

1. Stadt- und Agglomerationsentwicklung

1.1 Urbanisierung

Prozess

- Erste Phase: Vor Ende 18. Jh, Bildung des heute noch prägenden europäischen Städtesystems, sichtbare Trennung Stadt/Land, Stadtmauer
- Zweite Phase: Ende 18. bis Mitte 19. Jh., Industrialisierung schafft neue Städte und dringt aufs Land
- Dritte Phase: Anfang 60er des 20 Jh., Zersiedelung (Durchdringen von Stadt und Land)

Merkmale der dritten Phase der Urbanisierung

- Zunahme der Bevölkerungsdichte, insbesondere in nicht industriell geprägten Regionen (2. Schub der Industrialisierung), weiteres Wachstum an den Industriestandorten.
- Urbane Lebensform greift auf den ländlichen Raum über (Weil: Massenkommunikationsmittel, Ausbau Nahverkehrssysteme, Massenmotorisierung, flächendeckendes Angebot von Konsumartikeln)
- Ausdifferenzierung der urbanen Bevölkerungsgruppen nach kulturellen und ethnischen Besonderheiten (Segregation, jeder Stadtkreis hat sein eigenes Bewohnersegment)
- Aufspaltung der Lebenszusammenhänge in Arbeits- und Freizeitwelt. Zunahme der Freizeit.
- Funktionstrennung der Nachkriegsmoderne beschleunigt die zentrifugale Ausrichtung der städtischen Entwicklung. Funktionsentleerung der Innenstädte, Bildung von neuen Zentren im suburbanen Raum.
- Optimierte Wirtschaftsverkehre und Zusammenlegung von öffentlichen Versorgungseinrichtungen. Produktion vor den Stadttoren, Konsument wandert auch nach draussen.

Veränderungen aufgrund der Urbanisierung

- Zerstückelung des Stadtraumes (lokale / regionale / internationale Teilräume od. Funktionselemente)
- Innenstadt als privilegierter Lebensraum und Adresse für Firmen.
- Individualisierung und stadträumliche Segregation
- Suburbanisierung, Transformation der Stadt in eine Stadtlandschaft

1.2 Suburbanisierung

Historischer Prozess der Ausdehnung städtischer Lebens- und Siedlungsweisen aus der Kernstadt ins Umland (Suburbanes Ergänzungsgebiet). Führt zur Verstädterung vormals ländlich geprägter Gemeinden oder gar zu Satellitenstädten (New-Towns). Suburbs bleiben funktional jedoch von der Kernstadt abhängig (Arbeitsplätze, DL, Freizeit und Konsum).

Wichtigste Einflussfaktoren und Prozesse

- Steuerwettbewerb Stadt versus Umlandgemeinden
- Demografie: In der Stadt sammeln sich die A's: Alte, Arbeitslose, ...
- Tertiärisierung, DL und Produktionsstätten immer häufiger in Suburbs (räuml. Nähe verliert an Bed.)
- Neue Betriebsformen im Einzelhandel (Fachmärkte, EKZ, UEC)
- Entwicklung der Freizeitwirtschaft
- Autobahnen, S-Bahn (überregionale Knoten entstehen), vermehrtes Pendeln
- Flächenverfügbarkeit und Bodenpreise (Kernstadt versus Umlandgemeinden)

1.3 Periurbanisierung

Austausch von unterschiedlichen Urbanitäten (Aargauer ziehen nach Zürich, weil es zu viele Zürchr im Aargau hat). Die Prozesse sind abhängig von der wirtschaftlichen Situation, der Bevölkerungsstruktur, Sozialstruktur, Unternehmensstruktur, sowie vom Motorisierungsgrad und den Ansprüchen an die Umwelt. Die P führt in Agglomerationsgebieten zu zunehmender Entmischung und hohem Flächenverbrauch. Reiche ziehen aufs Land, Schwache in die Kernrandzone (Suburbs).

