# Städtebauliche Grammatik : zwei Ausstellungen und Publikationen zu Architektur und Städtebau

Autor(en): **Jenatsch, Gian-Marco**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **96 (2009)**

Heft 5: **Starke Strukturen = Structures fortes = Strong structures**

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-131014

**Nutzungsbedingungen**

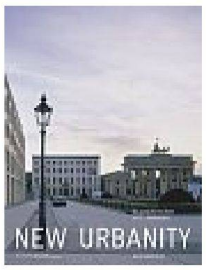
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

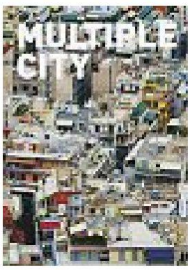
**Haftungsausschluss**

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**




# Städtebauliche Grammatik

**Zwei Ausstellungen und Publikationen zu Architektur und Städtebau**

Stadtblindheit – diese Diagnose stellte Wolfgang Schett in den Neunzigerjahren.[1] Bis heute hat sie nichts von ihrer Relevanz eingebüsst, scheint vor dem Hintergrund grossmassstäblicher Stadterweiterungen und -umwandlungen von umso grösserer Brisanz. Zu oft sind diese vorwiegend in den Händen von Politikern, Investoren, Soziologen oder Ingenieuren. Angesichts der Komplexität von Städtebau ist deren Beitrag essentiell, doch muss vor ökonomisch ausgerichtetem Stadtmarketing oder globalem Standortwettbewerb zuallererst eine Vorstellung von der Stadtgestalt und vom Stadtraum entwickelt werden, eigentlichen Domänen der Architekten.

Zwei Ausstellungen inklusive begleitender Kataloge zu Architektur und Städtebau haben deshalb besonderes Interesse geweckt: «Multiple City – Stadtkonzepte 1908–2008» im Architekturmuseum der Technischen Universität München beziehungsweise «New Urbanity. Die europäische Stadt im 21. Jahrhundert» im Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt. Geschah in München eine Art Bestandesaufnahme von Stadtvorstellungen der letzten hundert Jahre, bei welcher die ursprünglich zugrunde liegende Idee der gebauten, heutigen Realität gegenübergestellt wurde, wurden in Frankfurt 17 Stadterweiterungsprojekte vorgestellt, die den aktuellen Stand europäischen Städtebaus dokumentieren sollen. Die beiden Ausstellungen ergänzten sich: Der wissenschaftlich fundiert aufbereiteten Ausstellung in München, thematisch gegliedert in Kategorien der Anschauung, antwortete die Ausstellung in Frankfurt mit der Präsentation konkreter Beispiele, deren deskriptive Begleittexte zahlreiche Fragen offen liessen. Dies im Gegensatz zum Katalog, der sich übersichtlich in zwei Teile gliedert – den theoretischen und geschichtlichen Hintergrund beleuchtende Aufsätze und daran anschliessende Projektbeschreibungen. Im Folgenden werden Beiträge der Frankfurter Publikation besprochen.

### Zurück zur Stadtbaukunst?

In seinem Essay «Städtebau, die disziplinlose Disziplin. Eine unpolemische Polemik oder: ‹Eine Blechpfeife ist nicht genug.›» skizziert Wolfgang Sonne die Entwicklung der Disziplin. Er gibt einen profunden Einblick in ihre Begründung, weist das um 1900 in Europa umfassende Verständnis von Städtebau nach: die Verbindung praktischer Aspekte mit der Frage nach der Schönheit der Stadt. Dieses Verständnis des modernen Städtebaus sei durch ein zunehmend soziales und technisches Verständnis ersetzt worden, wobei es zu einem allmählichen Auseinanderdriften der anfangs integrativ verstandenen Bereiche gekommen sei und zu einer Beschränkung auf Technik und Soziologie. Diese von den Architekten mitgetragene Reduktion auf einige wenige Funktionen könne als ein Charakteristikum des avantgardistischen Städtebaus betrachtet werden. Dessen Gefahr sieht der Autor nicht so sehr in der «Neuheit», sondern im reduzierten Stadtverständnis, der unsachgemässen Vereinfachung. Ein solch funktionalistisches Verständnis stellte die bestimmende Stadtvorstellung der Nachkriegszeit dar, in der sich die Architekten ihrer Verantwortung für die Gestalt der Stadt entzogen hätten und das Feld Soziologen, Ökonomen, Ingenieuren oder Politikern überliessen, um ihrerseits wieder in deren Rolle aufzutreten.

