



Stadt, Weichsel und Praga

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades eines
Diplom - Ingenieurs
Studienrichtung : Architektur

Toshiya Kurihara

Technische Universität Graz
Erzherzog - Johann - Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer :
O.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Architekt
Jean Marie Corneille Meuwissen
Institut für Städtebau

März / 2014



EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommene Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am 25. März 2014

(Unterschrift)

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz, 25th of March 2014

(signature)



INHALT

Vorwort	.....	09
1 Einführung des Projekts	.....	13
Grund und Motivation des Wettbewerbs und der Diplomarbeit	.....	17
Aufgabe des Projekts	.....	24
Grünflächen	.....	28
Wohnungen	.....	29
2 Warschau und Geschichte	.....	31
Warschau und Geschichte	.....	34
Geschichte der anderen Seite	.....	38
Praga heute	.....	41
Grundstück	.....	49
3 Verkehrskonzept in Warschau	.....	57
Die Strategie der Verkehrsentwicklung (SRT)	.....	60
Schienenverkehr	.....	61
Luftverkehr	.....	63
Straßenverkehr	.....	63
Demografie in Warschau	.....	68
4 Das Bild der Stadt	.....	73
Hintergrund	.....	76
Handlung der Bestandsgebäude	.....	77
Denken an „tabula rasa“, Grundstück	.....	77
Ultimative Frage der Architekten	.....	79
Bedeutung eines Master- und Bebauungsplan	.....	80
Planung des Masterplans	.....	84
Zeitliche Komponente	.....	85
Eigentumswechsel als neuer Gestalt der Grundstücke	.....	89

	Das Bild der Stadt	.....	90
5	Struktur der Stadt	.....	95
	Die Struktur der absolute	.....	98
	Ildefons Cerdà's „Ensanche“		
	in Barcelona	.....	103
	Hackesche Höfe, Berlin, 1906		
	Deutschland	.....	110
	Odham's walk, London, 1981		
	Großbritannien	.....	114
6	Neuer Strukturalismus	.....	127
	Zwei Perspektiven	.....	130
	Maximale Zahl der Variante	.....	133
	Stadt als Flickwerk	.....	134
	Zweite Grenze	.....	135
	Organisieren des tiefen		
	Blocks	.....	136
7	Entwurf	.....	143
	Entwurfsansätze	.....	146
	Halböffentliche Räume	.....	146
	Prinzip des Hofes	.....	148
	Sonderbereiche und		
	Hauptquartier	.....	153
	Neues Zentrum	.....	158
	Nutzungsneutralität	.....	161
	Regelungen	.....	162
8	Anhang	.....	199
	Anmerkungen	.....	200
	Literaturquelle	.....	200
	Quelle aus dem Internet	.....	201
	Andere Quelle	.....	204
	Zusätzliche Referenzen	.....	204



Vorwort

Um das Jahr 1989 bringt eine Reihe von Revolutionen in den osteuropäischen Ländern die Wende vom Sozialismus zur Demokratie. Dadurch entstehen große Veränderungen und neue Probleme.

Warschau, die Hauptstadt Polens war auch keine Ausnahme. Im Gegensatz zu westeuropäischen Ländern ergaben sich in der Wohnbaubranche Probleme, wie mangelnder Lebensstandard und zu wenig leistbarer Neubau in der Innenstadt trotz steigender Nachfrage.

Der Wohnbau-Marktpreis ist zu hoch im Vergleich zu den niedrigen Durchschnittslöhnen. Daraus entstand die Gentrifizierung. „Praga“, auf der rechte Seite der Weichsel, ist einer von 18 Bezirken in Warschau. Das Planungsgebiet des Wettbewerbs „European 11“ im Jahr 2011, das der Ausgangspunkt meiner Diplomarbeit ist, hat eine Größe von ca. 33ha und liegt im Praga Viertel. Im Gegensatz zum Zentrum auf der linken Seite der Weichsel, das sich seit der Wende rasant entwickelt hat, gibt es hier immer noch viele alte Industriegebäude und Arbeiterwohnungen, die „authentische“ Warschauer Atmosphäre besitzen.

Die Aufgabenstellung der Ausschreibung „European 11“ war die Ausarbeitung eines multifunktio-

nen Wohngebietes, das nicht nur ein urbaner Schlafrum ist, sondern das optimale Verhältnisse zwischen Wohnen, Arbeiten und Erholung bietet, wobei soziale und kulturelle Eigenschaften vorort mitzurechnen sind und soziale Ausgrenzung vermieden werden sollte. Darüber hinaus sollte mit dem Gedanken der Verbindung zur linken Uferseite dieses Gebiet sowohl im lokalen als auch auf Metropolitan-Ebene eine harmonische und nachhaltige Entwicklung fördern.

Bei der Beschäftigung mit dem Projekt wurde ich mit einigen Punkten konfrontiert, die grundsätzliche Fragen über die Stadt aufwerfen: Z.B. wie ein neuer Stadtteil überhaupt entsteht und wie dieser als ein „Viertel“ funktionieren kann; wie die Bestandstruktur, der Kontext und die Geschichte den Charakter des Ortes prägen. Im Zentrum des Interesses stehen außerdem: die Logik der Entstehung der baulichen Struktur aufgrund der wirtschaftlichen und politischen Umstände; die Möglichkeitsgrenze der Privatheit und Öffentlichkeit, die mit der Struktur der jeweiligen Stadt zu tun hat; die Durchlässigkeit der Fassade bzw. die Fassadenbildung als Stadtgesicht und somit die Tiefe des Stadterlebnisses; die Dichtensteuerung bzw. Höhenentwicklung durch städtebauliche Analysen und Aufgaben; die Wertung des Charakters eines Ortes (Kerngebiet, Umlandzonen usw.). Meine Diplomarbeit, die mit der Feststellung der Situa-

tion des Gebietes und dessen Analyse beginnt und bis zum daraus entstehenden Entwurf reicht, ist ein Versuch, die Beschäftigungsebene auf strukturelle, typologische, ästhetische, historische, soziologische, ökonomische und politische Anforderungen auszuweiten und diese Frage mit städtebaulichen Maßnahmen und Gedanken zu beantworten.^{[1] [2] [3]}

1. Einführung des Projekts

Europas 11 Warschau, eingereichtes Projekt, 2011

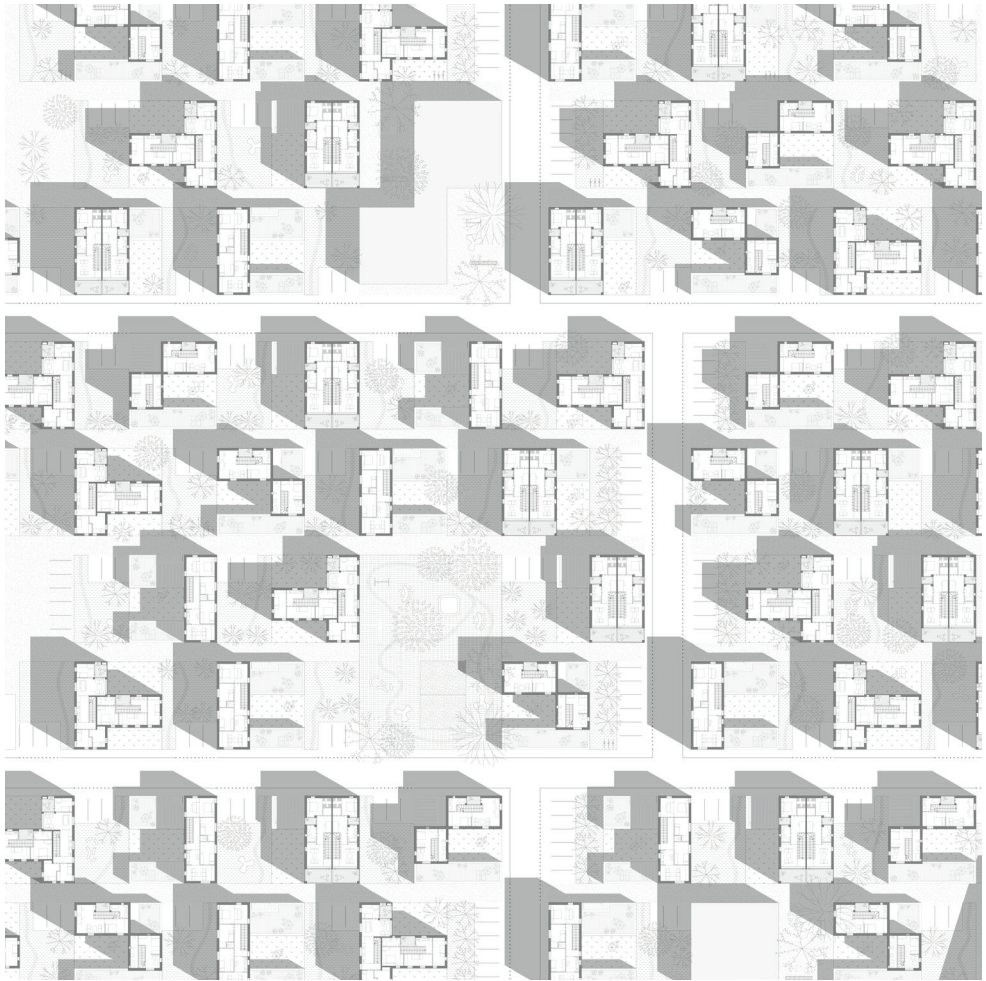




Abb.1: Polen und Europa

Grund und Motivation des Wettbewerbs und der Diplomarbeit

Im Jahr 2011 wurde der Wettbewerb im Rahmen des „European 11“ in einem Areal auf dem rechten Weichsel-Flussufer im Warschauer Bezirk Praga ausgeschrieben. Die Stadt Warschau hat einen Revitalisierungsplan für einige Bereiche auf der rechten Uferseite. Es läuft gerade das lokale Revitalisierungsprogramm 2005-2015, das u.a. die Bereiche Praga Północ, Teile der Praga Południe, Śródmieście (Stadtzentrum) und des Wola-Bezirktes beherbergt. Das Programm legt gezielt Maßnahmen für die sozio-ökonomische Stimulation, die Verbesserung der räumlichen Ordnung der Stadt und der Ästhetik fest, um den verlorenen Wert der Grundstücke wieder zurückzubringen. Aber es gibt noch viele Bereiche, für die kein Plan vorhanden oder noch in Bearbeitung ist.

Der Bereich des Wettbewerbsgrundstücks ist einer davon, was der Grund und die Motivation war, die Organisation dieses Grundstücks als Wettbewerbsgelände auszuwählen.

Die Bearbeitung und die Abgabe dieses Wettbewerbs waren somit der Ausgangspunkt meiner Diplomarbeit.^[1]



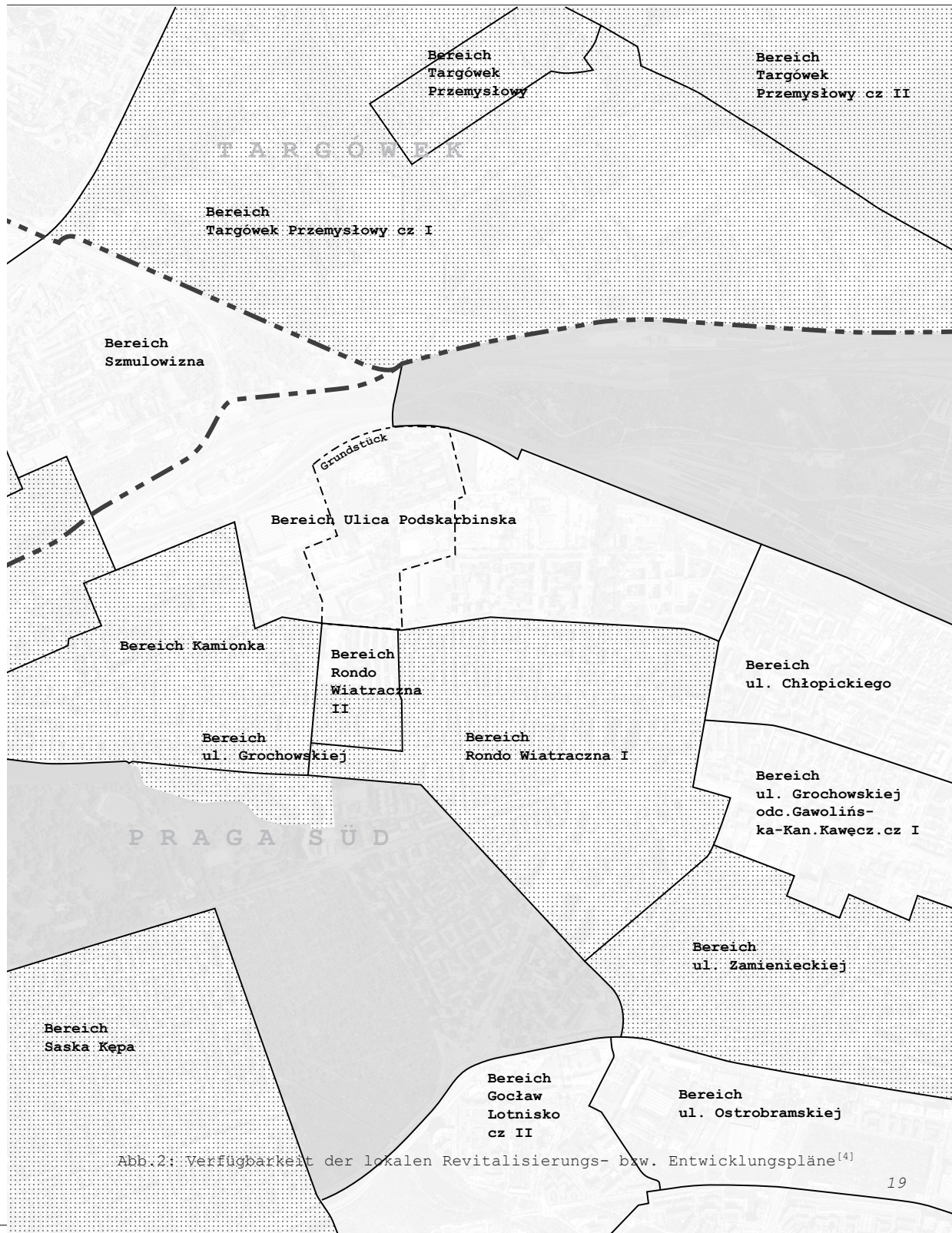


Abb.2: Verfügbarkeit der lokalen Revitalisierungs- bzw. Entwicklungspläne^[4]

-  **DEGRADED SITES LOCATED IN POST-INDUSTRIAL AREAS TO BE TRANSFORMED IN BOTH SPATIAL AND FUNCTIONAL TERMS**
-  **LANDFIL SITES WHERE INDUSTRIAL WASTE IS STORED - TO BE RECLAIMED**
-  **ILLEGAL DUMP AREAS - TO BE RECLAIMED**
-  **RESIDENTIAL AREAS WHICH DO NOT MEET APPLICABLE STANDARDS AND RESIDENTIAL AREAS AT RISK OF DEGRADATION**
-  **MIXED USE SHOPPING CENTRE AND COMMERCIAL VENUES**

AREAS REQUIRING REVITALISATION

-  **AREAS UNDER CULTURAL HERITAGE PROTECTION**

STUDY INFORMATION ITEMS

-  **CITY BOUNDARIES**
-  **DISTRICT BOUNDARIES**
-  **WARSAW SLOPE**
-  **HYDROGRAPHIC LAYOUT**
-  **PUBLIC ROADS AND STREETS**
-  **ROAD TUNNELS**

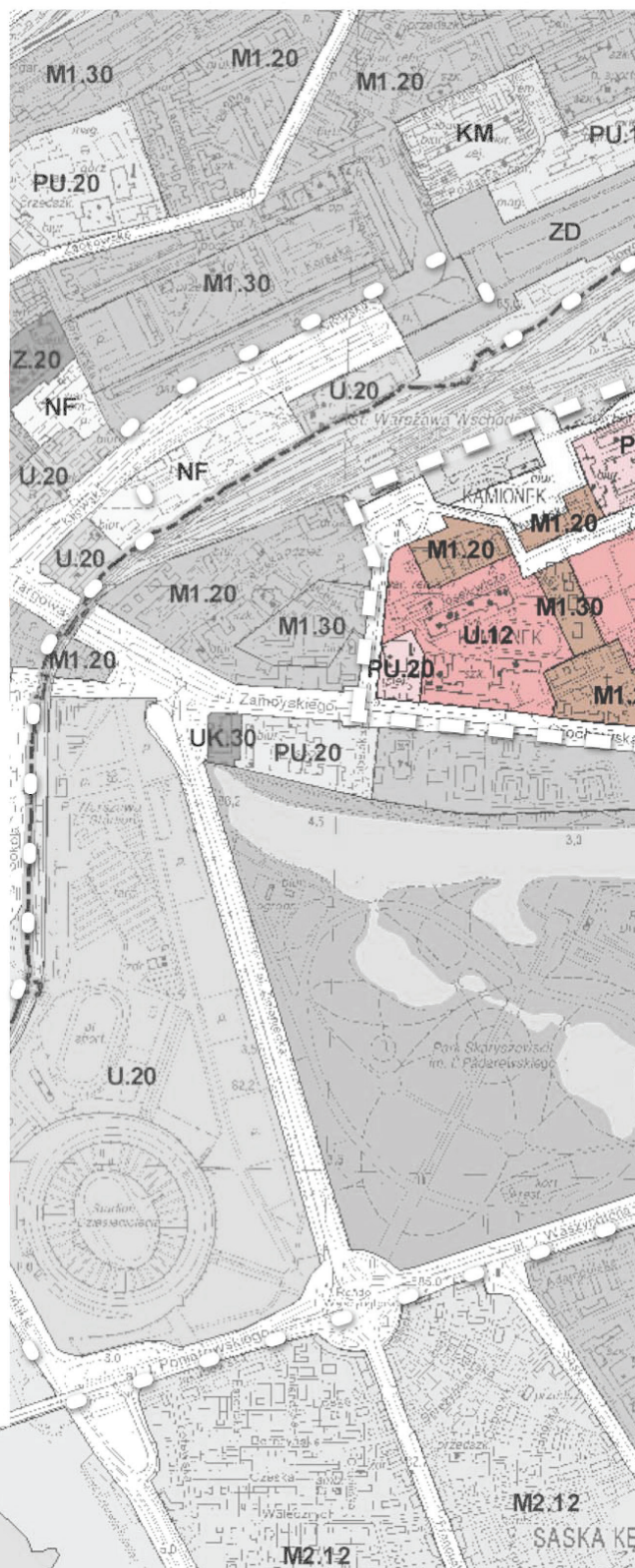




Abb.3: Lokaler Transformationsplan
(Ausschnitt aus Ausschreibungsunterlagen) ^[2]

Einführung des Projekts

U	SERVICES SITES
UH	COMMERCIAL SERVICES SITES
UA	MANAGEMENT SERVICES SITES
UN	SCIENTIFIC SERVICES SITES
UZ	HEALTH-CARE SERVICES
UK	CULTURAL SERVICES SITES
US	SPORTS AND RECREATION SERVICES SITES
UF	SITE OF A FORTRESS SYSTEM OF THE 19TH CENTURY WARSAWA FORTRESS
PU	PRODUCTION AND SERVICES SITES
R	ARABLE AND FARMING SITES
NF	UNUSED AND NON-FUNCTIONING SITES
M1	SITES WHERE MULTI-FAMILY HOUSING IS A PREVAILING FUNCTION
M2	SITES WHERE SINGLE-FAMILY HOUSING IS A PREVAILING FUNCTION
M3	SINGLE-FAMILY RESIDENTIAL SITES WITHIN FOREST COMPLEXES
ZL	SITES FEATURING FOREST GREEN SPACES
ZP1	SITES FEATURING LANDSCAPED GREEN SPACES
ZD	SITE WITH ALLOTMENT GARDENS
ZP2	SITES FEATURING LANDSCAPED SPORT AREAS
ZN	NATURAL GREEN SPACES
ZC	CEMETERIES
ZF	SITES LANDSCAPED AS PART OF THE FORTRESS SYSTEM OF THE 19TH-CENTURY WARSAWA FORTRESS
W	OPEN WATERS SITES
IW	SITES OF BUILDINGS AND FACILITIES FOR COLLECTIVE WATER SUPPLY
IK	SITES WITH BUILDINGS AND FACILITIES OF COLLECTIVE SEWAGE SYSTEM
IH	SITES WITH HYDROGRAPHIC BUILDINGS AND FACILITIES
IE	SITES WITH POWER SYSTEM BUILDINGS AND FACILITIES
IC	SITES WITH HEAT SUPPLY BUILDINGS AND FACILITIES
IG	SITES WITH GAS SUPPLY BUILDINGS AND FACILITIES
IO	SITES WITH BUILDINGS AND FACILITIES FOR WASTE STORAGE AND TREATMENT
	PUBLIC ROADS AND STREETS SITES
KM	SITES WITH CITY TRANSPORT BUILDINGS AND FACILITIES
KT	SITES WITH CAR TRANSPORT BUILDINGS AND FACILITIES
KK	SITES WITH RAILWAY TRANSPORT BUILDINGS AND FACILITIES
KL	SITES WITH AIRWAY TRANSPORT BUILDINGS AND FACILITIES
INFORMATION ELEMENTS OF THE STUDY	
	CITY BOUNDARIES
	DISTRICT BOUNDARIES
	WARSAW SLOPE
	HYDROGRAPHIC LAYOUT



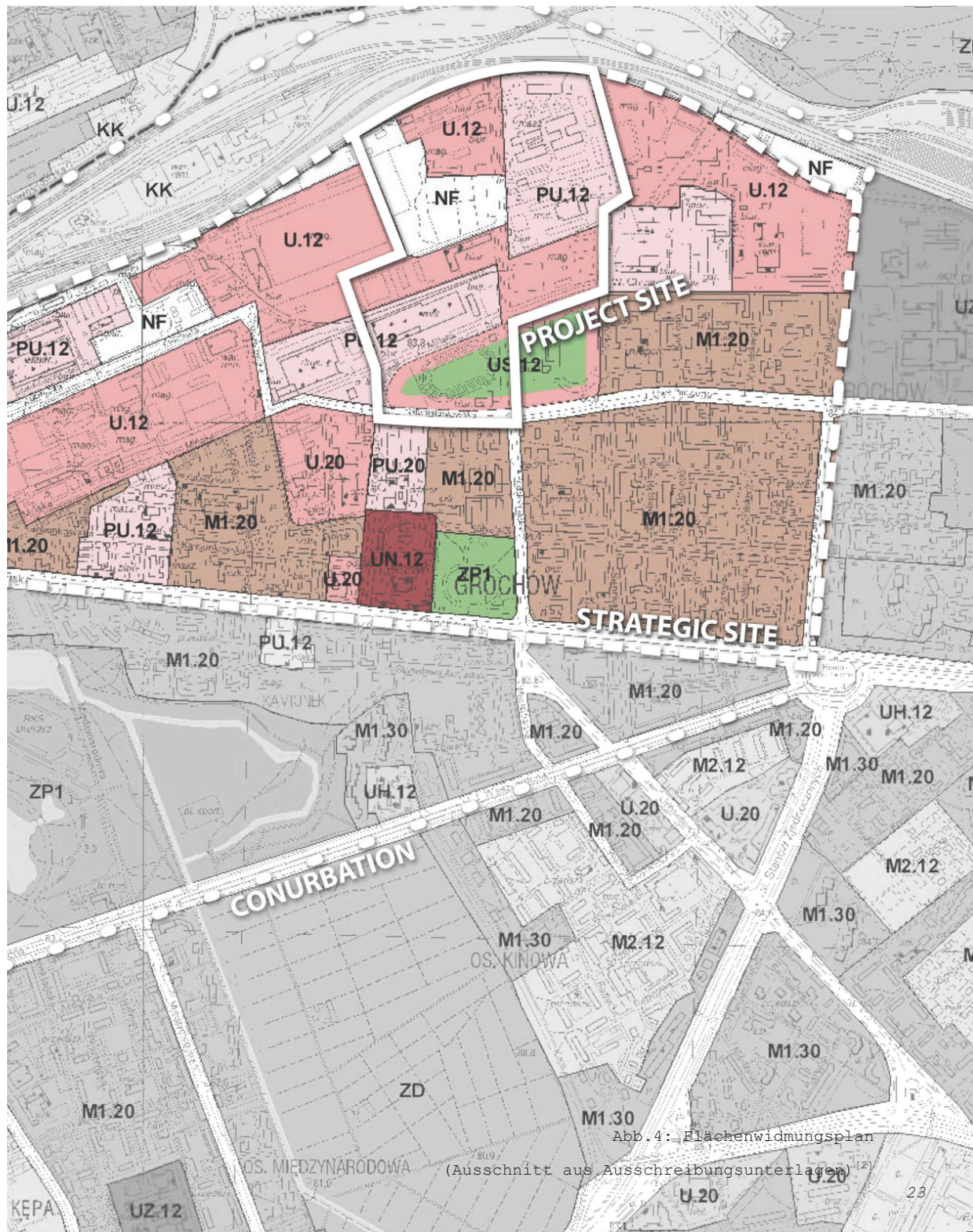


Abb.4: Flächenwidmungsplan
(Ausschnitt aus Ausschreibungsunterlagen) [2]

Aufgabe des Projekts

Das Ziel des Projekts ist, durch städtebauliche bzw. architektonische Maßnahmen die degradierten Industrie- und Lagerflächen des Grochóws in ein multifunktionales Wohnquartier umzuwandeln.

Es ist wichtig ein Programm für die künftigen Bewohner anzubieten, das nicht bloß eine Schlafstadt vorsieht, sondern ein multifunktionelles Wohnquartier für optimale Verhältnisse zwischen Leben, Arbeiten und Entspannung.

Das Projekt sollte die unverwechselbaren sozialen und kulturellen Eigenschaften von Praga berücksichtigen und soziale Ausgrenzungen der Bewohner verhindern. Die optimale Proportion zwischen Wohnen, Sport, Entspannung, Industrie und modernen Arbeitsplätzen sollte die weitere harmonische und nachhaltige Entwicklung des Bezirks fördern. Aufgrund der peripheren Lage des Standortes ist die Entwicklung einer klaren Verbindungsstruktur zur Stadt ausgesprochen wichtig und eine attraktive Funktion für die Identifizierung am Ende der Ul. Podskarbińska, sowohl auf lokaler als auch großstädtischer Ebene, notwendig. Das Projekt sollte eine Lösung für das Problem der bestehenden Verkehrsbarrieren in Form von Eisenbahnstrecken und für eine daraus entstehende Isolation beinhalten.^[1]







Abb.5: Schwarzplan und Grünräume

Grünflächen

Die Grünflächen in Warschau nehmen etwa 28% der gesamten Fläche der Stadt (ca. 145 km²) ein und sind in folgende Flächen unterteilt:

- bewaldete Fläche - ca. 72,6 km²;
- bewachsenen Fläche(Parks) - ca. 11, 7km²;
- Kleingärten - ca. 17 km²;
- Grün in Friedhöfen - ca. 0,5 km².

Die Struktur wird durch grüne Wälder dominiert. Insgesamt betrachtet gibt es relativ wenige Grünbereiche. Der Rest besteht aus Parks und Plätzen und einigen kleineren Grünflächen wie Kleingärten.