1.4 Desurbanisierung

Entstädterung. Bevölkerungs- und Beschäftigungsabnahme in einer Stadt oder einem Ballungsraum (Shrinking Cities). Vor allem in Industrieregionen der USA (Detroit) oder in den Neuen Bundesländern (Halle, Cottbus) aber z.B. auch im Ruhrgebiet.

Urban Design 3, Zusammenfassung

Datum: 27.01.2008
Dozent: SCF / KAS
Bearbeitung: Marcel Anderegg, R04

1.5 Reurbanisierung

Rückkehr der Bewohner oder Beschäftigten in die Kernstädte. Dies aufgrund veränderter Wohn- und Lebenspräferenzen oder regionalökonomischen Verschiebungen. Gründe können Stadtmarketing / Stadtentwicklung (Stadtumbau, Branchenrevitalisierung) sein. Z.B. Zürich West, München Riem.

1.6 Stand der Dinge

- Suburbane Gebiete haben heute eigene Funktionen, Beziehungen und Dynamik
- Kernstadt zunehmend Ursprung der Identifikation und globales Aushängeschild
- Es bedarf einer Neudefinition des Städtischen im Sinne der Stadtregion (z.B. „Zwischenstadt“)
- Reurbanisierung ist erkennbar
- Agglomerationspolitik des Bundes geht erstmals auf die spezifischen Probleme dieser Räume ein

2. Stadtentwicklung (Zürich-West)

2.1 Organisation Stadtumbauprozess

- Richtplan (1995): Entwicklung zu einem Zentrumsgebiet
- Stadtforum (1996-97), aufgrund verhärteter Fronten bei der Planungsrevision. Ziel: Konsens und Information.
- Kooperatives Planungsverfahren (1999) zwischen Stadt und Grundeigentümern (Festlegung der Planungsgrundsätze)

Auslöser war die kritische Mischung im Gebiet. Zonenplan wurde der Situation nicht gerecht und daher aufgrund des Richtplans angepasst.

2.2 Herausforderungen

- Nicht deckungsgleiche lokale und regionale Ansprüche
- Kumulation von Nutzungen führt zu starker Umweltbelastung und zu sinkender Lebensqualität
- Quartiersversorgung folgt erst mit zeitlicher Verzögerung
- Hohe Anforderungen der Stadt an die Steuerung von Investitionsentscheidungen.
- Ziele und Umsetzung schwer messbar

2.3 Ergebnisse des Prozesses

- Attraktiver Standort für Arbeitsplätze (zentral, gut erschlossen)
- Dichte Bebauung möglich, auch für Wohnen (AZ 2-3 über den gesamten Planungsperimeter)
- Mindestwohnanteil von 20-30%
- Durchmischung anstreben, auch bezüglich Substrat
- Infrastrukturelle Bedingungen schaffen (Schulen, Versorgung, öffentlicher Raum)
- Verkehrsbelastung ist ein Problem, Modalsplit ist zu verbessern
- Erhaltung historischer Bausubstanz (Industriebauten) ist z.T. schwer mit der intensiven Nutzung zu vereinbaren
- Partizipativer Prozess hat gute Resultate für eine nachhaltige Entwicklung hervorgebracht.

2.4 Ablauf

Phase A: Entwicklungsvorstellungen / Ziele (Zürich-West / Bereiche / Projekte)

Phase B: Räumliche Umsetzung abgestimmter Konzepte

Phase C: Städtebauliche Umsetzung der Projekte (Konzeptauswahl, Wettbewerbe,...)

