



Dem Namen nach europäi-
sche Stadt: die „Europa-
allee“ am Zürcher Bahnhof.
Klone des Modells gibt es
in Frankfurt und bald auch
am Berliner Hauptbahnhof.
Foto: Stefan Müller

Fünf Positionen europäische Stadt

Intro Kaye Geipel

Was denken unsere Nachbarn über das Modell der europäischen Stadt? Dieses Heft hätte eine unverzeihliche Lücke, wenn es nicht die Perspektive von Planern jenseits der Grenze zur Sprache bringen würde. Pars pro toto stellen wir fünf Positionen vor: Der niederländische Planer und Architekt Kees Christiaanse, der für den Masterplan der Hamburger HafenCity verantwortlich zeichnet und an der ETH Zürich unterrichtet, ist angesichts der aktuellen Krise zuversichtlich, was die Erneuerungskraft unseres engmaschigen Städtensetzes betrifft. Der französische Architekt Frédéric Bonnet, der vor zwanzig Jahren am legendären Pariser Stadatlas mitgezeichnet hat und 2014 mit dem „Grand Prix d’urbanisme“ ausgezeichnet wurde, sieht in der hybriden Mischung unserer Städte ihren Wesenskern. Der damit verbundene Contrat Social, Teil der Geschichte der europäischen Stadt, sei heute aber in Gefahr. Die venezianische Stadtplanerin Paola Viganò, mit Bernardo Secchi verantwortlich für die vielfach gelobte städtebauliche Aufwertung im Großraum Antwerpen, plädiert für eine radikale Blickverschiebung hin zu den Rändern der Städte – hier sei Platz für ein neues Nachdenken über das Zusammenleben in der Stadt – ein Emanzipationsprojekt. Der Schweizer Wirtschaftswissenschaftler Alain Thierstein, der an der TU München lehrt, ist unzufrieden mit der Stadtentwicklung in Deutschland, die nach wie vor zuviel Fläche konsumiere – er sieht im österreichischen Aspern oder im dänischen Ørestad Ideen, wie es weitergehen kann. Schließlich stellt der Berliner Architekt Wilfried Kühn die Gestaltfrage: Man müsse am konkreten Projekt lernen, moderne und historische Stadträume immer neu zusammenzufügen, denn ohne Offenheit gerate das gewachsene Stadtmodell zum Zwangskorsett.

1 Mittelgroß und gut durchmischt: Das Städtennetz Europas bietet Voraussetzungen für die Konfrontation mit der globalisierten Gesellschaft

Kees Christiaanse im E-Mail Interview mit Kaye Geipel

Zur europäischen Stadt gehört untrennbar ihre geschichtliche Gewachsenheit. Gibt es bei der Gestaltung unserer ja meist mittelgroßen Städte so etwas wie zeitlose Werte, die aus der Geschichte der jüngeren Stadtentwicklung abzuleiten sind?

Die „Gewachsenheit“ selbst sollte ein Kernkriterium bei der Gestaltung der europäischen Stadt sein. Allerdings ist diese Gewachsenheit von Brüchen geprägt, die häufig übersehen werden und weit zurückreichen. So war die bauliche Transformation der Altstädte bereits Ende des 19. Jahrhunderts weitgehend abgeschlossen, abgesehen von einigen extremen Eingriffen, wie z.B. denen von Haussmann in Paris. Um die Jahrhundertwende gab es dann als Folge der Industrialisierung enorme Erweiterungen. Die Ausdehnung der Städte hat sich innerhalb von einigen Jahren oft mehr als verdoppelt, und die Nachkriegsentwicklung hat diese Fläche innerhalb von vierzig Jahren noch einmal verfünffacht. „Wachstum“ hat damals „Gewachsenheit“ abgelöst, die Erweiterungen verliefen zeitlich synchron und morphologisch isoform.

Als Architekten und Städtebauer arbeiteten wir bis vor etwa zehn Jahren – abgesehen von im Zentrum geschädigten Städten wie Berlin – überwiegend in den Erweiterungen aus dem 19. und 20. Jahrhundert. Die Geschichte der jüngeren Stadtentwicklung weist deutliche Zäsuren in der städtischen Form auf, wie das die Gründerzeit, die Moderne, die Postmoderne und der New Urbanism zeigen, ganz zu schweigen von den Veränderungen in der Peripherie. Den Begriff Transformation halte ich für noch wichtiger, als den der Gewachsenheit, weil eine gut gesteuerte Transformation die Geschichte wieder an die Oberfläche bringen und spürbar machen kann. Unsere Eingriffe in die Stadt sehe ich immer als „Transformation des Status quo“. Dabei spielen gewachsenen Strukturen, zu denen vor allem die Verkehrsnetze gehören, eine entscheidende Rolle. Die Lehre der jüngeren Stadtentwicklung lautet für mich, dass an die Stelle großmaßstäblicher, neuer Stadtkonzepte die Selbstverständlichkeit einer Transformation tritt, die moderiert und gesteuert wird. Wir sollten Gewachsenheit induzieren.

Angesichts dieser Zäsuren in der Struktur – wie lässt sich die heutige Form der europäischen Stadt beschreiben? Auf welcher maßstäblichen Ebene lässt sie sich überhaupt vergleichen? Und welche Rolle spielt die charakteristische Architekturform, die man mit dem Idiom der „Europäischen Stadt“ gemeinhin verbindet, etwa im Vergleich mit der Morphologie von Stadtstrukturen in anderen Teilen der Welt?

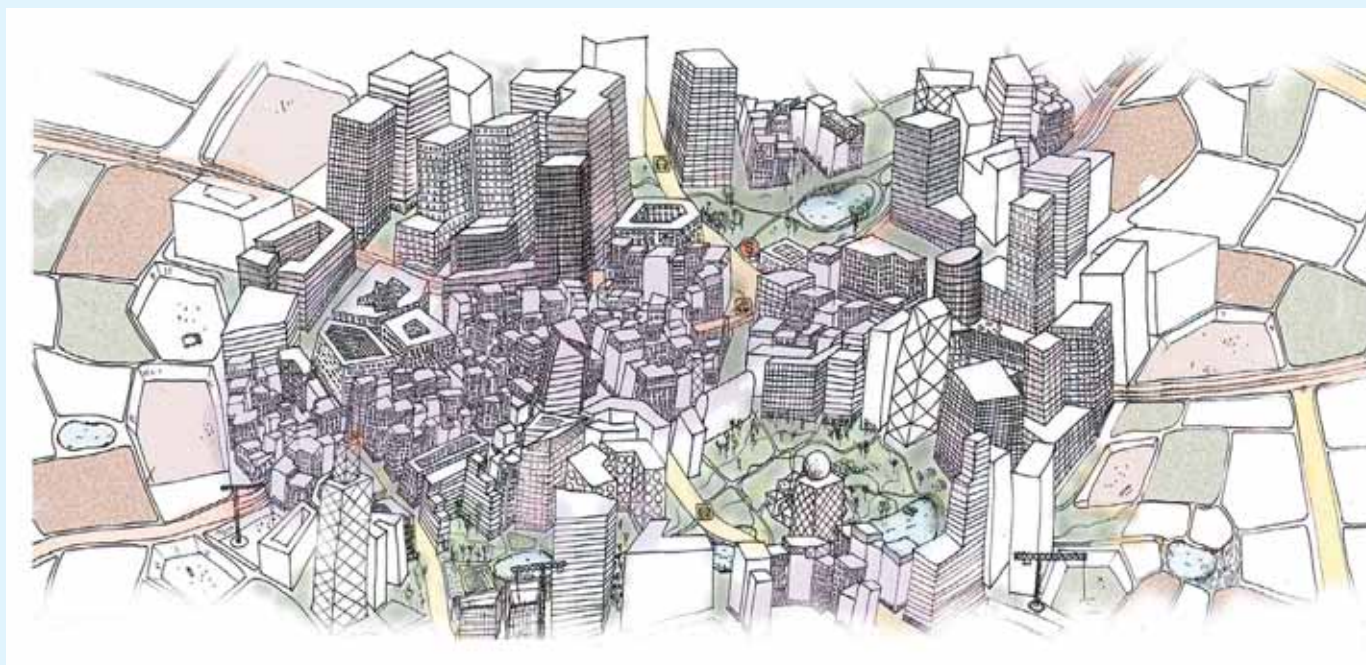
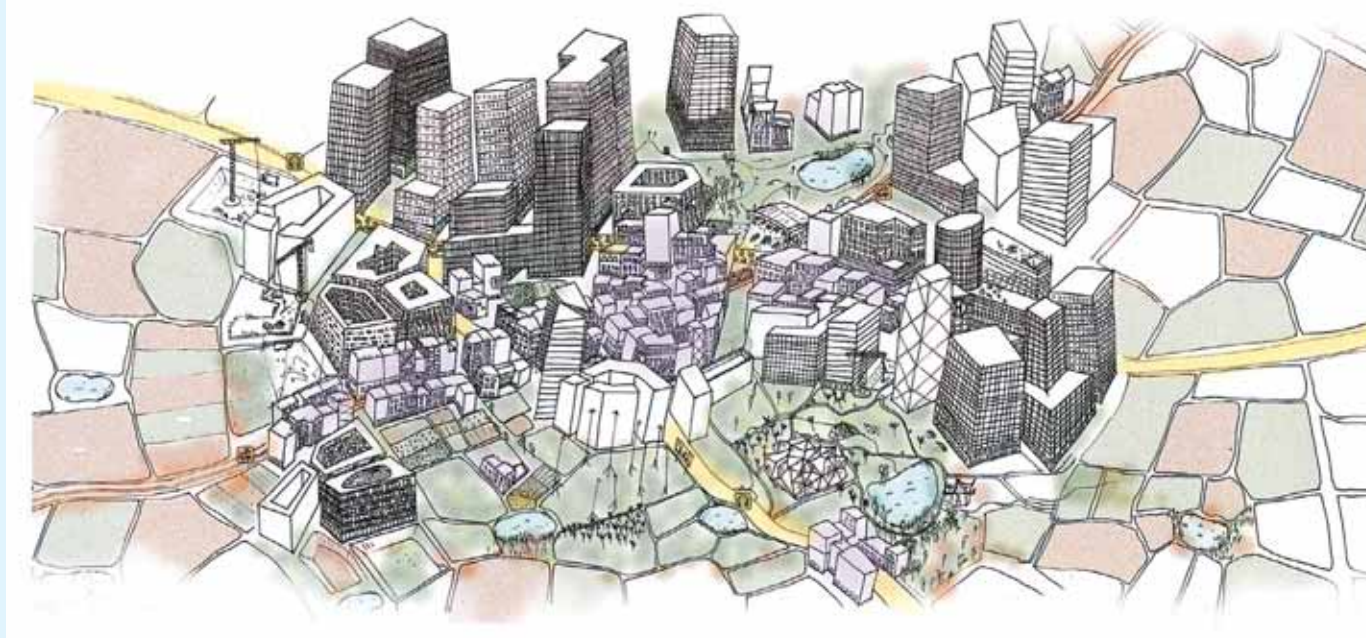
Die entscheidende Errungenschaft der europäischen Stadt liegt für mich in ihrer Einbettung in eine Kulturlandschaft, und zwar sowohl im materiell-

