



«Urbanität» lässt sich sehr unterschiedlich definieren – je nachdem, wen man fragt.

Urbanität

Mehr Atmosphäre für die Stadt

Vom Konsens zum Kampfbegriff: Die Frage, welche bauliche Dichte unsere Städte vertragen, wird zunehmend kontrovers diskutiert – nicht erst, seitdem die Befürworter der Masseneinwanderungsinitiative den aus der Biologie entlehnten Begriff «Dichtestress» in die politische Diskussion einführen. Grund genug für das Wohnforum der ETH Zürich, dem Thema «Dichte» seine Jahrestagung 2015 zu widmen.

Von Jochen Paul



Bild: Jiri Wöhler

Gibt es für Dichte ein sinnvolles Mass? Und wenn ja: In welcher Relation steht sie dabei zu weichen Faktoren wie der Atmosphäre eines Stadtquartiers? Lassen sich individuell wahrgenommene Wirkungen gezielt planen, um einem Quartier eine – intersubjektiv als angenehm empfundene – Stimmung zu geben? Wie kann man nachhaltige Lebensstile unterstützen und urbane Lebensqualitäten fördern? Und was ist überhaupt Urbanität? Das waren die Fragen, denen die Referenten nachgingen.

Den Auftakt machte Richard David Precht als Keynote Speaker mit einer ebenso kühnen wie gewagten These. Vor dem Hintergrund der digitalen Revolution prophezeite der Lüneburger Philosophieprofessor das Ende des Angestellten-

verhältnisses – mit weitreichenden Folgen für die Gewerkschaften und die Büroimmobilien. Ausserdem sagte er das baldige Aussterben zahlreicher Berufe des mittleren bis höheren Dienstleistungssektors und das Verschwinden des «fetischisierten Individualverkehrs» voraus: Innerhalb der nächsten zehn bis 15 Jahre werden sich kleine, intelligente, untereinander vernetzte Autos «ihren Weg selbstständig durch die Innenstädte bahnen, die wir als Fahrgäste 24/7 via Smartphone buchen können.» Abgerechnet wird per Flatrate.

Effizienter «Verkehrssozialismus»

Das, so Precht, sei «der Anfang einer Entwicklung, an deren Ende es keinen Mercedes mehr geben wird». Wir werden die Autos von morgen

zwar nutzen, aber nicht mehr besitzen. Dafür gehören Unfälle und Staus – jedes Fahrzeug stimmt sein Verhalten jederzeit auf das Gesamtsystem ab – ebenso der Vergangenheit an wie mit parkierten Autos zugestellte Quartierstrassen: Weil nur noch so viele Autos benötigt werden wie Buchungsanfragen vorliegen, wird ungefähr ein Zehntel der Fahrzeuge ausreichen, um dasselbe zu leisten wie die Autos von heute, die ohnehin meist irgendwo herumstehen. «Verkehrssozialismus», aber hoch effizient.

Was Architekten und Stadtplaner hoffnungsfroh stimmt, ist für die Automobilhersteller ein Horrarszenario. Mitwirken an ihrer eigenen Abschaffung werden sie laut Precht dennoch: Die Alternative wäre, Technologiekonzernen wie



Grunderwerb als exklusive Möglichkeit, dem Phänomen «Dichte» zu entkommen.

Apple, Facebook und Google das Terrain zu überlassen. Deshalb spricht Daimler-CEO Dieter Zetsche von der «zweiten Erfindung des Automobils».

Abkehr von Suburbia?

Einen eher skeptischen Blick auf das Thema «Renaissance des innerstädtischen Wohnens» warf Robert Kaltenbrunner: Auch wenn die meisten deutschen Grossstädte in jüngster Zeit einen Bevölkerungsanstieg verzeichnen, so der Leiter der Abteilung Bauen, Wohnen, Architektur am Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), konnten sie damit nur die Verluste an Bevölkerung und Beschäftigung kompensieren, die sie seit den 1980er Jahren erfahren haben.

Es ist also eher so, dass der Trend zur Suburbanisierung nachgelassen hat. Zudem wirft die Tatsache, dass der Wohnungsbestand von Städten wie Aachen (65,9 %), Bonn (68,1 %) und Ingolstadt (83,3 %) überwiegend aus Ein- und Zweifamilienhäusern besteht, die Frage auf, was «Urbanität» und «städtisches Leben» eigentlich bedeuten, wenn viele Menschen offensichtlich in der Stadt leben und gleichzeitig eine Kopie des Ländlichen bevorzugen. Dazu passt auch, dass Dichte in den beiden entscheidenden planungsrechtlichen Grundlagen, dem Baugesetzbuch und der Baunutzungsverordnung, nicht als Mindest-, sondern als Höchstwerte definiert sind.