2.5 Entwicklungskonzept

- Leitbild: Generelle Zielsetzungen (Aufwertung, Flexibilität, Etablierbarkeit, Nutzungsmix)
- Entwicklungspolitisches Grundprinzip: Mass der Bodennutzung und Freiflächengestaltung werden unter angemessener Beteiligung der Grundeigentümer festgelegt.
- Quantitative Eckwerte der Bodennutzung: Richtwert bauliche Dichte, Wohnanteil, Freiraumflächenanteil
- Qualitätsansprüche (Städtebau, Freiraum, Wohnen, Arbeiten, Verkehr)

2.6 Methoden: Flächenmanagement

Prinzipien

- Aktive Liegenschaftspolitik (Erfassung und Nutzung von Flächenpotenzialen)
- Einbindung von Privaten (Eigentümerschaften), Kooperation und Information
- Anpassung auf Stadtumbauprozesse (Flächenkultivierungsstrategien,...)
- Abklären wo welche Vorleistungen wie teuer zu erstellen sind (z.B. Freiraum im Glattpark)

Urban Design 3, Zusammenfassung

Datum: 27.01.2008
Dozent: SCF / KAS
Bearbeitung: Marcel Anderegg, R04

- Planung heisst: Schwerpunktsetzung, Qualitätssicherung, Finanzen (?)

Methoden

- Datenbank mit Infos, Gerüchten Preisvorstellungen
- Professionalisierte Abläufe

Ziele

Nachhaltiger Umgang mit der Ressource Boden, reduzierter Zuwachs an bebauter Siedlungsfläche, optimale Nutzung städtebaulicher Dichte, Flächenrecycling.

Instrumente

Planungsrechtlich: kommunaler Richtplan, Zonenplan, Gestaltungsplan
Ökonomisch: Bauordnung (AZ), Wohnungspolitik, WiFö, Verkehr (Fahrtenmodelle)
Weitere: Leitbilder, Flächeninformationssystem, Vermarktung, Verknüpfungen mit übergeordneten Planungen

3. Ökologisch orientierte Stadtentwicklung – Riem

3.1 Planungsrahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung

Arbeit, Wohnen und Landschaft sollen intensiv miteinander verzahnt werden. Sozialer Wohnungsbau (staatlich und anderweitig gefördert) soll 70% der 6-7000 Wohnungen ausmachen. Anstreben einer gemischten Einkommens- und Bevölkerungsstruktur. Messe generiert Arbeitsplätze und belebt. Die Grünflächen machen knapp 50% (280ha) des gesamten Areals aus. Infrastruktur wird gleichzeitig mit Wohnungsbau und den Arbeitsplätzen entwickelt. Begrünung wird vorgezogen.

3.2 Ökologisches Rahmenkonzept

- Klima: Frischluftzufuhr und Durchlüftung
- Baustruktur: Flächeneinsparung durch hohe bauliche Dichte
- Verkehr: Verkehrsverlagerung und Reduktion
- Grün- und Freiflächen: Erholung und Naturschutz
- Boden und Altlasten: Minimierung der Bodenbewegungen, Altlastensanierung
- Wasser und Abwasser: Wassereinsparung, Regenwassernutzung- und Versickerung
- Energie: Optimierung der Erzeugung, Energiesparen
- Lufthygiene: Minimierung der Luftschadstoffe
- Abfall: Verminderung durch Recycling
- Baustoffe: Langlebig, lokal, recycelbar

Das Rahmenkonzept gibt konkrete Handlungsanweisungen und Planungsvorgaben. Sie fliessen in Flächennutzungs- und Bebauungsplan ein.

Freiraumkonzept

Zielkategorien: Erholung, Naturschutz, Anteil Grün- und Freiflächen, Zugänglichkeit, Intensität der Nutzung, Stadtklima, Baustruktur.

Wasserkonzept

Ziele: Wasserverbrauch minimieren und hohe Gewässerqualität erreichen (Regenwassersammeln, Dachbegrünungen, Retention, minimale Versiegelung).

Verkehrskonzept

Emissionen vermindern, Freiraumqualität sichern. Konzentration von ruhendem Verkehr, Einsatz leiser Transportmittel, Reduzierte Geschwindigkeit, flüssige Verkehrsführung, Lärmschutzwände, leise Beläge, durchgrünte Strassenräume.
Randerschliessung ermöglicht Wohngebiete mit reduziertem MIV.