baulichen als auch im übertragenen, kulturellen Sinne. Die europäische Stadt ist, abgesehen von einigen Ausnahmen, eine mittelgroße Stadt; sie ist Teil eines Städtennetzes aus vielen solchen mittelgroßen Städten mit einer durchschnittlichen Maschenweite von weniger als 100 Kilometern. Die Verbindungsqualität zwischen diesen Städten ist hoch. Als Europäer leben wir fast immer innerhalb oder in der Nähe eines kompakten städtischen Kontextes, als auch innerhalb oder in der Nähe einer Kulturlandschaft, mit vielfältigen Verbindungsmöglichkeiten. Dieses Stadtgefüge ist weltweit einzigartig und steht für eine Lebensqualität, die im postindustriellen Zeitalter, verknüpft mit einem entsprechenden Energie- und Umweltmanagement, noch wichtiger werden wird.

Die polyzentrale Stadtlandschaft, erwachsen aus feudalen Stadtstaaten, später Bürgergesellschaften, dann Nationalstaaten, kann heute auch als das räumliche, dezentrale Abbild einer sozialdemokratischen Gesellschaftsform verstanden werden, die es so nur in Europa gibt. Solch eine feinmaschige, polyzentrische „Milchstraßenstruktur“, wie sie etwa die Randstadt Holland, das Schweizer Mittelland, Padanien in Italien, der Belgische Diamant, das Ruhrgebiet oder die Britische Midlands ebenso kennzeichnen, wie inzwischen auch sich allmählich polyzentrisch transformierende Agglomerationen wie London, Paris, Frankfurt oder Berlin, bildet heute den entscheidenden Katalysator einer innovativen, global vernetzten, urbanen Gesellschaft – ungeachtet der politischen, moralischen und ökonomischen Krise in Europa, in der wir uns heute befinden.

Während der moderne Städtebau des 19. und 20. Jahrhunderts in Europa versucht hat, die Defizite der industriellen kapitalistischen Gesellschaft durch verlässliche und langfristige Kriterien aufzufangen, steht die Planung der globalisierten Stadtgesellschaft heute vor der Forderung ununterbrochener Anpassungsfähigkeit. Was heißt das für den Stadtbegriff?

Das beschriebene feinmaschige Städtennetz bietet gute Voraussetzungen für die Konfrontation mit der globalisierten Gesellschaft, die qua Definition gleichzeitig immer auch global und lokal orientiert ist. Struktur und Form der Stadt sind nach wie vor bestimmt von den ökonomischen Kräften. Die Diversifizierungs-, ja Atomisierungsprozesse der globalen Wirtschaft kommen der europäischen Stadtconfiguration, wie wir sie haben, entgegen. Durch die exponentielle Zunahme kleinerer Unternehmen, die in komplexeren Produktions- und Dienstleistungsnetzen operieren, entsteht heute wieder eine stärkere Nachfrage nach Stadtquartieren mit kurzen Wegen, unterschiedlichen Raumangeboten und -mischungen von Wohnen und Arbeiten. Diese Entwicklung ist, neben der Auflösung der traditionellen Fami-



Vorbild europäischer Kleinstadt-Mix: Studentisches Entwurfsprojekt für die Stadt Chengdu im Rahmen des „Future Cities Laboratory“ der ETH Zürich. Abbildung aus: Die Stadt als Ressource. Texte und Projekte 2005–2014. Herausgegeben von Kees Christiaanse und Tim Rienits

lienstrukturen, auch verantwortlich für die gegenwärtige Renaissance der Stadt; diese ist nicht auf eine bauliche Struktur zurückzuführen, wie es uns Botschaften von Stadttheoretikern und Politikern weis machen wollen.

Ein Charakteristikum der europäischen Stadt ist die heterogene Mischung ihrer Räume und die daraus resultierende Offenheit. Inwieweit beeinflusst das Nachdenken über die Strukturen einer solchen „offenen Stadt“ die Inhalte der Lehre, etwa im Sinne einer Haltung, die Stadtplanern und städtebaulich entwerfenden Architekten vermittelt werden kann?

Die Frage spielt auf das Konzept der „Open City“ an, wie wir es bei der Biennale in Rotterdam 2010 thematisiert haben. Ihm liegt der Versuch zugrunde, die physischen Struktur- und Formelemente der Stadt zu identifizieren, die einen effektiven Nährboden für eine offene Gesellschaft, Stichworte Freiheit, Toleranz und Innovation, bilden. Diese Art der Gesellschaft wird ja in der Stadtsoziologie theoretisch genau beschrieben – ihre stadträumliche, physische Umsetzung kommt dabei aber häufig zu kurz (Jane Jacobs war da sicher eine Ausnahme), und beschränkt sich meist auf die banale Auflistung der Eigenschaften eines Gründerzeit-Quartiers. Wichtige stadträumliche Charakteristika einer offenen Stadt sind heute die Kommunikations- und die Mobilitätsfähigkeit. Dazu braucht es feinmaschige öffentliche Räume, die miteinander verbunden sind; es braucht neu gedachte Kontaktflächen im Erdgeschoss und nischenartige Übergänge zwischen Öffentlich und Privat; es braucht Diversität in Größe und Typologie von Parzellen und Gebäuden; und es braucht eine polyzentrische Stadtkonfiguration. Alle diese Eigenschaften hat ja die europäische Stadtlandschaft.

Und die gibt es nur hier?

Ein einseitiger Blickwinkel wäre fehl am Platz. Es lassen sich grundsätzlich andere Modelle zur Umsetzung einer offenen Stadtstruktur vorstellen.