Dieses Phänomen eines beschränkten Stadtverständnisses sei auch unter Architekten noch immer aktuell, welche die Relevanz der architektonischen Kohärenz der europäischen Stadt ignorierten, Städtebau nicht vornehmlich als kulturelle, geschichtsbezogene Aufgabe ansähen, sondern in fremde Disziplinen auswichen. Wolfgang Sonne schliesst mit der Forderung nach einem architektonischen Schwerpunkt im heutigen Städtebau, der unter Bündelung der verschiedenen Bedingungen und Ansprüche an das umfassende Stadtverständnis zu Beginn des 20. Jahrhunderts anknüpfte. Der Städtebau hätte heute nicht mehr wirtschaftliche, politische, soziale oder technisch-sanitäre Probleme zu lösen, jedoch das Schaffen überzeugender, identitätsfähiger Schönheit. Architekten mit dem pointierten Verständnis von Städtebau als Stadtbaukunst – die den künstlerischen Charakter des Städtebaus, seine ästhetisch-gestalterische Seite beinhaltet, aber auch die Kunst, all die unterschiedlichen Anforderungen in der Gestalt der Stadt zusammenzubringen mit einschliesst – müssten Träger dieses Städtebaus sein.

### Basel, Zürich, Hamburg

Welche Gestalt ein solcher zeitgemässer Städtebau annehmen kann, wird in den Projektpräsentationen im zweiten Teil des Kataloges dokumentiert. In seiner Besprechung des Masterplans für den Novartis-Campus in Basel weist Martino Stierli auf das Referenzmodell der europäischen Stadt hin, die Vittorio Magnago Lampugnani bei der Planung Gewähr für ein Höchstmass an Kommunikation und Interaktion bot. Weiter verweist er auf konkrete städtebauliche Leitbilder des Entwurfes: die Anmutung eines grossstädtischen Boulevards etwa für die Gestaltung der Haupterschliessung, die Rue Rivoli in Paris für den einseitig begleitenden Laubengang oder das rational orthogonale Bebauungsraster mit einheitlicher Traufhöhe. Dennoch bliebe es trotz all dieser Massnahmen bei einer Suggestion von Urbanität, da die Idee der europäischen Stadt für die Zwecke eines Privatunternehmens instrumentalisiert werde, ohne dass eine voll funktionsfähige Stadt entstünde, schreibt Stierli. Das Bekenntnis zur europäischen Stadt werde überdies von Solitärbauten einzelner, international renommierter Architekten überlagert, das unter dem Hinweis auf die «Pluralität» zeitgenössischen Städtebaus oder einer «Kultur der Differenz» legitimiert werde.[2]

Auch ein anderes Stadtkonzept wird kritisch hinterfragt. Hubertus Adam beschreibt den postindustriellen Strukturwandel in Zürich, so der Titel seines Beitrages, und zeichnet die Entwicklungen nach, wie sie im Prozess der kooperativen

Entwicklungsplanungen verliefen. Dabei stellt er die Frage nach den eine urbane Atmosphäre erst generierenden kulturellen Freiräumen und Nischen auf einer übergeordneten Ebene. Zugleich bescheinigt er den zuständigen Behörden, die Fehler, die in Zürich-Nord noch gemacht wurden, etwa die fehlende Nutzungsmischung oder die verpasste Erhaltung und Umnutzung identitätsstiftender Industriebauten, erkannt zu haben und in Zürich-West zu vermeiden. Fragen, die ganz direkt den urbanen Raum, dessen physische Qualität, oder die Gestalt der Stadt betreffen, klammert er aus.