Freimachkonzept

Gelände unter Schonung erhaltenswerter Strukturen für geplante Nutzung freimachen und anfallende Materialien wieder zu verwenden. Schutz des Bodens und seiner ökologischen Funktionen.
Beispiele: Hoch- anstatt Tiefgaragen, Hochparterre anstelle Keller, Geringe Bodenmodellierung, Bündelung von Leitungstrassen.

4. Stadt als sozialer Raum

4.1 Wandel und Tendenzen

- Kommerzialisierung und Kontrolle des öffentlichen Raumes nimmt zu
- Bedürfnis nach Inseln der Ruhe
- Stark frequentierte Zentren werden zu Schaufenstern und sind für die Wertschöpfung attraktiv
- Die 3 „S“: Service, Sicherheit, Sauberkeit werden immer wichtiger (Kameras, Ordnungspatrouillen)
- Privatisierung des öffentlichen Raumes (Sonycenter, Potsdamer Platz Berlin)
- „Neue Urbanität“ durch räumliche Trennung der Lebenswelten
- self-fulfilling prophecy der Ausgrenzung (siehe Skript S.4)
- Polarisierung der Stadtgesellschaft: Segregation und Gentrifikation

4.2 Quartiermanagement / Stadtteilmanagement

Verfahren der Stadtentwicklung. Strategie einem Quartierorientierten Part und einem innovativen, integrativen sowie aktivierenden Ansatz der Steuerung.

Die Quartierarbeit kommt weg von den rein städtebaulichen oder sozialen Ansätzen und bewegt sich in Richtung sozialräumlichem Ansatz, wo die Schnittmenge der beiden Bereiche behandelt wird.

Ausgangslage in „Problemquartieren“

- Negatives Aussenimage
- Arbeitslosigkeit
- Mangel an Nachbarschaftshilfe
- Hoher Sozialhilfeanteil
- Hoher Ausländeranteil
- Konflikte durch Aufenthalt von A's und Jugendlichen im öffentlichen Raum
- Sauberkeit und subjektive Sicherheit
- Nur z.T. auch negatives Innenimage (fehlende Identifikation od. Ausstattung)

Handlungsansätze und Kerngedanken QM

- Integration von Akteuren und Zielen (Verwaltung, Privatwirtschaft, Vereinen, Anwohnern)
- Integration der unterschiedlichen Aspekte (WiFö, bauliche Stadtteilentwicklung)
- Partizipation (Aktivierung, Anregung zur Selbsthilfe (Empowerment), Bewohnerorganisationen aufbauen)
- Sozialraumorientierung (Quartieransatz, Probleme und Potenziale erkennen)

Resultate von der Quartierarbeit müssen sichtbar gemacht werden, damit in der Bewohnerschaft erkannt wird, was etwas am laufen ist. Kleine Schnellmassnahmen wie bessere Beleuchtung oder abreißen von Zäunen sind dafür sehr geeignet.

Dimensionen der räumlich-sozialen Segregation

- sozioökonomisch: statushoch / statustief
- soziokulturell: bürgerlich-traditionell / individualisiert

Je näher der Kernstadt, desto individualisierter die Bewohnerschaft. Zum Status ist keine generellgültige Lokalisierung möglich.