Die Anordnung der Grünflächen ist ungleichmäßig. Ca. 70% der gesamten Grünfläche ist in sechs Bezirken (Bielany, Bialoleka, Rembertów, Wawer, Wesoła und Ursynów) verteilt, während Parks und Plätze vor allem in zentralen Bezirken (Mokotów, Ochota, Praga Południe, Praga Północ, Śródmieście, Wola) konzentriert sind.

Natürliches Grün konzentriert sich entlang des Flusses und rund um Seen, Teiche und Wasserläufe. Die Grünflächen und die natürlichen Wälder sind kaum für Erholung und Freizeit nutzbar.

Auf der rechten Seite, in der Nähe des Grundstücks, befindet sich der Park Skarys-

zewski. Früher gab es in diesem Bereich wegen der niedrigen Uferböschung oft Überflutungen. Die Weichsel hat ihren Kanal hier mehrmals verändert und es ergaben sich oft Aufspaltungen in mehrere Ströme. Was von einem der ehemaligen Weichsel-Kanäle geblieben ist, ist eine Kette von Wasserläufen und Teichen, die sich südlich vom Grundstück befinden. Heute fungieren sie als historische- und Erholungsparks und als ein grüner Keil, der die Stadt ventiliert.^{[3] [5]}

Wohnungen

Eine wichtige operative Zielsetzung der Entwicklungsstrategie der Stadt ist, um das Wachstum des Wohnungsentwicklungen und Modernisierung der bestehenden Gebäude zu unterstützen. Das Wohnungsstatus in Warschau und in Polen ist immer noch hinter den europäischen Standards. Die wachsende Bevölkerung der Stadt und kleinen Grundfläche der Häuser tragen zur kontinuierlichen Bedarf an neuen Wohneinheiten. Das Stadtamt fördern das Wachstum von Wohnungen durch städtebauliche Maßnahmen, Investitionen in die Infrastruktur und die angemessene Verwaltung der staatlichen Grundstücken. In „local spatial development plans“, wird voraussichtlich der Bereich des Grundstücks für Wohnzonen zugewiesen werden.^[2]

2. **Warschau und Geschichte**

Ansicht von Warschau, Gabriel Pérelle 1656^[6]



Warschau und seine Geschichte

Warschau, die Hauptstadt Polens, liegt an der Weichsel. Es hat über 1,7 Mio. Einwohner und ist die zehntgrößte Stadt der Europäischen Union. Warschau ist auch ein Zentrum eines Agglomerationsraums inklusive umliegender Städte mit rund 3,5 Mio. Einwohnern. Die Stadt Warschau gliedert sich in insgesamt 18 Bezirke, unter denen sich Śródmieście (Stadtmitte), die eigentliche Innenstadt, befindet.

Wie andere Städte Mitteleuropas profitiert Warschau auch von der Wende 1989. Die nicht kommunistische Regierung übernimmt im Herbst 1989 die Aufgabe, Polen in die Richtung der Marktwirtschaft zu führen. Anfang 1990 konnte die Regierung ein radikales Wirtschaftsprogramm implementieren. Der daraus resultierende Transformationsprozess prägte die 90er-Jahre. Der Beitritt in die EU 2004 stellt eine weitere Zäsur dar. Nicht nur die Landwirte sind die wirtschaftlichen Gewinner des Beitritts, sondern auch die Städte, die ausländische Investoren anziehen. Polen gelingt es so, der internationalen Wirtschaftskrise zu trotzen. In den 90er-Jahren entstanden nicht nur viele moderne Wolkenkratzer und Bürogebäude, sondern auch viele Läden, Einkaufszentren und Freizeitmöglichkeiten im Zentrum und im Stadtteil Wola. So trug Warschau damals den Titel „größte Baustelle Europas“ und wurde



Abb.6: 18 Bezirke in Warschau



Abb.7: Innenstadt nach dem 2.Weltkrieg^[7]



Abb.8: Hochhäuser in Warschau 2012^[8]

eine der „höchsten“ Städte Europas.

Im Gegensatz zu dieser prächtigen Geschichte des Aufschwungs litt Warschau unter seiner tragischen Stadtgeschichte. An fast jeder Straßenkreuzung befinden sich Gedenkstätten für die Opfer, die durch Invasion von Fremdmächten im Laufe der Geschichte von Warschau gefallen sind. Vor allem die Schäden vom Zweiten Weltkrieg waren die größte Tragödie. In dem Krieg wurden 75% des Wohnungsbestandes des Jahres 1939 zerstört. Die Stadtverwaltung fasste schon im Jahr 1945 den Beschluss, Warschau detailgetreu wieder aufzubauen. „Ohne Kenntnis der langen Geschichte Polens unter wechselnder Fremdherrschaft und ohne Kenntnis des großen Nationalbewusstseins seiner Bevölkerung sind die Prioritäten des Wiederaufbaus der Hauptstadt schwer zu verstehen.“^[9] Heute ist ein Großteil wieder aufgebaut, aber der Wiederaufbau dauert noch an. Während die allermeisten Gebäude und Straßenzüge des alten Warschaus unwiederbringlich verloren waren, entstanden mehrere Stadtteile im realsozialistischen Stil. Zwischen 1949 und 1955 war die Blütezeit dieser Stilrichtung und verschmolz in ihrer Warschauer Abwandlung mit der polnischen Architektur der 1930er Jahre, die wiederum stark von dem Warschauer Klassizismus beeinflusst war. Das stärkste Symbol dieser Richtung und das Bild Warschaus ist der Warschauer Kulturpalast(237m), der im

Jahr 1955 fertiggestellt wurde und das damals das zweithöchste Gebäude Europas war. Nach langer Zeit der Kritik wird die Architektur des sozialistischen Realismus in jüngster Zeit allmählich wiederentdeckt.

[10] [11] [12]

Der Wiederaufbau, der Sozialismus und die Wende - alle diese Faktoren von jeweils historischen Momenten - tragen zu dem heutigen Schein der Stadt Warschau bei.

Geschichte der anderen Seite

Die eher bekannte Geschichte Warschaus steht im starken Kontrast zu der Geschichte Pragas. Praga ist ein historischer Vorort auf der rechten Seite der Weichsel. Die Besiedlungsspuren können hier mindestens bis in das 7. Jhdt. zurückverfolgt werden. Das morastige und oft überflutete Gebiet wurde mit der Gründung von Warschau aufgegeben.

Im 16. Jhdt, als Warschau zur neuen Hauptstadt Polens wurde, wuchs die Stadt weit über die mittelalterlichen Stadtmauern hinaus und hatte in jener Zeit über 50.000 Einwohner. Etwa gleichzeitig entstanden neue Stadtviertel bzw. Vororte beiderseits der Weichsel. Zwischen 1568 und 1573 entstand die erste über 500 m lange Weichselbrücke, was die Ausdehnung auf dem rechten Weichselufer, das Praga genannt wurde, begünstigte.



Abb.9: Ansicht Warschau, Holzschnitt, 1589^[6]

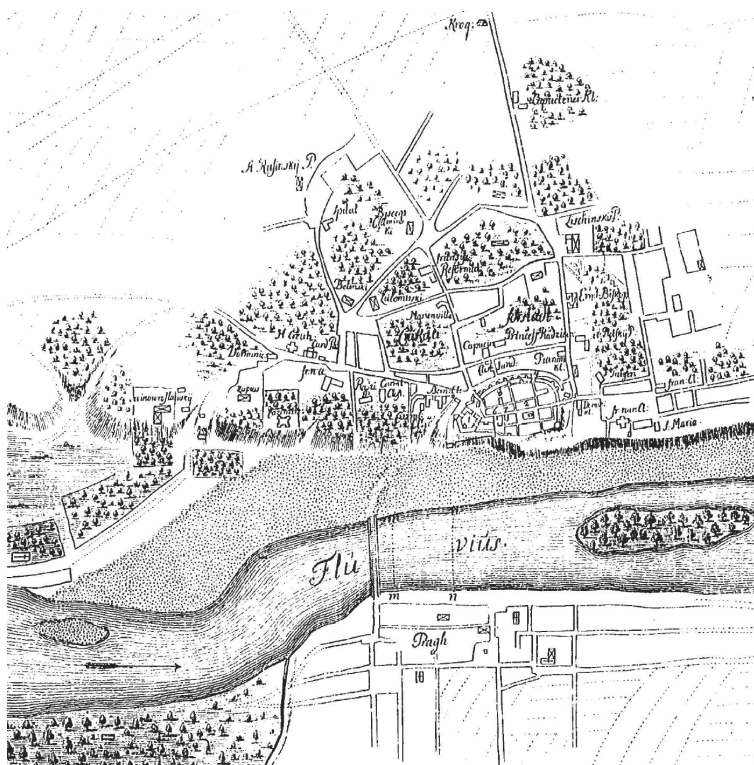


Abb.10: Warschau Praga, 1705^[6]



Abb.11: Ansicht von Warschau aus Praga, Bernardo Bellotto, 1770^[6]

Im Jahre 1648 erhielt Praga die Stadtrechte. Es galt als erste neue geschlossene Siedlung auf dem rechten Weichselufer und wurde damit zum ersten Vorort östlich von Warschau. Ab 1776 wurde die Altstadt durch eine weitere Brücke mit der rechten Seite der Weichsel verbunden. Trotz all dieser Maßnahmen blieb Praga - aufgrund von fehlenden Absprachen mit Warschau - bis ins 19. Jahrhundert unbedeutend.

Bis in das frühe 20. Jhdt. behielt die Gegend ihren ländlichen Charakter. Erst 1916 wurde sie Teil von Warschau. Bald war sie einer der am schnellsten wachsenden Bereiche der Stadt und Saska Kępa wurde ihr Zentrum. In den 1920er und 1930er Jahren wurde sie eine beliebte Villengegend für Warschaus Mittelschicht.

Während die Innenstadt im Zweiten Weltkrieg fast komplett zerstört wurde, blieben 70 Prozent der Häuser auf der rechten Weichelseite von der Zerstörung verschont. Entgegen einigen Plänen unterblieb auch eine Industrialisierung. Dadurch blieb der ruhige und friedvolle Charakter des Stadtbezirks erhalten.^{[13] [14]}

Praga heute

Im Jahre 1945 wurde Praga verwaltungstechnisch in Praga Nord und Praga Süd aufge-

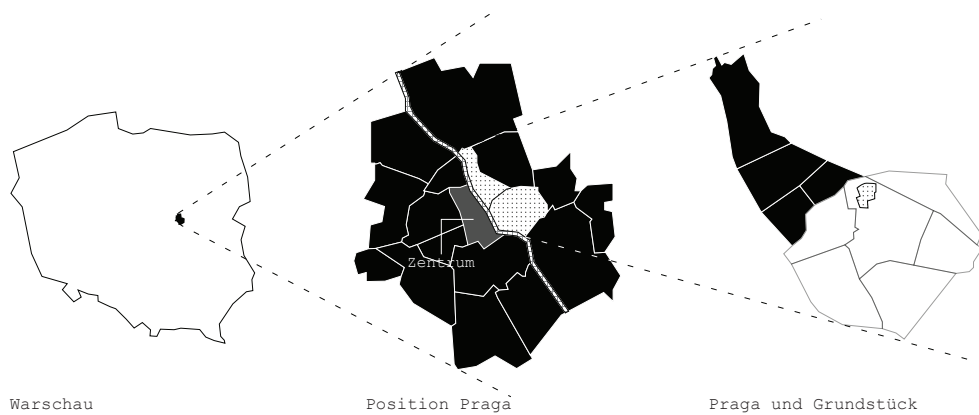


Abb.12: Das Grundstück in Relation von verschiedener Raumfassung



Abb.13: Praga und seine Unterteilung

teilt. Die Entwicklung der beiden Bezirke verlief einander ähnelnd. Heute sehen die Warschauer die andere Weichselseite als das „Praga“, doch es bilden sich Szeneviertel, wie Grochów, das bürgerliche Saski Kępa, und das Viertel Szmulki, die in letzter Zeit auf sich aufmerksam machen. Praga war immer ein anderes Warschau. Vor dem Krieg entstand auf dem rechten Weichselufer ein Leben ganz eigener Art. Züge aus Russland hielten, es wurden Geschäfte gemacht, im späten 19. Jhdt. entstanden neue Stadtviertel und Fabriken. 42 Prozent der Bewohner Pragas waren Juden. Als Warschau nach dem Krieg mit Menschen vom Land besiedelt wurde, blieb Praga der einzige Ort, der nicht davon betroffen war. Viele Familien leben hier seit Generationen. Man hört ihnen an der Aussprache einzelner Vokale an, dass sie aus Praga stammen.

Nach 1945 passten die alten Häuser dort nicht zum zeitlichen Standard. Die kommunistische Stadtverwaltung ließ Praga verfallen. Die jahrzehntelange und gezielte Vernachlässigung des Stadtteils hinterließ Spuren wie z.B. hohe Raten von Alkoholismus und Arbeitslosigkeit und viele verwahrloste Kinder.

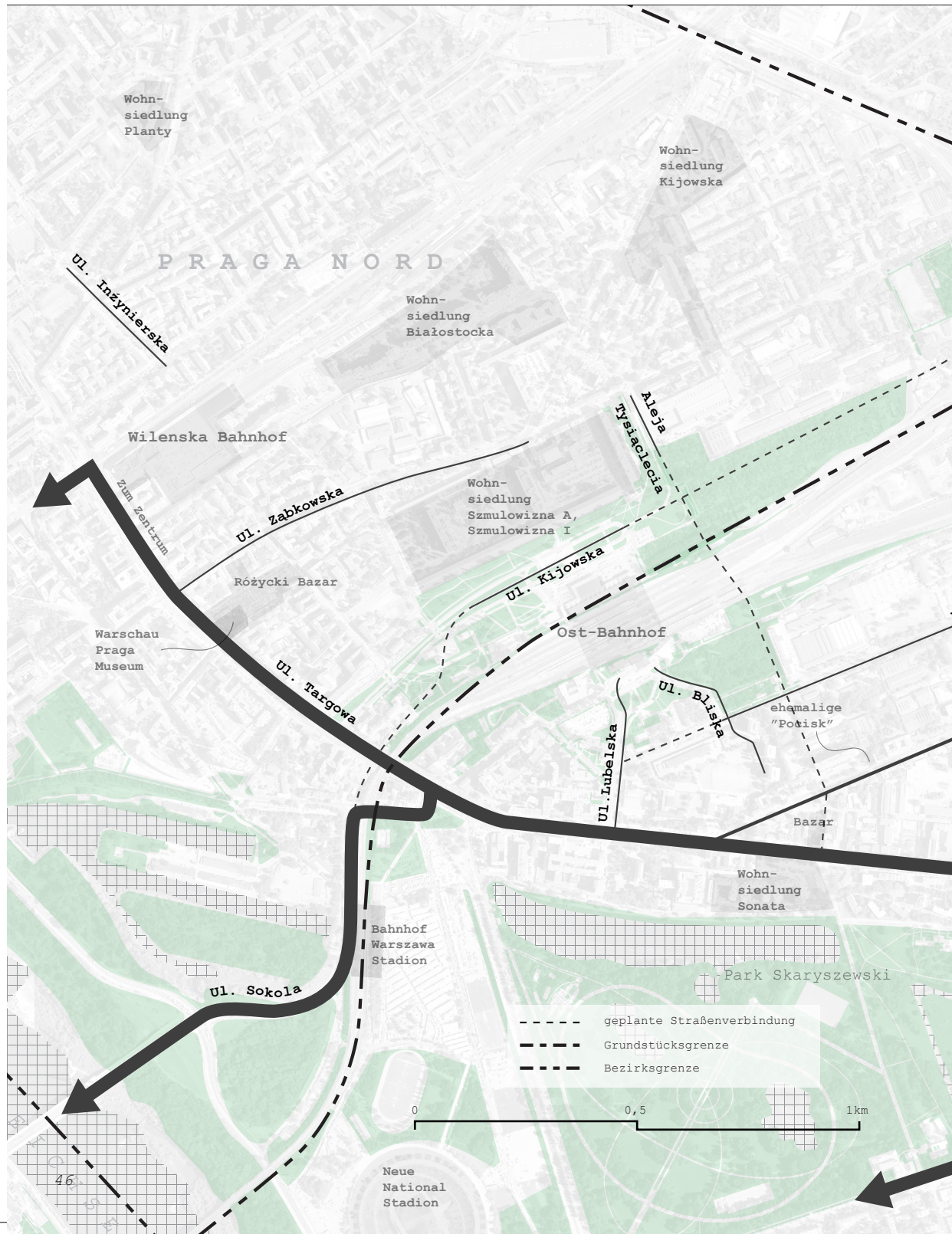
Lange besaß Praga den Ruf eines gefährlichen Stadtteils. In der Gegend befindet sich heute das neue Nationalstadion – das frühere „Stadion des Zehnten Jahrestages“ – das während des Sozialismus Sportveran-



Abb.14: Stadion Narodowy in Warschau^[15]



Abb.15: Kreuzung Ul.Grochowska/Ul.Podskarbińska



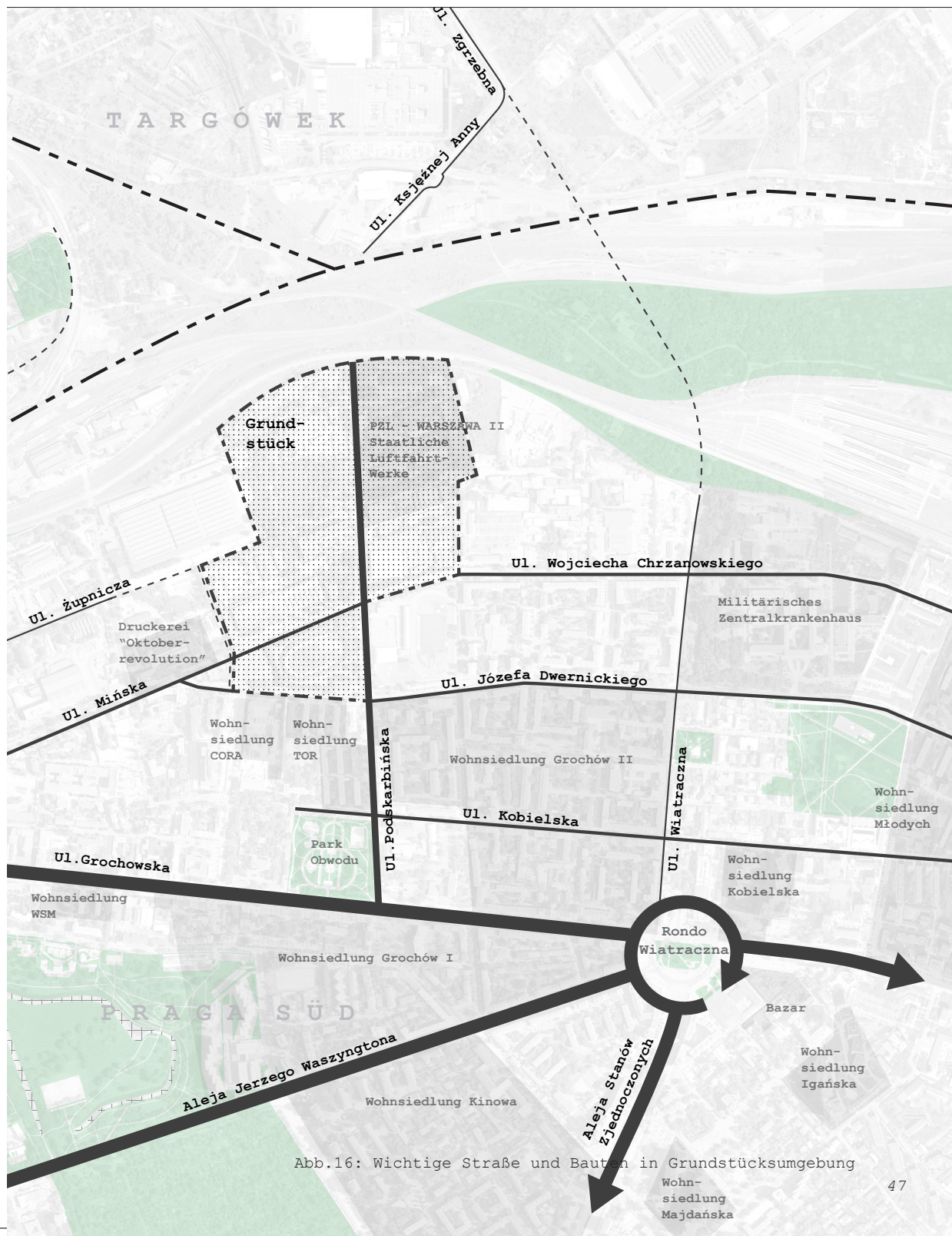


Abb.16: Wichtige Straße und Bauten in Grundstücksumgebung



Abb.18: Kreuzung Ul.Podskarbińska/Ul.Józefa Dwernickiego



Abb.17: Wohnbau in der Grundstücksumgebung

staltungen, nationale Feste und Parteifeierlichkeiten beherbergte und nach der Wende als einer der größten Basare Osteuropas – der „Jarmark Europa“ oder „Russensmarkt“ – bekannt wurde. Ab dem Beginn der Bauarbeiten für das neue Stadion wurde der dortige Handel eingestellt.

In den letzten zwei Jahrzehnten entwickelte sich Praga rasant. Seit 2002 ist es auch durch den Film „Der Pianist“ vom Regisseur Roman Polanski bekannt. Seitdem sind überall Cafés, Theater, Galerien und Boutiquen entstanden und Praga wurde immer mehr zu einem beliebten Ort für Künstler, Intellektuelle und Touristen. Sein Charme entsteht durch die kleinen, alten Gassen, die heruntergekommenen Häuser und durch die verfallenen Hinterhöfe, die noch aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg erhalten sind. Die Leute, die das Flair des „authentischen Warschaus“ suchen, werden in Praga fündig.

Mit der Zeit wurde das Viertel aber auch für Investoren immer interessanter und seit ein paar Jahren kündigt sich die Gentrifizierung an.^{[12] [13] [14] [16] [17]}

Grundstück

Das Grundstück befindet sich in Praga Süd in einem ehemaligen Industriegebiet. Im Norden

grenzt das Grundstück an eine gebogene Bahnstrecke die den nördlichen Teil des Areals umhüllt. Im Süden grenzt das Grundstück an eine Sportanlage, die ursprünglich für die örtliche Gemeinschaft entwickelt wurde, und an traditionelle Arbeiter-Wohnviertel. Die Lager- und Industrieflächen sind von Wohngebieten durch Ul. Minska getrennt. Die Achse des Grundstücks ist Ul. Podskarbińska - senkrecht zur Ul. Minska. Es verläuft von Ul. Grochowska - die Hauptstraße von Praga Poludnie - bis zur Kurve der Terespol Eisenbahn. Die derzeitige Form des Baugebietes wurde durch die Entwicklung von der Petersburg Eisenbahn im Jahre 1862 und der Terespol Eisenbahn (für Moskau) in den Jahren 1866/67 bestimmt. Die beiden Bahn-Strecken werden mit einem geschwungenen Gleisanschluss verbunden.

Als Polen die Unabhängigkeit nach dem Ersten Weltkrieg erlangte, wurden eine Reihe von Fabriken und Lagerhallen auf dem Grundstück gebaut. Als der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges begann, wurde die Industrialisierung fortgesetzt. In den Jahren 1925-1932 wurden 6 Wohnhäuser für Obdachlose an der Ul. Podskarbińska in Grochów errichtet. Im Zeitraum 1937-1938 wurden einige Gebäude der TOR-Siedlung gebaut.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Stadtverwaltung von der sich bildenden kommunistischen Partei kontrolliert. Der Wieder-

aufbau wurde durch die Verstaatlichung der Industrie, der Produktion und der Einführung des Systems der zentralen Planung begleitet und trug zum Prozess der sozialistischen Industrialisierung des Landes bei.

Wichtige Erweiterung entstanden nach dem Zweiten Weltkrieg. Im Jahr 1951 begann das industrielle Wachstum der Grochów. Die größte Druckerei in Polen, die Druckerei „Oktoberrevolution“, wurde im Jahr 1950 an der Ul. Mińska geöffnet. Danach folgte die große Textilfabrik „Cora“ (auf dem jetzt die Cora-Siedlung steht). Das ehemaligen Areal des Munitions-Werksgeländes „Pocisk“ wurden im Jahr 1951 in eine Autowerkstatt (Warszawska Fabryka Motocykli^[18]) umgewandelt. Im Jahr 1965 zog die Autowerkstatt in das Areal der WSK^[19] Świdnik^[20]^[21] um. Die Immobilien und Maschinen wurden von der benachbarten CB übernommen, die Motoren und Ersatzteile produzierte. Die Warschauer Schweißtechnik-Werkstatt „Perun“ wurde in der Kriegszeit erfolgreich. Im Grochow wurden noch mehr neue Wohnsiedlungen, inklusive der Wohnsiedlungen Grochów I, II und III, gebaut.

Die Einführung der Marktwirtschaft führte zum Zusammenbruch vieler Industriegebiete. Der Rückgang in der Produktion betraf am stärksten die Eisen-, Bergbau- und Textilindustrie. Die Regression der Industrie stoppte im Jahr 1992. Die Krise wurde am

schnellsten von der Lebensmittel-, Holz-, Papier- und polygrafischen Industrie überwunden. Die Privatisierung wurde konsequent vorangetrieben. In den späteren 90er Jahren arbeiteten im Privatsektor mehr als 70% aller Erwerbstätigen in der Industrierache. In der Umgebung des Grundstücks wurden mehrere Industrieanlagen errichtet. Viele Gebäude dieser Betriebe werden heute für neue Funktionen angepasst (z. B. Universitäten, Firmen, Gerichte und Kultureinrichtungen). Einige von ihnen wurden abgerissen.

Das Grundstück ist seit ein paar Jahrzehnten von der Luftfahrt-Industrie geprägt. Der jetzige Eigentümer - Hersteller für Bestandteile der Mobilindustrie „PZL[23] - WARSZAWA II“ AG - ist Teil der Kapitalgruppe BUMAR, der Tochtergesellschaft eines nationalen Rüstungskonzerns. Die Reorganisation des Unternehmens und die Schwierigkeiten der Aufrechterhaltung der Produktion in einem städtischen Standort des Unternehmens führten dazu, dass die Grundbesitzer das Land verkauften.^{[5][22][23]}



Abb.19: Tor Siedlung



Abb.20: Ehemaliges Velodrom vom Orzel Sport Club



Abb.21: Böschung am Ende der Ul.Podskarbińska



Abb.22: Blick von der Böschung nach Norden



Abb.23: CORA Siedlung (links)



Abb.24: Wohngebäude an einer Hintergasse von Ul. Mińska

3. Verkehrskonzept in Warschau

Agglomeration der Stadt Warschau und Grundstück



0 0.5 1 3km

Die Strategie der Verkehrsentwicklung (SRT) ^[24]

Das primäre Ziel der nationalen Verkehrspolitik ist es, die Verfügbarkeit der Territorien zu erhöhen sowie die Sicherheit und Effizienz des Straßenverkehrs durch die Schaffung eines einheitlichen, ausgewogenen und benutzerfreundlichen Verkehrssystems auf lokaler, nationaler, europäischer und globaler Ebene sicherzustellen.