In der Präsentation der HafenCity Hamburg wird versucht, auf diese entscheidenden Punkte einzugehen. Für Thies Schröder ist im Fall der HafenCity Hamburg der Freiraum als integrativer Bestandteil des Städtebaus die wesentliche Weiterentwicklung der Idee der europäischen Stadt. Diese Einschätzung erstaunt genauso wie sein Verständnis der europäischen Stadt, die er mit Baublock, Platz und Park gleichsetzt. Der Artikel beginnt mit der Gegenüberstellung «Hanseatisches Hafenambiente contra mediterrane Verspieltheit», die dahingehend relativiert wird, dass die Stadtraumgestaltung weitaus komplexer und konzeptioneller sei, als auf den ersten Blick zu vermuten wäre. Worin diese Komplexität besteht, wird nicht klar, auch wenn das Konzeptionelle erklärt wird: «Öffentlicher und privater Raum durchdringen einander.» Das bleibt aber ein Gemeinplatz, wenn nicht beschrieben wird, wie das gemacht wird. Der Hinweis, dass allen Entwicklern die Entwurfsplanung durch die Architekten angeboten wird, die auch für den öffentlichen Raum verantwortlich sind, reicht nicht aus. «Auf eine Waterfront-Qualität, die Raum und Zeit, Ebbe – Flut, Weite – Dichte zusammenbringt» setze die HafenCity – nichts mehr als eine Kaskade von Worthülsen, deren Gehalt nicht nachgewiesen wird. Städte oder auch Gebäude, welche diese Qualität zum Thema machen, sehen anders aus, formulieren architektonisch eben diese Grenze und nicht einen landschaftlich anmutenden Verlauf. Der Autor schliesst mit dem Satz: «Gefeiert wird ein Fest der Formen (vorerst im Freiraum), nach der langjährigen Dominanz der schieren Funktionalität im Hafenareal.»

Symetrics
Architecture
Modules
Options




DORN BRACHT

*the* SPIRIT *of* WATER

Bei SYMETRICS bilden nicht die einzelnen Armaturen den Mittelpunkt, sondern der Raum als Ganzes. Er wird durch ein festes Raster definiert, an dem alle SYMETRICS Armaturen und Accessoires ausgerichtet sind. Dadurch gibt es keine willkürliche Anordnung sondern strukturierte Planungssicherheit. Mit Modulen und Komponenten für eine Vielzahl von Anwendungen im Bad. Das SYMETRICS Programm wurde von Sieger Design gestaltet. Ausführliche Informationen finden Sie unter www.dornbracht.com/symetrics. **Aloys F. Dornbracht GmbH & Co. KG**, Köbbingser Mühle 6, D-58640 Iserlohn. **Sadorex Handels AG**, Postfach, CH-4616 Kappel SO, Tel. 062-787 20 30, Fax 062-787 20 40. Ausstellung: Letziweg 9, CH-4663 Aarburg, E-Mail sadorex@sadorex.ch, www.sadorex.ch, www.dornbracht.com

Mehr Aufschluss darüber, welche Stadtvorstellungen der HafenCity zugrunde liegen, liefern die Autoren des Masterplanes. Kees Christiaanse und Markus Neppl schreiben im Aufsatz «Zwischen Waterfront und Waiting Land. Die Entwicklung eines Stadtquartiers: Der Masterplan für die HafenCity in Hamburg», dass ihre Aufgabe als Planer des neuen Stadtquartiers vor allem im Sicherstellen der urbanen Qualitäten und der Bilanzierung des Programms gelegen habe und weniger darin, nach Entwicklungsmöglichkeiten zu suchen. Anstelle eines deterministischen Städtebau-Entwurfs hätten sie ein Regelwerk festgelegt, das eine gewisse Freiheit für Bauinitiativen diverser Charaktere zuliesse. Sie hätten deshalb eine Struktur von öffentlichen Räumen, Strassen, Kais und Plätzen mit einer maximalen Anbindung zur Innenstadt Hamburgs als stabiles Grundgerüst entworfen, das als Basis einer dynamischen Entwicklung diene. Wie wird diese «Struktur» nun konkret ausformuliert? Der erwähnte Anschluss an die benachbarte Speicherstadt etwa wird durch die Ausbildung einer Warft behindert und durch einen davor platzierten «transparenten Schirm» aus einzelnen Punkthäusern in regelmässigen Abständen auch nicht weiter gestärkt. Von der Speicherstadt ist als Hintergrund, als Horizont die Rede, nie von ihrer Räumlichkeit, ihrer baulichen Struktur oder dem für Hamburg kennzeichnenden Bezug zum Wasser als «Waterfront». Überhaupt wird die Geschichte der Stadt Hamburg, ihre städtebaulich-architektonischen Charakteristika nicht ausgeführt und scheint eventuell auch in der Gestaltung des Masterplanes nur eine untergeordnete Rolle gespielt zu haben.[3] Dessen Stärke scheint eher auf einer strategischen Ebene zu liegen, welche die wirtschaftliche Realisierbarkeit und die politische Akzeptanz im Auge hat.