5. Einkaufen

5.1 Veränderung im Konsumverhalten

- Prozentual fließt immer weniger in den Detailhandel, Gesamtumsatz Detailhandel steigt jedoch
- Split zwischen Premium- und Preisprodukten (Globus vs. M-Budget)
- Einkaufen wird zum Erlebnis, Einkaufen gehört zur Freizeitgestaltung und Unterhaltung
- Rentner sind DIE künftige Zielgruppe, sind weniger risikofreudig beim Einkauf als Junge (Beratung)
- Sicherheits- und Sauberkeitsbedürfnis steigt: Kleinkriminalität nimmt jedoch zu, Littering auch. Folge sind „halböffentliche“ Bereiche, z.B. Arkaden und Malls, welche überwacht werden – auch in den Innenstädten.
- Es wird vermehrt motorisiert eingekauft, Autofahren ist eine Freizeitbeschäftigung
- Billiganbieter kommen – verringerte Attraktivität des Stadtbildes
- Beratungsdiebstahl, Kundenbindung lösen sich
- Onlineshopping (LeShop) wächst
- UEC's, nicht nur Shoppen, sondern gleich auch noch Wellness und Kino (z.B. Sihl-City, Westside Bern)
- Convenience-Shopping, Fertigprodukte ab der Tankstelle, ausgedehnte Ladenöffnungszeiten
- Vermischung: Fachmärkte mit zusätzlichen Angeboten – gräbt Innenstadangebote ab

Urban Design 3, Zusammenfassung

Datum: 27.01.2008
Dozent: SCF / KAS
Bearbeitung: Marcel Anderegg, R04

Erfolgsfaktoren von EKZs

- Stressfreie Anfahrt, genügend gratis Parkplätze (MIV-Einkaufsverk. = 10% des MIV-Gesamtverk.)
- Nahe am Arbeits- oder Wohnort
- Einfache Orientierung im Center
- Sicherheit / Sauberkeit
- Ladenstruktur zum Bummeln, Einkaufsatmosphäre
- Kulturelles Angebot (Veranstaltungen, Ausstellungen,...)
- Wahlmöglichkeiten zwischen Geschäften mit gleichem Angebot
- Alles unter einem Dach / One-Stop-Shopping (Nur einmal Parkieren)
- Gastronomie
- Mietsplitting (Angestrebter Mix im EKZ bestimmt die Ladenmiete) -> attraktives, breites Angebot

5.2 Klassifizierung der Lagen von Detailhandelseinrichtungen

- Gesamtstadt-Zentrum (City-Lage)
- Stadtteil-Zentrum (z.B. Letzipark)
- Nahversorgungszentrum (Dorf- oder Quartierzentrum)
- nicht integrierte Standorte (grüne Wiese, vorwiegend EKZs)
- alternative Versorgungsangebote (ergänzen konventionelle Konzepte, begrenzter Markt, z.B. LeShop, Hofläden)

5.3 Urban Entertainment Center (UEC)

Raumplanerische und sozialräumliche Probleme von UECs

- Hausrecht, kein öffentlicher Raum, auch der Freiraum nicht
- Ergänzende Faktoren fehlen, welche eine City ausmachen (Grünanlagen, Wohnen, Bildung)
- Lage ausserhalb des zentralörtlichen räumlichen Gliederungssystems

6. Gewerbegebiete

6.1 Gewerbetypen

- kleinere bis mittlere Handwerksbetriebe
- grossflächige Industriebetriebe
- Dienstleistungsunternehmen, Forschungs- und Entwicklungsbetriebe
- Speditionen und Frachtzentren (Sonderfall)
- Grossflächige Einzelhandelsbetriebe (Sonderfall)

Standorte

- im Siedlungsgefüge
- in vorhandenen Gewerbegebieten
- in unternutzten oder brachliegenden Arealen
- Flächen die sich zur Einzonung eignen (Bereitstellung der Flächen: Sache der Gemeinden)

6.2 Arealentwicklungen

Weiterentwicklung bestehender Gewerbegebiete

- Weiterentwicklung und Nachverdichtung, Bestandessicherung
- Erhöhung der Attraktivität durch funktionale und gestalterische Massnahmen
- Differenziertes Standortangebot für unterschiedliche Nutzer schaffen
- Gewerbegebiete ins Siedlungsgefüge integrieren (z.B. Durchlässigkeit)
- ergänzende Infrastrukturen (Imbiss) ermöglichen / fördern

Umstrukturierung von Brachflächen

Revitalisierung von Brachen -> zentrale Planungsaufgabe!