Die Verbesserung des Zugangs zu den Territorien in Polen erfordert die Integration der wichtigsten Verkehrsträger (Schiene, Straße, See, Luft und Binnenschifffahrt) und eines integrierten Verkehrssystems. Der Hauptzweck dieses Systems ist, geografische Barrieren zu überwinden, um die Interaktion zwischen Bürgern, Unternehmen und ganzen Volkswirtschaften zu erlauben. Es ist auch ein Schritt in Richtung einer besseren Nutzung des wirtschaftlichen Potenzials von Regionen.

Die Herausforderung für Polen ist in erster Linie die Erweiterung, Modernisierung und Revitalisierung von Verkehrsinfrastruktur. Eine weitere Aufgabe ist die Verbesserung von Infrastrukturverbindungen der Wachstumszentren mit Bereichen mit niedrigerem Wachstum sowie deren Anbindung an das europäische Verkehrsnetz (TEN-T) ^[25].

Im zweiten Schritt sollte der Schwerpunkt

auf die Erhöhung der Dichte der Infrastruktur und die Schaffung eines integrierten Verkehrssystems gelegt werden.

Nur ein zusammenhängendes Netz von Autobahnen, Schnellstraßen und Eisenbahnen kann zu einem hohen Standard führen. Die Entwicklung eines Netzes von Flughäfen, Häfen und Binnenwasserstraßen und ÖPNV-Systemen kann das volle Potenzial der polnischen Wirtschaft, Bildung, Wissenschaft und Kultur entfalten. ^[26]

Schienenverkehr

Trotz des starken Wachstums des Individualverkehrs in den letzten zwei Jahrzehnten spielt der Schienenverkehr für das polnische Verkehrswesen immer noch eine wichtige Rolle.

Das Schienennetz wird größtenteils von der Staatsbahn PKP (Polskie Koleje Państwowe) betrieben. Wichtige Verkehrsknotenpunkte sind Warschau, Posen, Danzig, Stettin, Breslau, Kattowitz und Krakau. Die wichtigsten Städte werden durch InterCity-Züge miteinander verbunden. ^[11]

Warschau verfügt über eine einzige U-Bahnlinie, die seit April 1995 die Nord-Süd-Richtung auf der linken Weichelseite verbindet. Seit 1. Juli 2005 ist auch die

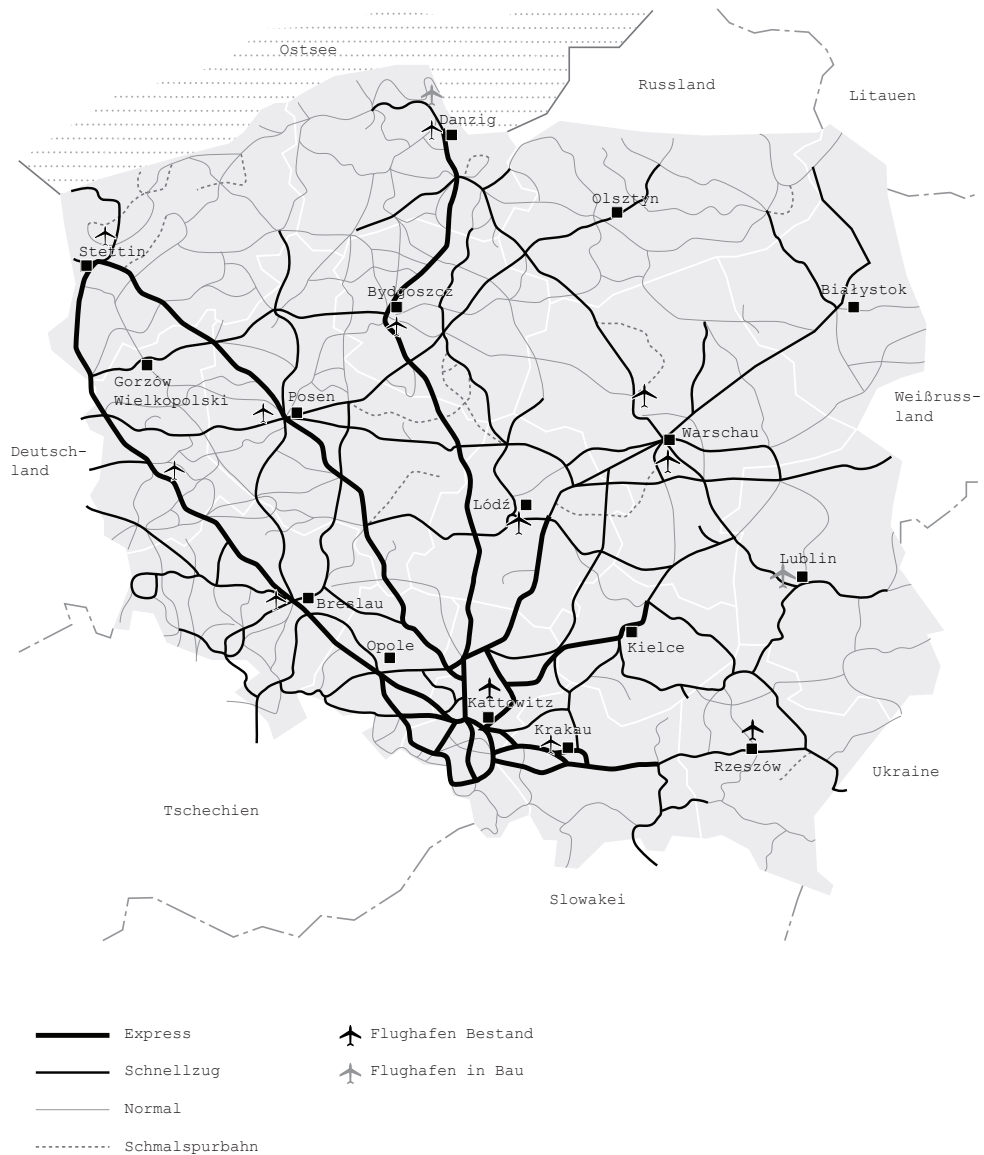


Abb.25: Schienennetz und Flughäfen in Polen

Warschauer S-Bahn (Warszawska Szybka Kolej Miejska) in Betrieb, die in Ost-West-Richtung verläuft.

Luftverkehr

Der Luftverkehr in Polen erfuhr in den 1990er Jahren eine Privatisierungswelle. Polens Luftfahrtbranche befindet sich im Aufwind. Mit 21,9 Millionen Fluggästen wurde 2011 ein neuer Rekord erreicht. Pünktlich zur Fußball-Europameisterschaft EURO 2012 wurden die meisten Flughäfen des Landes modernisiert und erweitert.^[27]

Die Stadt Warschau besitzt den Chopin Flughafen, der der größte und wichtigste Flughafen des Landes ist. Eine Bahnanbindung vom Flughafen direkt in das Stadtzentrum ist seit 1. Juni 2012 in Betrieb.

Straßenverkehr

Das Straßennetz in Polen hat eine Länge von ca. 382.000 km, dazu gehören Autobahnen mit ca. 1060 km und Schnellstraßen mit einer Länge von ca. 750 km.

Das seit 1976 erbaute Autobahn- und Schnellstraßennetz stellte im Jahr 2012 mithilfe der Fußball-Europameisterschaft 2012 den Rekord an fertiggestellten und eröffneten Autobahn- und Schnellstraßenkilometern dar. Der geplante Ausbau aller polnischen

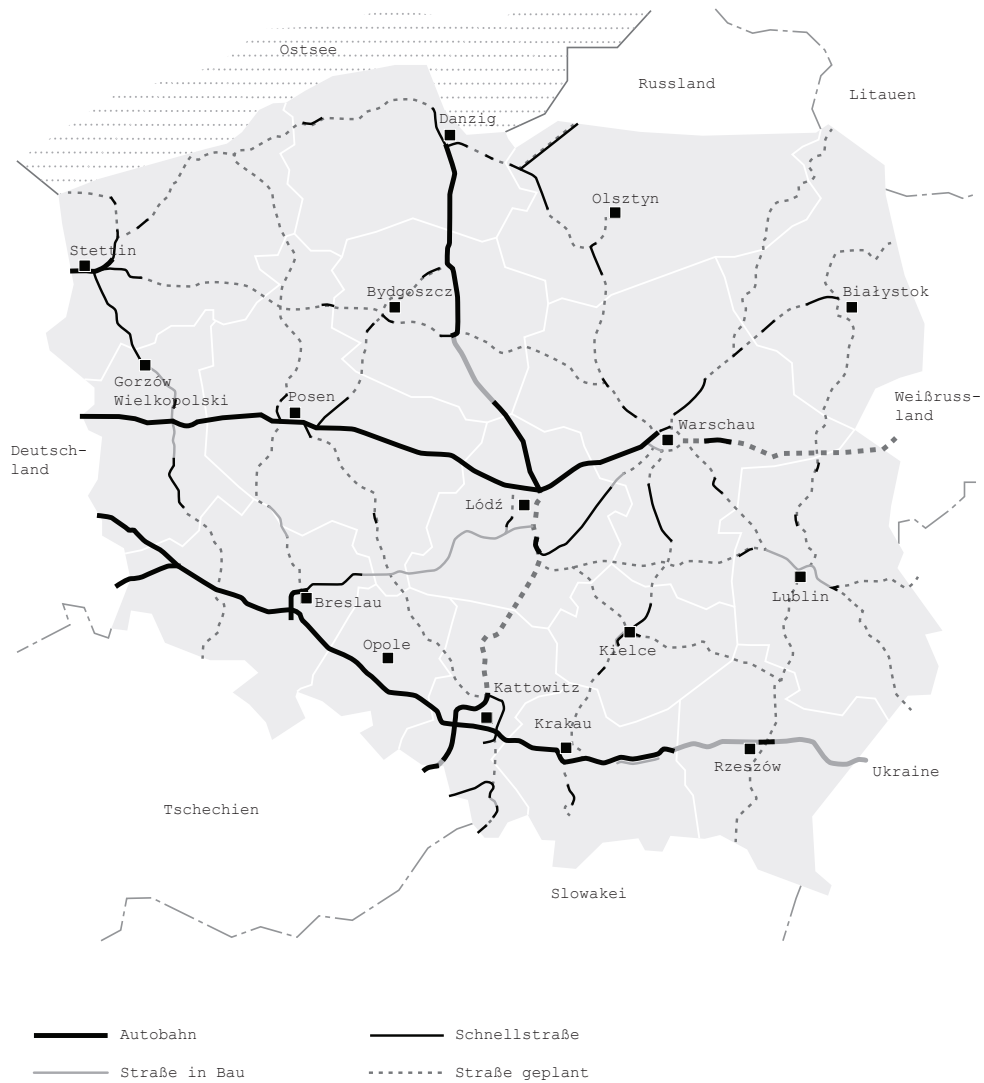


Abb.26: Aktuelles und geplantes Autobahnen- und Schnellstraßennetz in Polen



Abb.27: Aktueller und geplanter Schnellstraßenring in Warschau

Verkehrskonzept in Warschau



Abb.28: Schienenverkehr in Warschau



Abb.29: Busverkehr in Warschau

Autobahnen und des Schnellstraßennetzes auf 2418km bis Ende 2012 wurde allerdings gestoppt. Aufgrund von finanziellen Schwierigkeiten und den daraus resultierenden Insolvenzen von polnischen Bauunternehmen kam es zu erheblichen Bauverzögerungen.

[11][27]

Große Bedeutung im Straßenverkehr hat auch der Überlandbusverkehr, der auch kleinste Ortschaften einbezieht. Betreiber sind mehrere private und regionale Gesellschaften, z.B. Państwowa Komunikacja Samochodowa (PKS).^[27]

Die Stadt Warschau ist an das landesweite polnische Fernstraßennetz angebunden, das Schnellstraßennetz im Raum Warschau befindet sich noch im Aufbau. Vor allem die Schnellstraßenumfahrung (pl. Ekspresowa Obwodnica Warszawy) sollte in Zukunft auf eine Länge von 85 km ausgebaut werden und für die Umleitung des Fernverkehrs aus dem Stadtzentrum sorgen.

Warschau besitzt einige große Busterminals. Von dort fahren hauptsächlich Fernbusse der PKS, die in Polen mit der Bahn gleichwertig angesehen sind.^[11]

Demografie in Warschau

Warschau ist die größte polnische Stadt

mit einer Bevölkerungszahl von 1.715.517 Einwohnern (am 31. Dezember 2012) und einer Fläche von 517,24 km². Die Wachstumstendenz der Bevölkerung ist in den letzten Jahrzehnten leicht ansteigend.

Jeden Tag pendeln über 500.000 Menschen zur Arbeit nach Warschau, von denen die meisten von Lodz (ca. 150.000) und Radom (ca. 50.000) kommen. Mit Berücksichtigung aller Zahlen erhalten wir eine Schätzung von 2,41-2,46 Millionen Menschen, die sich während des Tages in der Stadt befinden.

Warschau erlitt durch den Zweiten Weltkrieg große Bevölkerungsverluste. Die Einwohnerzahl verringerte sich von 1.289.000 im Jahr 1939 auf 478.755 im Jahr 1946.

In den frühen 50er Jahren des 20. Jahrhunderts lag das Bevölkerungswachstum pro Jahr bei ca. 5-7 % (ca. 45.000-60.000 Zuwanderer für nur 41.000 neue Wohnungen). Die Regierung beschloss einen Sechsjahresplan für die Jahre 1950 bis 1955, die damit geltenden Beschränkungen für Wohnsitze in Warschau führten zur Senkung der Zuwanderung (1976 belief sich die Zuwanderung auf 22.000 Menschen). Diese Beschränkungen haben die Entwicklung der Ortschaften (kleine Städte) in der Nähe von Warschau beeinflusst, da sich betroffene Menschen, welche die gesetzlichen Anforderungen nicht erfüllten, ansie-

delten. Durch die Abschaffung von gesetzlichen Hindernissen für die Zuwanderung kam es zu einem unkontrollierten Zustrom von Menschen in Warschau.^[28]

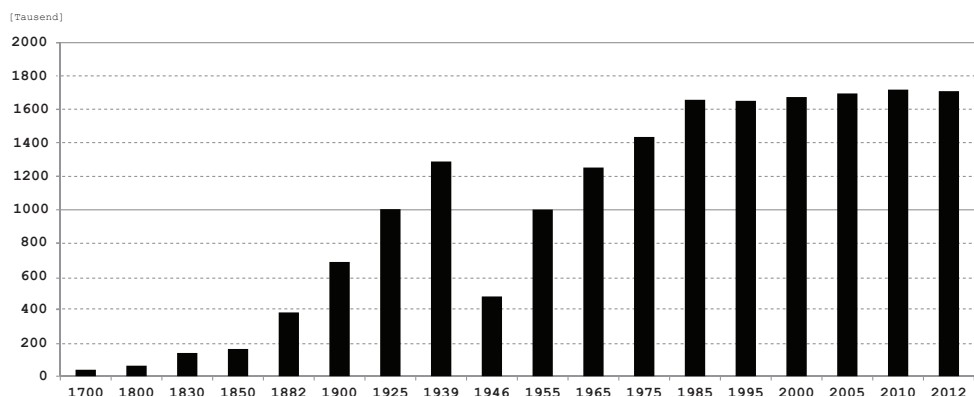


Abb.31: Bevölkerungswachstum Warschau in den letzten 3 Jahrhunderten

Warschau^[29]

Bezirk	Dichte /km2	Fläche km2	Bevölkerung
Ochota	9.448	9,7	91.643
Śródmieście	8.609	15,6	134.306
Praga Süd	8.262	22,4	185.077
Wola	7.359	19,3	142.025
Praga Nord	6.422	11,4	73.207
Mokotów	6.410	35,4	226.911
Żoliborz	5.797	8,5	49.275
Targówek	5.077	24,2	122.872
Ursus	5.030	9,4	47.285
Bemowo	4.288	25,0	107.197
Bielany	4.189	32,3	135.307
Ursynów	3.286	43,8	143.935
Włochy	1.391	28,6	39.778
Rembertów	1.176	19,3	22.688
Białołęka	1.055	73,0	76.999
Wesoła	918	22,6	20.749
Wawer	829	79,7	66.094
Wilanów	414	36,7	15.188
Summe		516,9	1.700.536

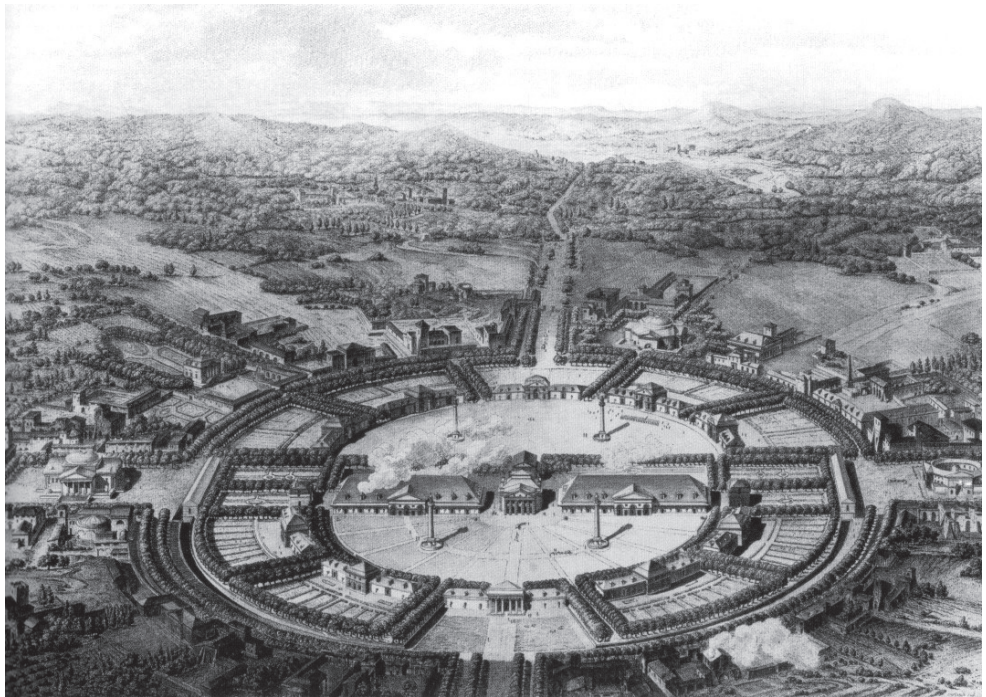
Wien^[30]

Bezirk	Dichte /km2	Fläche km2	Bevölkerung
05. Margareten	26.196	2,0	53.178
08. Josefstadt	21.988	1,1	23.747
06. Mariahilf	20.016	1,5	29.623
07. Neubau	18.877	1,6	30.392
15. Rudolfsheim-Fünfhaus	18.658	3,9	72.021
04. Wieden	17.191	1,8	30.943
20. Brigittenau	14.746	5,7	83.607
09. Alsergrund	13.274	3,0	39.688
03. Landstraße	11.508	7,4	85.045
16. Ottakring	11.027	8,7	95.386
12. Meidling	10.855	8,2	88.579
18. Währing	7.645	6,3	48.013
01. Innere Stadt	5.599	3,0	16.854
10. Favoriten	5.573	31,8	177.215
02. Leopoldstadt	4.983	19,3	96.016
17. Hernals	4.662	11,4	52.913
11. Simmering	3.898	23,3	90.712
21. Floridsdorf	3.203	44,5	142.603
23. Liesing	2.924	32,0	93.629
19. Döbling	2.764	24,9	68.820
14. Penzing	2.511	33,8	84.933
22. Donaustadt	1.554	102,3	158.933
13. Hietzing	1.361	37,7	51.292
Summe		415,0	1.714.142

Abb.30: Vergleich der Dichte in Warschau und Wien

4. Das Bild der Stadt

Idealstadt Chaux, Claude-Nicolas Ledoux 1779^[31]



Hintergrund

Die Aufgabenstellung von European 11 fordert ein neues Stadt-Viertel, in dem vorallem durch die wachsende Nachfrage an Wohnungen, zusammen mit Arbeiten und Erholung, ein Multifunktionales Wohngebiet zu schaffen ist. Dieser Stadtteil sollte wie ein normales Viertel funktionieren. Es sollte alles da sein für das Leben der Leute, die in dieses Areal ziehen werden. Natürlich sollten die entsprechenden Sozial-einrichtungen bzw. Dienstleistungen auch gegeben sein. Dabei gibt es einige Punkte, für eine zukunfts offene Perspektive, die noch festzulegen sind:

Was sind die Merkmale und deren Einflüsse auf das Areal?

Wie halten die Bewohner von diesem Gebiet?

Was ist die politische, soziale und städtebauliche Anforderung an das Gebiet?

Was sind die jetzigen Eigenschaften, die in Zukunft beibehalten oder geändert werden sollten?

Welche Faktoren, die negative Folgen auf das Gebiet haben, funktionieren nicht?

Was ist mit der nördlich gelegenen Sperre, die durch die Nord-Süd Richtung und ihrer Bahngleisenwüste keine Kommunikation zulässt, usw?

Unter diesen Fragen ist der Entwurfsprozess nach der Abgabe in Gedanken sehr gewandert. Die Themen, z.B. Planung eines großen Areals, sind in verschiedenen kleinen oder großen Themenbereichen, in der vorliegenden Arbeit, vertieft.

Handlung der Bestandsgebäude

Eine Unterlage von European deutet an, dass hier die bestehenden Gebäude alle in „degraded sites located in post-industrial areas to be transformed in both spatial and functional terms“ eingestuft sind und mit einem komplett neuen Master-Plan ersetzt werden können oder müssen. Die Bestandsarchitektur ist meistens aus den 50er Jahren und passt nicht mehr, in Hinsicht auf Funktionalität, Städtebau, Architektur, Wirtschaftlichkeit und den zeitlichen Standards, auf das geforderte Raumprogramm. Deshalb habe ich mich entschieden, die ganzen Bestände auf dem Grundstück abzureißen und neu zu planen.^[2]

Das „tabula rasa“ Grundstück

Das „tabula rasa“ Grundstück, ist das ausgeschnittene leere Land in der Stadt, auf dem ein neuer Entwurf entstehen sollte. Wie wird das ganze organisiert? Da brauchte ich andere Dimensionsvorstellungen und einen Bezug, um einen neuen Entwurf zu machen. Die



Abb.32: Das ausgeschnittene leere Land

Gegenstände entlang der Grundstücksgrenze, der Kontext der Umgebung und optional ein Raster könnten als Hilfe genommen werden. Die gewöhnliche Sache, die Architekten immer als große Hilfe genommen haben, schien hier plötzlich sehr wenig zu sein. In der klassischen Planungsmethode wurde oft die Umgebung und der Kontext eines Gebietes genutzt, um in der neuen Planung Wiedererkennungswerte oder auch Spiegelungen des Bestandes einzubetten. Aber, je tiefer und breiter ein Grundstück nach innen hin ist, desto größer ist der Widerspruch, da sich in der Mitte des Neubaugebiets keine Reflektionen zum umgebenden Altbestand bieten. Das ist ein Problem bei einem „tabula rasa“ Grundstück, das Problem der „kontextlosen Mitte“.

In einer Neugestaltung könnte man hier eine utopische Fantasie für dieses Stadtgebiet planen, aber davor dachte ich, man braucht hier mehr Verständnis, um eine realistische Vision für das Viertel zu schaffen.

Ultimative Frage der Architekten

Was ist Stadt? Diese klassische Frage habe ich mir gestellt und ich glaube, dass das Darüber-bewusst-zu-denken sehr wichtig ist. Jeder Architekt sollte oder müsste sich diese Frage einmal gestellt haben. Aus was

besteht eine Stadt? Wie funktioniert sie? Wie entsteht ein neuer Stadtteil? Wenn man eine Stadt in ihrer physikalischen Struktur sieht, ist eine Stadt aus verschiedenen Elementen konstruiert, wie Straße, Gebäude, Blöcke und noch größer, Stadtteile und Bezirke, die zusätzlich unterschiedliche Entstehungszeiten, Größen, Dichten und Ziele haben. Und Sie alle spielen einzelne Rollen in dem Theaterstück Stadt. Ist das alles wirklich selbstverständlich? Was ist z.B. ein Block eigentlich? Ist das eine rein verwaltungstechnisch definierte Einheit? Oder mit Straßen begrenzter übriger Raum? Oder sind es die Volumen von zwei definierten Zonen? Es ist nötig einzelne Elemente und das Ganze noch einmal zu denken, und verstehen.

Bedeutung eines Master- und Bebauungsplan

Vor der Erklärung meines Projekts möchte ich mich kurz über die Bedeutung des Master- und Bebauungsplans äußern. Weil es ein Komplex ist und ein miteinander zusammenhängendes Geflecht, das bei einer Festlegung eines Rahmens, in dem die vorgegebenen „Organismen“ in Zukunft und in jeder Stufe der Entwicklung des Areals, ihren Besitzern (der Grundstücke) und Bewohner eine eigene Entscheidung und Entwicklung ermöglicht.

Der Masterplan ist ein Werkzeug, das oft in der Architekturbranche zum Einsatz kommt und vor allem wenn das zu behandelnde Projekt groß ist. Aber doch nicht unbedingt wegen dessen Größe. Ein Masterplan kann über das Planungsgebiet einer Gemeinde weit hinausreichen, oder auch nur kleinräumliche Festlegungen beinhalten. Er kann thematisch weit oder sehr eng gefasst sein. Der Masterplan ist aber auch oft städtebaulich. Der Masterplan ist ein informelles Planungsinstrument und um Rechtskraft zu erlangen muss er in den traditionellen Abläufen der Stadtplanung (Flächennutzungsplan, Bebauungsplan, usw.) nach den gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren eingebunden werden. Lediglich die Verwaltung kann in ihrem Entscheidungsspielraum durch einen Masterplan eingeschränkt werden.

Die stadtplanerischen Instrumente sind in einigen Ländern ähnlich gegliedert und oft hierarchisch. Im normalen Fall steht der Flächennutzungsplan an der Spitze, der für eine gesamte Stadt oder Kommune die künftigen Nutzungen festlegt. Ein Bebauungsplan enthält rechtsverbindliche Festsetzungen für die Nutzung jedes einzelnen Grundstückes in seinem Geltungsbereich.^[32]

Das funktioniert bei einem „tabula rasa“ Grundstück so nicht. Aber es muss nicht ein „tabula rasa“ Grundstück sein. Ein leeres Grundstück könnte komplett neues Bauland

sein, wie bei einer Landgewinnung oder einfach bei einem Verstädterungsprozess, um einen neuen Stadtteil zu erweitern. Der Fall könnte so sein, wie bei meinem Grundstück, dass die Stadt bzw. das Land die ehemaligen Funktionen dort als inadäquat betrachtet und dort eine andere Stadtentwicklung erwartete. Da kippt die normale Hierarchie der stadtplanerischen Instrumente. Der Flächennutzungsplan, das zuallererst da sein sollte, ist nicht da (nicht gültig) und die Stadt ist sich darüber auch nicht sicher, wie man mit so einem Gebiet umgehen sollte. So wird ein Wettbewerb über das Areal ausgeschrieben. Architekten sind, für innerhalb des Rahmens der Ausschreibung, frei befugt über das Potenzial des Ortes zu denken. Bei der Entstehung des Bebauungsplans wird auch nicht umgekehrt gehandelt, dass zuallererst der Antrag von einem Architekten mit einem Plan für das Bauland kommt und dann erst die Behörde den Plan bestätigt. Also in meinem Grundstück gibt es keinen Bebauungsplan, das heißt, keine sichtbare Haftung, die normalerweise die Architektur sehr beschränken würde. Also hat der Masterplan bei diesem „tabula rasa“ Grundstück keinen Einfluss vom Bebauungsplan, sondern der Masterplan selbst ist die Vorstufe des neuen Bebauungsplans.



