

Grenzüberschreitende Städte : Stadtentwicklungsprobleme am Beispiel Tijuana-San Diego

Autor(en): **Herzog, Lawrence A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **80 (1993)**

Heft 4: **Funktionale Stadt? = Ville fonctionnelle? = Functional city?**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-60843>

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.

Grenzüberschreitende Städte

Stadtentwicklungsprobleme am Beispiel Tijuana-San Diego

Das vielleicht stärkste und einflussreichste Element in der Stadtgestaltung des späten 20. Jahrhunderts ist die *Globalisierung*. Moderne städtische Orte können nicht länger allein als Produkte ihrer nationalen Kulturen verstanden werden. Die Städte sind tief im Gefüge der Welt verankert. Das Geschäftsverhalten der Banken, die Investitionsentscheidungen einzelner Gesellschaften und auch die Internationalisierung der Architektur und der Stadtplanung – all diese Faktoren haben aus dem städtischen Leben ein länder- und kulturübergreifendes Phänomen gemacht.

Problèmes de développement urbains à propos de Tijuana-San Diego

A la fin du 20ème siècle, l'élément ayant sans doute la plus grande influence sur l'urbanisme est la *globalisation*. Les agglomérations urbaines modernes ne peuvent plus être considérées comme le seul produit de leurs cultures nationales. Les villes sont profondément ancrées dans la texture du monde. Le comportement financier des banques, les décisions de chaque société quant aux investissements, mais aussi l'internationalisation de l'architecture et de l'urbanisme, ont fait de la vie urbaine un phénomène transnational et transculturel.

Urban Development Problems on the Example of Tijuana-San Diego

Perhaps the most potent element of late twentieth century urban design is *globalization*. Modern urban places can no longer be understood solely as products of their national cultures. Cities are profoundly enmeshed in the world system. From banking practices to corporate investment location decisions to the internationalization of architecture and town planning, urban life has become a transnational and transcultural phenomenon.

Luftaufnahme der Grenzstädte San Diego und Tijuana; oben links der Flughafen von Tijuana
Vue aérienne des villes frontalières de San Diego et Tijuana; en haut à gauche, l'aéroport de Tijuana
Aerial view of the border towns of San Diego and Tijuana; top left: Tijuana airport

Foto: Aerial Fotobank, San Diego



Am Ende des 20. Jahrhunderts müssen die sich verändernden sozialen Kräfte, politischen Entwicklungen und neuen Technologien noch immer in die Stadtgestaltung einfließen. Die Mechanismen der Weltwirtschaft haben dazu geführt, dass immer mehr Fabriken, Lager- und Bürohäuser auf städtischen Raum zu stehen kommen. Zur Stadt gehören nun auch die Vorstädte und die umliegenden Bauernhöfe. Es kann nicht länger genügen, die «Schnittstelle» zwischen Stadt und Land als eine isolierte äussere Grenze zu betrachten, denn innerhalb dieser Grenze liegen städtische «Dörfer», neue Stadtteile und andere Siedlungsformen, die für die zeitgenössische Metropole ebenso wichtig sind, wie die alten Stadtzentren.

Globale Kräfte wie Immigration (Wanderbewegungen der Arbeitskräfte) und internationaler Handel (gemeinsame Märkte) prägen die europäischen Städte seit Jahrzehnten. Die Einheitliche Europäische Akte von 1987 ist eine weitere Bekräftigung des länderübergreifenden Wesens Europas. Welche Auswirkungen wird wohl die Globalisierung auf Stadtstrukturen und ihre Gestaltung haben?