Gründe zur Revitalisierung: Aussiedlung von Gewerbe, Verkleinerung des Heeres, Güterbahnanreale
-> Flächensparen durch Umnutzung, Kostensparen durch Zwischennutzung

Einzonung von Gewerbeland

- Vor der Einzonung Alternativen prüfen, Nachfrage untersuchen
- Standortuntersuchung nach: Städtebaulicher Qualität, Grösse, Lage, Verkehrsanbindung, Infrastruktur, Umfeld
- Interkommunale Zusammenarbeit schont Ressourcen (Ist aber schwierig umsetzbar).

Urban Design 3, Zusammenfassung

Datum: 27.01.2008
Dozent: SCF / KAS
Bearbeitung: Marcel Anderegg, R04

6.3 Entwurfselemente

- Nutzungsstruktur: Anordnung der Funktionsbereiche, Art und Grösse des Gewerbes, nötige Infrastruktur
 - Baustruktur: Abhängigkeit von den funktionalen Erfordernissen der Betriebe, den städtebaulichen Zielen und vom Ort / Topografie. Baustruktur muss flexibel sein. Typen: Kammersysteme, Additive Baustrukturen, Blockstrukturen
 - Parzellierung: Variabilität durch Festlegung zusammenhängender Bauflächen, Gemeinsame Nutzung von Parzellen, Festlegung eines Grundmoduls
 - Erschliessung: Anforderungen (leistungsfähig, kostengünstig, umwelt- und nutzergerecht). Typen: Kammer-, Raster- und Ringförmige Erschliessung. Stellplätze zusammenfassen.
 - Grün- und Freiflächen: Beitrag zum Naturhaushalt, Ergänzung der Nutzungsmöglichkeiten, Orts- und Landschaftsbild, ev. Freizeitnutzungen
 - Strassenraum
- Um Qualitätsansprüche ins Bewusstsein von Behörden, Investoren und Eigentümern zu bringen, eignen sich bauliche und räumliche Leitbilder.

7. Agglomeration und Verkehr

7.1 Konsequenzen der Suburbanisierung

Die Suburbanisierung und die damit Verbundene Nutzungstrennung und das Wachstum in Peripherer Regionen hat eine massive Zunahme des Verkehrs resp. der Pendlerbeziehungen mit sich gebracht. Resultierend sind die Verkehrsbeziehungen komplexer (weniger klar gerichtete Ströme, Zunahme Tangentialer Beziehungen, Steigende Verkehrsleistungen). Verkehrsplanung wird regionale Aufgabe, Stadtregionale Verkehrskonzepte sind erforderlich. Regional hausgemachter Verkehr macht wesentlichen Teil des Agglomerationsverkehrs aus, Transit auf den Hochleistungsstrassen werden meist überschätzt.

7.2 Planungsgrundsätze Verkehr in der Agglo

Infrastrukturelle, organisatorische und technische Massnahmen werden durch Verkehrssteigernde Planung und Politik zunichte gemacht. Der Ausbau vom OeV-Angebot verbessert den Modalsplit nicht, wenn parallel dazu auch die MIV-Leistung ausgebaut wird. -> Integrierte Verkehrsplanung (Einbezug aller Verkehrsarten) unter Berücksichtigung des Umfeldes (Siedlung <-> Verkehr).