Wenn man viel in Asien, in unterschiedlichen Kulturen, Ökonomien, Dichten und Klimata unterwegs ist, wird man feststellen, dass sich offene Strukturen auch unter dem Dach und in bestimmten Arten von „Gatedness“ ausbilden können. Mir hat bei der Beurteilung der Qualitäten dieser Strukturen die Idee der „Group Form“ von Fumihiko Maki sehr geholfen; Maki kopelt die Idee der offenen Stadt nicht an eine bestimmte Typologie, sondern geht davon aus, dass auch stark differierende und auf den ersten Blick widersprüchliche Quartiers- und Gebäudetypologien eine funktionsfähige Stadt bilden können, wenn sie bestimmte Vernetzungskriterien erfüllen. Solche Strukturen versuchen wir zum Beispiel in unseren Entwurfseminaren umzusetzen, etwa beim Projekt Symbio-City (siehe Seite 35) für die Stadt Chengdu.

An welchem neuen Stadtquartier ließe sich die Weiterentwicklung solcher vernetzter Strukturen beispielhaft aufzeigen?

Wie erwähnt liegt für mich die Beispielhaftigkeit nicht in einem bestimmten Stadttypus oder einem exemplarischen Quartier – das west-europäische Städtchen ist für mich als Ganzes exemplarisch! Dazu gehören die Altstädte, die Gründerzeit, genauso wie die Stadtbrachen, die sich transformierenden Großwohnsiedlungen, die von Dörfern, Bandsiedlungen, Industrieparks und Universitätscampi bestückte Kulturlandschaft.

Wenn ich aber ein Quartier nennen darf, möchte ich die HafenCity in Hamburg nennen, die interessante Paradoxien aufweist. Sie ist fast ein Neubauquartier, eine Stadterweiterung, befindet sich aber mitten in der Stadt. Sie wurde in den letzten zwölf Jahren gebaut und ist heute halb fertig, wirkt aber jetzt schon „gewachsen“. In der kurzen Zeit ihrer Existenz hat sich ein sozialer „Humus“ mit einer erstaunlichen Substanz und Vernetzung etabliert, von einer räumlichen Vielfalt, die man üblicherweise in Stadtteilen mit einer viel längeren Geschichte vorfindet.



Interessante Paradoxien: Stand der HafenCity-Bebauung, Sommer 2014, zwischen Spiegel-Haus und Elbphilharmonie
Foto: HafenCity Hamburg GmbH/Burkhard Kuhn



Feinmaschige, polyzentrische „Milchstraßenstruktur“
Abbildung: „Zäsuren“, aus „Schichten einer Region.“
Kartenstücke zur räumlichen Struktur des Ruhrgebiets“. Herausgegeben von Christa Reicher, Klaus R. Kunzmann, Jan Polivka, u.a., Grafische Bearbeitung: labor b Designbüro

Die stadträumliche Beschreibung einer offenen Gesellschaft beschränkt sich meist auf die banale Auflistung der Qualitäten von Gründerzeit-Quartieren

Kees Christiaanse

2

Begreifen wir die Fassade in europäischen Städten als Raum, nicht als Bild! Die Fassade ist Ausdruck des Öffentlichen

Text **Wilfried Kuehn**

Die Europäische Stadt, so wie über sie häufig gesprochen wird, ist keine Realität, sondern eine Idee: Sie vereint unterschiedliche Situationen in einer synthetischen Identität, die sich mangels Spezifik über das Allgemeine definieren muss. Die scheinbar soliden Architekturen auf den Euro-Banknoten verkörpern die Fluchtpunkte dieser Identität; weder situativ noch universell, ist die intelligente Gemeinplatz-Ästhetik eine Abstraktion.

Dieses Bild ist aber für die heutige Stadt zum Leben zu wenig und zum Sterben zuviel: Es taugt nicht als Struktur für die flächigen Metropol-Regionen, mit denen wir konfrontiert sind. Und es taugt ebenfalls nicht für eine konsequente Musealisierung der Innenstädte, die nur einem Modell strikter Konservierung historischer Situationen, wie Exponate in einem Museum, folgen könnte. Unter dem Zwang der Kommerzialisierung gleicht die Europäische Stadt der Euro-Schein-Realität; sie gibt Kapitalanlagen ein öffentlich wirksames Gesicht, indem sie für die Nahtstelle zwischen privatem Investment und städtischem Raum bildhaft-abstrakte Lösungen sucht, die sich in historische Kontexte einfügen. Europäische Stadt heißt für einen Neubau, vorgegebene Parzelle, vorgegebene Kubatur, vorgegebenes Innenleben. Aufgabe der Architektur: die Fassade.

Sammlungsstadt

Eine Sammlung entsteht durch das Ordnen des Bestehenden. Nicht Fülle formt eine Sammlung, sondern die Beziehungen der Sammlungsteile zueinander; durch Auswahl und Anordnung wird eine Sammlung strukturiert. Sammler-Intuition kann interessante Ansammlungen bewirken, aber erst durch eine inhärente Sammlungslogik werden die angesammelten Dinge zu einer Form verbunden. Sammlungen basieren nicht auf Homogenität. Sie entstehen durch das Zusammentreffen des Verschiedenartigen, das durch die Sammlungslogik zu einer Einheit finden kann.

Städte sind, so lässt sich argumentieren, Ansammlungen mit einem Potenzial zur Sammlung. Sie unterliegen dem Ansammlungsdruck des Marktes. Durch eine Politik der Sammlung können sie eine Form erhalten, die Ausdruck kollektiver und öffentlicher Belange ist. Städte werden zu Sammlungen, wenn ihre Teile miteinander in Beziehung treten. Die Sammlungsstadt hat keine autochthone Identität, sondern eine komposite: Sie entsteht durch den Eingriff in das Bestehende und sie entwickelt sich ständig fort.

Europäische Städte

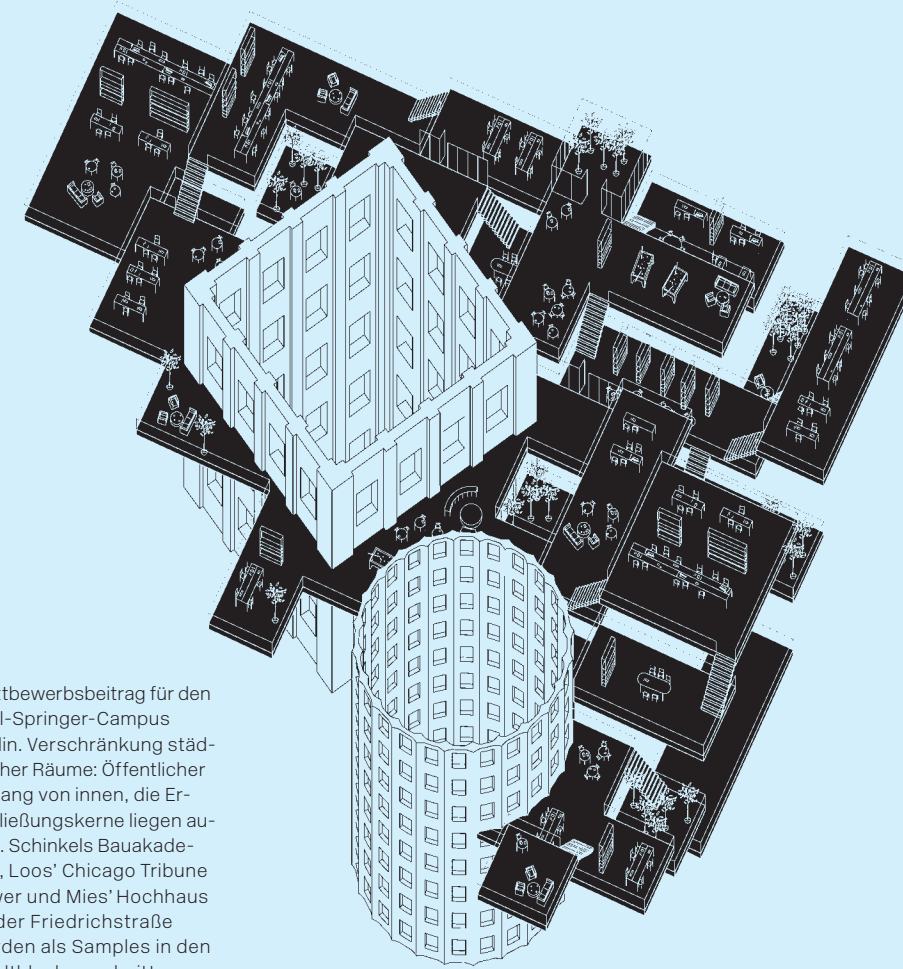
Beide Modelle, das der kontinuierlichen Europäischen Stadt und das der heterogenen Sammlungsstadt, stehen sich antagonistisch gegenüber. Doch haben sie eine Gemeinsamkeit: Sie thematisieren die Stadt als Morphologie, indem sie vom Zwischenraum ausgehen. Beide sind dem Gebäudeinhalt gegenüber indifferent, da sie das Gebaute in Funktion der Stadträume begreifen.