### Differenzierung des städtischen Raumes

Ob Ulrich Maximilian Schumann in seinem Aufsatz «Schnittstellen, Reliefs. Die Vorgeschichte zur Zukunft im Städtebau» mit seiner Charakterisierung heutigen Städtebaus als bürokratisches Geschäft, dessen Alltäglichkeit durch spektakuläre Objekte oder künstlerische Interventionen verziert werden soll, darauf Bezug nimmt? Der verbindende Kontext gelte wenig, der selbstbezogene Solitär mehr, konstatiert er. Die Geste des Entwerfers reduziere die räumliche Komplexität der Stadt wie die Rolle der Geschichte. Demgegen-



über hält er fest, dass erfolgreicher Städtebau auf einer Kultur aktiver Bewegung und passiver Beobachtung gründe, denn das Leben sei vielgestaltig, verlange nach bleibenden Bildern, aber auch nach Orten, an denen man sich frei zwischen privaten und öffentlichen Sphären hin und her bewegen, beobachten und eingreifen könne.[4] Dabei sei die Frage nach der Mischung oder der Trennung der Funktionen nur eine vermeintliche Schlüsselfrage. Wichtiger bleibe die Differenzierung des städtischen Raumes und die kontextuelle Einbindung der Architekturen in das stadträumliche Relief. Weder radikale Abschottung noch radikale Öffnung der Fassaden, sondern kontrollierte Vermittlung, welche Durchlässigkeit wie auch Rückzug als Möglichkeiten eröffne, sei gefordert. Die eingangs erwähnte Diagnose wieder aufnehmend, erkennt der Autor das allgemeine Symptom einer Stadtblindheit, das gerade auch die praktische und theoretische Auseinandersetzung mit der Stadt erfasst hätte. Er verweist auf Fritz Schumacher, in dessen Planungen für Hamburg Häuser die Strassen wie Wände begleiteten und auf die Gestaltung der Gebäude- und Strassenenden sowie der Ein- und passagenartigen Durchgänge besondere Sorgfalt verwandt wurde, Architektur und Aussenraumgestaltung nicht auseinander zu dividieren seien.

Die gewählte Referenz kann noch weiter ausgeführt werden. In seinem Traktat «Fragen städtebaulicher Gestaltung» warnt Fritz Schumacher vor verhängnisvollen formalen Abhängigkeiten: «Das Problem der Form in der Stadtbaukunst beginnt erst nach dem Entrollen der geschichtlichen Entwicklungserscheinungen.»[5] Er definiert die Stadt als ein (Gesamt-)Kunstwerk, das jedoch nicht der verlockenden Faszination der «Kunst als Selbstzweck» zum Opfer fallen dürfe. Die Stadt sei ein Gebilde, das niemals fertig sei, dessen Wesen auf Wandel und Wandelbarkeit beruhe. Im Regelfall gehe dies nicht aus einem einzigen Künstlerwillen hervor, sondern zeige verschiedene Ursprünge, die nur zu halben Teilen den gestaltenden Absichten entspringen, zur anderen Hälfte aber aus den Bedingungen der Aussenwelt ihre Wachstumsgesetze erhalten. Der Zwischenzustand zwischen Wachstum und Gestaltung sei das «Eigentümliche städtischer Gebilde». Dieses nie zu «vergewaltigen» müsse das erste Gesetz in der Auseinandersetzung mit Stadtgestaltungsfragen sein.[6]