7.3 Agglomerationsprogramme des Bundes

- Formalisierte Zusammenarbeit zwischen Gemeinden, Regionen und Kanton nach den Spielregeln des Bundes
- Entwickeln einer gemeinsamen Problemsicht
- Projektentwicklung als Resultat der Agglopolitik

Ablauf und Organisation

Kantone müssen Planungsträger bestimmen (z.B. Regionalkonferenzen, Kt. BE)

- Strategie zur Gesamtentwicklung der Agglomeration
- Aktionsmodule erarbeiten (Siedlung und Verkehr Fix, Soziales, Wirtschaft freiwillig)
- Projekte nach Prioritäten

7.4 Bausteine Regionaler Verkehrskonzepte

Ebene Raumplanung

Siedlungsflächenbegrenzung, Standortvorgaben für Verkehrsintensive Nutzungen (Kant. Richtplan)

Ebene Verkehrslenkung und -steuerung

Parkraumplanung und Bewirtschaftung, Road Pricing

Ebene Mobilitätsmanagement und Beeinflussung<

Angebotsplanung im OeV, Mobilitätsinformation, Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrserziehung, OeV-Design

Netzebene

Beschleunigungsmassnahmen beim OeV (kann auch kontraproduktiv wirken -> weitere Wege möglich)
Ausbau des Fuss- und Radverkehrsnetzes, Optimierung der Anschlüsse im OeV

7.5 Glattalbahn

Erschliesst ein stark vom MIV geprägtes Gebiet mit starken Entwicklungsgebieten. Tangentiale Verbindung von Abreitsplatzgebieten. Glattalbahn soll auch städtebaulich Impulse geben, Chance die Stadtlandschaft zu gestalten und disperse Strukturen des Glattals zu verbinden.

Trasse führt durch Grenz- und Resträume, soll möglichst auf Erdniveau. Bezüge zwischen Teilen der Glattalstadt sollen hergestellt werden. Corporate Design schafft Identität.

8. Veränderung der urbanen Raumstruktur

8.1 Modell Thünen

- Unter- und Grundzentrum: Grundversorgung
- Mittelzentren: Grundversorgung plus Deckung des gehobenen Bedarfs
- Oberzentren: Grund- und gehobener Bedarf plus Deckung des spezialisierten Bedarfs

Model von J.H. von Thünen funktioniert im freien Markt nicht. In der Planung werden praktisch nur öffentliche Nutzungen konkret angeordnet, die Übrigen richtet der Markt.

8.2 Sprawl

Herauswachsen aus der (Stadt-) Struktur. Infrastrukturen wachsen zufällig, keine Hauptachsen, keine Nutzungskonzentrationen. Das auf den MIV ausgerichtete Verkehrsnetz ist stark vernetzt. Nutzungstrennung. Resultat der Stadt-Land Wanderung. Siedlungen mit Hang zu Gated Communities (insb. in den USA, z.B. Sun City in den USA, Stadt für Senioren).

8.3 Dezentrale Konzentration / Reurbanisierung

Wichtige Infrastruktureinrichtungen und Arbeitsplätze verteilen sich auf mehrere hierarchisch gegliederte, an Achsen ausgerichtete Zentren, das Verkehrsnetz ist ebenfalls hierarchisch gegliedert.

Veränderungen durch die DezKonz:

- ansteigende Dichte in den Zentren
- Stadt Umlandwanderung
- Stärkung der Achsen
- Steigende OeV-Nutzung

8.4 Modelle der Raumordnung

- CK'73: Entwicklung landesplanerischer Leitbilder -> Reurbanisierung
- Raumentwicklungskonzept ARE 2005
- Städtebauliches Portrait, ETH Studio Basel

9. Zwischenstadt (Thomas Sieverts)

Sieverts regt eine produktive Preblematisierung der über die neuen Strukturen der Siedlung an, welche sich nicht mehr einfach in Stadt, Land oder Vorort einpassen lassen. Er stützt sich dabei auf Begriffe wie Zwischenstadt oder Netzstadt. Er vertritt die Ansicht, dass mit der Raumplanung keine grundsätzlichen Veränderungen erreicht werden können, sondern dass sich die Planung mit ihren begrenzten Mitteln eher auf die Kultivierung der Auswirkungen konzentrieren soll.