Abb.33: „Brazza Nord Bordeaux“, KCAP 2011^[34]

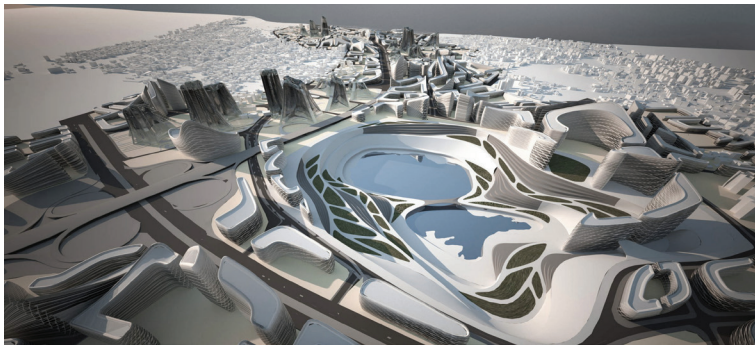


Abb.34: „Kartal Pendik Masterplan“, Zaha Hadid 2006^[35]

Planung des Masterplans

Unter dieser Kenntnis und Bewusstsein spannt sich das „Planen eines Masterplans“ und dessen Spielraum enorm breit. Doch der Architekt kämpft unter mehreren Regeln. Kein Bebauungsplan heißt keine grundstücksbezogene, rechtsgebundene Haftung. Man versucht da zwischen Gesetz und Vision einen optimalen Kompromiss zu finden.

Wichtig ist, dass der Masterplan zuallererst ein Bild über den Ort überliefert. Das Bild, wie es dort in Zukunft ausschauen wird. Die meisten Masterpläne sind „abstrakt“, weil für den Masterplan die Gestalt der Bauvolumen nicht das primäre Ziel ist. Doch einige Masterpläne stellen mehr dar, als sie wirklich bieten. Das ist eine gängige Methode des Masterplans heute, die mittels Schaubilder einen sehr konkreten Eindruck dem Betrachter vermittelt, obwohl das auch ein Risiko sein kann. Tatsache ist aber, dass das Bild bis zur Fertigstellung eine Bedeutung haben wird. Wenn das Baugesetz ein Maßstab des Entwurfs wäre, ist der Masterplan ein Maßstab speziell für das Grundstück. Und wie vorher erwähnt, hat der Masterplan eine starke Verbindung mit den höher eingestuften Flächennutzungsplan und Bebauungsplan. Ein Bebauungsplan hat wesentlich mehr bindende Elemente für die Planer, weil er die Toleranz für z.B. Baulinie, Baufluchtlinie, Bauhöhe und

Bautiefe definiert. Gegebenenfalls kann ein Masterplan gleich wie ein Bebauungsplan ausschauen.

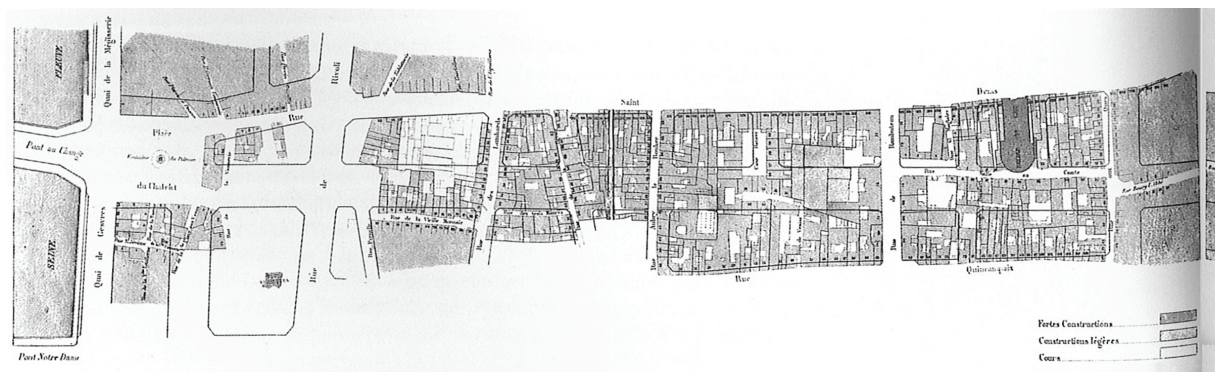
Ein definiertes Bild der Stadt - es ist, als ob das sehr leicht zu erkennen sei - aber in Wirklichkeit muss man über sehr viele Details nachdenken. Das Bild könnte aber einfach eine Anordnung der physikalische Gegenstände sein, oder könnte eine Sichtweise einer Funktionslogik einer Stadt sein. Für den Masterplan sollte man noch weitere Faktoren berücksichtigen, z.B. die zeitliche Vorgänge, die im nachfolgenden Kapitel behandelt werden.

Zeitliche Komponente

Aldo Rossi schreibt im seinen Buch „Die Architektur der Stadt“,

„Unser besonderes Interesse finden die seit der Bauzeit erhaltenen Qualitäten. Dabei stellen wir fest, dass es sich bei ihnen, obgleich sie vermittelt der Materie Gestalt gewinnen und dadurch zu empirischen Daten werden, um geistige Werte handelt. Sie hängen mit der Vorstellung zusammen, die wir uns von diesem Bauwerk machen, mit seiner Bedeutung für das Kollektivgedächtnis und mit der Beziehung, die es zwischen uns und der Gemeinschaft herstellt. Dabei darf man allerdings nicht außer acht lassen, dass jeder Mensch beim Besuch eines Gebäudes oder bei der Wanderung durch eine Stadt seine spezifischen Erfahrungen macht und seine individuellen Eindrücke mitnimmt, die sich von denen anderer Menschen unterscheiden.“

und weiters behandelt er auch einen Zusammenhang, dass die Natur städtebaulicher



Sachverhalte Kunstwerke ähneln,

„Sie sind aus Materie erbaut und sind doch mehr als diese Materie, zugleich etwas Bedingtes und etwas Bedingendes. Diese künstlerische Charakter städtebaulicher Phänomene hängt eng mit deren Qualität und Einzigartigkeit zusammen. (...) Obgleich es sich bei den großen Manifestationen des sozialen Lebens um kollektive Erscheinungen, beim Kunstwerk hingegen um ein individuelles Phänomen handelt, so ist ihnen doch beiden gemeinsam, dass sie dem Bereich des unbewußten Lebens entstammen. Der Unterschied zwischen ihnen bleibt sekundär, ja, er besteht sogar nur scheinbar, da die sozialen Phänomene durch die Gesellschaft, die Kunstwerke für die Gesellschaft geschaffen werden, die demnach ihren gemeinsamen Nenner ausmacht und die Bedingungen festlegt, unter denen sie entstehen.

»Es ist daher nicht einfach im metaphorischen Sinne, in dem man – wie dies so oft geschehen ist – eine Stadt mit einer Symphonie oder einem Gedicht vergleichen kann; letzten Endes handelt es sich um Dinge der gleichen Beschaffenheit. Noch kostbarer vielleicht als das Kunstwerk liegt die Stadt an der Grenze zwischen Natur und Kunst... Die Stadt ist Objekt der Natur und Subjekt der Kultur, Individuum und Gruppe, Traum und Erlebnis, sie ist das Menschliche schlechthin.«^[37] »

Das Bild der Stadt, ist mit dieser Sichtweise ein Komplex. Die Stadt und die Menschen werden zusammen mit deren Aktivitäten dort als kollektives Gedächtnis, das als Folge der Summe einzelner individueller Erfahrungen, in Verbindung gestellt. Wichtig sind hier die kommenden neuen Bauvolumen, die als ein Medium, in einem Prozess des Lebens, dort integriert werden. Und für den Masterplan ist auch die Kenntnis, dass die Architektur nicht nur mit Gegenwart, sondern auch mit Vergangenheit und Zukunft zu tun hat wichtig, sondern auch, dass im Lauf der Zeit die Architektur erlebt und

bewertet werden kann/muss.

Eigentumswechsel als neuer Gestalt der Grundstücke

Die Stadt oder Stadtteile sind nicht nur von der Bestandstruktur, Kontext, Geschichte und Charakter vor Ort abhängig, sondern auch von der Logik der Entstehung baulicher Gegenstände mit wirtschaftlichen, politischen Hintergrund.

Historisch gesehen gab es einige Architekten, die mit einer Erweiterung ihrer Stadt große Änderung durchführten. Als erstes Beispiel dienen die Umbauten von Paris durch Hausmann, 1853 (Baubeginn), danach folgten viele weitere, z.B. Barcelona von Cerda, 1860 (Baubeginn). Und auch Wien, Washington, London, Berlin usw. sind uns heute als Folge der großdimensionierten städtebaulichen Änderungen bekannt.

Aldo Rossi erwähnt die Gestalt der Grundstücke in einer Stadt. Ihre Entstehung und Entwicklung seien ein Abbild der langen Geschichte des Grundeigentums in einer Stadt. Ein Eigentumswechsel bedeutet, oft die Entstehung neuer Gebäude oder Renovierungen eines Gebäudes. Neue Gebäude könnten natürlich mit komplett anderen Stil gebaut werden oder andere Funktionen haben. Dieser Zyklus des Bauens und Abreißens werden an

unterschiedlichen Orten und in unterschiedlichen Zeiten passieren, so funktioniert eine Stadt. Ich wollte ein solches System bzw. Masterplan schaffen, in dem Änderung und Entwicklung sich von Vergangenheit auf Zukunft in einer kontinuierlicher Linie befinden, in einem „ständigen Übergang“.^[38]

Das Bild der Stadt

Die einheitlichen Fassaden der europäischen Altstädte sind mehr oder weniger ein Resultat früherer Stilrichtungen und eines idealem Bild der Stadt früherer Stadtplaner. Wenn ein Masterplan auch über den Aspekt der Ästhetik der Stadtperspektive zu regulieren wäre, könnte das zu großen Anteilen die Zukunft eines Stadtbildes definieren. Z.B. wenn ein Masterplan keine Regeln über die Höhe gäbe, entstünde dort eine Akkumulation der Architektur in unterschiedlichen Höhen. Gleiches könnte man für die Bauflucht sagen. Wenn es keine Regel für die Bauflucht- und Baulinie gäbe, entstünden unebene Fassaden und das könnte zu einem konzeptlosen Stadtbild führen. Natürlich könnte das alles Absicht sein. Aber es muss auch bedacht werden, dass diese Freiheit ein Geben und Nehmen ist und es kann nicht funktionieren, wenn nur das eine verboten und andere zugelassen würde. Es gibt kein Lehrbuch über die Ästhetik des Stadtbildes.



Abb.36: „Almere Olympiakwartier Masterplan“, MVRDV 2008^[39]



Abb.37: Paris, Rue de Rivoli 2007

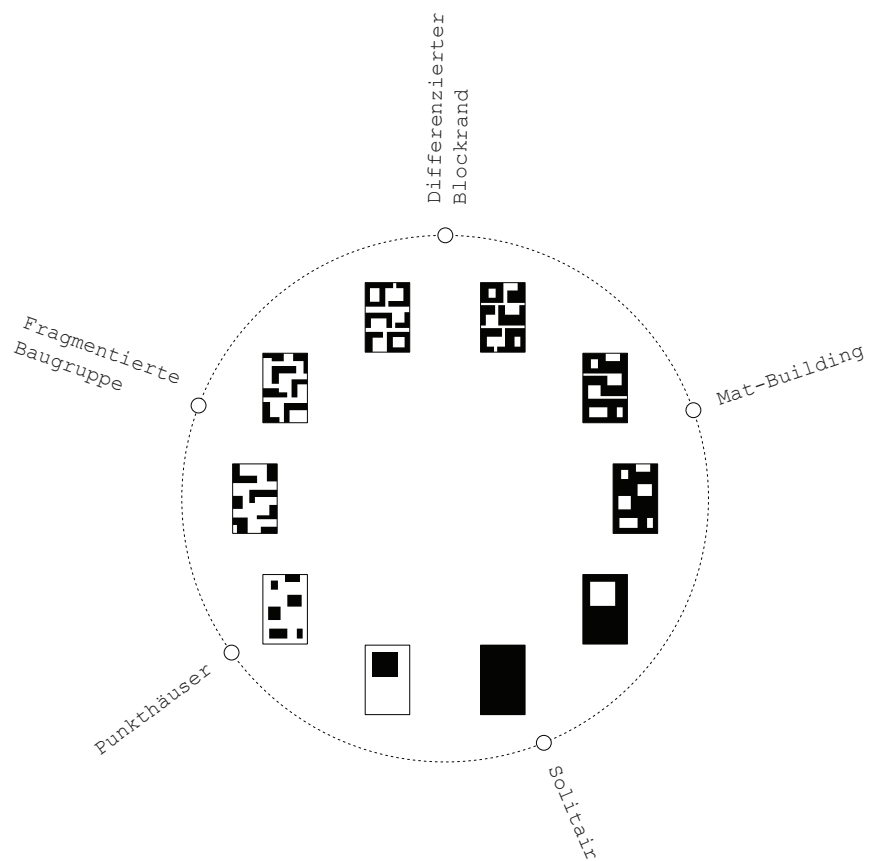


Abb.38: Typologiewanderung im Gebäudeensemble

Die heutigen Masterpläne sind weniger schön als vielfältig, sogar über die Schönheit wird nicht offen diskutiert, weil die Aufgabe des Städtebau in erster Linie nicht eine Schönheit zu erzeugen ist, sondern eher soziopolitische bzw. soziokulturelle Aufgaben haben, die „räumliche Vereinbarungen für das Zusammenleben in einer Gesellschaft auszuhandeln und fixieren“^[40]. Es ist aber doch heute nicht ein Tabu, über Camillo Sitte zu reden. Ich denke, dass es für eine Stadt eine gewisse Ästhetik für das gesamte Stadtbild braucht, aber auch gleichzeitig für die einzelne Architektur maximale Freiheit zugelassen werden soll/muss. Die Aufgabe ist eine angemessene Grenze zu ermitteln. Das Gesetz und die Bauordnung, die halb diese Ästhetik regulieren, sind aber nicht das wesentliche. Die Ästhetik der Stadt entsteht Großteils aus der Sicht, dem Bild und des Verständnis von Stadtplaner und Architekten. Die Grenze zwischen Architektur und Städtebau ist auch nicht klar definiert. Ich meine nicht unbedingt, dass die - wie man heute oft hört - die, oft kontraproduktiv geplanten bzw. vorgegebene, Volumen mit Grundrissen, Bautiefe und Orientierung zu füllen ist. Unter dem Motto, dass möglichst gleiche Räume angeboten werden, können auch nicht unterschiedliche Bedürfnisse befriedigt werden. Oder sei es bei dem Städtebau, der immer mehr den Wohnbau determiniert und

überwiegend aus freistehenden Punkthäuser und auch Riegel-Bauten, die die dominierenden Formen ausmachen, und sich zusätzlich in idealer Gleichheit, Homogenität und Funktionstrennung ausrichtet. Ich glaube, dass der Städtebau noch einige Zwischenwege finden kann, um die Architektur, durch neue Städtebaustrategien, noch zum Atmen kommt und flexibel sein kann.^[40]

5. Struktur der Stadt

Neue Siedlung nahe Ksar es Souk, Marokko, 1967^[41]



Die Stadtstruktur der absolute

Den Grund unterschiedlicher Stadtstrukturen zu denken ist gleichwertig wie das Denken über die Entstehung der Stadt und ihre Entwicklung. Allein nur das schauen und beobachten wie ein einzelner Verlauf einer Kontur und wie das ganze funktioniert, lernt man schon viel. Der Unterschied zwischen der Struktur verschiedener Städte könnte historisch aus der Ideologie oder Religion von Staat bzw. Herrscher und zusätzlich aus einer örtlichen Brauch bzw. Mentalität stammen. Denn z.B. die Grenze zwischen privat und öffentlich hat auch mit der örtlichen Mentalität und Kultur zu tun.

Heute unterscheidet man die Städte, wie Paris, Barcelona, Wien, Amsterdam, London usw. oft durch den Teil seiner Altstadtkerne oder ihren „neuen“ Erweiterungsteilen. Und diese sind heute jeweils ein unverwechselbarer und untrennbarer Teil der Stadt. Das Besitzen einer Eigenschaft ist ein zeitlicher Prozess, wie ich im vorherigen Kapitel erwähnt habe. Es braucht gewisse Zeit bis die Leute ein Bild einer Stadt bekommen. Deshalb ist die Stadt nicht nur von physikalischen Gegenständen, sondern auch von sozialen, kulturellen, geschichtlichen, politischen Einflüssen geprägt. Andererseits bringen diese Strukturen die städtischen Programme, wie Wohnungen, Kirche, Kulturanlage, Sozialeinrichtungen, Stadtverwal-

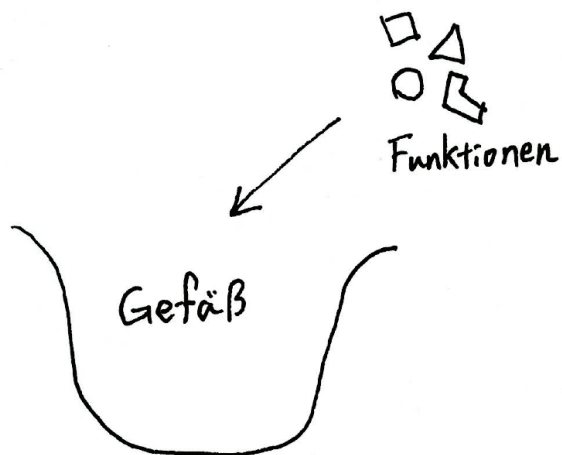
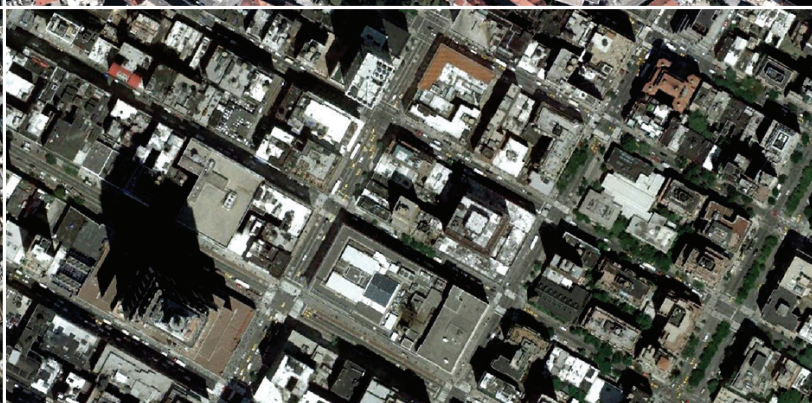


Abb.39: Struktur als ein Gefäß

Struktur der Stadt





tungsanlage, Industrieanlage, Bildungsins-titute, Dienstleistungen, usw. Die jeweilige Struktur nimmt viele Funktionen auf, sofern die Funktion in die Stadt reinpasst. Es gibt auch Funktionen wie Stadion, Messehalle und Campus usw., die zu groß für das inner-städtische Gefüge sind. Solche Funktionen sind daher nicht oft in der Innenstadt, sondern in einer Umlandzone situiert. Sie sind allein schon einzigartig und erzeugen selbst Identität. In dem Gedanken von einer Stadtstruktur ist sie als Ausnahme zu betrachten.

Ausser diesen Funktionen gibt es in der Stadt viele Bewohner mit unterschiedli-cher Bedürfnissen, die ihre Architektur und Stadt, ihre Art und Weise, individuell gestalten wollen. Die einzelne Architektur und die Stadtteile unterscheiden sich untereinander, obwohl das Stadtbild immer unverändert bleibt. Diese Struktur ist etwa ein Rahmen, in dem die einzelne Architektur frei und flexibel gestaltet werden kann. Er ist etwas permanentes und absolutes.

Ildefons Cerdà's „Ensanche“ in Barcelona

Das grandioseste Zeugnis des modernen Städtebaus, der „Ensanche“ (katalan.: Eixample = Erweiterung) ist heute eines der „absolute“, gewordenen Stadtquartiere in Barcelona. Die Erweiterung wird jedoch nach wie vor heftiger Kritik ausgesetzt, denn die imposanten Fluchten und unendlich erscheinende Baumreihen, in einem rationellen Schachbrettmusters, trösten nicht über die Monotonie eines egalitären Konzepts hinweg. Die 745,2 ha des heutigen Wohnviertels entsprechen tatsächlich nur knapp zwei Drittel der geplanten Stadterweiterung. Das überlastete Straßennetz im Einbahnsystem, den Lärm und die besonders schwere Luft gleichen sich nicht für Jeden mit dem Privileg der Zentrumsnähe aus. Bis heute bleibt der historische Teil des „Ensanche“, sogar nach wiederholten Gebäudeaufstockungen, verhältnismäßig schwach besiedelt. Die Verringerung und Überalterung der Bevölkerung werden den hohen Mietspreisen bei mangelnder Wohnqualität zugeschrieben.

Der heutige Schein der „Ensanche“ entspricht nicht dem Plan Cerdàs. Seine Idee einer großzügigen, luft- und lichtdurchlässigen, grünen Stadt wird allerdings von Anfang an nicht umgesetzt, Bodenspekulationen führen zu viel höheren Bebauungsdichten als vorgesehen, die grünen Innen-

höfe bleiben Vision. Öffentliche Bauten wurden dezimiert. Die inneren Grünbereiche der Wohnblocks wurden mit Werkstätten und Bauten für kleine Familienbetriebe bebaut. Die Gebäudetiefe wurde von bis zu 30 Meter erweitert. Und die Gevierte wurden endgültig an allen Seiten bebaut und mehrmals aufgestockt. Doch trotz des starken Unwillens bleibt die Kenntnisnahme des ursprünglichen Ansatz heute noch sehr bedeutend.

Seine Hauptanliegen gegen die katastrophalen hygienischen Verhältnissen, Bodenspekulationen und soziale bzw. politische Probleme war ihm die städtische Konzentration. Das rational strukturierte „ideale“ System des Theoretikers widersprach mit seinen egalitären Prinzipien jeder bürgerlichen Vorstellung von privatem Grundbesitz und war folgerichtig von Beginn der Durchführung im Jahre 1860 an größten Modifizierungen ausgesetzt. Die aus 20m bereiten Straßenraster herausausgeschnittene Wohnblöcke erfolgt aus der Seitenlänge von 113.33 m - mit Verkürzungen von je 30 bzw. 50 Meter bei den großen Straßenzügen. Die Regelmäßigkeit des städtebaulichen Konzepts erstreckt sich über der ganzen Stadtstruktur mit wenigen Ausnahmen, welche unter Beachtung der alten Kommunikationswege der historischen Stadt mit den Ortschaften aufgenommen wurden im Entwurf. Zwei Boulevards, die 'Avinguda Diagonal' und die 'Avinguda Meridiana' durchqueren

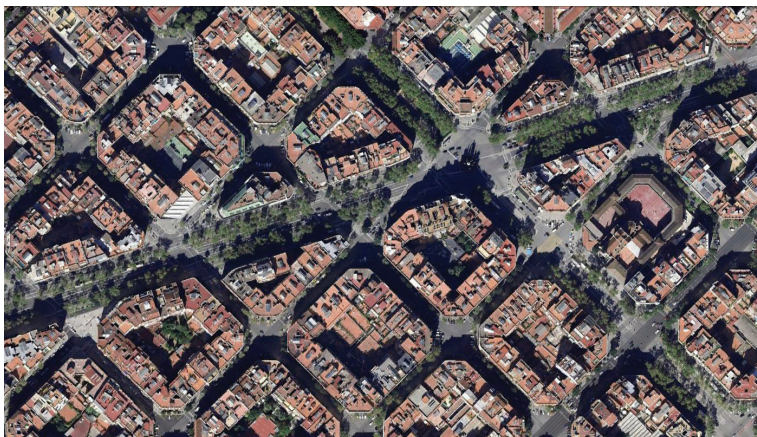


Abb.42: Barcelona, Satellitenaufnahme^[42]

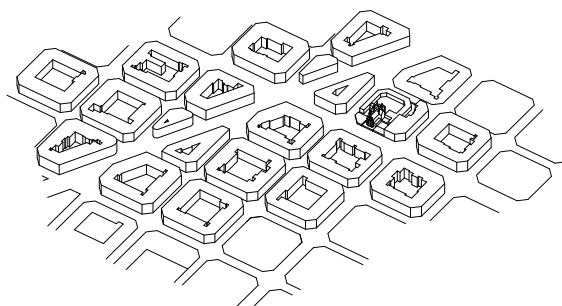


Abb.43: Barcelona, Axonometrie



Abb.41: Barcelona, Satellitenaufnahme^[42]

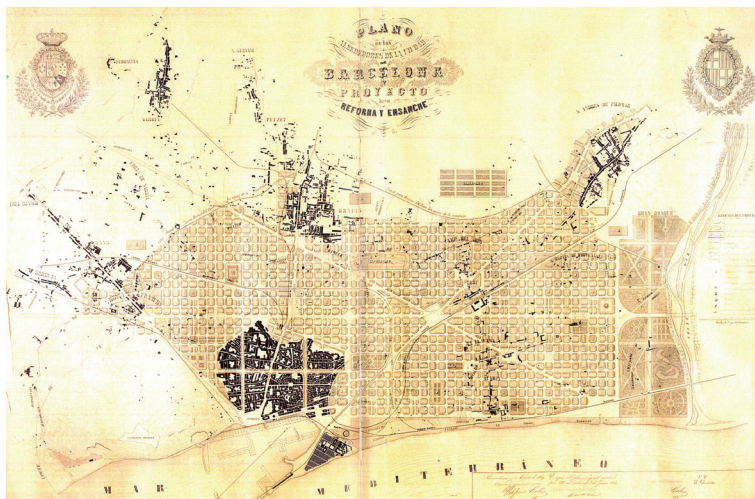


Abb.44: Eixample, Originalplan von Ildefonso Cerdà, 1859^[43]

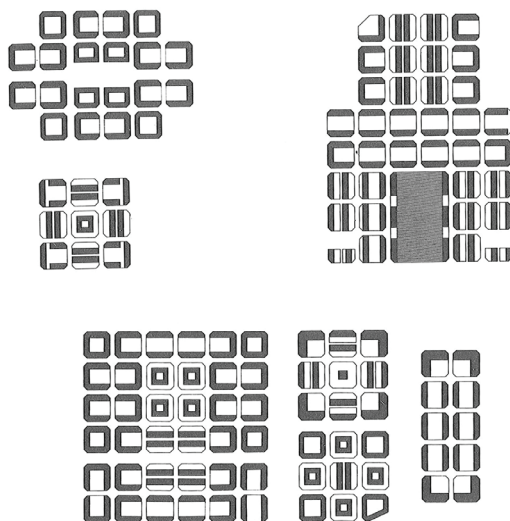


Abb.45: Kompositionsvariante von Erweiterungsplan, Wiederherstellung für die Ausstellung Cerda 1994^[44]

den regelmäßigen Raster diagonal und treffen sich mit der `Gran Vía` am Platz `Plaça de les Glòries Catalanes`, welcher Cerdà als neuer Hauptplatz vorgesehen hatte.