In dieser Umkehrung liegt das Potenzial für unsere Arbeit als Architekten und Planer an der heutigen Stadt: Betrachten wir den Stadtraum als Figur und die Gebäude als Grund; entwerfen wir Stadträume, nicht Gebäudestrukturen; entwerfen wir Kontexte, nicht Ikonen. Statt auf die bildhafte Abstraktion der Europäischen Stadt, setzen wir auf die räumliche Konkretion der europäischen Städte. Diese sind nicht immer und überall kompakt, ebensowenig jedoch sind sie pluralistisch. Stattdessen sind sie vielfältig und zeichnen sich durch ihre inneren Bezüge aus. Ihre Weiterentwicklung als Sammlungen ermöglicht den Umgang mit der Bestandsfülle unter zeitgenössischen Vorzeichen, das Aktualisieren der Stadt in neuer Perspektive. Jede Stadt folgt eigenen Sammlungslogiken, die sich fortentwickeln. Unsere Städte weiter zu sammeln heißt, sie zu ordnen, ohne sie zu homogenisieren. Es heißt, anders gesagt, sie durch gezielte Interventionen in ihrer jeweils eigenen Form der Heterogenität zu stärken.

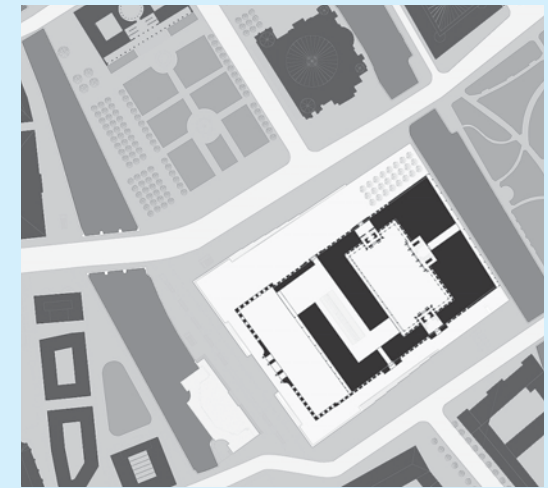
Aktualisierung

Europäische Städte verfügen über Raummodelle, die dem Zwischenraum Struktur geben. Im aktualisierenden Gebrauch dieser Modelle liegt das Potenzial, die Sammlung neu zu lesen und über die kompakte Stadt hinaus weiter zu entwickeln. Die architektonische Auseinandersetzung mit den Typologien des Zwischenraums ist heute unsere Aufgabe.

Die Fassade bleibt dabei Kampfzone. Begreifen wir sie als Raum, nicht als Bild: Indem sie zur autonomen Architektur zwischen Innen und Außen wird, ist die Fassade eine artikulierte Raumfolge, die den Stadtraum in das Gebäude hineinführt. Als autonomes Display ist die Fassade, unabhängig vom Gebäude, ein Ausdruck des Öffentlichen. Sie ist nicht das Private, sondern das Gesellschaftliche des Gebauten. Sie ist im besten Sinn politisch.



Wettbewerbsbeitrag für den Axel-Springer-Campus Berlin. Verschrankung städtischer Räume: Öffentlicher Zugang von innen, die Erschließungskerne liegen außen. Schinkels Bauakademie, Loos' Chicago Tribune Tower und Mies' Hochhaus an der Friedrichstraße werden als Samples in den Stadtblock geschnitten



Wettbewerbsbeitrag für das Humboldtforum 2008: Die autonome Fassadenstruktur erlaubt eine Trennung zwischen Museumsgrundriss und historischer Schlosskubatur
Alle Abbildungen: Kuehn Malvezzi, Berlin



3 Die europäische Stadt ist keine kompakte Stadt. Sie ist bis heute ein räumliches Hybrid, das das soziale Gefüge in den Vordergrund stellt

Text **Frédéric Bonnet**

Gibt es das Konzept „Europäischer Stadt“ mit gemeinsamen Eigenschaften als solches überhaupt? Man kann mit einer einfachen Frage beginnen: Was haben Lissabon und Stockholm gemeinsam – zwei Hafenstädte, die sich auf den ersten Blick von Grund auf unterscheiden? Eine unbestrittene Gemeinsamkeit ist zunächst die weit zurückreichende Vergangenheit. Das Palimpsest der historischen Spuren ist eindeutiges Kennzeichen der Städte Europas, auch wenn bei genauerem Hinsehen rasch deutlich wird, dass die Urbanisierungen in Amerika oder Asien keinesfalls als aus dem Nichts hervorgebrachte Städte der kolonialen Ära zu sehen sind, sondern, wie etwa Beijing, Teheran oder Mexiko-Stadt, häufig auf eine eigenständige, jahrhundertalte Geschichte zurückblicken. Die fraglose spezifischste europäische Eigenheit der europäischen Städte ist wohl ihre eher bescheidene Größe – dazu gehört ihre Eigenschaft, Knotenpunkte eines Netzes zu sein, das sie sowohl untereinander verbindet, als auch mit ihrem jeweiligen historischen „Hinterland“ in einer besonderen Beziehung verknüpft.

Auch wenn man zunächst das Gegenteil annehmen könnte, da die historischen und kulturellen Bezügen in vielen Abhandlungen und Kommentaren den Akzent zuerst auf die Altstadt-Kerne legen: Die europäische Stadt ist keine kompakte Stadt. Zum einen liegt das an ihrer Form als in die umgebende Landschaft expandierende Stadt – man könnte auch sagen, an ihrer Eigenschaft als „diffuse Stadt“. Dies ist ein Hauptmerkmal der städtebaulichen Entwicklung seit dem Wirtschaftswachstum zwischen 1970 und 2000. Zugestanden sei hier, dass uns der Urban Sprawl nicht mit derselben Wucht getroffen hat wie etwa New Jersey. Ein weiterer Grund, der auch mit der Theorie der hiesigen Stadtgestalt zusammenhängt, liegt darin, dass die gleichmäßig sich ausbreitende „Park-Stadt“, also eine Stadt der Einzelbauten in einer landschaftlichen Fassung – im Gegensatz zu einer Stadtstruktur, die auf dem urbanen Raster bzw. räumlichen Infrastruktur basiert – unsere urbanen Lebensräume in Europa kaum wirklich geprägt hat.

Die Reiselust der Architekten sorgte immer für hybride Formen – Schinkels Konzepte hatten Auswirkungen auf die Städte des Nordens