9.1 7 Zugänge zur Zwischenstadt

Das Siedlungsverhalten

Bestreben an Randsituationen zu Siedeln und gleichzeitig noch gute Verbindungen zur menschlichen Gemeinschaft und zum Arbeitsplatz zu haben. Ermöglicht worden durch schnellere Verkehrsmittel, Wohlstand und kürzere Arbeitszeiten. Für privilegierte Gruppen werden auch die sog. weichen / sekundären Standortfaktoren zu primären, ausschlaggebenden und damit harten Standortfaktoren.

Die Systeme

Emanzipation von funktionalen Teilsystemen, welche in den Kernstädten keinen Platz mehr finden. Zum Beispiel EKZs als „Maker“ und „Breaker“ der Stadt, verkörpern die dynamischen Triebkräfte der Stadtentwicklung, sprengen aber mit ihrem Platzbedarf und ihrem Einzugsgebiet das alte Stadtgefüge und damit gleich auch gleichzeitig die Agrarlandschaft.

Urban Design 3, Zusammenfassung

Datum: 27.01.2008
Dozent: SCF / KAS
Bearbeitung: Marcel Anderegg, R04

Ladengeschäfte in der Innenstadt werden zu Passagen zusammengeschlossen und entziehen damit den traditionellen Strassenräumen die Vitalität.

„Stadt – in welcher Form auch immer – verlangt, dass jedes gebaute Element und jede Institution nicht nur sich selbst dient, sondern einen Teil zum Ganzen der Stadt beiträgt“. Eine Aufgabe der Planung ist daher, die Verknüpfungen zu verbessern und die Systemgrenzen aufzuweichen und durchlässig zu machen.

Die Natur

Unterwerfung der Natur durch Technik, aber auch: Neue, attraktive Lebensräume für Tiere und Pflanzen in der Zwischenstadt schaffen. Das Stadtklima ermöglicht einen grösseren Artenreichtum als im Umland, Brachen kommt dabei ein besonderer Stellenwert zu.

Die Zeit

Das grössere verfügbare Zeitbudget der meisten wirkt sich direkt auf die Standortwahl und damit auf die Stadtstruktur aus. Zudem findet eine weitgehende Entkoppelung der Zeit von den Zwängen der Produktion und von den Bindungen an einen festen Standort statt. Es entstehen neue Wahlmöglichkeiten.

Das „Glokale“

Überlagerung von lokalen mit globalen Kontexten mit der Folge von Veränderungen im Wesen des Örtlichen. Das Örtliche bleibt zwar unentbehrlich, ist das Basislager der Fernbeziehungen, doch es wird nur noch durch eher schwache soziale Kräfte zusammengehalten. „Eine solche Entwicklung kann zu *Orten ohne Gemeinschaft* und zu *Kulturen ohne Orte* führen“.

Das Anarchische

Die Bedeutung des Anarchischen als Gegenwelt des beherrschten und durchverwalteten Raums des städtischen. Früher hat die Peripherie Raum für Anarchisches geboten. Dieses Aussen gibt es in grossen Agglomerationen nicht mehr. Die Zwischenstadt müsste deswegen die anarchischen Räume in ihrem Gefüge aufnehmen. Dies muss durch Planungsverweigerung für bestimmte Räume und Zeiten und nicht durch Nichtbeachtung dieser Räume geschehen.

Die Wahr-Nehmung / Ästhetik vs. Anästhetik

Bedeutung der Wahrnehmung in ihren unterschiedlichen Intensitäten. Die Zwischenstadt ist besonders offen für die unterschiedlichsten Lesearten. Die unbewusste Wahrnehmung / Nichtbeachtung von lediglich instrumentell-funktional verstandenen Räumen der Zwischenstadt führt in diesen zu anästhetischen Wüsten. Zwischenstadt wird sich uns nur dann erschliessen, wenn wir uns ihr zuwenden, sie uns aneignen und Gebrauch von ihr machen. Damit wird sich auch ihr Ausdruck, ihre Ästhetik positiv verändern.