Ausgehend von einer idealistischen Zukunftsvision und nach seinen demokratischen Vorstellungen gewährleistet Cerdà einen Entwurf von 550 Blocks für eine gleichberechtigte Gesellschaft mit zahlreichen naheliegenden Parks, Erholungs-, und soziale Einrichtungen, großzügige Straßen und eingeschränkter Höhe der Gebäuden um die Anforderungen von Raum und Licht, welche Cerdà vertrat, zu erfüllen. Das großzügige Straßennetz mit geringen Einschränkungen hat Cerdà noch zusätzlich mit einen fließenden Stadtverkehr gewährleistet.

Cerdà hat zwei Grundformen zur Bebauung der Wohnblocks konzipiert. Eine Variante sollte sich die geschlossene Bebauung auf zwei gegenüberliegende Seiten des Gevierts beschränken. Die anderen zwei Seiten wurden aufgeschlossen bleiben, die Mittelfläche begrünt und von einem Fußweg geteilt, so dass unter alle nebeneinanderstehenden Wohnblocks ein langgestreckter Grünraum entstehen könnte. Bei der zweiten Variante sollten zwei Gebäude sich in einem Geviert zu einem „L“ zusammenschließen, wobei jeweils vier Blöcke ein größeres Ensemble und einen offenen Grünraum zwischen ihnen zusammenstellen sollten. Alle vier Ecken

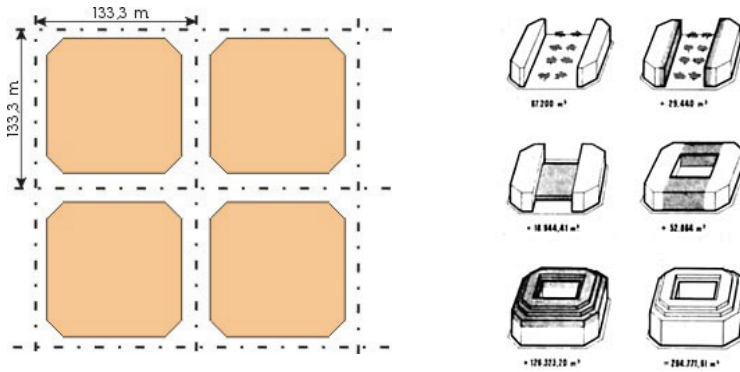


Abb.47: Rastergröße und Verdichtungsprozess des Blocks^{[43] [45]}

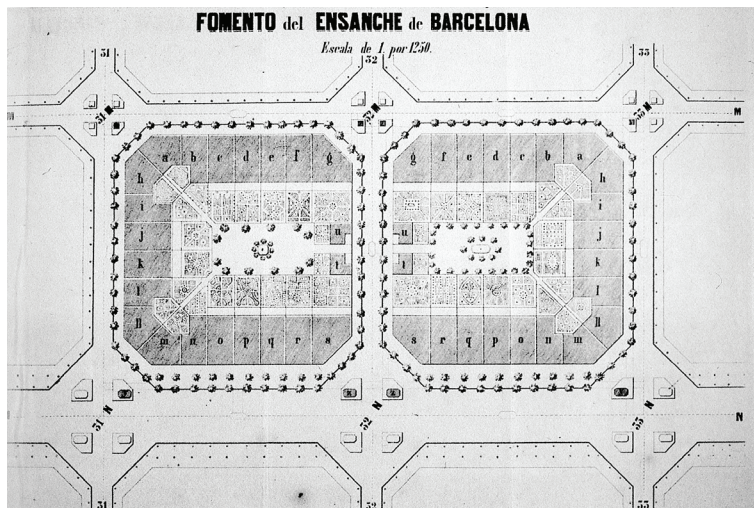


Abb.46: Kompositionsdetails von Erweiterungsplan, Wiederherstellung für die Ausstellung Cerda 1994^[44]

des Grundstücks sollten auf eine Länge von 20 Meter abgeschrägt werden um Licht an den Straßenkreuzungen zu ermöglichen. Heutzutage, trotz vollständiger Bebauung ist die Abschrägung der Wohnblocks eine Eigentümlichkeit in der Wohnblockbebauung. Ihm war nicht daran gelegen, das Land zu urbanisieren, sondern die Stadt zu ruralisieren und dialektisch den Gegensatz zwischen Stadt und Land zu überwinden.

Bestehen bleibt der „Ensanche“, dessen extravagante Architektur von den traditionsbewußten Katalanen geliebt und gepflegt wird, unwiderruflich in festen Regeln verhaftet, das unerschütterliche monumentale Denkmal einer widersprüchlichen Epoche.^{[43] [45]}

Hackesche Höfe, Berlin, 1906 Deutschland

Die Hackesche Höfe wurden am 23. September 1906 eröffnet. Die Zusammenlegung von acht Höfen zwischen Rosenthaler Straße und Sophienstraße ergab eine als Bauland nutzbare Fläche von 9200 m², mit Zugängen von beiden Straßen aus und bieten heute auf 27.000 m² Raum für 40 Gewerbeunternehmen, dazu Kultureinrichtungen und Wohnungen.

Ungewöhnlich und neu war damals das Konzept, den ersten Hof kulturell zu nutzen und entsprechend aufwändig zu gestalten. Auch hierin zeigte sich der Einfluss der um 1900 propagierten Lebensreform-Bewegung. Im Jahr 1905 hatte Berlin zwei Millionen Einwohner und galt als größte Mietskasernenstadt der Welt, die Tuberkulose als „Berliner Krankheit“. Eigentümer und Architekt der Hackeschen Höfe wollten mit ihrer Anlage ein beispielhaftes Umfeld für modernes, gesünderes Wohnen und Arbeiten schaffen. Die Wohnhöfe lagen weitab vom Straßenlärm im Blockinneren und wurden nach Möglichkeit so angelegt, dass sie von benachbarten Grünanlagen – dem alten Jüdischen Friedhof von 1672 und dem Friedhof der evangelischen Sophiengemeinde – Sonnenlicht und Sauerstoff bekommen konnten.

Die Eigenartigkeit dieser Höfe ist der Struktur geschuldet, der die kleine Höfe durch Tore miteinander verbunden sind. Der



Die Hackeschen Höfe

I	Endellscher Hof
II	Theaterhof
III	Kunsthof
IV	Brunnenhof
V	Kastanienhof
VI	Sophienhof
VII	Handwerkerhof
VIII	Mode-Design-Hof

Abb.48: Grundriss, Hackesche Höfe



Abb.49: Angenehmes Klima bei dem Endelschen Hof mit Sitzgelegenheiten vom Cafe-Restaurant^[46]



Abb.50: Sitzbänke im Theater Hof^[47]

ganze Teil ist integriert in einem städtischen Gefüge und verbindet zwei unterschiedliche Zugänge von einer Blockecke. Durch diesem Verbindungsweg besitzt hier mehr öffentliche Eigenschaften, obwohl der eigentliche einzelne Wohnhof sich durch unteren zugewiesenen Funktionen (Cafe, Shops etc.) ihre Öffentlichkeitsgrad unterscheidet. Die Höfe hinter der Straße, die sich ein wenig offen und klein dimensioniert sind, zeigt eine nachbarschaftliche Halböffentlichkeit und wirkt gegenüber dem offenen Platz bzw. Straßenraum wie eine kleine Oase.

Die Wohnhöfe werden abends geschlossen und garantieren nächtliche Ruhe. Ausgedehnte Büroflächen wurden in den früheren Fabriketagen geschaffen. Genutzt werden diese Räume überwiegend von Angehörigen kreativer Berufe wie Architekten, Internetdesigner, PR-Agenturen. Die kleinen Ladengeschäfte entsprechen ihrem speziellen Angebot von Designprodukten, die in den Höfen gestaltet, hergestellt oder weiterverarbeitet werden. Neben den Anwohnern sind Besucher die Zielgruppe der gastronomischen Einrichtungen, für das Hackesche Höfe Kino, den Sophienclub und das Variété Chamäleon im Komplex.^[48]

Odham's walk, London, 1981

Großbritannien

Die ehemalige GLC, geführt von Donald Bull, entwarf einen originalen Komplex aus Ziegel in einem Modegeschäftsviertel im London, Covent Garden, indem 102 Wohnungen in unterschiedliche Größe und Höhe mit Patios und Gärten in verschiedene Höhe geplant ist.

Der den ganzen Block überspannende Teil befindet sich auf einem Geschäftssockel auf Straßenniveau und der Tiefgarage darunter. Es gibt viele Zugänge und Durchwege über das Areal und die Wohnungen sind auch durch viele Wege und Treppen erschlossen. Die Anordnung der Wohnungen ermöglicht die Interaktion zwischen der Bewohnern, aber gleichzeitig auch die Haltung angemessener Privatheit. Die Gehwege sind alle zentriert um innere Höfe, welche die öffentliche Zugänge durch seitlichen Tore und ein paar innenseitige Geschäfte zulässt. Diese innere Durchmischung der Nutzer ermöglicht diesen halböffentlichen Ort für die Interaktion und die sozialen Kontakte. Die Zwischenwege und Plätze weisen eine nachbarschaftliche Halboffenheit auf, jedoch mehr privat und ruhig.

Vor allem wichtig ist für das Management die Kommunikation zwischen den Bewohner und der Behörde und auch der Bewohner und der Geschäftsführer, weil die Öffnungszeit der



Abb.51: Satellitenaufnahme, „oodham's walk“ in der Covent Garden, London^[42]



Abb.52: Aussenperspektive von einer Kreuzung^[49]



Abb.54: Odham's Walk, Innenansicht^[50]



Abb.53: Odham's Walk, Innenansicht^[51]

Geschäfte abhängig von der Öffnungszeit der Tore ist, die z.B. am Abend um 20 Uhr schliessen.

Das Management übernimmt ALMO mit der ansässigen TMO. Die Verwaltung direkt auf dem Gelände zu haben versichert die Entsprechung der Wünsche der Bewohnern und gute Verwaltung der Anlage. Diese schnelle Reaktion der Verwaltung vor Ort trägt zu der Motivation von Bewohner für ihrer Beteiligung an der Gemeinschaft bei. TMO hilft auch bei der Probleme zwischen den unteren Geschäften und den Bewohnern(z.B. die Öffnungszeit der Geschäfte, Lärm, Straßenmusiker in der Nähe).

Gegenüber anderen Projekten sind hier drei haupt Elemente für den Erfolg dieser Gemeinschaft kombiniert; Design der Architektur, Einfluss von Management, Gemeinschaft in Einklang.^{[52] [53] [54] [55]}

ALMO ist eine Abkürzung für „arm's length management organisation“ und ist eine gemeinnützige Organisation, die von der Kommunalverwaltung beauftragte Wohnungsbau Entwickler ist.^[56]

TMO ist eine Abkürzung für “Tenant management organisations” und ist eine Organisation unter dem Vereinigtes-königreichschen-Gesetz, indem die Bewohner von Wohnungen der „council housing“ oder „housing associ-

ation“ die Verantwortung der Verwaltung übernehmen zu lassen.^[57]

GLC ist eine Abkürzung für die “Greater London Council” und einer der höchste Kommunalverwaltungsbehörde von 1965-86.

Die GLC wurde von der London Government Act 1963 etabliert, welche ein neues System, die für ganze London und nicht nur den inneren Teil des Ballungsraumes, sondern auch inklusive der zusätzlich neu geschaffenen Teilen des Londons in einer gesamten Verwaltungsstruktur zu integrieren, erzielte.

Die GLC ist im Jahr 1986 durch die „Local Government Act 1985“ aufgelöst.^[58]

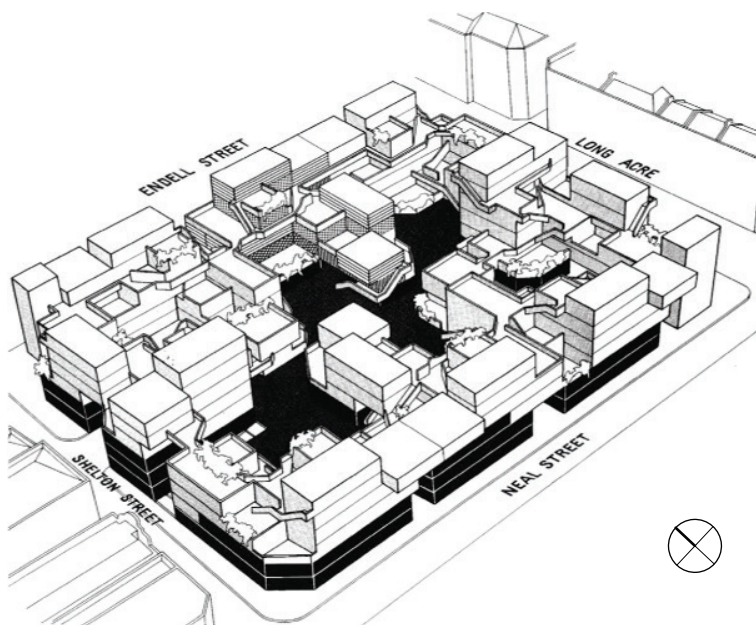


Abb.56: Grundrisse und 3D-Zeichnung^{[55][59]}

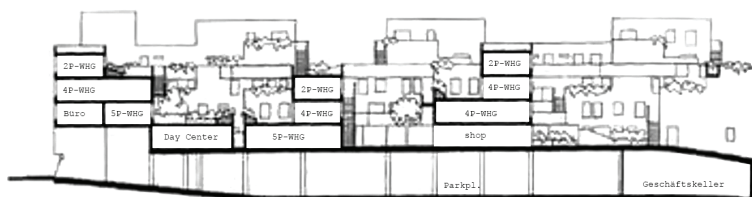


Abb.55: Schnitt^[53]



Abb.57: Ein Büroraum an einem schmalen Durchweg^[59]



Abb.58: La Barceloneta, Vogelperspektive^[60]



Abb.59: La Barceloneta, am Rand zum Meer^[61]



Abb.60: La Barceloneta, Schmale Gasse zwischen Bauten^[62]



Abb.61: La Barceloneta, Straßenperspektive am Rand^[63]



Abb.62: Venedig, Satellitenaufnahme^[42]



Abb.63: Venedig, Cafe an der Gasse^[64]



Abb.64: Venedig, in einer schmalen Sackgasse^[65]



Kasbah... bedeutet ursprünglich die arabische Bezeichnung für eine Zitadelle. Diese Bezeichnung ist vor allem in den Maghreb-Staaten üblich. Man bezeichnet die Festungen oder Burgen der historischen Altstädte (etwa in Algier oder Sousse) als Kasbahs. Insbesondere in Algier wurde der Begriff auf die gesamte Altstadt übertragen.

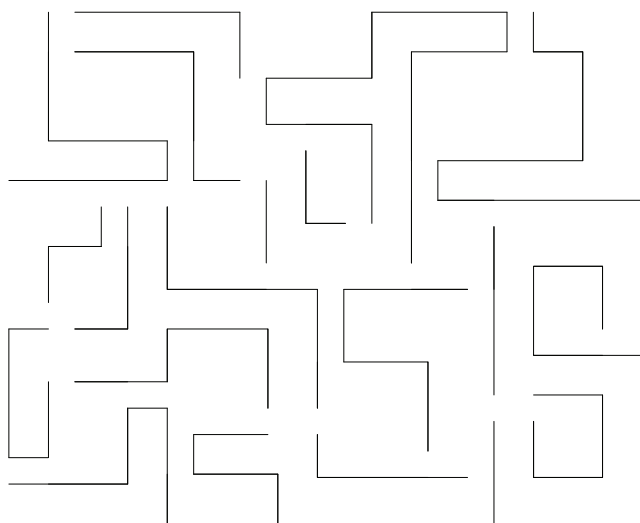
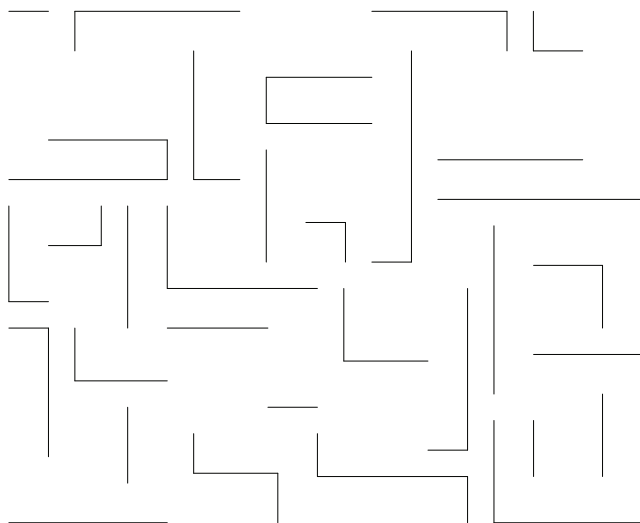
Abb.65: Algier, Axonometrie des Kasbah und seine Struktur^[66]



Abb.66: Algier, Satellitenaufnahme^[42]

6. Neuer Strukturalismus

Komposition neur Struktur



Zwei Perspektiven

Rechts gezeigte Beispiele A und B sind jeweils, das Ergebnis des Wettbewerbs Werkbundsiedlung in Wiesenfeld, München 2005 und des Wettbewerbsbeitrag der „A101 Urban Block Competition, Moscow“ 2010 von KCAP/NEXT architects. Bei dem Beispiel A beschränkt sich der Entwurfsspielraum in einem Block (5,5ha), entgegen dem Beispiel B scheint das Grundstück in Unendlichkeit expandiert zu sein (157ha) und darin mehrere Blöcke zu sehen. Hier zu beachten ist die Maßstäblichkeit des Projekts und der verspielte Detailgrad der Ausarbeitung. Beispiel A zeigt, dass es sich bei jedem Projekt um einen sehr konkreten Entwurf handelt, dagegen das Beispiel B, in dem sich ein Prototyp-Block und Masterplan über das ganze Projektgebiet erstreckt. Dieser Unterschied der Einstellung war für mich sehr groß. Meinen Wettbewerbsbeitrag habe ich mit der Einstellung A abgegeben. Dann wechselte ich hier für meine Diplomarbeit auf die Einstellung B. Der Grund dafür hoffe ich mit der „Bedeutung des Masterplans“ und die „Stadtstruktur - die Absolute“ im vorherigen Kapitel halbwegs erklärt habe.

Es gibt aber hier immer ein Problem der Wiederholungen. Für die großen Grundstücke ist ein Raster immer eine große Hilfe. Ein Raster wird meistens in einem System verwendet, z.B. ein oder mehrere Prototypen

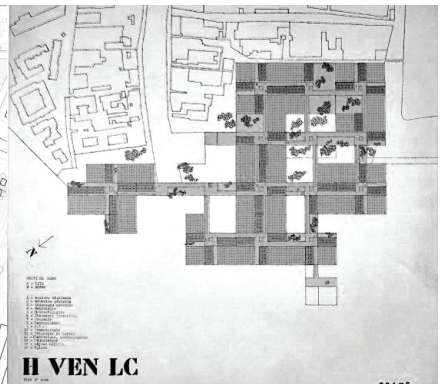
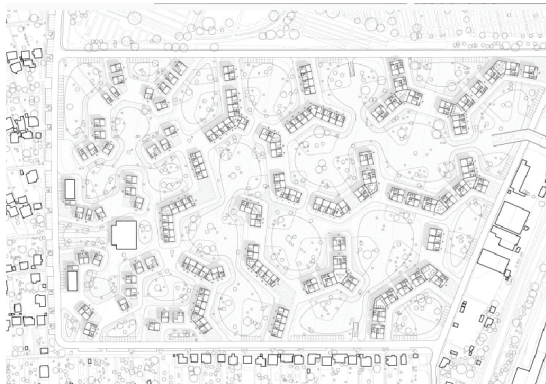
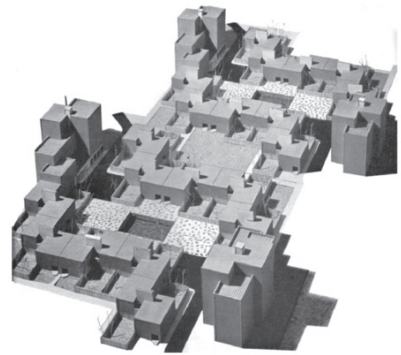


Abb.68: von Oben; Alison Smithson, Artikel in „Architectural Design“ 1974,
Piet Blom, Wohnbau Project 1959,
Sam Jacoby mit Type 0, Beserlpark Wien 2009,
Le Corbusier, Krankenhaus Venedig 1964-1966^[68]

werden einfach zu der nächsten Rasterzelle kopiert. Die Frage ist, ab wieviel (oder wieviel Meter, wieviel Blöcke...) Wiederholungen ist es kritisch zu betrachten? Oder wie differenziert sollen einzelne Gebäude sein, damit die einzelnen Strukturen in Gesamtheit differenziert betrachtet werden können?

Maximale Zahl der Variante

Grundsätzlich ist der Entwurf eine sehr rationelle Sache. Das ist sehr gut erkennbar beim Wohnbau. Wenn ich davon ausgehe, dass jede Person mehr oder weniger einen eigenen Lebensstil hat und ein Architekt dafür die Grundrisse zeichnet, ist eigentlich eine sehr widersprüchliche Tätigkeit, vor allem wenn es um mehrblöckigen Grundstück handelt und ein Prototyp immer wieder kopiert wird. Im ersten eingereichten Projekt habe ich ein striktes System verwendet, in dem der jeweilige Prototyp trotz der Wiederholung eine gewisse Vielfalt entstehen ließ. Aber soweit ein Architekt konkret entwirft, egal ob jetzt Grundstücksgröße von 1ha oder 100ha, die Architekturen werden sich ähneln, weil es für einen Architekt keinen Grund gibt, unterschiedliche Szenarien zu bilden. Und der geplante Bereich von einem Architekt ist sehr klar erkennbar. Wenn ein Grundstück nicht nur einen Block, sondern mehrere Blöcke beinhaltet, beschränken sich

die geschaffenen Varianten der Grundrisse für einen Architekten sehr. Und je mehr diese wiederholt wird, desto größer wird dieser Widerspruch.

Stadt als Flickwerk

Im Jahr 2003 habe ich zufälligerweise das Büro Daniel Liebeskind in Berlin besucht. Da habe ich ein Modell gesehen, in dem die Stadt Berlin sehr viele einzelne Bestandsgebäude mit seiner Architektur ersetzt hat. Da sehe ich die Ambition, die Sichtweise, wie er die Stadt sieht. Wenn ich mich jetzt nur auf zwei Sichtweisen der Architekten beschränken würde, ist eine die, in der die Architektur in der Stadt mit seiner Architektur ersetzt werden sollte, und die andere ist die, in der die Architektur in der Stadt von verschiedene Architekten und viele anderen geplant werden sollte. Ich vermute das das zweigenannte Beispiel oft der Fall ist und, dass die Stadt aus verschiedenen Architekturen, Quartiere und Viertel bestehen sollte. Und wenn aber so ist, frage ich mich, wie groß ist die Grenze von dieser Architektur und Quartiere, dass die Wiederholung von einem Architekt nicht zu viel wird? Nun bei der Beispiele A und B, wo sind die Grenzen? Bei Beispiel A, wenn das zu behandelnde Grundstück aus zwei Blöcke bestünde, ob die Teilnehmer die gleichen Vorschläge gemacht hätten?

Einsicht der Architekten

Allgemein beim Wettbewerb zu denken ist die Einstellung, die normalerweise von der Ausschreibung und der Art des Wettbewerbs kommt. Ob er Realisierungswettbewerb oder Ideenwettbewerb ist, ändert sich je nach der Bedingung des Wettbewerbs und der Einstellung der Teilnehmer. Ein anderer Fall, ob der Wettbewerb als Masterplan zu planen deklariert ist, oder wegen ihrer Größe (z.B. mittelgroßes Grundstück wie bei meinem) keine Deklaration des Masterplans, und somit für die Teilnehmer frei lässt. In beiden Fällen ist die Einsicht der Architekten von vornherein sehr wichtig, dass er die örtlichen oder wettbewerbsspezifischen Forderungen „riecht“ und eine angemessene Einstellung hat.

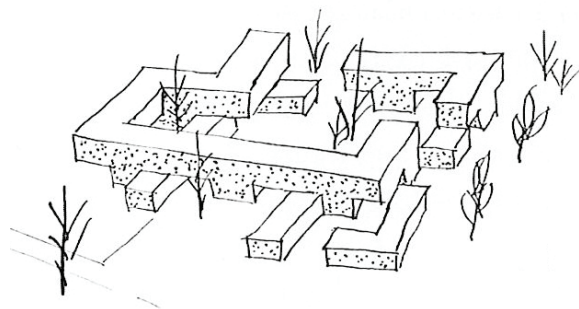
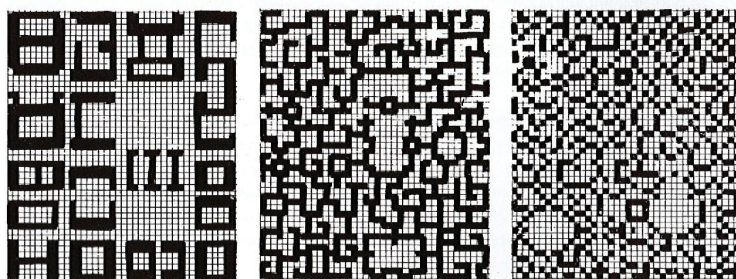
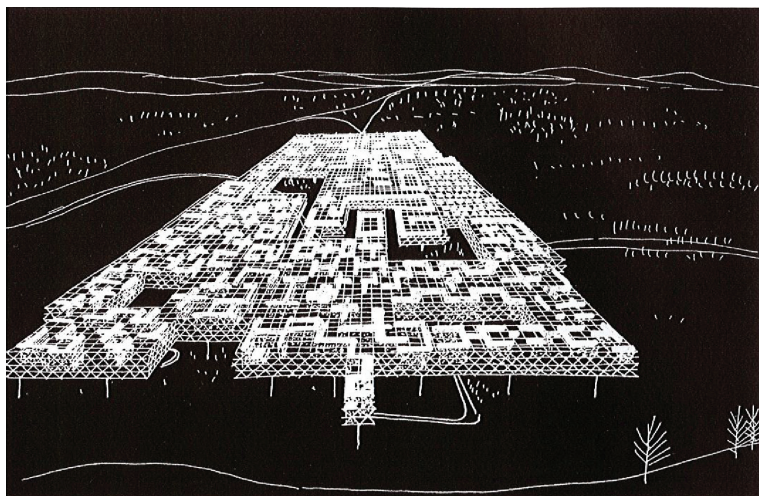
Zweite Grenze

Man versteht allgemein oft, dass die größere Grundstücke bei Wettbewerben immer als Masterplan zu planen sind. Aber mir scheint, als gäbe es zwei Grenzen. Bei diesen zwei Beispielen ist die erste Grenze wie bei Beispiel A mit 5.5 ha, in einer kleineren Dimension, in dem die ganz konkrete Vorschläge gemacht werden und die zweite Grenze, wie in meinem Fall mit 33 ha, in einer größeren Dimension, in dem nicht mehr eine Planung konkreter einzelner Gebäude,

sondern eine Planung großer Rahmenbedingungen (Masterplan) erzielt wird. Dabei könnte auch die Zahl der Blöcke als ein Entscheidungsfaktor eine Rolle spielen. Obwohl es größere Flächen ohne existierende Blockaufteilung oder umgekehrt, die nicht so großen aber viele vordefinierte Blöcke geben kann.