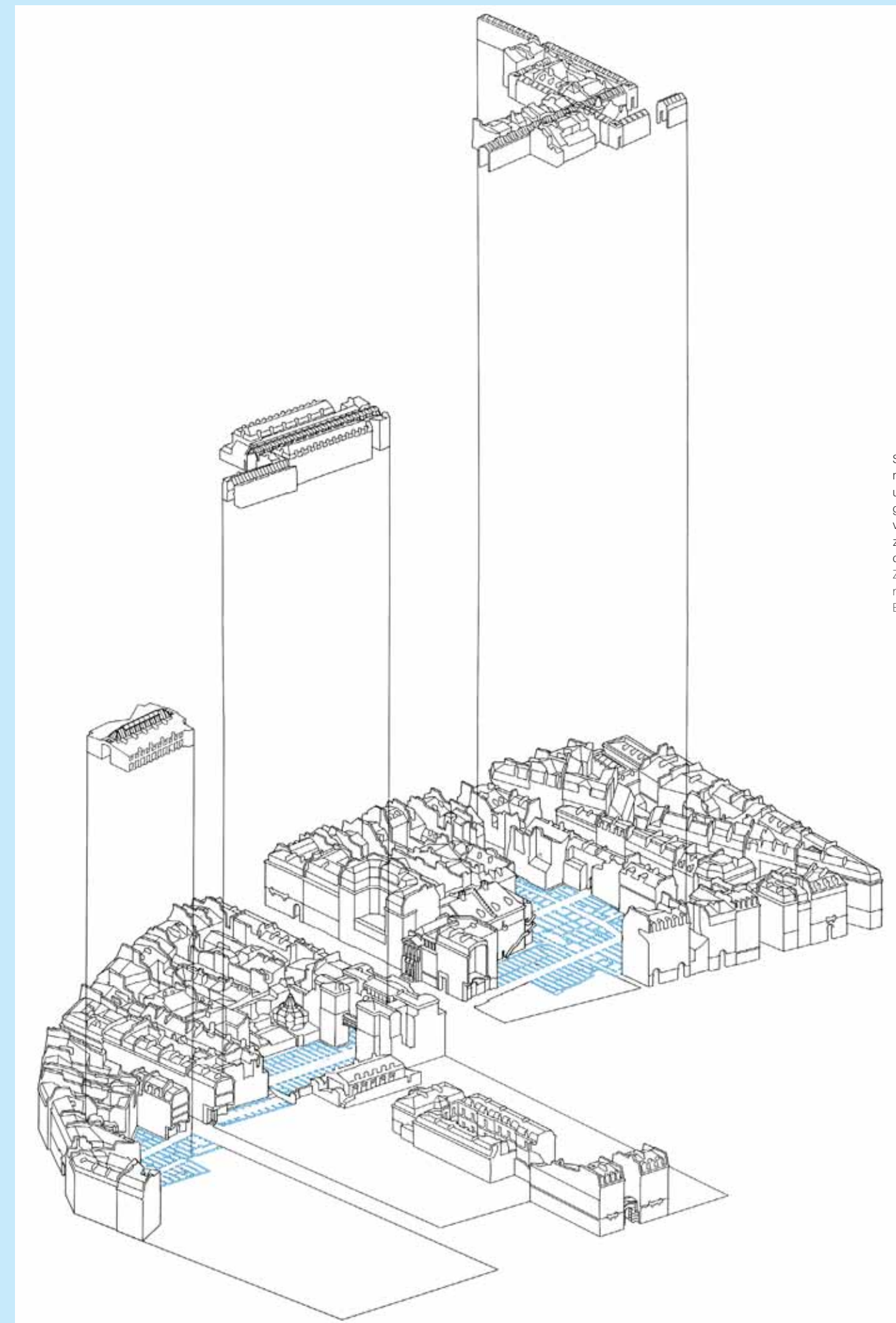
Lange vor der Ära von akademischen Erasmus-Austauschprogrammen und Billigflügen brachte die Reiselust der Architekten – und der Architektur – hybride Formen hervor: So hatte Schinkels Vision von Berlin deutliche Auswirkungen auf die „Produktion“ von Städten in Nordeuropa. Auch diese basieren nicht nur auf einem regelmäßigen Grundraster, sondern eben auch

auf einer Art inhärent mitgedachtem, intelligentem Chaos, wo Natur und die offene Horizontlinie erlebbar bleiben. Das Eingreifen italienischer Architekten an den Küsten des Mare Balticum (etwa in St. Petersburg) wandelte das Modell der Stadtvilla ab und interpretierte das Modell von Park und Garten unter den klimatischen Bedingungen des Nordens neu. In jüngerer Zeit formten die Städte im Süden ihre großen städtischen Grünräume dann nach dem Vorbild ihrer nordischen Schwestern. Lissabon steht einerseits sicher für die Gässchen der Alfama und die Restaurants des Barrio Alto, aber eben auch für den grandiosen Park am Ufer des Tejo und den weiten Horizont des Flusses bei Niedrigwasser. Daraus wird ersichtlich: Europäische Urbanität ist gemacht. Trotz der vielen Varianten bleibt sie eine Assemblage aus gegenwärtigen, immer wieder aktualisierten Versatzstücken, die solide in der Geschichte verankert sind und sich doch immer wieder austauschen.

Der öffentliche Raum der Städte wie auch deren städtebauliche Struktur umfasst heute grundsätzlich drei Ziele. Zum einen den Wunsch nach einem ebenso lebendigen wie kompakten Lebensraum, in dem die unterschiedlichen Verkehrsflüsse heute im Sinne einer „sanften Mobilität“ umgestaltet werden. Ein zweiter wichtiger Punkt liegt in der Nähe von städtischen Einrichtungen und Services, wobei heute die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ein zentrales Kriterium geworden ist. Und als Drittes ist die Erreichbarkeit von ausgedehnten Naturräumen für die Bewohner von grundlegender Bedeutung. Dank der eher maßvollen Ausdehnung unserer Städte sind diese gut eingebunden, teilweise reichen sie ja sogar bis in die Innenstädte der Hauptstädte hinein. Ich halte dies wirklich für eine hervorragende Qualität der europäischen Stadt, dass man von jedem Punkt aus innerhalb einer Viertelstunde sowohl Natur und Freizeitaktivitäten „unter freiem Himmel“ erreichen kann; wobei diese schnelle Erreichbarkeit sehr häufig auch für die Universität, das Innenstadt-Shopping, den Bahnhof oder die Oper gilt.

Ein Contrat Social prägt die europäische Stadt

Diese Durchmischung führte zu ganz eigenen charakteristischen Stadtstrukturen, egal ob man Bologna, Malmö oder Stuttgart vor Augen hat. Heute erfolgt die Transformation der europäischen Städte einerseits über Großprojekte mit entsprechender Strahlkraft oder aber über ein sukzessives Updating städtischer Quartiere in bescheidenerem Rahmen. Im besten Fall, wie etwa in Barcelona, werden beide Strategien gleichzeitig angewandt. Vorbildliche Ergebnisse zeigt diese städtische Erneuerung dort, wo ein starker politischer Wille im Sinne der Öffentlichkeit zu handeln bereit



Stadtanalyse der Transformation von Paris im 19. und 20. Jahrhundert. Der legendäre „Atlas de Paris“ von Bruno Fortier entstand zu einer Zeit, als der Mac den Rotring ersetzte. Zeichnungen: Frédéric Bonnet unter der Leitung von Bruno Fortier