Um diese Frage zu beantworten, muss man sich vor Augen führen, dass durch die weltweite Wirtschaftstätigkeit neue urbane Prototypen entstanden sind, die man als «kulturübergreifende Städte» bezeichnen könnte. Diese kulturübergreifenden Städte sind das Ergebnis globaler Kräfte, das heisst internationaler Investitionstätigkeit, Arbeitsteilung, Offshore-Fertigung und neuer Unternehmensformen. Die europäischen Städte sind weltoffener geworden, weil sie es sich nicht leisten können, sich zu isolieren, wenn es darum geht, um vagabundierende Gelder, Fabrikanlagen, Forschungslaboratorien oder Firmenhauptsitze zu kämpfen. Barcelona, Mailand, Rastatt in Holland und Brüssel-Antwerpen sind nur einige Beispiele für Städte, die sich unter dem Einfluss der Weltwirtschaft verändert haben.

Die neuen grenzübergreifenden Städte

Es ist durchaus möglich, sich vorzustellen, dass sich in nicht allzuferner Zukunft die Auswirkungen der Globalisierung noch deutlicher in der Stadtgestaltung widerspiegeln werden. Ein Beispiel dafür, was die Zukunft für eine kulturübergreifend orientierte Stadtgestaltung bereithalten könnte, sind die neu entstehenden städtischen Agglomerationen, die sich an manchen Landesgrenzen bilden. Diese Siedlungsformen könnte man «grenzübergreifende Städte» nennen. Europa ist eine der wichtigen Weltregionen, wo sich Stadtregionen beachtlicher Grösse entlang von Landesgrenzen formiert haben. Als Beispiele hierfür mögen Basel (Schweiz), Mülhausen (Frankreich) und Freiburg (Deutschland) sowie die Siedlungen im Dreiländereck Aachen (Deutschland), Maastricht (Niederlande) und Liège (Belgien) gelten, aber auch die grenzübergreifenden Stadträume

bei Genf (Schweiz) oder bei Strassburg (Frankreich). Die grenzübergreifenden Städte stellen den Globalisierungsprozess und den europäischen Integrationsprozess physisch wohl am besten dar: Städte, in denen mehr als eine Nation auf gemeinsamem Raum lebt.