Organisieren des tiefen Blocks

Das System der Struktur, das oft für Planung eines großen Areals zum Einsatz kommt, gibt es sehr oft. Z.B. die innenführende Substraße organisiert und koordiniert den Block innen und somit unterteilt sie den tiefen Block in kleinere Teile. Oder wie vielschichtig die Systemregelung ist, bringt diese Diskussion sehr breit ins Rollen. Ein System kann relativ leicht eine Komplexität erzeugen, z.B. ein System für Blockunterteilung, dann ein Systemraster für die geteilte Stücke, schließlich ein Subsystem innerhalb des Rasters. Die Tiefe der Systemregelung und der Toleranz der repetitiven Struktur und dessen Differenzierung haben sehr enge Beziehung. Diese Überlegung wurde in der Vergangenheit zusammen mit dem Thema des Strukturalismus vertieft.



CROÛTE
IUXTAPOSITION À 2 NIVEAUX

Abb.69: Yona Friedman, oben, „Ville Spatiale and Système“ 1963, unten „Les éléments de la ville“, 1958^[68]

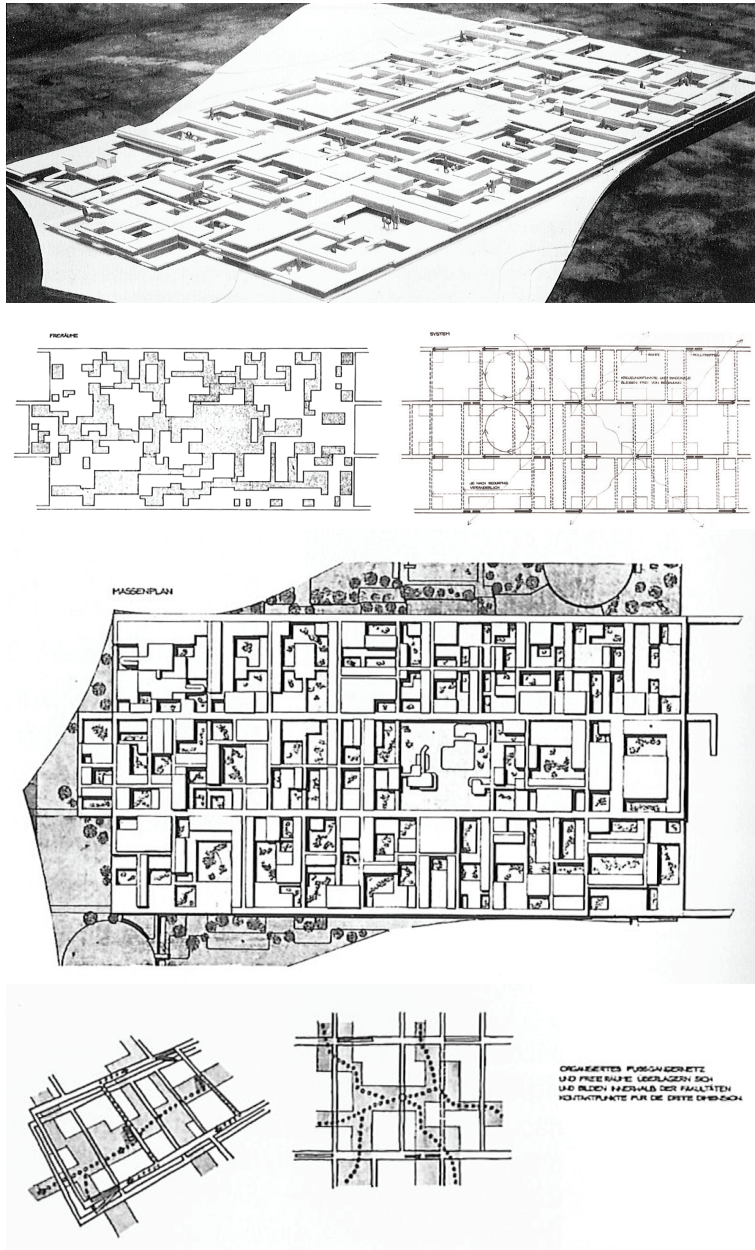


Abb.70: Candilis-Josic-Woods with Manfred Schiedhelm, Freie Universität Berlin, Modell, 1963-1973^[68]



Abb.72: Kisho Kurokawa, Agricultural City, 1960^[68]

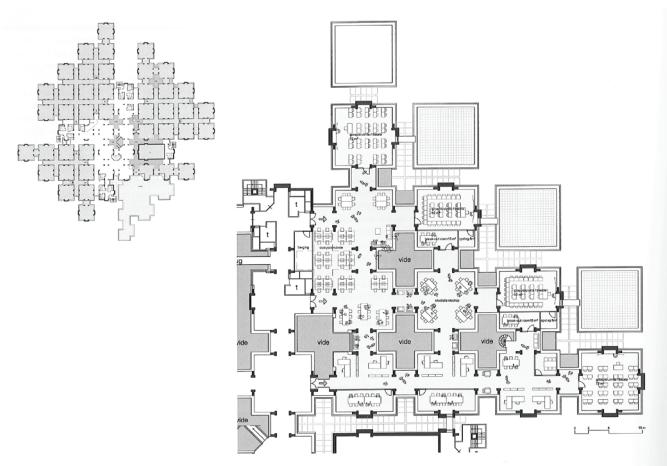


Abb.71: Herman Hertzberger, Centraal Beheer office building, Apeldoorn, 1970-1972^[68]

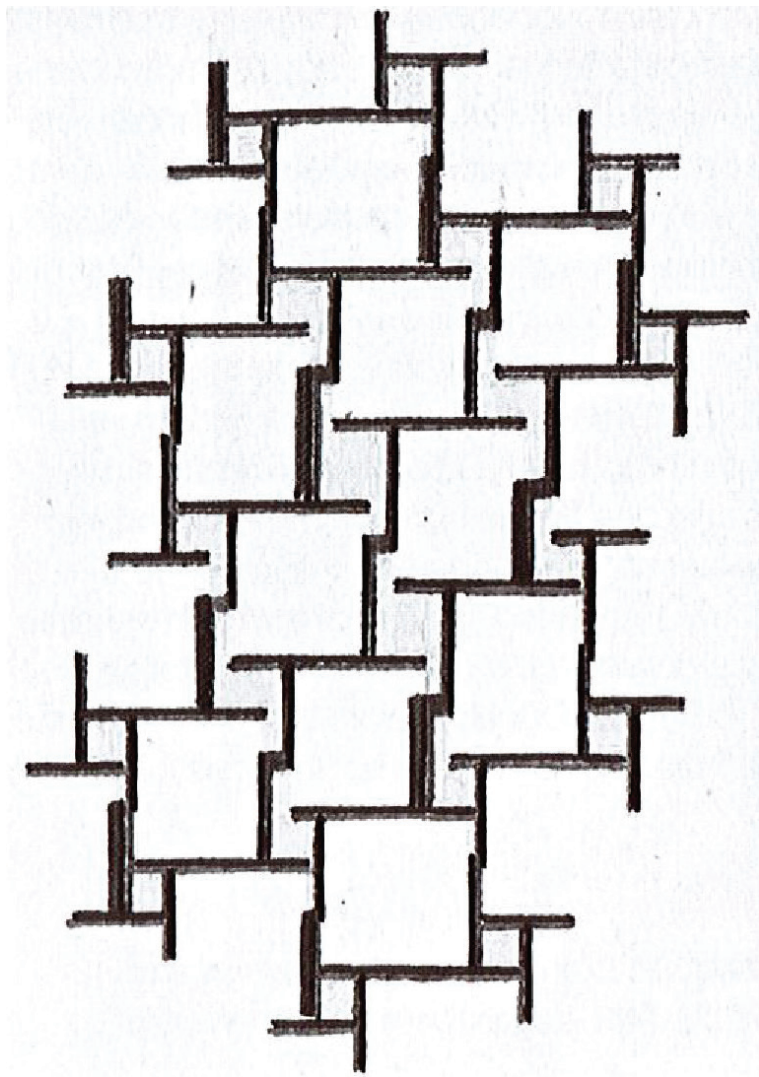


Abb.73: Aldo van Eyck, Studie von urbane Struktur für
Buikslotermeer, 1962^[68]



Abb.74: Oswald Mathias Ungers, contribution to Märkisches
Viertel superblock housing development, Berlin-Wittenau,
1962-1967^[68]

7. Entwurf

Hortus Conclusus, ,Orchard`, aus der Bibel von Wenceslaus IV^[69]



Entwurfsansätze

Die Kenntnisse, die bislang beschrieben sind und die ich in mehreren Versuchen des Entwurfs immer wieder benötigte, sind die Grundlage für den vorliegenden Entwurf. Während dieser Entwurfsversuche habe ich viele Sachen entdeckt und war auch immer wieder aufs Neue entsetzt über das endlose Wissensuniversum des Städtebau. Aber die Qualität des Raumes war mir immer der wichtigste Anhaltspunkt. Was heißt, „der Raum ist reich“? Der Reichtum des Raumes hat im breiteren Sinne, wie ich im 4. Kapitel erwähnt habe, auch mit soziopolitischen und soziokulturellen Einflüssen zu tun. Nur wenn ich auf diese im Aufgabenbereich des Architekten antworten dürfte, setze ich das Ziel auf einen Rahmen, in dem das ganze als Organismen funktioniert und inklusive der soziale Aspekte, zusammen mit den vorgelegten architektonischen Elementen, entwickelt werden könnte.

Halböffentliche Räume

Das Leben in der Stadt scheint sich so zu verhalten, dass die Bewohner mehr und mehr anonym bleiben wollen und ständig versuchen ihre Privatsphäre zu schützen. Die Privaträume sind die geschützte Räume, wo die Privatsphäre gesichert ist oder gesichert werden soll. Das hat natürlich

seinen Vorteil und auch Ich denke, dass das geschützt werden soll.

Im Gegensatz dazu gibt es Öffentliche Räume, die allen Aktivitäten der Gesellschaft dienen. Für einige sind öffentliche Räume einfach zum verkehren. Aber sowie die Privaträume ihre rechtsgebundene Eigenschaft haben, sind die öffentlichen Räume auch eine offiziell erlaubte Bühne, wo man miteinander kommuniziert und sich präsentiert - sowie die Lobby von einer Partei usw.

Es gibt aber auch halböffentliche Räume. Diese Räume sind eigentlich öffentlich, nur sie werden wegen ihrer Lage, Zugänglichkeit und Situation im Raum nur von bestimmten Menge von Benutzern verwendet. Nicht nur wegen ihrer oft ruhigen Lage, sondern auch nur wegen der Atmosphäre oder dem Wissen, dass nur wenige diese Strassen oder Plätze begehen/verwenden, erzeugt eine gewisse Intimität am Ort. Mit diesen unterschiedlichen Eigenschaften üben die Leute ganz andere Aktivitäten dort aus. Es geht hier um den subtilen Unterschied von der Zwischeneigenschaft der Halböffentlichkeit, die die kleinen Kinder vielleicht dort spielen lässt.

Im 5. Kapitel habe ich über die räumliche Eigenschaft der „Nachbarschaftlichen Halböffentlichkeit“ geschrieben, wie sie heute selten zu sehen ist und eine Ausnah-

mesituation ist. Ich weiß nicht ob diese tendenziell gewollt ist.

Im meinen Entwurf steht gerade diese nachbarschaftliche Halböffentlichkeit im Mittelpunkt. Sie ist eine Oase in der Stadt, in welcher in einer intimeren Dimension des leicht geschlossenen Umfelds ein lockeres intimes Flair erzeugt wird und gleichzeitig sehr urban ist. Die Eigenschaften könnten sich jedoch in einem Spektrum bewegen, wie es bei - als Beispiel - den Hackeschen Höfen und Odham's walk zu sehen sind. Die Funktionen, die mit der Entwicklung des Ortes auch ihre Angebote ändern werden, bestimmen hier die Eigenschaften der Halböffentlichkeit mit. Die gesicherten Privatgärten und die nachbarschaftliche Halböffentlichkeit, die Zwei gegensätzliche Eigenschaften sind, versprechen den Bewohner ein urbanes soziales Leben des 21. Jahrhundert.

Prinzip des Hofes

Der Hof ist eine Form, die, in sich, zwei verschiedene Eigenschaften besitzt. Mit den klassischen architektonischen Eigenschaften von Innen und Außen. Der Baukörper grenzt nach Außen und umschließt das ruhigere Innen. Durch die geometrische Eigenschaft bewirkt es für den Benutzer automatisch sich mehr nach innen zu ziehen, aber gleichzeitig schirmt es auch nach außen ab und ist somit mehr introvertiert. Wegen

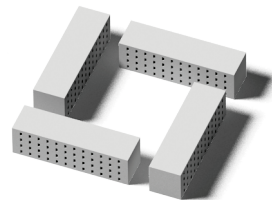
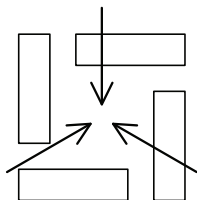
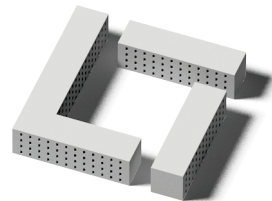
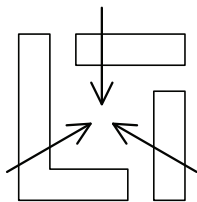
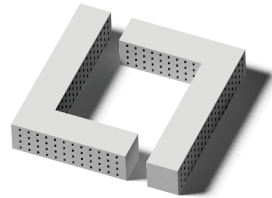
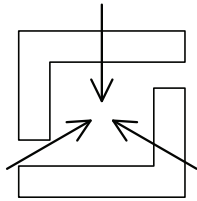
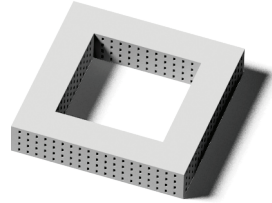
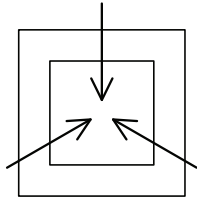


Abb.75: Variante der Geschlossenheit des Hofes

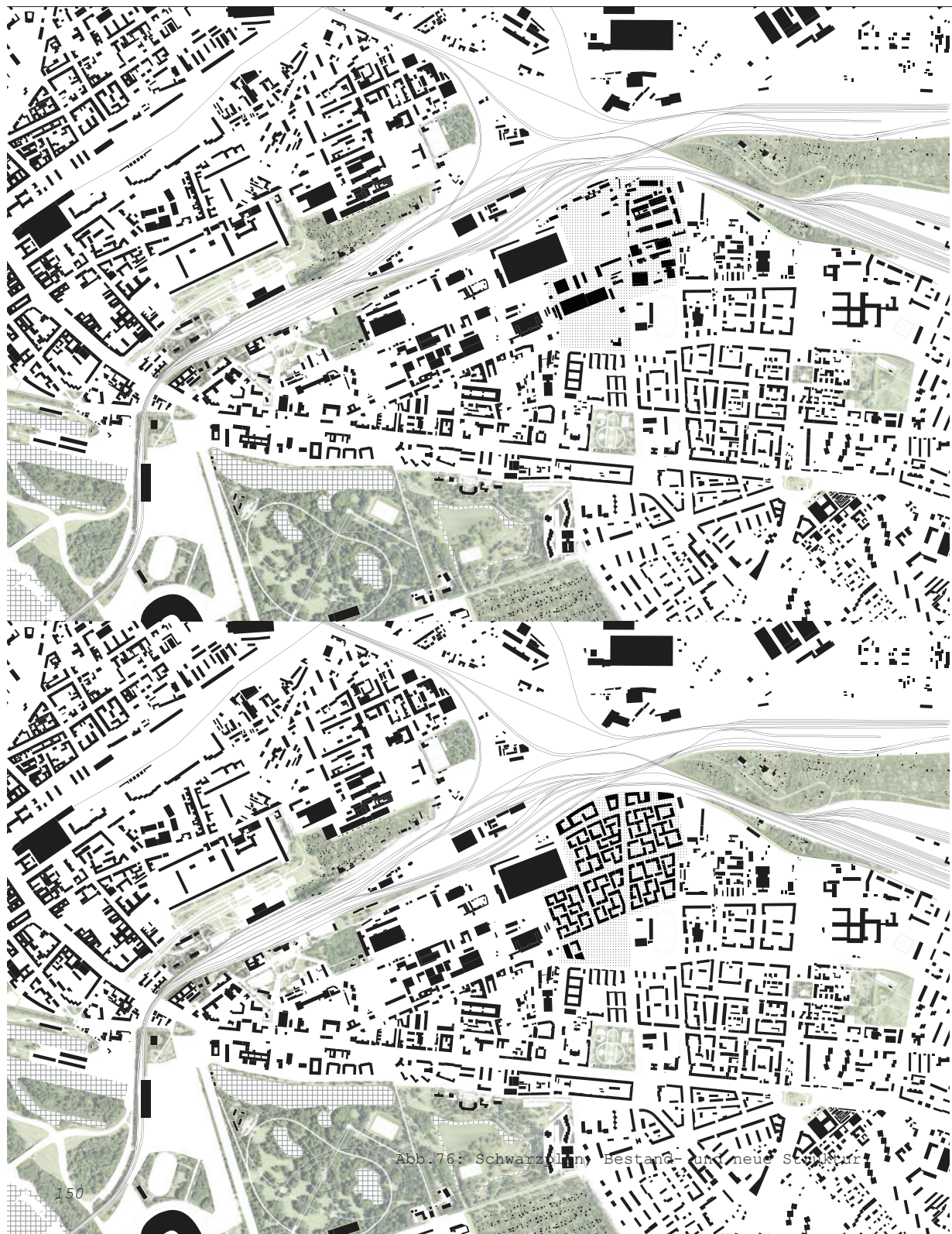


Abb.76: Schwarzenlinn, Bestand- und neue Struktur

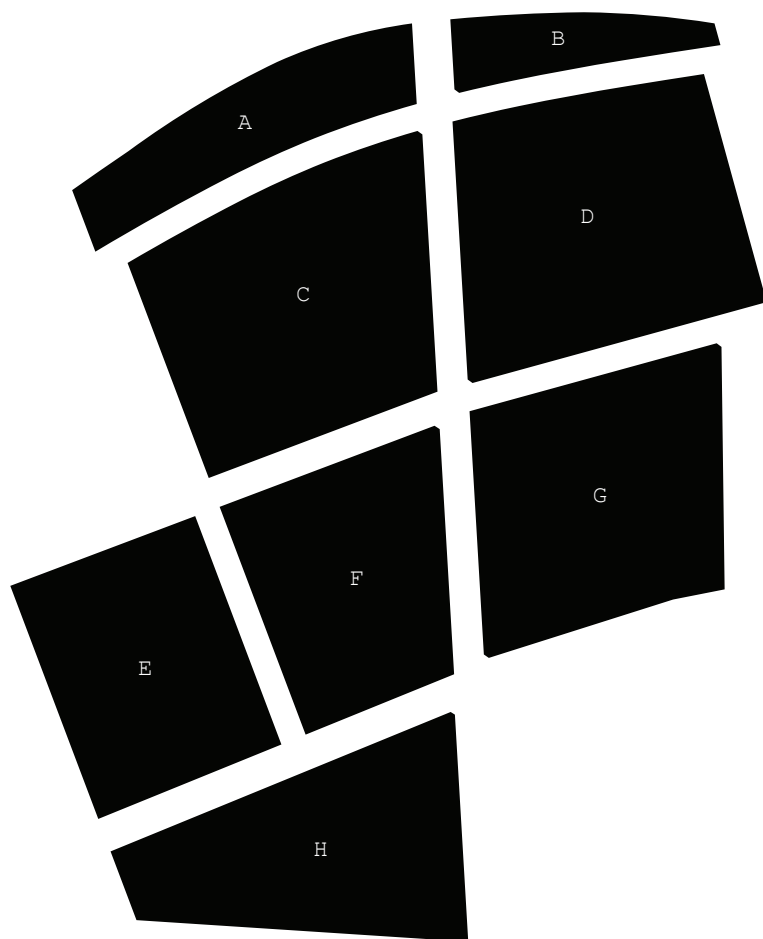
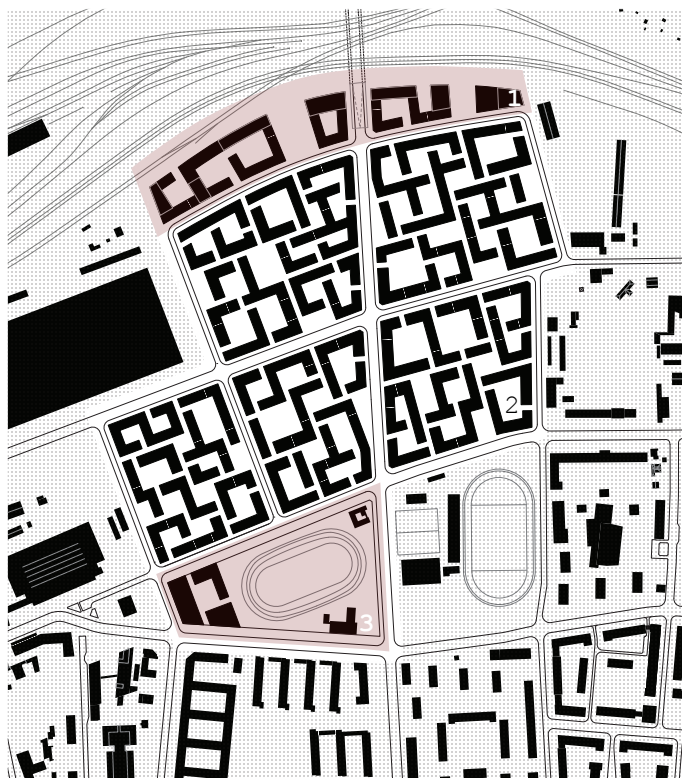


Abb.77: Blockaufteilung und Bezeichnungen der Blöcke



1. Bereich Rand-Bahngleisen
2. Bereich Hauptquartier
3. Bereich Markt, Veranstaltungen

Abb.78: Zonierung des Areals

dieser Anziehungskraft nach innen und der städtischer Haltung nach Außen ist es in der Architektur sehr oft zu sehen. Ein Hof jedoch hat die Eigenschaft, mit der Art der Geschlossenheit und seiner Dimension, sich sehr ändern. Und je nach den unterschiedliche Bedingungen und Aufgaben, ändert sich die Richtigkeit der Dimension des Hofes. Es sind die „Höhe“ und die „Länge“ der umschließenden einzelnen Komponenten als Parameter sehr wichtig. Die umschließende Geometrie bewirkt in zwei- sowohl auch in drei-dimensionalen Hinsicht, dass die Eigenschaft der Geschlossenheit bzw. Offenheit zur Geltung kommt. Aber auch die angeschlossenen Wege dienen zur Offenheit des Hofes enorm.

Sonderbereiche und Hauptquartier

Neben der Wohnfunktion auf diesem Gelände ist die Neuplanung auch für das Arbeiten konzipiert. Mögliche „Bindungen“ sind, Cafe, Restaurants, Sandwichbar, Schreibwarenladen, Printshop, EDV-Service, Reinigungsdienste, Hauslieferdienste, Kinderkrippe, Fitnesscenter, Einkaufsmöglichkeiten, Lebensmittelladen, Waschsalon, Friseur, Afterwork-Club, Biergarten etc. Das resultierende Nutzungsgeflecht bildet in der Gegend unterschiedliche „Bindungsstärken“. Dabei ist die Vielfalt und Kombinationsmöglichkeit im Kerngebiet und der Umlandzone

unterschiedlich. Die geplante Grundstück ist sozusagen das Ergänzungsgebiet und ist zur Zeit von der Stadt Warschau als ein sanierungsbedürftige Entwicklungsgebiet definiert. Der Renovierungs- und Revitalisierungsakt ist mit ein paar Neubauten und dem internationalen Wettbewerb schon seit ein paar Jahren deutlich zu merken.

Wichtig ist das Nutzungsgeflecht mit dem Prozess der Entwicklung vor Ort zu vereinen. Hier ist die Urbanität durch höhere Bauten erzielt und ein Prozess einer angemessenen Offenheit und urbane Durchmischung von Wohnen und Arbeiten kann hier beginnen.

Der Bereich Rand-Bahngleisen ist ein Spezialgebiet, in dem die geschwungene Grenze der Bahngleise im Norden und der sich entlang dieser Grenze befindlichen Böschung als markante Topografie in diesem Bereich abbildet. Für diese Kennzeichen wurde eine Sondertypologie entwickelt, die in ihrer Kontur der südlichen Grenze auf diese geschwungene Topografie angepasst ist und dessen Bauvolumen aus den Basisgebäuden, gleich wie der viergeschossige Haupt-Teil, und den höheren Bauten kombiniert ist.

Die höheren Bauten könnten, wie die Basisgebäude, unterschiedliche Funktionen als Wohnbau oder auch als Büro genutzt werden.

Der Haupt-Teil besteht aus 5 Blöcken, die durch die Vernetzung zur bestehenden Stadt-



Abb.80: Profil der Grenze zur Böschung

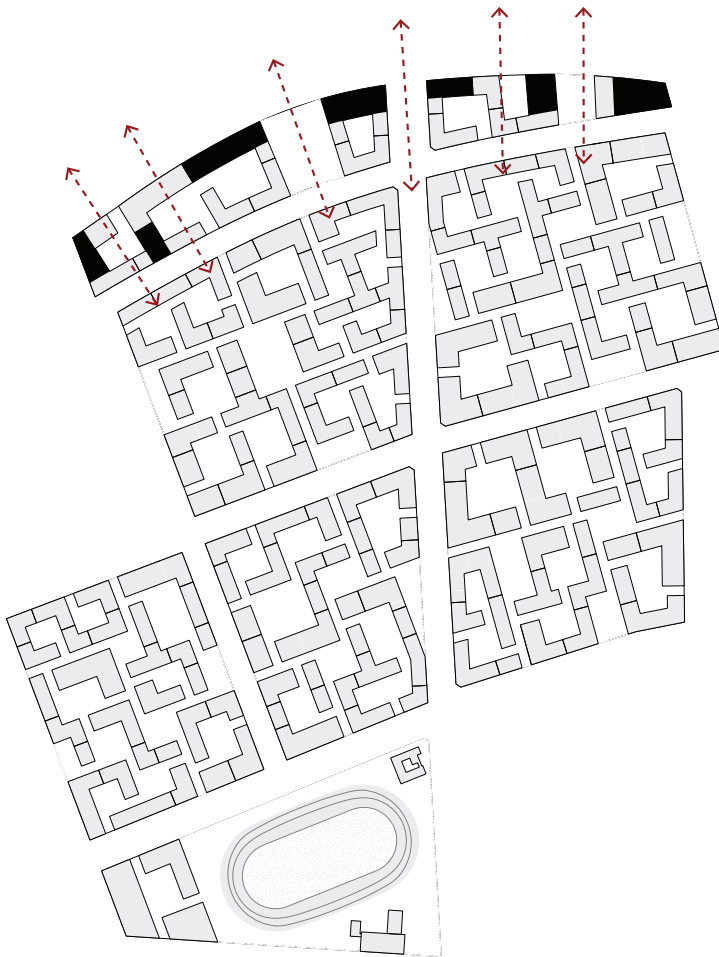


Abb.79: Durchlässigkeit der höheren Bauten

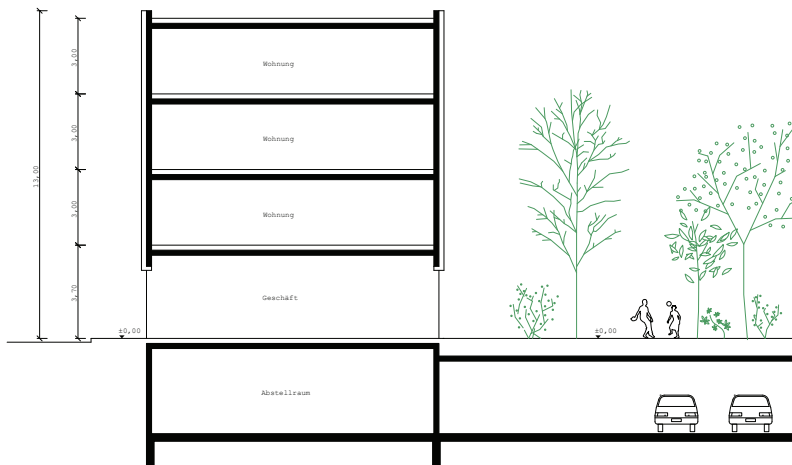


Abb.81: Schnittprofil, Beispiel_01

struktur entsteht. Dabei wichtig ist, dass die Straße Podskarbińska, die die Hauptachse des Grundstücks ist, das Grundstück in zwei Teile separiert. Im Osten und Westen grenzt das Grundstück zum Industriegebiet, das teilweise nicht mehr in Betrieb ist. In Süden ist das Areal des Sport Clubs „Orzeł“.