Ausserdem geht es in der planerischen und baulichen Praxis nicht so sehr um Dichte an und für sich, sondern um bestimmte Bautypologien

mit einer jeweils spezifischen Dichte: Einen verdichteten Golfclub bauen zu wollen wäre ebenso wenig sinnvoll wie einen aufgelockerten, durch-



«Kleinteiligkeit wird von Investoren meist als hinderlich wahrgenommen.»

Robert Kaltenbrunner, Abteilungsleiter
Bundesamt für Bauwesen, Bonn/Berlin

grünen Büroturm. Auf Nachfrageseite verhält es sich ähnlich: Die meisten Menschen sind primär auf der Suche nach bestimmten Lebens-

qualitäten – Wohnraumgrösse, unmittelbarer Gartenbezug, Infrastruktur des Wohnumfelds – und richten ihr Verhalten danach, wo sie dieses Angebot zu für sie tragbaren Konditionen bekommen. Sie fragen also ebenfalls nicht Dichte per se nach. An einer Stadt, die vor allem durch Freizeitangebote, Erlebnismöglichkeiten und Events geprägt ist, haben nur 30 Prozent der Bevölkerung als Wohnstandort Interesse.

Das Quartier als Bezugsgrösse

Was sich aus planerischer Sicht dagegen lohnt, sind zum einen Massnahmen, welche die Quartiere stärken, zum anderen das Thema altersgerechtes Wohnen: Studien haben gezeigt, dass allein intakte nachbarschaftliche Beziehungen und ein positiv empfundenes Wohnumfeld die Pflegekosten um 30 Prozent reduzieren, weil die Menschen im Alter länger aktiv bleiben. Dazu braucht es neben einer gewissen Nutzungsneutralität und Revidierbarkeit der Wohnung vor allem klar definierte, kleinteilige und qualitativ hochwertige öffentliche Räume – die auch entsprechend genutzt werden wollen.

Vittorio Magnago Lampugnani plädierte dafür, abseits der Gartenstadträume die Peripherie in der «anderen» Tradition der Stadtplanung von Ildefonso Cerdà für Barcelona (1859) und von James Hobrecht (1862) für Berlin wieder als Stadt zu begreifen. Dem ETH-Professor für Geschichte des Städtebaus geht es darum, sich wieder mit Quartierstypologien und dem Thema Freiraum-

qualität als Kompensation der urbanen Dichte zu beschäftigen, anstatt weiterhin Siedlungen zu bauen. Ins Zentrum seiner eigenen Planungen für das Richti-Areal in Wallisellen stellte Lampugnani konsequenterweise die Platzgestaltung und die Entwicklung einer «ensemblefähigen» Architektur: «Die Freiräume dürfen nicht diejenigen Flächen sein, die übrigbleiben, nachdem man das Quartier geplant hat.» Realisieren lassen sich solche Projekte allerdings nur mit langfristig denkenden Investoren, einer mutigen Verwaltung sowie Wettbewerbs- und partizipativen Verfahren.

Dichte, Qualität und Atmosphäre

Um die Qualität der privaten, halbprivaten und öffentlichen Räume geht es auch Eberhard Tröger, der sein am Lehrstuhl von Prof. Dietmar Eberle entstandenes Buch «Dichte Atmosphäre – über die bauliche Dichte und ihre Bedingungen in der mitteleuropäischen Stadt» (Birkhäuser) vorstellte.

Eberle und Tröger interessierte dabei der bisher weitgehend vernachlässigte Zusammenhang von Dichte und Qualität und die Frage, wie sich Phänomene der Dichte mit der subjektiven Wahrnehmung der Bewohner in Beziehung setzen und für die Planung nutzbar machen lassen. Dazu legten sie neun Dichtekategorien sowie einen Dichtefaktor fest, der im Gegensatz zur Geschossflächenzahl (GFZ) den öffentlichen Raum mit einbezieht. Anschliessend untersuchten sie in Berlin, München, Wien und Zürich jeweils neun unterschiedliche Quartiere anhand von Kriterien wie Baujahr, Belegungsdichte, Fluktuation, Gebäudehöhe, Geschossanzahl, öffentliche und private Flächen sowie Erdgeschossnutzung. Die daraus abgeleiteten Quartiersprofile lassen sowohl Vergleiche innerhalb der unterschiedlichen Quartiere einer Stadt wie auch innerhalb von Quartieren vergleichbarer Dichte in unterschiedlichen Städten zu. Sie wurden in Form von Karten, Diagrammen und Grafiken katalogisiert.

Dabei stellten sie erstens einen Zusammenhang zwischen Dichte und Qualität fest: Bei aller unterschiedlichen Ausprägung generiert eine spezifische Dichte spezifische Qualitäten, die danach kaum noch veränderbar sind – auch nicht durch Architektur. Zweitens: Neben der Dichte prägen die Nutzung der Erdgeschosszonen und der Anteil des öffentlichen Raums die Qualitäten eines Quartiers am stärksten – für attraktive Quartiere braucht es mindestens 35 Prozent der Gesamtfläche. Die beste Wohnqualität im Verhältnis zum öffentlichen Raum bietet die in Europa «klassische» Gebäudehöhe von circa 20 Metern. Das entspricht fünf bis maximal sieben Geschossen.