Park von Ereta über der Altstadt von Alicante: Frédéric Bonnet, Obras, 1993–2003

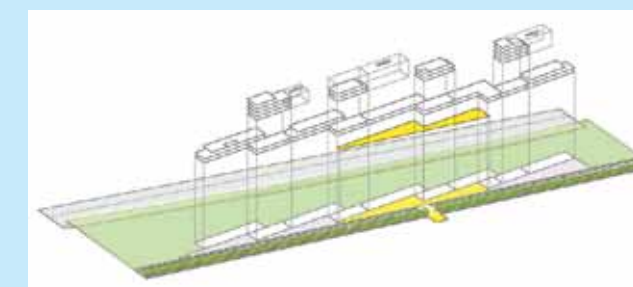
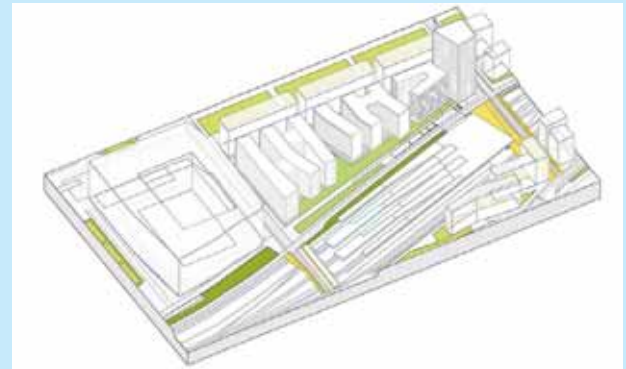
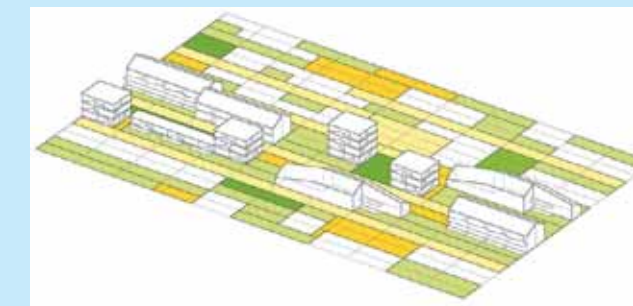
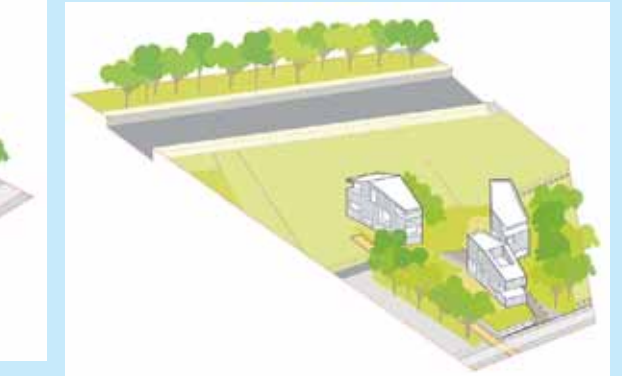
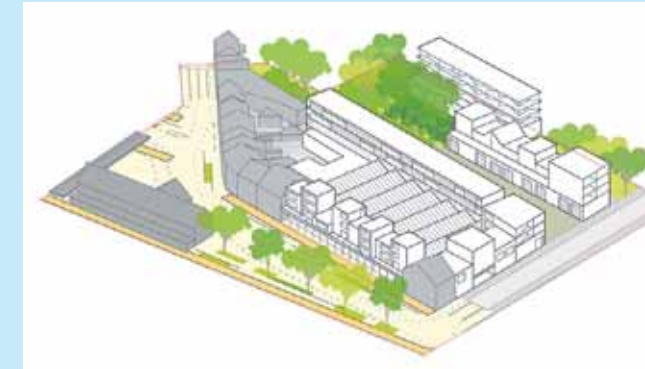
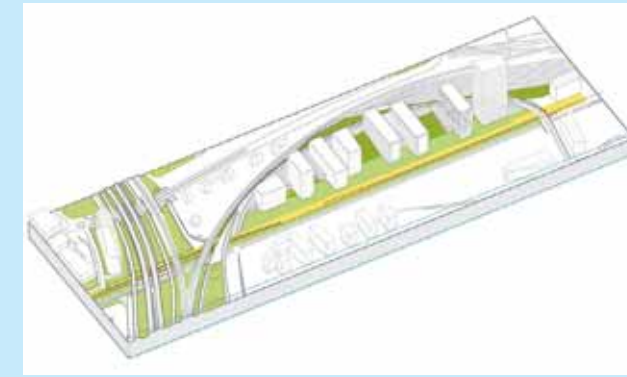
ist. Voraussetzung ist, dass private Interessen und die Energie von Investoren, selbst wenn diese bei der Ausführung federführend bleiben, von einer klaren Idee, wie sich die Stadt entwickeln kann, in die Pflicht genommen und auf eine langfristige Perspektive ausgerichtet werden.

Dies gilt gerade auch für den ganz eigenen Contrat Social, der die europäische Stadt prägt: Die Gestalt der Stadt sollte deutlich ablesbar machen, was die Bewohner vereint und was sie miteinander teilen – und weniger das, was sie voneinander trennt. In den vergangenen dreißig Jahren haben eine ganze Reihe von Städten eine identitätsstiftende und attraktive Gestalt in der postindustriellen Ära auf der Basis eines solchen politisch definierten Selbstentwurfs neu ausgehandelt: darunter etwa Helsinki, Antwerpen, Genua und Bordeaux.

Dies geht nur mit einem bewusst justierten Gleichgewicht zwischen öffentlichen und privaten Investitionen, das dieses Ziel eines „erneuerten Gründungsgedankens“ der Stadt in den Vordergrund rückt. Motor für einen solchen Umbau können lokale politische und wirtschaftliche Kräfte sein; in vielen Fällen ging dieser Anstoß aber auch von den Förderungen der Europäischen Gemeinschaft aus (EU-Regionalfonds). Dies hat in den vergangenen drei Jahrzehnten auch eine Art Schicksalsgemeinschaft der Städte entstehen lassen – im Sinne eines kooperierenden Europas, geprägt von einer länderübergreifenden Solidarität und einem Lastenausgleich, der nicht selbstverständlich ist, sondern auf politischen Entscheidungen beruht.

Globaler Anpassungsdruck und heutige Stadtstruktur

Eine solche Stadtentwicklungspolitik hat auf lokaler Ebene dazu beigetragen, die sozio-ökonomischen Effekte der Globalisierung teilweise abzufedern, die sich in einem immer stärkeren Aufklaffen der Einkommensschere niederschlagen. Die auf Vermischung und Offenheit beruhende Struktur der europäischen Städte macht es möglich, dass mit öffentlichen Einrichtungen und Dienstleistungen ein gewisser Ausgleich zwischen den jeweils wohlhabendsten Stadteilen und den Vierteln mit der geringsten Wirtschaftskraft geschaffen wird. Im globalen Vergleich ist die europäische Stadt nach wie vor eine hybride Stadt, die die soziale Solidarität in den Vordergrund rückt. Das ist Stadtentwurf von großer Kraft! Der augenblickliche Rückzug der öffentlichen Investitionen, der indirekt auch auf die immer höher werdende Konzentration ökonomischer Macht zurückzuführen ist, lässt für die Zukunft viele Fragen offen. Ob die besondere Idee der Stadt, wie wir sie in Europa kennen, Bestand haben wird, ist ungewiss.



Unabhängig von der Größe der vorgeschlagenen Restrukturierung machen die Zeichnungen gemeinsame Entwurfsprinzipien deutlich: direkter Kontakt zum Boden, Berücksichtigung des Grünraums und der Infrastruktur, Integration der bestehenden Bauten

Zeichnungen von Projekten für Nanterre, Saint-Amand-les-Eaux, Orly, Ors, Ruminghem, Raisemes, Wavrans-sur-l'Aa, Eppe-Sauvage u.a.: Büro Obras, Paris, Lyon

4 Es geht auch in Europa längst um die polyzentrische und nicht um die historisch geprägte Stadtstruktur

Alain Thierstein im Interview mit Kaye Geipel

Wie stehen Sie zu dem Begriff „Europäische Stadt“? Gibt es bei der Gestaltung von Städten in der Größe, wie wir sie in Europa haben, für Sie so etwas wie Universalien?

Eine eher negative Universalie besteht sicherlich in der praktisch vollständigen Determiniertheit der Stadtfunktion. Häufig sieht man im innerstädtischen Bereich größerer Städte eine abnehmende Verkehrsleistung. Aber der Straßenraum verändert sich überhaupt nicht. Da sollte man überlegen, woher das kommt. Es ist ja nicht eine böse Absicht, die Stadt autogerecht zu machen, beziehungsweise sie autogerecht zu lassen. Das ist vielmehr Ausdruck einer bestimmten Produktionsform, man könnte auch sagen, einer bestimmten Form der Organisation von Wertschöpfung im Raum.

Betrachtet man die Verkehrsprägung der Nachkriegsstadt – gibt es da Eigenschaften, die sich auf den europäischen Raum beschränken?

Das glaube ich weniger. Was man bei vielen schnell wachsenden Millionenstädten außerhalb Europas beobachten kann, ist im Grunde ein autonomer Nachvollzug dessen, was hier bei uns vor dreißig, vierzig Jahren passiert ist. Das hängt damit zusammen, dass überalterte Planungskonzepte von uns als Planer exportiert und dann eifrig nachgebaut wurden. Inzwischen versucht man auch dort zu lernen. Die Hoffnung besteht darin, dass die Lernzeit, die man braucht, vielleicht nur halb so lang ist, wie die in Europa.

Die Frage der Infrastruktur ist für die Stadt der Gegenwart das entscheidende Faktum?

Ganz eindeutig. Da ist die viel zu kostengünstige Energieversorgung, durch die automobilen Mobilität enorm befördert wird. Im Gesamteffekt produziert dies negative externe Effekte. Das bedeutet in Bezug auf Stadtentwicklung, dass ein zu großer Flächenbedarf ausgewiesen wird. Man konsumiert zu viel Fläche, verglichen mit dem, was man wahrscheinlich tun würde, wenn der Konsum von Fläche die vollen Kosten der Mobilität abbilden würde. Kausal betrachtet ist das ein wesentlicher Faktor.

Gehen sie vom Vorbild einer dichten Stadtstruktur aus, weil diese besonders wirtschaftlich ist?