Im Block gibt es jetzt ein Velodrom von dem Sport Club „Orzeł“, das im Jahr 1939 von einem polnischen Architekt Maciej Nowicki geplant worden ist. Der Sport Club besitzt auch das Gebäude - Zentrum der Sportbildung - das sich im süd-östlichen Teil des Blocks befindet. Diese Anlage war ein Teil des ganzen Sportkomplexes, das hauptsächlich für die Bewohner der Arbeiter-Nachbarschaft gebaut worden ist. Das Zentrum der Sportbildung wird nicht mehr betrieben und ist zurzeit zusammen mit dem Velodrom geschlossen. Die Sport Club bietet zur Zeit im östlich liegenden Nachbar-Block Leichtathletik, Tennis und Ringkampf an. Im Nord-Osten des Blocks gibt es noch ein Hotel in Betrieb.

Die Wettbewerbsorganisation fordert die Erhaltung des Velodroms und man soll gleichzeitig eine neue Funktion dafür vorschlagen. Gleichzeitig hierbei zu bedenken ist, dass - erstens - die Beziehung zwischen nördlichen neuen Teil und südlichen alten Gebiet. Zweitens - die Planung mit einer angemessenen Vorstellung der Urbanität des Ortes

vor der künftigen Metrostation, die gleich westlich des Blocks kommen sollte. Drittens - ein Funktionsvorschlag des Velodroms, der auf die soziale Lage der Bewohner angemessen reagiert, um nicht das Problem der Getrifi-zierung zu fördern.

Der neue Funktionsvorschlag für das Velodrom ist ein Platz für Markt, Flohmarkt und Veranstaltungen. Die umschließende Zone ist für einen offenen Park zugewiesen. Das „Orzeł“ Gebäude, das das ehemalige Zentrum der Sportbildung ist, wird als Cafe-Restaurant neu eröffnet werden. Zum dreieckigen Metro-Platz ist eine sieben-stockige Gebäude-Gruppe im Block westlich angeordnet, damit es einen urbaneren Wert für den Ort vor der Metrostation erzeugt. Die Metrostation, die an der Höhe des südlich liegende Bestand-Neubaus angepasst ist, dient auch als Abschluss des Sportplatzes.

Der Block sollte als eine Verbindung zwischen dem südlichen- und nördlichen Bereich dienen und die Richtung Osten - Westen durch die eingefügten Bau-Gruppen akzentuiert werden.

Neues Zentrum

Auf dem Areal ist eine Nutzungsmischung und für den natürlichen Wachstum der Gegend ein nutzungsneutrales Funktionsschema,

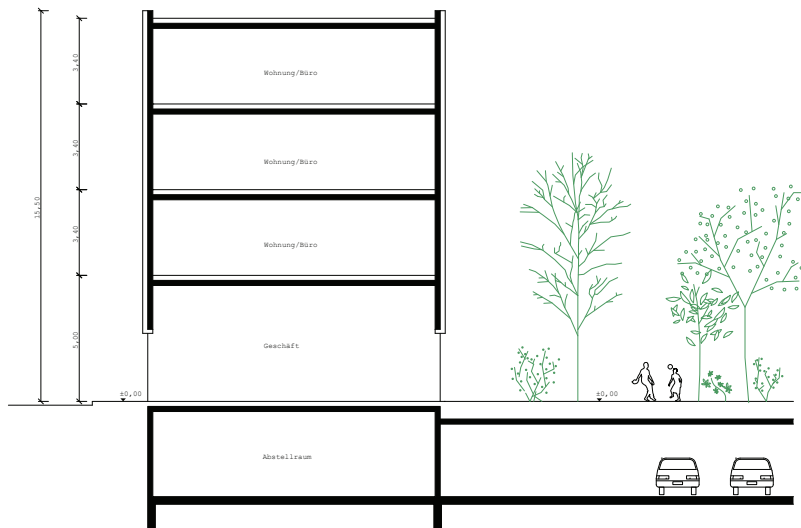


Abb.82: Schnittprofil, Beispiel_02

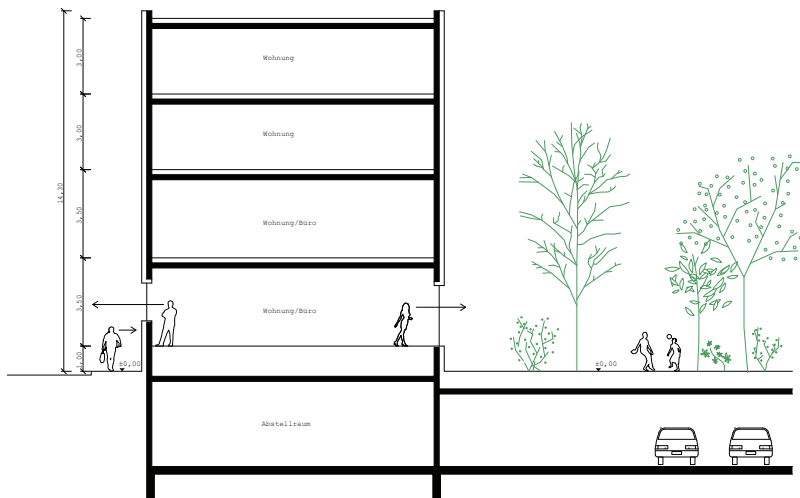


Abb.83: Schnittprofil, Beispiel_03

hauptsächlich in niedrigen Etagen, vorge schlagen. Das Ziel ist eine gemischte Wohnzone zu erzeugen und dafür das maximale Nutzungsgeflecht zu fördern. Die Dichte des Bereichs weist ca.0.9 auf. Diese sollte mit der kommenden neuen Struktur auf ca. 1.5 erhöht werden. Durch das dichtere Umfeld entsteht in der Gegend ein städtischeres Flair und fördert die unterschiedliche Nutzungsmischung.

Auch durch den neuen Tunnel nach Norden sollten hier zwischenbezirkliche Interaktionen entstehen. Die neue Verbindung eröffnet der Gegend, die bisher eine einseitige Abhängigkeit zur Stadtmitte hatte, neue Perspektiven. Die Gegend sollte für die umliegenden Gebiete ein neues Zentrum werden.

Nutzungsneutralität

Aus globaler Sicht des Areals, sollte der einzelne Bau auch ein neues Konzept haben. Für eine Interaktion der Leute aus unterschiedlichen Stadtteilen und möglichst vielen Funktionen, ist hier ein höherer Raum angedacht und der barrierefreie Zugang zur Straße sollte als ein Musterprofil der Straße angesehen werden. Dieser höhere Raum ist ein nutzungsneutraler Raum und z.B. für Dienstleistung oder Sozialeinrichtung denkbar. Wobei die Quartiere unterschiedliche Eignungen haben und nicht alle

produzierenden Gewerbe sich zur Nutzungsmischug eignen. Oft sind die reibungslosen Funktionen emissionsarme Arbeiten - Handel, Labore und Werkstätten etc. Noch dazu ist auch der zeitliche Faktor für Kriterien der Eignung zu bedenken - z.B. Parallelitäten, sequenzielle Nutzungen, zyklische und frei belegbare (kurz- und langfristig/Tag-Nacht/Jahreszeiten)etc.

Ein Gegenbeispiel des Erdgeschosses könnte eine Wohnung unten im Hochparterre sein und der Privatsphärenschutz durch eine Höhendifferenz zwischen Gehweg und der Wohnung innen gegeben sein. In diesem Fall könnte nämlich z.B. eine Büronutzung auch als eine Option stehen. Gegebenenfalls könnte durch die Entwicklung dieses Stadtteils eine flexiblere Flächenwidmung geregelt werden. Das neue Stadtviertel sollte durch die freie Wahl der Besitzer ein durchgemischtes und urbanes Stadtleben schaffen.

Regelungen

Die vorgegebene Parzellenaufteilung und Baustruktur werden für die Privaten Interessen weiters mit Höhenbeschränkungen und Bautiefenbeschränkungen geregelt. Die Bautiefe ist auf dem Diagramm „Baugrenzenregelung“ zu sehen. Und die Bauhöhe ist mit einer Toleranz zwischen 13m und 16m vorläufig angekündigt. Diese ist jedoch auch eine Geschoßzahl von 4 vordefiniert. Die

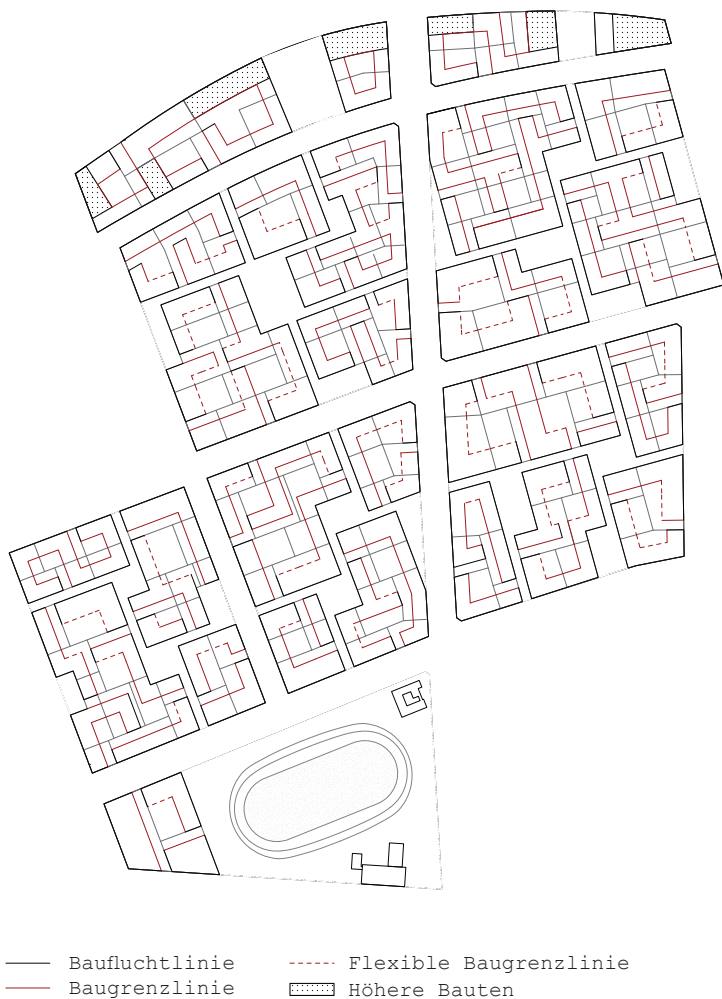
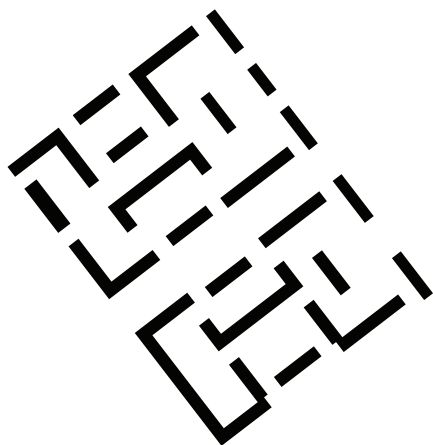
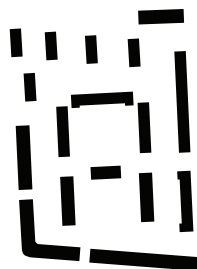


Abb.84: Baugrezenregelung

künftige Perspektive des Straßenraum wird durch diese Regelungen in eine bestimmte Einheit gebracht werden. Das Bild der Stadt und einzelne privaten Interessen stimmen oft nicht überein. Die Gesetze und Regeln sind die Werkzeuge, um diese beiden Unterschiedlichkeiten in ein optimales Verhältniss zu bringen und ist somit auch eine Aufgabe der Stadtbauer.



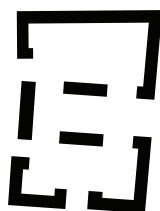
Ulica Namysłowska



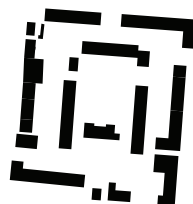
Ulica Podskarbińska



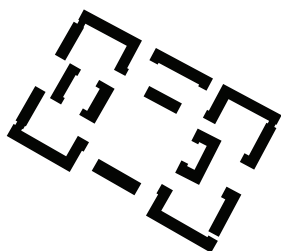
Ulica Siennicka



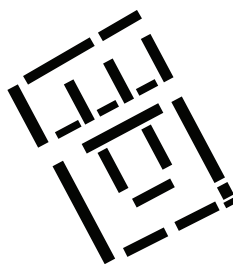
Ulica Józefa
Dwernickiego



Ulica Grochowska



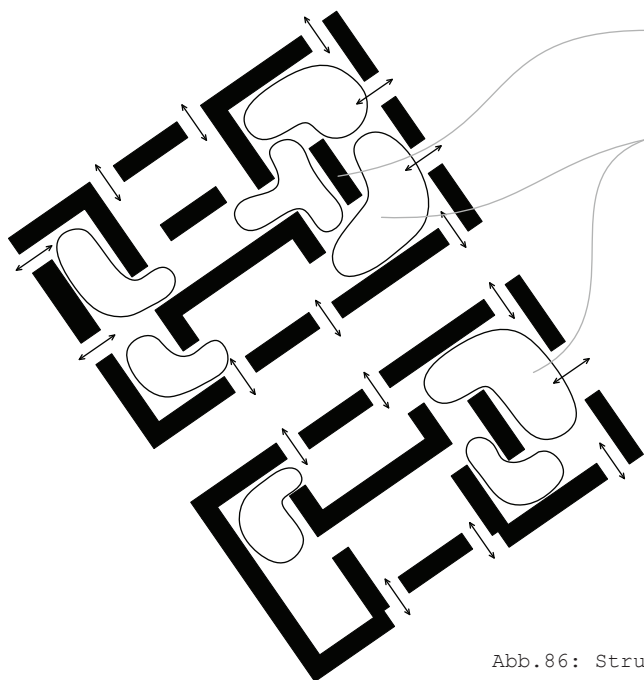
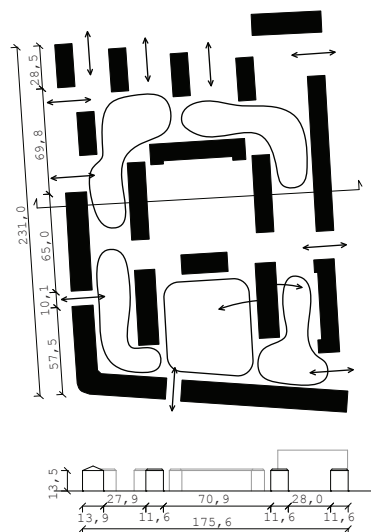
Ulica Bitwy
Warszawskiej 1920 r.



Ulica Karmelicka

Abb.85: Bestandsstruktur in Warschau

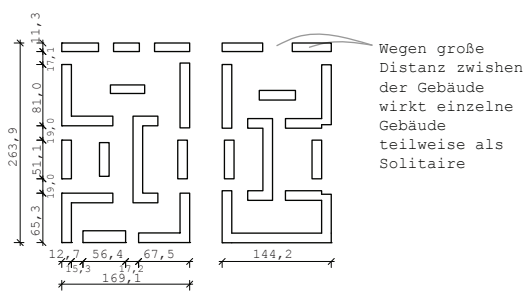
Der Blockstruktur ist offener Blockrandbebauung. Die Bauvolumen sind entlang der Blockrand mit unbestimmten Abstände platziert. Dadurch entsteht unterschiedliche Privatsphäre in der innere halb-öffentlichen Plätze. Die Blockgröße ist durchschnittlich groß.



Die innere Gebäude sind beidseitig mit halb-privaten Plätze angrenzt.

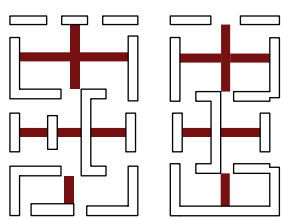
Aber diese Plätze benutzt zur Zeit als Abstandhalter und Erschließungsfläche. Es beweist hier wegen entweder keiner Raumabschließung oder ihrer großer Dimensinierung keine Aufenthaltsqualität, und keine Besitz- und Zugehörigkeitsgefühl für die Bewohner.

Abb.86: Strukturanalyse der Bestände

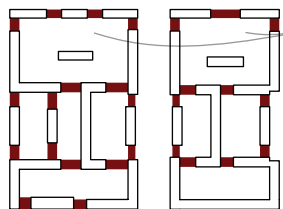


Wegen große Distanz zwischen der Gebäude wirkt einzelne Gebäude teilweise als Solitaire

↓ Teilen zu große Höfe.

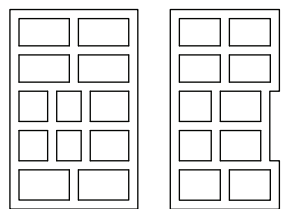


↓ Füllen die Löcher mit Hilfeelement ein, damit die Strukturen eindeutiger wird.

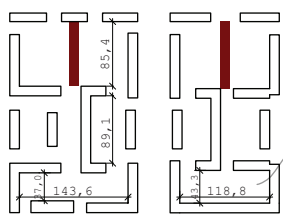


Hier sollte der Raum mehr definierter werden!

↓ Der Struktur auf nur das Wesentliche reduzieren und noch einmal neutral beobachten



↓ Manipulieren die Problems-telle, um die Eigenschaften der Plätze eindeutig definieren.



Dimension der Plätze sind teilweise unproportionell und zu groß!

↓ Die Logik der bestehende Strukturprinzip wiedergeben!

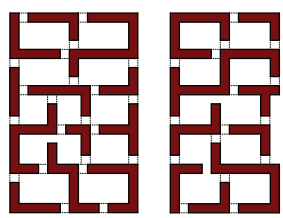


Abb.87: Struktursuche von örtlichen Struktur







Abb.88: Plan 1:5000

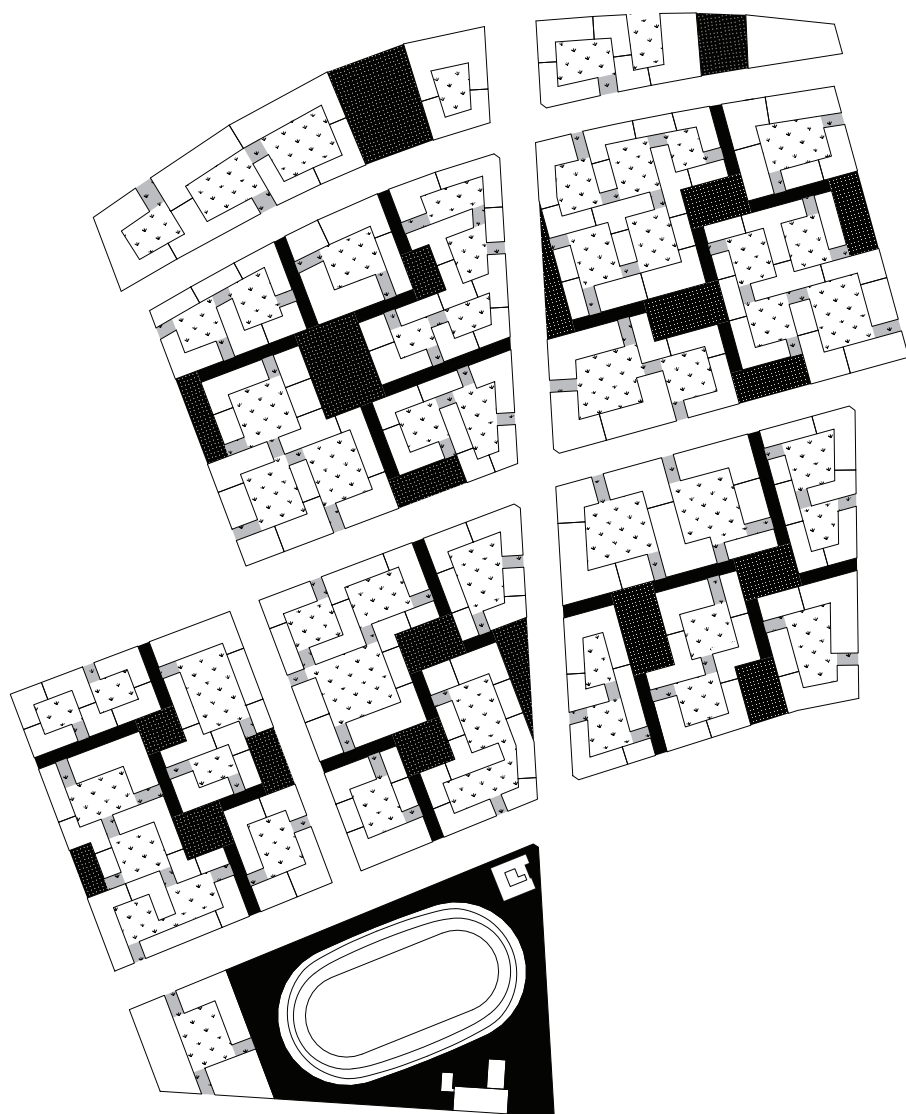


Abb.89: Diagramm, Öffentlichen Plätze und Erschließung

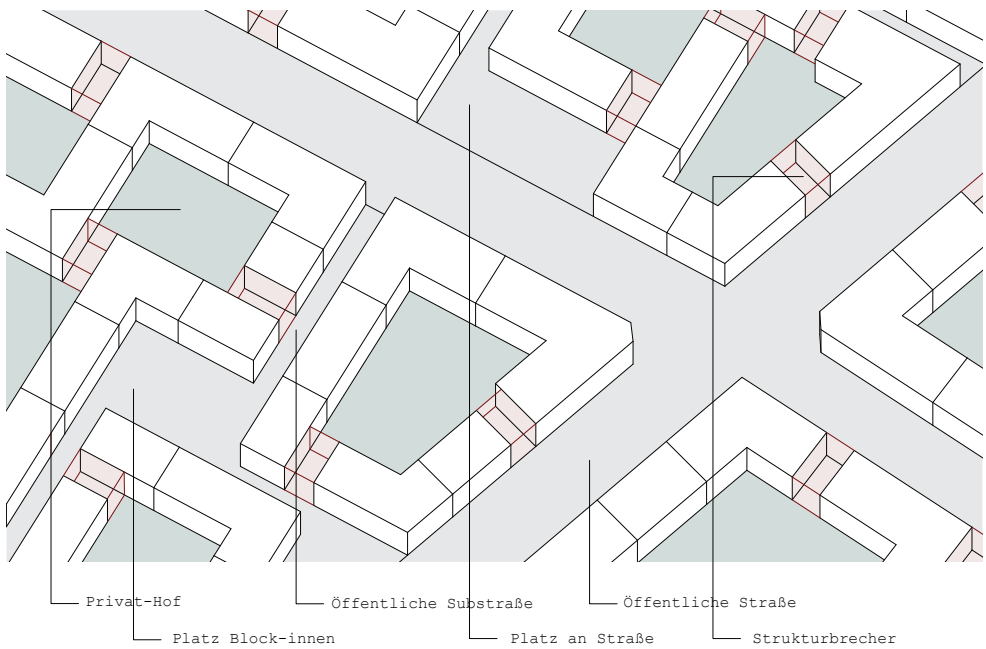
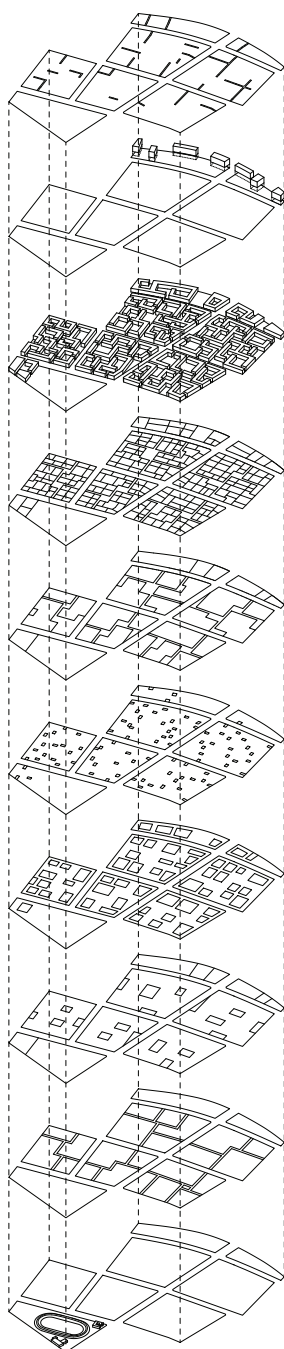


Abb.90: Axonometrische Darstellung, Prinzip der Struktur



Wege für Erschließung
und Feuerwehr/Rettung

Hochhaus an Böschung
der Bahngleisen

Neue Bauvolumen

Parzellengrenze

Baugruppe

Strukturbrecher (voids)

Private Höfe

Öffentliche Plätze

Substraße

Bestand

Abb.91: Explosionsmodell, Funktionsebenen

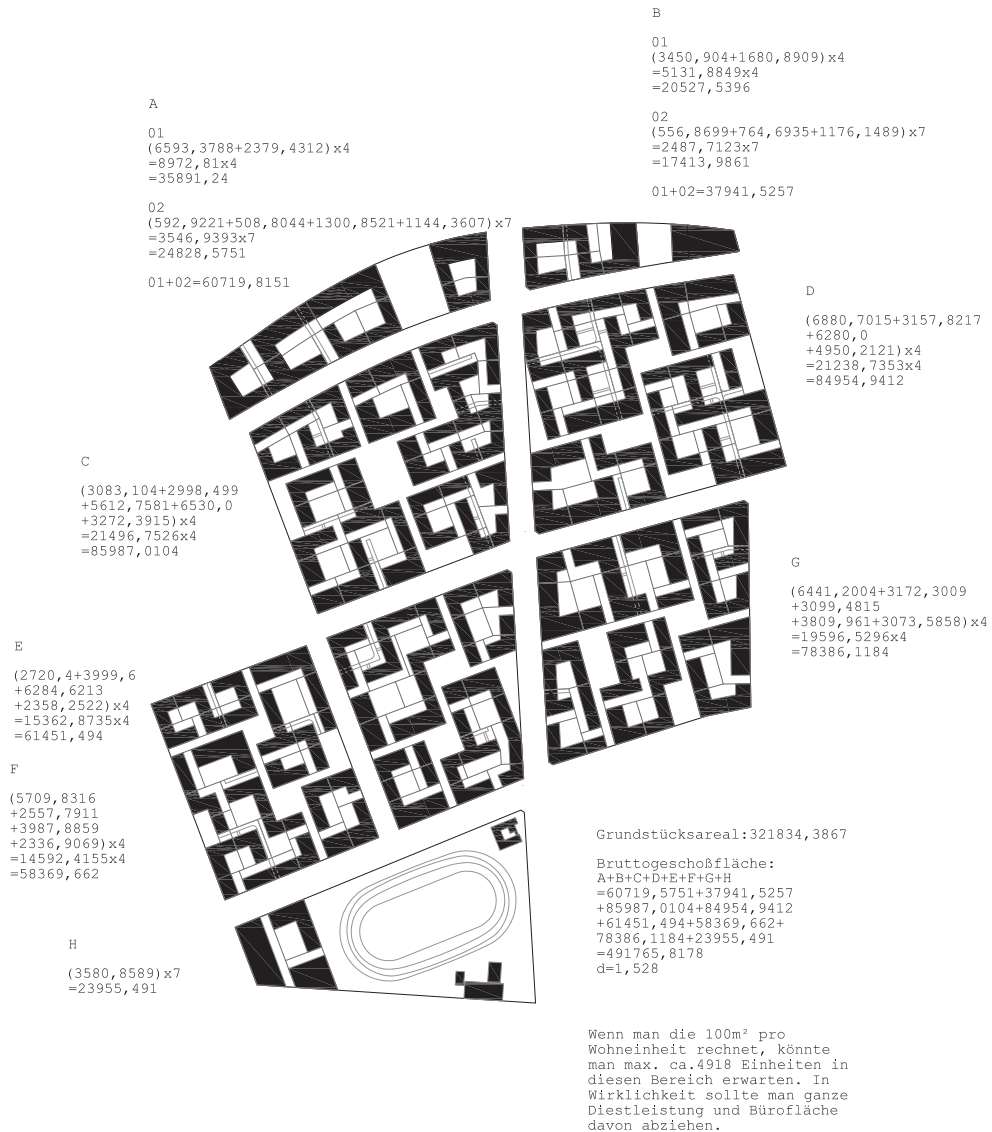


Abb.92: Dichte und Zahl der erwartenden Wohneinheiten

Beispiel der Tiefgarage in Block F

Wenn man 100m^2 für die Kennzahl einer Brutto Einheitsgröße nimmt, könnte man benötigende Parkplätze rechnen. Wenn es hier eine Parkplätze pro Einheit bräuchte, weil die gesamte oberirdische BGF $57969,6\text{m}^2$ beträgt, sind 580 Parkplätze nötig. Die geplante Parkplätze dafür 617.