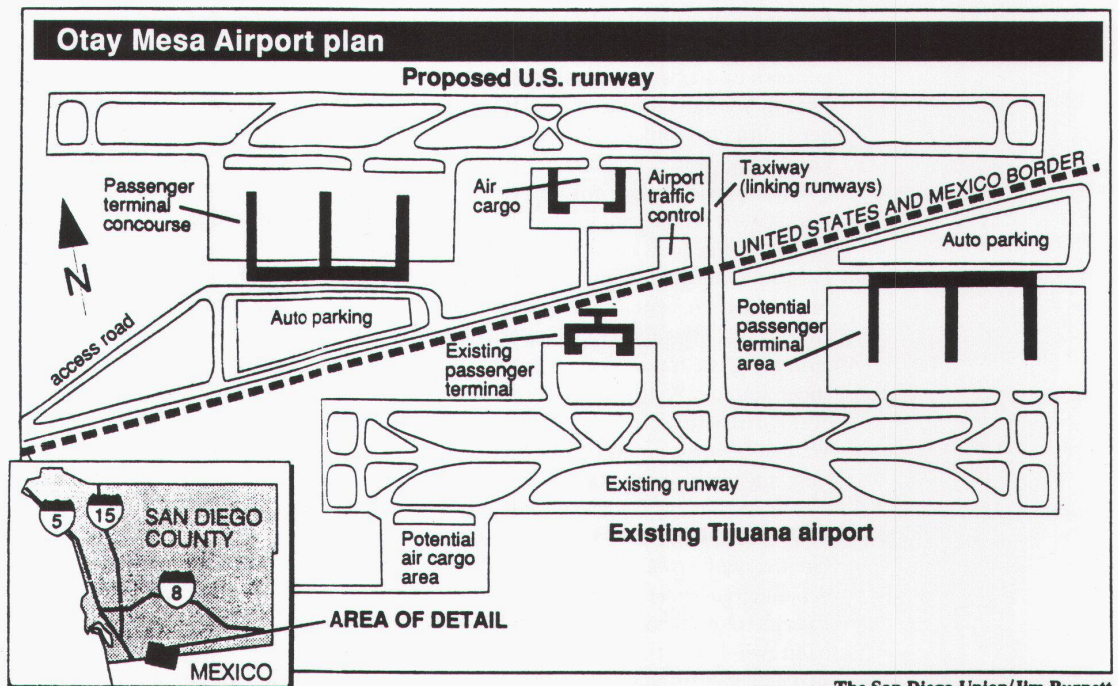
Auf der anderen Seite des Atlantischen Ozeans, in einem anderen Teil der Welt, treffen wir auf eine ähnliche Situation. Entlang der US-amerikanisch-mexikanischen Grenze leben fast zehn Millionen Menschen in grenzübergreifenden Städten. Auch sie spüren die Auswirkungen der Globalisierung und der wirtschaftlichen Integration, denn die Vereinigten Staaten und Mexiko stehen kurz vor der Unterzeichnung des Nordamerikanischen Freihandelsabkommens (North American Free Trade Agreement, NAFTA), das Kanada, die USA und Mexiko in einem wirtschaftlichen Block, gleich dem der Europäischen Gemeinschaft (EG) zusammenfasst. Die grenzübergreifenden Städte heissen hier Tijuana-San Diego, Juarez-El Paso oder Matamoros-Brownsville. Sie sind wie Genf, Basel oder Strassburg Prototypen eines globalen Prozesses, der den gebauten Lebensraum restrukturiert und zu einer neuen Stadtgestaltung führt. Auch wenn Europa bald zum «grenzfreien Gebiet» wird, können «grenzübergreifende Städte» als Metapher für die Probleme der Stadtgestaltung in diesem von globalem Denken regierten Zeitalter gelten: das Bedürfnis, länder- und kulturübergreifend zu funktionieren, um eine Stadt zu schaffen, die die immer dichter werden (Ver-)Bindungen menschlicher Siedlungen zur grösser werdenden Weltgemeinschaft widerspiegelt.

«Grenzübergreifende Städte» sind daher für Stadtplanung und Architektur sehr aufschlussreich. Die Vorstellung von einer grenzübergreifenden Stadt kommt aus Europa und findet sich nun in Amerika wieder. Man gelangt zu einem allgemein besseren Verständnis länderübergreifender Prozesse und ihrer Auswirkungen auf die Stadt, wenn man mitverfolgt, wie die Städte entlang den Grenzen heute gestaltet werden.

Landesgrenzen und Stadtgestaltung

Im Siedlungsraum an internationalen Grenzen ergeben sich einige interessante Herausforderungen: Wie soll man in einem metropolitanen Raum entwerfen, wo zwei (oder mehr) unterschiedliche nationale Kulturen ihre städtischen Siedlungen in einem grösseren, funktional integrierten, grenzübergreifenden Raum zusammenfassen müssen? Die grenzübergreifende Metropole Tijuana-San Diego, an der kalifornisch-mexikanischen Grenze ist ein Beispiel für die Herausforderungen, denen Stadtgestalter in solchen neuen Räumen gegenüberstehen. Manche davon können gut und gern mit denen des europäischen Städtebaus verglichen werden.

Grenzübergreifende Städte sind in den letzten Jahren vor allem daher so schnell gewachsen, weil sie immer häufiger weltwirtschaftliche Funktionen über-



Situation, Schema des vorgeschlagenen transnationalen Flughafens
 Situation, schéma de l'aéroport transnational envisagé
 Site, diagram of the proposed transnational airport

The San Diego Union/Jim Burnett

nehmen mussten. Internationale Flughäfen, mehrspurige Schnellstrassen und Hochgeschwindigkeitszüge verbessern die Verbindungen zwischen den Städten der Welt erheblich. An Landesgrenzen spielen einige Elemente in die Planung der Infrastruktur und des urbanen Raumes.

