

Kümmert Euch um die Zwischenräume! = Prenez soin des espaces intermédiaires = Look after the spaces in-between!

Autor(en): **Schärer, Caspar / Züger, Roland**

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **104 (2017)**

Heft 4: **Stadträume : vom Leben zwischen den Häusern**

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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.



Nur selten haben Engstellen wie hier in der Siedlung Grünmatt von Graber Pulver Architekten (Zürich, 2014) auch ein performatives Potenzial. Bild: Amt für Städtebau, Juliet Haller

Kaum ein anderes Thema hält uns derart im Bann wie das des Stadtraums. Dem schwer fassbaren Dazwischen widmeten wir in den letzten Jahren etliche Hefte, so etwa *Commons* (wbw 4–2012), *Massstabssprünge* (wbw 10–2012), *Stadt auf Augenhöhe* (wbw 6–2013), *Strassenräume* (wbw 10–2014), *Dichte und Nähe* (wbw 10–2015) und zuletzt *Zwischenkritik* (wbw 5–2016). Unsere Hartnäckigkeit hat einen naheliegenden Grund: Es gibt in dem Bereich noch viel zu tun.

Zwar brachte der Bauboom der letzten zwanzig Jahre reichlich gute Architektur hervor, aber nur wenig qualitätvollen Städtebau. Das liegt zum einen an einer Architekturausbildung, in der Städtebau oft mit «Gruppieren von Gebäuden» verwechselt wird. Andererseits kommt von Seiten der Bauherrschaften kaum je ein Impuls: Der Raum zwischen den Häusern lässt sich ja nicht vermieten. Und warum sollte man sich mit weniger als der maximalen Rendite zufriedengeben?

Bei der Überbauung von ganzen Arealen führt die Kombination dieser zwei Faktoren immer wieder zu unbefriedigenden Ergebnissen. Der Freiraum ist zwar hübsch gestaltet, verharrt aber in einem diffusen Verhältnis zu den Häusern – und nimmt vor allem wenig Bezug auf die umgebende Stadt. In der halbwegs verdichteten Bauweise, wie sie in der Schweizer Agglomeration landauf, landab «gepflegt» wird, ist das Wohnen im Erdgeschoss eine echte Herausforderung, mit der sich bis anhin nur wenige Bauherren und Architekten vertieft auseinandergesetzt haben. Auf dem Areal des ehemaligen Freilagers in Zürich fanden wir dafür interessante Ansätze, die wir in diesem Heft vorstellen.

Mindestens ebenso anspruchsvoll ist die Organisation und Gestaltung der wirklich öffentlichen Räume, auch und gerade wenn es hierbei um zentralste Lagen an Knoten der Infrastruktur geht. Im dicht getakteten Fahrplan der «S-Bahn Schweiz» haben sich Bahnhöfe oder wichtige Haltestellen des ÖV längst zu intermodalen Drehscheiben entwickelt, deren Wirkungskreis weit über die Perrons hinausreicht. Umso wichtiger wird deshalb ihre Anbindung an das städtische Gewebe. Anhand zweier Beispiele in Zürich und Lausanne zeigen wir die Komplexität dieser Raumbeziehungen und die Schwierigkeiten, mit denen die Architektur zu kämpfen hat, wenn schon ganz früh Fehlentscheidungen getroffen werden. — Caspar Schärer, Roland Züger

Prenez soin des espaces intermédiaires

Look After the Spaces In-between!

Il y a peu de thèmes aussi captivants que celui de l'espace urbain. Nous avons consacré de nombreux cahiers au cours de ces dernières années à cet entre-deux difficile à saisir, ainsi par exemple *Commons* (wbw 4–2012), *Des sauts d'échelle* (wbw 10–2012), *Une ville d'égal à égal* (wbw 6–2013), *La rue, espace de vie* (wbw 10–2014), *Densité et proximité* (wbw 10–2015) et en dernier lieu, *Une critique intermédiaire* (wbw 5–2016). Notre ténacité s'explique par une raison évidente: il y a encore beaucoup à faire dans ce domaine.

Il est vrai que le boom de la construction de ces derniers vingt ans a créé beaucoup de bonne architecture, mais seulement peu d'urbanisme de qualité. Les architectes suisses font preuve de faiblesses frappantes au niveau de l'espace urbain. Une des raisons en est une formation dans laquelle l'urbanisme est souvent confondu avec «un groupement d'immeubles». D'autre part, les maîtres d'ouvrage ne donnent presque jamais d'impulsions dans ce sens: on ne peut pas louer l'espace entre les maisons. Et pourquoi faudrait-il se satisfaire de moins que le rendement maximal?

La combinaison de ces deux facteurs mène encore toujours à des résultats insatisfaisants lors de la construction de sites entiers. Même si l'espace libre est joliment aménagé, son rapport avec les maisons reste diffus et, surtout, il ne se réfère pas assez à la ville environnante. Avec le mode de construction plus ou moins densifié que nous «cultivons» dans les agglomérations partout dans le pays, vivre au rez-de-chaussée est un vrai défi sur lequel peu de maîtres d'ouvrage et d'architectes se sont penchés de manière approfondie jusqu'à présent. Nous présentons dans ce cahier des approches intéressantes sur le site de l'ancien port-franc Freilager à Zurich.

