordert eine fundamentale Diskussion aller beteiligten Disziplinen, welche gerade an unserer Schule in Zukunft verstärkt gefördert werden sollte.

Abb. 4: Nutzungsplan mit Überlagerungen und Durchmischungen
Abb. 5 und 6: Konstruktive Umsetzung der Überlagerungen

² Bernhard Tschumi, „Aktivierung des Raumes“, Arch+ Dez. 93 Nr. 119/120, S.72