Als erstes sei hier etwas erwähnt, das man «die Umweltfrage» nennen könnte. Die Umwelt, das heisst Flussbette, Luftströme und Landschaftsformen (Berge, Täler, Schluchten usw.), richtet sich nicht nach politischen Grenzen. Das muss im Gestaltungs- und Planungsprozess berücksichtigt werden. Zudem spielt die Bevölkerungsdichte eine Rolle. Im 21. Jahrhundert wird man den Abbau der im 19. Jahrhundert geschaffenen Grenzen erleben. Dies ist ja schon in Deutschland, im ehemaligen Jugoslawien und der ehemaligen Sowjetunion geschehen. Mit den schwindenden Grenzen wird es zu einer grösseren Bevölkerungsdichte und einem grösseren Wirtschaftswachstum in den ehemaligen grenznahen Regionen kommen, sei es in Nordamerika, in Europa oder andernorts.

Das Weltwirtschaftssystem bringt eine erhöhte Zirkulation von Personen, Gütern und Dienstleistungen zwischen Städten, Regionen und Ländern mit sich. Der europäische Kontinent mit seiner engmaschigen Geographie weiss seit Jahrzehnten, was es heisst, täglich,

wöchentlich miteinander über Grenzen hinweg zu verkehren. Mit zunehmendem internationalem Handel wird dieser Rhythmus schneller werden und nach besser ausgebauten, grenzübergreifenden Infrastrukturen verlangen.

Im Falle der grenzübergreifenden städtischen Region von San Diego/Kalifornien – Tijuana/Mexiko ringen zwei Länder seit fast zehn Jahren um einen gemeinsamen Stadtgestaltungsplan für einen etwa fünfzig Quadratmeilen grossen, gemeinsam nutzbaren Raum, genannt Otay Mesa / Mesa de Otay, einer von der amerikanisch-mexikanischen Grenze durchtrennten Hochebene. Auf mexikanischer Seite stehen in hoher und mittlerer Dichte mexikanische Arbeiterhäuser, Industrieparks und kommerzielle Nutzungen im grossen Massstab. Auf amerikanischer Seite ist das Gebiet nicht sehr entwickelt, nur kleine Bauernbetriebe, einzelne Industriebetriebe liegen verstreut auf viel Brachland. Der Lageplan für die amerikanische Seite sieht eine grossflächige Bebauung mit Einfamilienhäusern in niedriger Dichte, unterstützenden kommerziellen Nutzungen und einigen Konsumgüterindustriebauten vor.

Der neueste Städtebauplan legt einige scharfe Kontraste zwischen amerikanischen und mexikanischen Prioritäten bei der Nutzung des gemeinsamen Gebietes offen. Im zentralistisch regierten Mexiko wird die Land-

nutzung vor allem von der Bundesregierung festgelegt. In den Vereinigten Staaten ist das vorwiegend eine Angelegenheit der lokalen Behörden. Diese Unterschiede erinnern immer wieder daran, dass in Nordamerika und Europa Stadtgestaltung und -planung untrennbar mit der Politik verbunden sind, besonders wenn es um die Gestaltung grenzübergreifender Gebiete geht.

Dieser Sachverhalt wird ferner bestätigt durch das Resultat des Gestaltungsplans für den neuen internationalen Flughafen an der Grenze. Beide Städte, San Diego auf der amerikanischen Seite und Tijuana auf der mexikanischen Seite, haben unabhängig voneinander entschieden, dass ein gemeinsamer Flughafen in der Region nötig ist, um die gegenseitigen Beziehungen zu festigen und die Wettbewerbsfähigkeit der Region in der Weltwirtschaft zu verbessern. Das Nordamerikanische Freihandelsabkommen (NAFTA) macht diese Vorstellung nur noch zwingender.