Im Katalog zur Ausstellung in Frankfurt zeigt sich weniger in den Projekten als in den Aufsätzen die ganze Bandbreite der aktuellen Diskussion, werden konträre Positionen bezogen. Umso mehr wird eine Einordnung der divergierenden Stadtvorstellungen vermisst, welche die Publikation in München in Form einer kommentierten Anthologie bietet. In einer Art Résumé unter dem Titel «Architektonische Urbanistik» fordert Sophie Wolfrum, Projektleiterin der Ausstellung in München und Mitherausgeberin der Publikation, Architektur und Städtebau wieder zusammenzuführen. Ihre These ist einleuchtend; an dem etwas technokratischen Begriff kann aber noch gearbeitet werden. Zusätzlich müssen alte, nur mehr bedingt taugliche Mittel wie Bau- und Zonenpläne erweitert und durch ein neu zu entwickelndes Instrumentarium ergänzt werden.[7] Ziel bleibt das Suchen und Herauskristallisieren einer städtebaulichen Grammatik. Das beinhaltet Fragen zu Stadtgestalt und Stadtraum, das Suchen konstituierender Elemente und deren Stärken. Nicht globale Homogenisierung einer Stadt und schon gar nicht von Städten ist das Ziel, sondern das Schärfen der spezifischen Eigenart.

Gian-Marco Jenatsch

Anette Becker, Karen Jung, Peter Cachola Schmal (Hrsg.), New Urbanity. Die europäische Stadt im 21. Jahrhundert, Salzburg: Verlag Anton Pustet 2008. 240 S., € 39.90. ISBN 978-3-7025-0599-8

Sophie Wolfrum und Winfried Nerdinger (Hrsg.), Multiple City – Stadtkonzepte 1908–2008, Berlin: Jovis Verlag 2008. 343 S., € 39.–. ISBN 978-3-86859-001-2

1 Wolfgang Schett, «Schweizer Stadtblindheit», Daidalos 60/1996, S. 62–73.
2 Dazu liesse sich anfügen, dass mit dem Areal und den Bauten der Firma Roche gerade in Basel ein Beispiel existiert, das von den eingesetzten Mitteln, der Vorgehensweise, dem hier besprochenen diametral gegenübersteht.
3 Stellvertretend sei hier auf die Artikel «Amphibisches Hamburg» von Hermann Hipp und «Ringen um das Kunstwerk Hamburg. Das Dilemma des Auseinanderdriftens von Architektur und Städtebau» von Hartmut Frank in wbw 7/8|2004 über Hamburg verwiesen.



HafenCity, Hamburg



Novartis-Campus, Basel



Turbinenplatz, Zürich

4 Vgl. hierzu Georg Simmel, «Die Grossstädte und das Geistesleben», in: ders. Aufsätze und Abhandlungen 1901–1908, Frankfurt am Main 1995, S. 116–131.
5 Fritz Schumacher, «Fragen städtebaulicher Gestaltung», in: Vom Städtebau zur Landesplanung und Fragen städtebaulicher Gestaltung, Tübingen 1951.
6 Dass eine solchermassen differenzierte Position auch heute noch überzeugend vertreten werden kann, bewies die Ausstellung «In Arbeit. Architektur von Diener & Diener Architekten» im Forum Schlossplatz Aarau. In der begleitenden Publikation werden Einblicke in das Stadtverständnis des Büros eröffnet. Die Relevanz dieser Überlegungen wird durch das «heroische Scheitern» der Projekte des Büros für das Kongresshaus und für das Kunsthaus eher noch unterstrichen.
7 Vgl. hierzu eine Forschungsarbeit des Atelier LABEX von Astrid Staufer & Thomas Hasler an der EPF Lausanne. Geprüft wird zum Beispiel die Erweiterung der Zonenpläne durch Szenenpläne, welche die jeweils spezifischen Stadtatmosphären berücksichtigen die den Architekturen zugrunde liegende Stadtvorstellung.