Nicht aus ideologischen, aber aus mehreren empirisch-faktischen Gründen. Dort, wo es baulich dichter zugeht, ist der Gesamtenergieumsatz pro Kopf und pro Quadratmeter im Schnitt deutlich geringer. Es gibt natürlich immer gegenläufige Tendenzen: zu nah, zu stark gestapelt, zu monofunktional – die zunehmende Verdichtung bringt Monotonie mit sich, herabgesetzte Aggressivitätsschwellen und so weiter, man kennt die Argu-

mente. Da eine Balance zu finden, ist die große Herausforderung für die Architektur im Einzelnen und für den Städtebau im Ganzen.

Macht das Konzept einer europäischen Stadtform, verstanden als historisch geprägte Stadtgestalt, die auch der heutigen Stadtentwicklung zugrunde gelegt werden sollte, für Sie als Stadtökonom eigentlich einen Sinn?

Nein. Wodurch ist diese „Europäische Stadt“ eigentlich geprägt? In der Wahrnehmung bezieht sich das Bild, das da verwendet wird, eigentlich immer auf die Innenstadt, die Kernstadt. Außerhalb sind die Strukturen ganz anders. Die innere Stadt hat vielleicht ein Drittel der Gesamtfläche, wird aber nur noch von einem Fünftel der Gesamtbevölkerung bewohnt. Von der monozentrischen Vorstellung der Stadt sind wir heute längst bei einer polyzentrischen Stadtvorstellung gekommen, die ist einfach ein Faktum, aber wir haben bisher kaum Vorstellungen, wie wir diese polyzentrische Stadtstruktur organisieren.

Es ist ja nicht so, dass es da keine Beispiele gäbe – etwa in Hamburg die Idee der Metrozonen bei der IBA oder das, was Wien jenseits der Donau mit neuen Zentren probiert oder die neuen Planungen in Paris, den Großraum städtebaulich neu zu qualifizieren.

Die Beispiele, die sie nennen, kann man schon als Versuch betrachten, die polyzentrische Stadt in der Region zu entwickeln. Aber das, was von Grand Paris aktuell bleibt, ist ein Verkehrsprojekt, bei dem bis 2030 insgesamt 24 Milliarden Euro in die Ringbahnverbindung investiert werden. Die Seestadt Aspern in Wien finde ich persönlich interessant, und ich kann mir gut vorstellen, dass das in zwanzig, fünfundzwanzig Jahren funktioniert. Über die Metrozonen in Hamburg wird viel geredet. Ohne den Planern dort zu nahe zu treten, das ist für mich einfach eine Assemblage von individuellen Gebäuden. Städtebaulich halte ich das ehrlich gesagt nicht für vorbildlich.

Sehen Sie andere vorbildliche Entwicklungen in den Nachbarländern?

Für mich zählt Kopenhagen dazu, wo man Richtung Flughafen eine U-Bahn gebaut hat, und diese neuen Knoten für die Stadtentwicklung nutzt; dazu zählt auch der internationale Flughafen, in dessen Umfeld jetzt Wohnen, universitäre Nutzungen und gewerbliche Aktivitäten angesiedelt werden. Das ist übrigens auch eines unserer Forschungsthemen: Was passiert eigentlich an den internationalen Flughäfen, welche Art von neuer urbaner Struktur, auch im Sinne einer polyzentrischen Knotenbildung, entsteht da?

Hier liegt für mich auch der Bedarf an städtebaulicher und architektonischer Gestaltung.

Auf der einen Seite befinden wir uns also in einer gewissen Sackgasse, was die Innenstädte anbelangt, die unser Gestaltungsideal der europäischen Stadt immer noch stark prägen, und auf der anderen Seite haben wir eine polyzentrische Stadtentwicklung, die längst Realität ist, für die uns aber attraktive Vorstellungen, welche Art von Stadt dort entstehen könnte, fehlen?

Wichtig ist mir, dass dieser Begriff der polyzentrischen Stadtentwicklung mehrere Maßstabebenen hat. Erstens sehe ich, dass es innerhalb der Stadtkommunen selbst an Vorstellungskraft fehlt, wie polyzentrischere Strukturen funktionieren könnten. Dann gibt es den Betrachtungsmaßstab der Stadtkommune mit den umliegenden mittleren Zentren. Und schließlich haben wir den größten Maßstab, den der metropolitanen Region. Diese Maßstabebenen wirken unweigerlich aufeinander ein, und sie bilden die große Herausforderung für die territoriale governance. Wie bringe ich diese unterschiedlich ausgestatteten Gebietskörperschaften überhaupt in ein Gespräch miteinander, bei dem man sich auf Augenhöhe trifft?

Welche Prinzipien, die sich aus diesem Modell ergeben, vermitteln Sie jungen Stadtplanern und städtebaulich entwerfenden Architekten, die Sie unterrichten?

Ich nenne mal drei Begriffe; erstens: die relationale Perspektive. Die mögliche Entwicklung eines Standortes kann nur gedacht werden in Bezug auf andere Standorte, mit denen die Handelnden in Bezug stehen. Der zweite mir wichtige Begriff ist die Multi-Skalarität: Städtebauliche Maßstäbe, die sich ineinander verschachteln, müssen auch simultan gedacht werden. Und der dritte Punkt ist die Wirkungsorientierung von städtischer Planung. Wir versuchen den Studenten zu zeigen, dass es nicht reicht, über Ziele nachzudenken. Welches sind die Zusammenhänge, die Wechselwirkungen auf diesen Maßstabebenen. Für mich geht es um den Abschied von einer blackbox-artigen, zielbezogenen Planung hin zu einer wirkungsorientierten Betrachtungsweise.

Das Bild der Europäischen Stadt bezieht sich immer auf die Innenstadt. Dabei wird diese nur noch von einem Fünftel der Bevölkerung bewohnt

Alain Thierstein



Ein Avatar der dichten europäischen Stadt in der Peripherie von Wien: Masterplan des schwedischen Büros Tovatt für die Seestadt Aspern auf einem ehemaligen Flughafen
Foto: Michael Matzenberger

5 Die offenen Stadtlandschaften Europas stellen eine Ressource dar, in der sich neue Lebensformen einnisten können

Text Paola Viganò

Die vielfältige europäische Stadtlandschaft hat in den vergangenen Jahrzehnten ein sehr spezielles Format von Stadt hervorgebracht. Es handelt sich um eine Art Stadt-Territorium, das sich seit den sechziger Jahren immer weiter differenziert. Dazu beigetragen haben etwa die sukzessive Ausdehnung von Verkehrsbauten und andere Infrastrukturen, die heutige Form der Landwirtschaft, dicht gestreute Siedlungs-Kerne und die isotrope, also ungerichtete Verteilung von Dienstleistungs- und Verwaltungseinrichtungen auf diesem Terrain.

Ich denke, dass es sich dabei in jeder Hinsicht um produktive Landschaften handelt, die viel weniger, als man gemeinhin annimmt, ein Problem, denn ein Kapital an Raum und Natur darstellen. Und meine Hypothese lautet, dass diese Stadtlandschaften in ihrer charakteristischen Form als erneuerbare Ressource aufgefasst und gestaltet werden können. Um eine solche Annahme zu diskutieren, müssen wir uns aber von einer Reihe vorgefasster Meinungen verabschieden. Dieses „Stadt-Territorium“ ist nicht das Ergebnis einer Erweiterung der Städte in die Vorstädte hinein, also einer Suburbanisierung, meint also nicht ein Abhängigkeitsverhältnis von der Stadt. Die oft zitierten kleinen und mittelgroßen Städte Europas mit ihrer Geschichte sind ein wichtiger Teil dieses Territoriums: manchmal als gut ausgestattete Dienstleistungszentren mit Freizeit- und Erholungsqualitäten, manchmal als randständige, halb vergessene Orte, manchmal auch als hervorgehobener Schauplatz der Gentrifizierung. Politisch betrachtet, wird dieses Stadt-Territorium, das sich von den Niederlanden über Belgien und Frankreich in den Norden Deutschlands erstreckt, oft als Ergebnis von individuellen Verwertungsinteressen abgewertet. Man unterstellt ihm blinden Lokalpatriotismus und Kirchturm-Denken. In all diesen Fällen wird diese Stadtlandschaft zum rhetorischen Gegenstück der als „gut“ bezeichneten Kernstadt – sie wird als „böse“ und städtebaulich schlicht gestrickte „Gegen-Form“ wahrgenommen. Doch eben weil diese Stadtlandschaft in der Vergangenheit meist ohne Fürsprecher auskommen musste, erfand sie sich eigene Selbstbilder, oft begleitet von konservativen beziehungsweise reaktionären politischen Positionen. Die Situation ist also schwierig, trotzdem rückt diese Form der Stadt heute wieder mehr ins Zentrum der Aufmerksamkeit.