Dritter interessanter Befund ihrer Untersuchungen ist, dass Quartiere mit einem mittleren Dichtefaktor häufig Probleme bereiten, weil sie den öffentlichen Raum meist geringerschätzen.

Gleichzeitig sind diese Dichten die Lieblingskategorie der Stadtplanung, weil sie die Sehnsucht danach, in der Stadt zu leben und gleichzeitig im Grünen zu wohnen, idealtypisch bedienen – aber selten einlösen. Dagegen sind die mittelalterlichen und gründerzeitlichen Quartiere mit ihren hohen Dichtefaktoren bis heute die mit der geringsten Fluktuation, höchsten Akzeptanz und höchsten Eigentumsquote – was im Fall der (in Deutschland und Österreich kaiserlichen) Gründerzeit allein deshalb erstaunlich ist, weil in Europa niemals davor und danach spekulativer gebaut wurde. Die von guten Absichten getragene «Demokratie als Bauherr» ist von vergleichbaren Qualitäten bisweilen weit entfernt.

Adresse und öffentlicher Raum

Viertens: Das wichtigste Element des öffentlichen Raums – eine in Zeiten des «cappucino urbanism» überraschende Erkenntnis – bildet nicht der Platz, sondern die Strasse. Nur sie ist in der Lage, unterschiedliche Dichten zu einem stadt-räumlichen Kontinuum zusammenzuführen. Wird sie als «Atmosphäregenerator» vernachlässigt, entsteht keine Stadt, sondern bestenfalls eine Aneinanderreihung von Einzelinteressen. Eine entscheidende Rolle spielen dabei die Adressbildung, die kleinteilige Verzahnung der unterschiedlichen Räume und kurze Wege zwischen der Wohnung und dem öffentlichen Raum. Während dem Balkon in den Gründerzeitquartieren als zur Strasse orientierten privaten Raum noch eine wichtige gesellschaftliche Funktion zukam, werden heute fast nur noch nach Süden oder Westen ausgerichtete Loggien gebaut.

Zum Ende der Veranstaltung spannte Dietmar Eberle noch einmal den Bogen zu Richard David

Precht. Wem der Philosoph am Morgen zu visionär war, den holte Eberle in seinem Schlussstatement auf den Boden der Realität zurück: Wenn sich aus dem Studium von 7000 Jahren Stadtgeschichte etwas mit Sicherheit sagen lasse,



«Die Strasse ist der eigentliche Atmosphäregenerator der Stadt.»

Eberhard Tröger, Studienleiter Spatial Design, Zürcher Hochschule der Künste

dann das: Die umwälzenden Veränderungen der Stadtgestalt gehen stets auf den technischen Fortschritt im Bereich der Verkehrsmittel und der Mobilität zurück. Oder, wie Precht selbst es ausdrücken würde: Philosophie ist in erster Linie Inkompetenzkompensationskompetenz. ■

Das ETH Wohnforum

Das 1990 gegründete ETH Wohnforum – ETH CASE (Centre for Research on Architecture, Society & the Built Environment) ist eine interdisziplinäre Forschungsstelle für sozial- und kulturwissenschaftliche Analysen im Bereich Wohnen, Architektur, Raum- und Stadtentwicklung am Departement Architektur der ETH Zürich. In ihren Projekten bearbeiten die Forscher das Thema Wohnen als vielschichtiges historisches, kulturelles und gesellschaftliches Phänomen vor dem Hintergrund aktueller Siedlungs- und Stadtentwicklung. Die Forschung zum Thema Wohnen wird seit einigen Jahren durch eine Auseinandersetzung mit formgebenden Prozessen und Methoden der Planung, des Unterhalts und der Bewirtschaftung von Infrastruktur und Wohnbauten ergänzt.

Damit wurde das ETH Wohnforum zu einem Vorreiter innerhalb der Forschung im Bereich Wohnen und urbane Entwicklung. Im Moment fokussieren sich die Forscher auf kulturelle Praktiken und Lebenswelten, qualitative Entwicklungen und sozio-technische Prozesse. Die 2005 erstmals durchgeführte ganzjährige Fachtagung ETH Forum Wohnungsbau ist die wichtigste Veranstaltung der ETH zum Thema Wohnen, Siedlungs- und Stadtentwicklung. Sie findet jeweils im Frühjahr in Zürich statt.

Ziel des ETH Wohnforum ist, aktuelle Veränderungen im Wohnungsbau und relevante Stadtentwicklungen anhand richtungweisender Beispiele zu verdeutlichen und im Zusammenspiel von Wissenschaft und Praxis zu diskutieren.