L'organisation et l'aménagement des espaces véritablement publics sont au moins aussi exigeants, aussi et surtout quand il en va d'emplacements des plus centraux comme des nœuds d'infrastructures. Cela fait longtemps que, dans le cadre de l'horaire densément cadencé du «RER Suisse», des gares ou des arrêts de transports publics importants sont devenus des «plaques tournantes intermodales» dont le périmètre d'action s'étend bien au-delà des aménagements des voies et des quais. Il est d'autant plus important de les relier au tissu urbain environnant. Au moyen de deux exemples pris à Zurich et Lausanne, nous montrons la complexité de ces relations spatiales et les difficultés auxquelles l'architecture est confrontée quand, très tôt déjà, des décisions erronées sont prises. — Caspar Schärer, Roland Züger

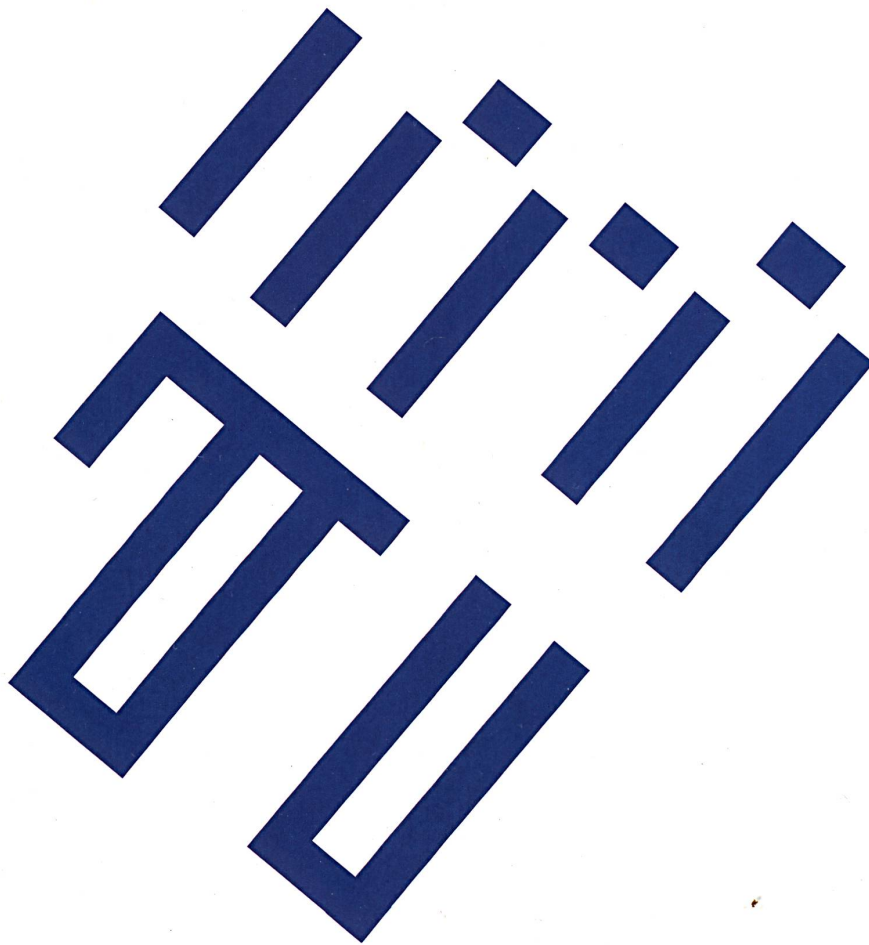
Currently there is hardly any other theme that fascinates us to such an extent as urban space. In recent years we have devoted a number of issues to the space in-between that is so difficult to grasp, for instance *Commons* (wbw 4–2012), *Jumps in Scale* (wbw 10–2012), *City at Eye Level* (wbw 6–2013), *The Street as Habitat* (wbw 10–2014), *Density and Proximity* (wbw 10–2015) and, most recently, *Interim review* (wbw 5–2016). And there is an obvious reason for our persistence: in this area a great deal still remains to be done.

The building boom of the last twenty years has brought with it a considerable amount of good architecture, but little urban design of quality. As regards the design of urban space Swiss architects show remarkable weaknesses. This is, in part, due to a training in which urban design is often misunderstood as “grouping buildings”. On the other hand hardly any impulses come from the clients: the space between buildings cannot be rented out. And why be satisfied with anything less than the maximum return?

In the development of entire sites the combination of these two factors has repeatedly led to unsatisfactory results. While open space is attractively designed, it has only a diffuse relationship to the buildings — and, above all, makes little reference to the city surrounding it. In the partly compacted development method that is “cultivated” in agglomerations across the length and breadth of Switzerland living at ground floor level represents a real challenge which, so far, only few architects and clients have examined in any real depth. In this regard on the former bonded Freilager site in Zurich we found interesting approaches, which we present in the current issue.

The organisation and design of really public spaces is at least equally demanding, precisely and especially when the most central locations at the junctions of the infrastructure are involved. In the densely synchronised schedule of “Rapid Rail Transit Switzerland” the train stations and major stops of the public transportation system have long since developed into “intermodal hubs” with an impact that extends far beyond the platforms and tracks. This makes it all the more important to weave them together with the surrounding mesh of the city. Using two examples in Zurich and Lausanne we show the complexity of these spatial relationships and the difficulties with which architecture has to struggle when the wrong decisions are made at a very early stage. — Caspar Schärer, Roland Züger

Freilager, Zürich
97 300 m² Nutzfläche
796 Wohnungen
195 Studentenzimmer
12 Gebäude
1 neues Quartier



allreal

feingeSTAHLtung

für Gebäude mit Charakter

- Fenster und Festverglasungen in Stahl | Einbruchhemmung RC2
- grosse Flächen mit absolut schlanksten Ansichten **ab 23 mm**
- ideal für die Sanierung von Altbauten
- System: **forster unico XS**



Ein Unternehmen der Arbonia Gruppe
ARBONIA ▲

forster

www.forster-profile.ch