Die Stadt San Diego legte einen Entwurf für einen «Twin Port»-Flughafen vor. Der Flughafen überlappt die Grenze, denn er weist sowohl getrennte Start- und Landebahnen zu beiden Seiten der Grenze als auch getrennte Passagierterminals und Zollabfertigungen auf. Die Rollbahn zwischen den Start- und Landebahnen würde man sich teilen, ebenso den Kontrollturm. Der «Twin Port»-Entwurf entstünde um die bestehenden Anlagen, da auf mexikanischer Seite schon Flughafen und Rollbahn in Betrieb sind. Das Flughafenprojekt wird in den Vereinigten Staaten von städtischen Politikern, der Handelskammer und Wirtschaftsverbänden unterstützt. Umweltschützer, Architekturfachleute und Bewohner der Grenzregionen bekämpfen das Projekt.

Aus stadtgestalterischer Sicht dreht sich die Diskussion über dieses grosse Infrastrukturprojekt hauptsächlich um das Verwirrspiel zwischen politischer Zweckmässigkeit und gestalterischen Vorstellungen. Politisch ist das «Twin Port»-Projekt attraktiv, weil es gemäss Befürwortern Arbeitsplätze schafft, was für die von der Rezession arg gebeutelte US-Wirtschaft nur gut sein kann. Sie verbinden das Projekt aber auch mit einer Verbesserung der Handelsbeziehungen zwischen den USA und Mexiko durch freien Handel und industrielle Entwicklung.

Das Problem besteht darin, dass der jetzige Grundriss gestalterisch zu kurzfristig geraten ist. Die Befürworter des Grundrisses führen Genf und Basel als Beispiele erfolgreicher länderübergreifender Flughafenanlagen an. Dort aber liegen die Flughäfen auf dem Territorium nur eines Landes. Einen Flughafen beidseitig einer Grenze zu errichten bringt administrative Probleme bei der Benutzung von Terminals und Rollbahnen mit sich und könnte am Ende die beiden beteiligten Städte eher auseinanderdividieren als sie einander näherbringen. Eine Alternative bestünde darin, den Flughafen gänzlich auf mexikanischer Seite anzulegen

und dann die unterstützenden Nutzungen um den Flughafen situieren: Lagerhäuser und industrielle Anlagen auf der mexikanischen Seite, Büros und Dienstleistungsgebäude, wie Hotels, Restaurants usw., auf der amerikanischen Seite. Im weiteren wäre die Schaffung einer «Flughafenentwicklungszone» von Vorteil, in der der Flughafenbetrieb reibungslos ablaufen könnte, während sich die Vorteile der Anlagen beidseits der Grenzen durch eine effiziente Stadtgestaltung noch besser nutzen liessen.

Schlussfolgerungen

Grenzübergreifende Städte werden sehr wahrscheinlich ein fester Bestandteil der Stadtlandschaft des 21. Jahrhunderts sein. Architekten und Gestalter müssen weiterhin aus urbanisierten Regionen entlang ehemaligen oder bestehenden Grenzen kohärente Städte schaffen. Weil die alten Grenzen oft einen Austausch verhinderten, müssen die Gestalter noch vorsichtiger sein und den neu entstehenden, grenzübergreifenden städtischen Strukturen viel Beachtung schenken.

Sei es entlang einer nordamerikanischen Grenzregion oder in einer europäischen grenzübergreifenden Stadt (oder sonst in einer europäischen Stadt) – etwas wird Bestand haben: die wachsenden Beziehungen zwischen städtischer Form und globalem System. Unsere mittleren und grösseren Städte werden in vermehrtem Ausmass Bestandteil des Netzes globaler Märkte, globaler Technologien und internationalen Austauschs werden. Unsere Städte werden von internationalen Architekten für eine internationale Kundschaft entworfen. Grenzübergreifende Städte, das heisst neue städtische Komplexe in binationalem oder trinationalem physischem Raum, sind eine weitere Herausforderung an die Gestalter dieses Zeitalters.

L.A.H.