Wenn man die Stadtplanung der letzten Jahre in Europa betrachtet wird deutlich, dass sich immer mehr Wettbewerbe mit diesen offenen Stadtlandschaften beschäftigen. Diese werden zu einem eigenen Thema für Entwurf und neue Projekte. Ich bin überzeugt, dass wir es aktuell mit einer wichtigen Übergangsphase zu tun haben, die noch unentschieden schwankt zwischen der bisherigen Vernachlässigung und einer neuen Anerkennung.

Bei der Gestaltung solcher Areale muss man sich aber über einige Prämissen klar werden: Der Schlüssel beim Entwerfen von solchen Stadtlandschaften liegt darin, erst einmal die Rationalisierungsprozesse zu verstehen, die den unterschiedlichen Formen zugrunde liegen. In diesem Zusammenhang bilden die „alten“ Stadtzentren mit ihren komplexen Raumbeziehungen nach wie vor ein wichtiges konzeptuelles und begriffliches Reservoir.

Aus ihnen lassen sich Kriterien ableiten, um gewachsene städtebauliche Raumformen, morphologische Typologien und soziale Formationen zu beschreiben. Diese Instrumente sollten auch genutzt werden, um das städtebauliche Vokabular in der Beschreibung dieser Stadtlandschaften auf die Eigenschaften auszudehnen, die heute für sie prägend sind. Zu diesen Eigenschaften gehört zum Beispiel alles, was mit der Wasserwirtschaft zu tun hat, gehören die neuen landwirtschaftlichen Techniken, unterschiedliche Formen von Mobilität, die Energieerzeugung und vieles mehr. Die zugrunde liegenden Rationalisierungsprozesse sind allerdings nicht mehr der Ausdruck für dauerhafte Zustände, sondern können sich schnell ändern, abhängig von den jeweiligen Machtverhältnissen oder den veränderten ökonomischen Nutzungserwägungen.

Die offene Stadtstruktur der Zukunft braucht Vorbilder: Der Park Spoor Nord in Antwerpen von Studio Secchi-Viganò ist als weite offene Landschaft entworfen, die die Art ihrer Nutzung oder die Zielgruppe nicht von vornherein einschränkt. Es ist ein Garten für die Nachbarschaft und ein Park für die ganze Stadt Heft 12.2014





„Wasser und Asphalt“ – Karte der Vernetzungen von Straßen und Wasserwegen im Großraum Venedig
Zeichnung (Universität Venedig IAUUV, Paola Viganò mit G. Zaccarioto, A. Gasperini und L. Gorza

Brüssel 2040. Strategische Räume der Stadtentwicklung: Kanäle und westlich gelegene Gärten
Zeichnung: Studio Bernardo Secchi Paola Viganò



Brüssel 2014 – die horizontale Metropolis: neue Schul-Cluster



Brüssel 2040: Modelle einer urbs in horto

Wenn man diese Stadtlandschaft durch die Brille der sich ändernden ökonomischen Produktion und der Lebensformen ihrer Bewohner betrachtet, ergibt sich womöglich gerade mit Blick auf diese Unbeständigkeit eine kritische Lesart, die in die Irre führt. Denn die hier vorhandenen anpassungsfähigen Verhältnisse weisen eben auch eine Großzügigkeit auf, die neue Techniken von städtebaulichem Recycling stimulieren können und auch neue Lebensformen möglich machen.

Die offene Stadtlandschaft hält gerade in ihrer Wandlungsfähigkeit Möglichkeiten für eine Zukunft bereit, in der Migrationswellen und demografische Krisen sich in vielen europäischen Ländern auswirken werden. Es spricht nichts dagegen, diese Räume als eine Art glücklicher Ressource zu betrachten, als Grundlage, um ein neues urbanes Miteinander zu erkunden.

Die Regulierung der Nachkriegsstadt in Europa

Das Nachdenken über unterschiedliche Lebensphasen der Bewohner an einem Ort und der immer wichtigere Stellenwert der Ökologie bringen insofern auch die Frage nach dem „Leben an sich“ in die Debatte über die Stadtform zurück. Nicht im Sinne eines längst überholten Analogie-Konzeptes, das den biologischen Organismus als Modell für eine städtische Gesellschaftsordnung versteht, sondern als Rahmen, der die Bewohner zuerst als individuelle Lebewesen und Subjekte auffasst.

Michel Foucault hat in diesem Zusammenhang von „biopouvoir“, also von Bio-Macht gesprochen. Er bezeichnete damit „Machtstechniken“, die nicht auf den Einzelnen, sondern auf die Bevölkerung als Ganzes zielen. Zu dieser Biopolitik gehören etwa die Regulierung der Fortpflanzung, Gesundheitsdaten, die Geburten- und Sterberate, die Wohnverhältnisse und vieles mehr. Ihr Ziel ist die Regulierung der Bevölkerung als Ganzes. Dies ist natürlich ein zutiefst wirtschaftlich-utilitaristischer Ansatz.

In seinen letzten Texten hat Bernardo Secchi die Rolle europäischer Stadtplanung auf der Grundlage von Foucault als Teil einer solchen Biopolitik beschrieben. Die Methoden der modernen westlichen Städteplanung zielten, so Secchi, auf einen Entwurf von Stadt und Umland „als Teil einer größeren biopolitischen Handlungsstrategie.“ Insbesondere beim Wiederaufbau der europäischen Städte nach dem Zweiten Weltkrieg kamen diese zum Tragen.

Von der autofreien Stadt zur urbs in horto: Poröse Stadt entwerfen

Dieses methodische Denken ist, von einigen Ausnahmen abgesehen, bis in die heutige Zeit gültig. Der veränderte räumliche, soziale und wirtschaftliche Kontext der heutigen Stadt fordert aber eine Neudefinition. Während Foucaults Kritik in „Sicherheit, Territorium und Bevölkerung“ noch auf die Neuordnung der urbanen Umgebung, die Verteilung der Ressourcen und auf Gesundheitsfragen abhob, sind wir heute dazu aufgerufen, ein neues urbanes Programm im Sinne von „Wie gemeinsam leben“ zu definieren.

Die europäische Stadt macht zurzeit einen Umbruch durch, der alle räumlichen Strukturen gleichermaßen betrifft. Man braucht nur eine kurze Strecke durch London zu flanieren, um sich die Unerbittlichkeit von Verdrängungsprozessen vor Augen zu führen; es springt einem sofort ins Auge, wie diese exklusiven „Nester“ des Wohnungsbaus und das Potpourri aus falscher Nostalgie funktionieren. Der positive Aspekt dieser Umbrüche ist allerdings, dass viele Dinge in Bewegung geraten sind. Nichts ist mehr von vornherein fix und festgeschrieben, noch nicht einmal im Bereich des täglichen Lebens.

Ich halte den Moment für gekommen, über grundsätzliche Veränderungen zu reflektieren und dem altbekannten Bild von Stadt ein neues gegenüberzustellen. Alles ist heute denkbar: die autofreie Stadt, Recyclingquoten von einhundert Prozent, eine Re-Industrialisierung aus kleinen Produktionsorten genauso wie das Verschwinden des wuchernden Dienstleistungssektors an den Rändern der Städte. Neue städtebauliche Entwürfe für den Umgang mit Katastrophen, etwa bei Überschwemmung oder bei Dürre, sind von uns gefordert. Wir müssen neue Mobilitätskonzepte und öffentliche Räume entwickeln, uns die Gestalt einer urbs in horto, also einer von Gärten durchwebten Stadt vorstellen können und mehr als bisher in den Kategorien von Durchlässigkeit und Porosität, Vernetzung und isotropen, ungerichteten Strukturen denken. Wie wir der wirtschaftlichen und kulturellen Krise in Europa begegnen, hängt für mich essentiell mit der Gestaltung des städtischen Raumes zusammen, die öffentlich diskutiert und gemeinsam in Angriff genommen werden muss. Das ist jedenfalls einer von wenigen möglichen Standpunkten, die wir als Architekten und Stadtplaner von unserer marginalen Position aus einnehmen können, um an einem positiven Gesellschaftsentwurf mitzuarbeiten.