Baugruppe01
BGF, oberirdisch
 $5709,8 \times 4 = 22839,3\text{m}^2$

Geplante Park-
plätze
 $121 + 72 + 84$
 $= 277$

Baugruppe02
BGF, oberirdisch
 $2236,9 \times 4 = 8947,6\text{m}^2$

Geplante Parkplätze
66

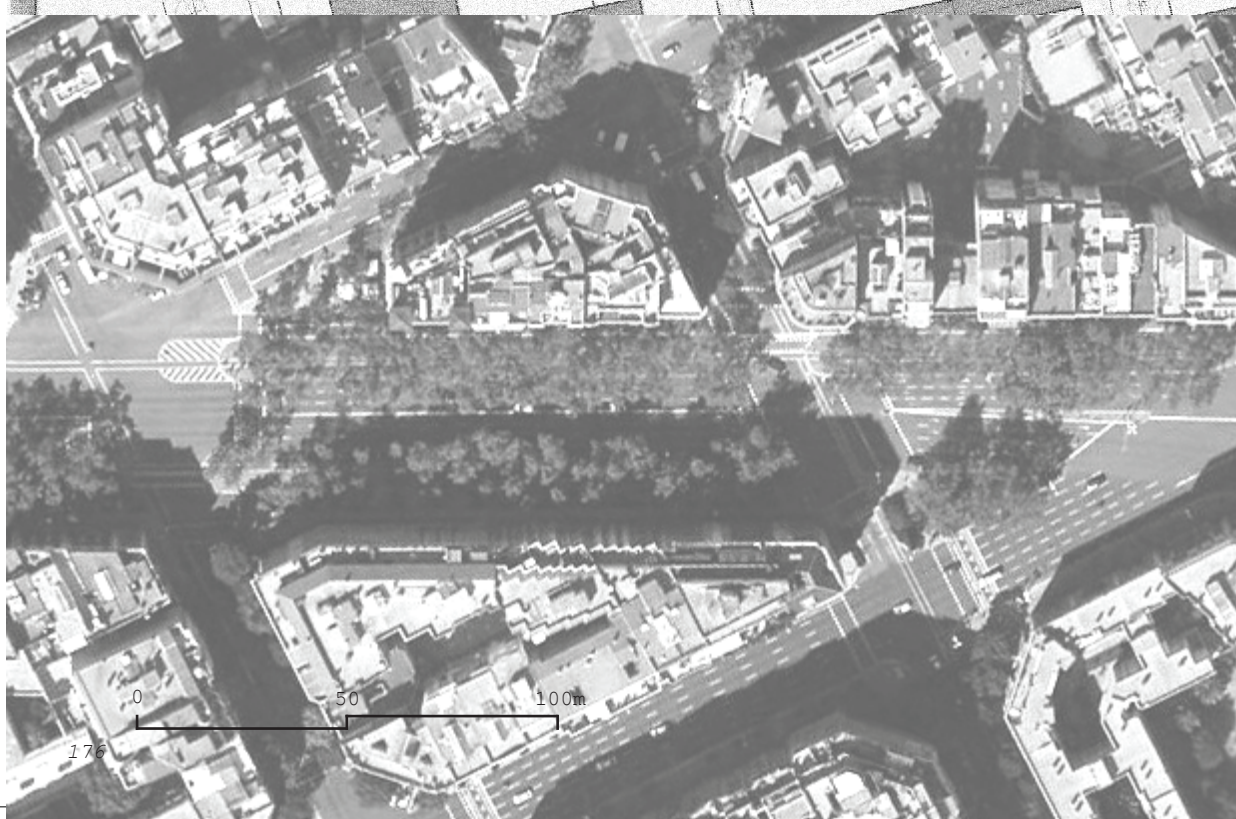
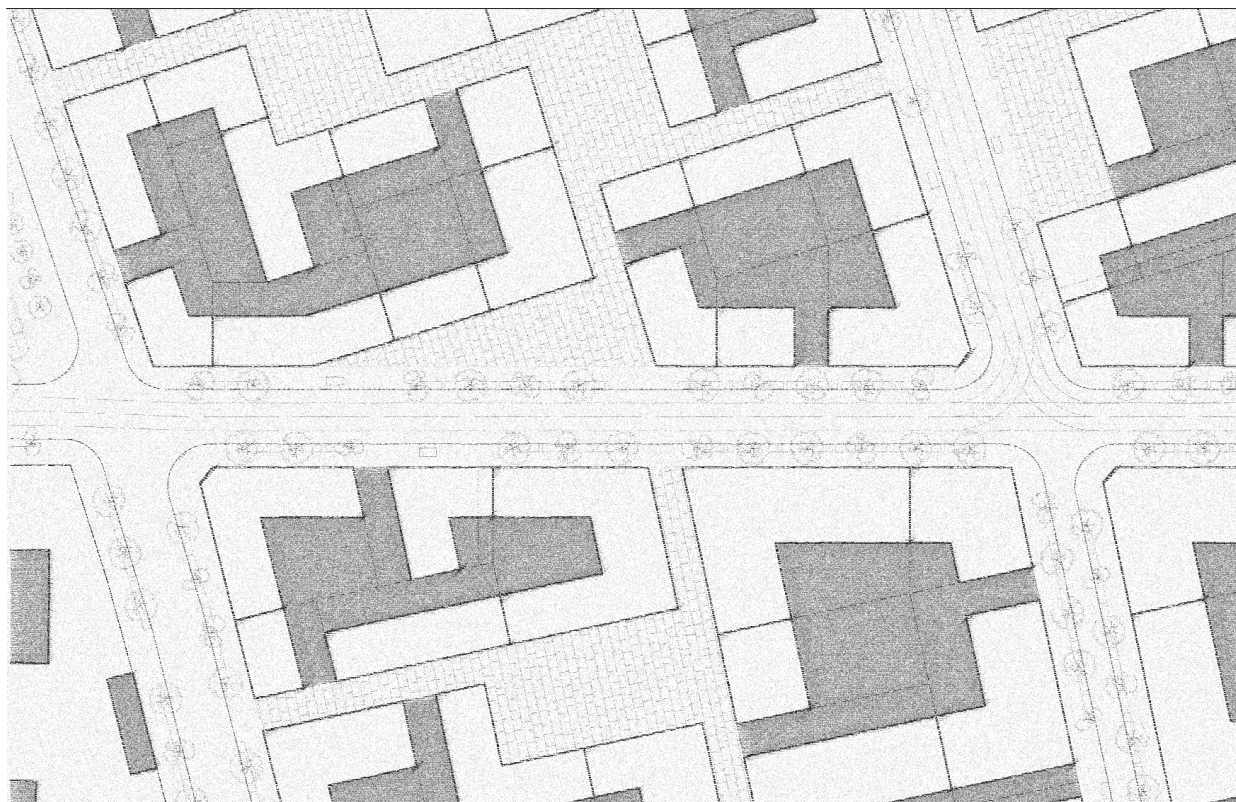
Baugruppe04
BGF, oberirdisch
 $2557,8 \times 4 = 10231,2\text{m}^2$

Geplante Parkplätze
84

Baugruppe03
BGF, oberirdisch
 $3987,9 \times 4 = 15951,5\text{m}^2$

Geplante Parkplätze
 $95 + 95$
 $= 190$

Abb.93: Schema, Parkplätzen und seinen Prinzip



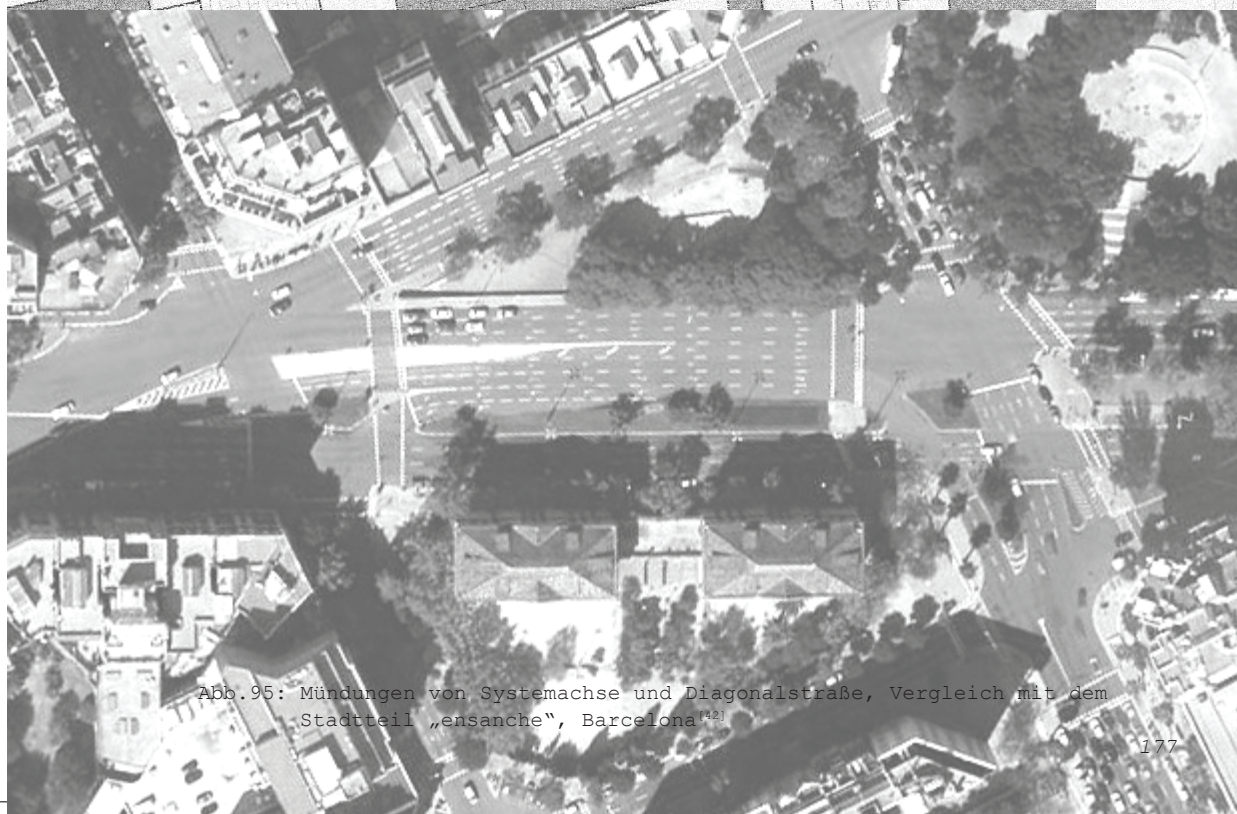
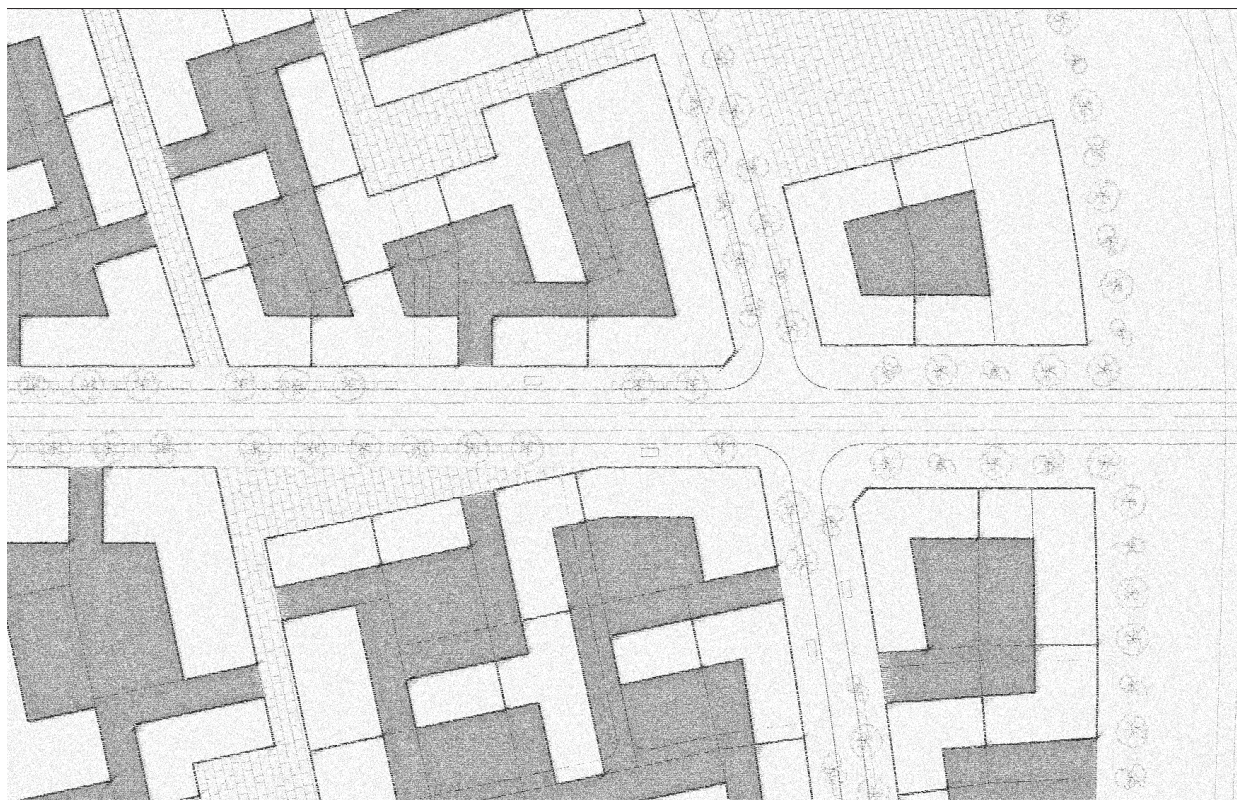


Abb. 95: Mündungen von Systemachse und Diagonalstraße, Vergleich mit dem Stadtteil „ensanche“, Barcelona^[42]

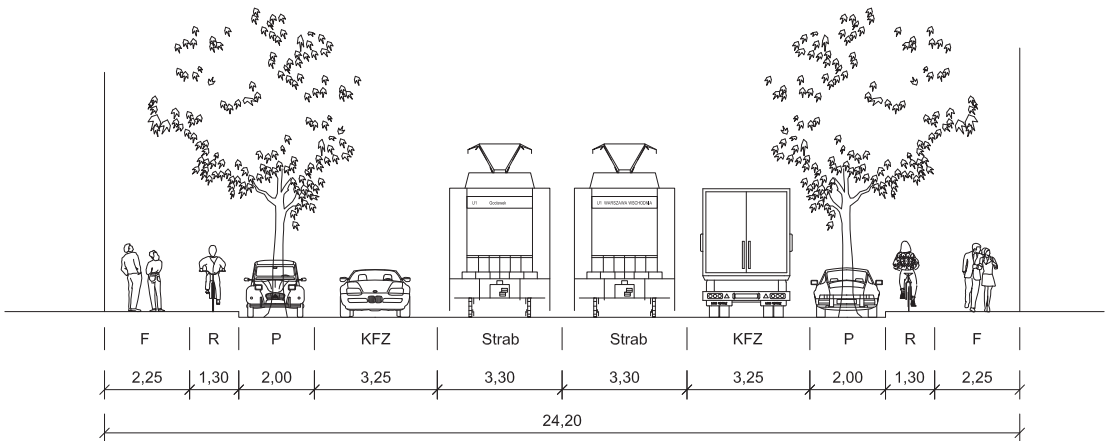
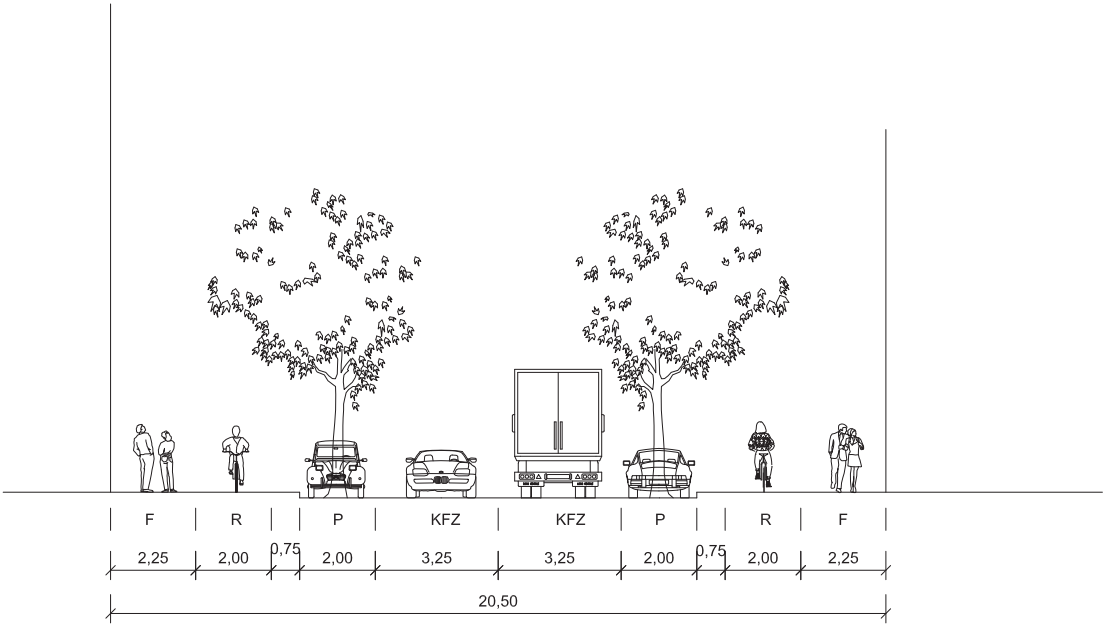


Abb.96: Straßenprofil des geplanten Gebiet

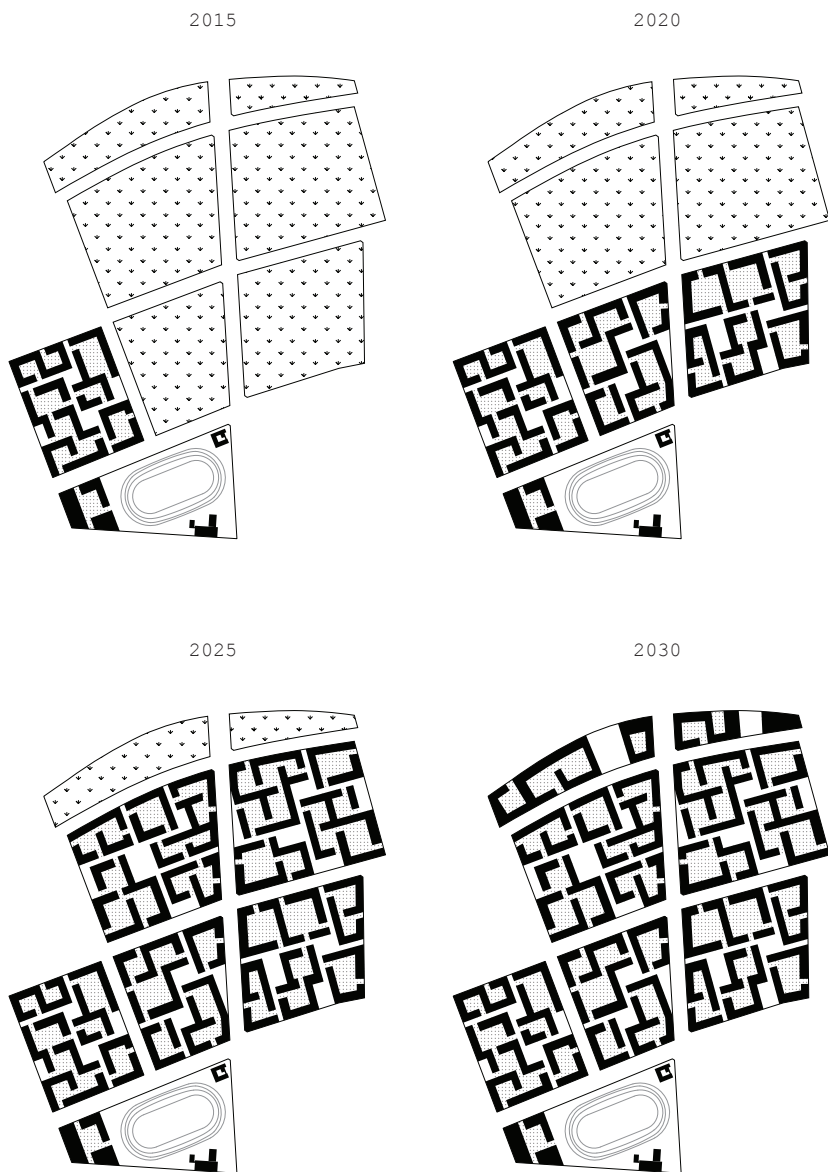


Abb.97: Diagramm, Bauphasen



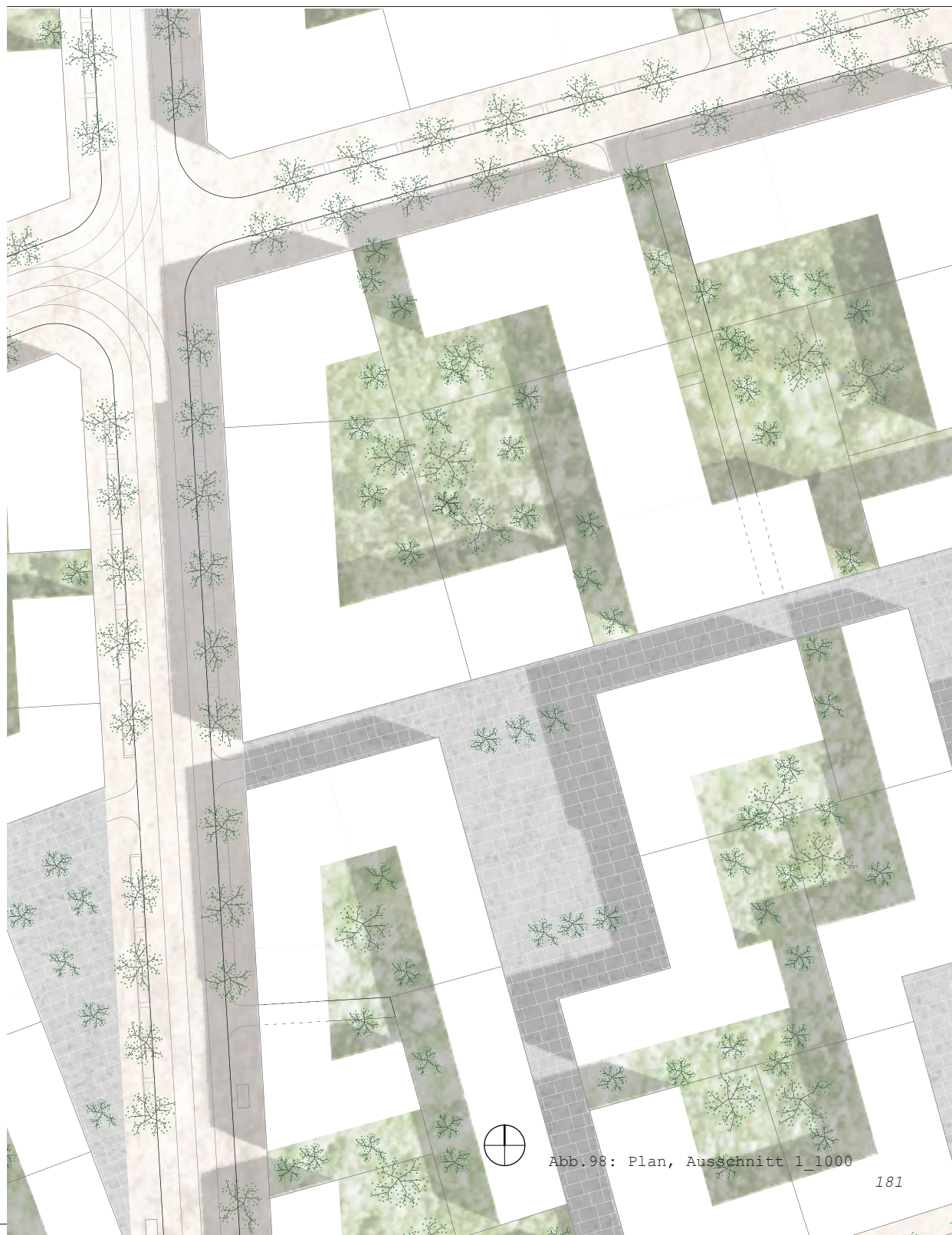
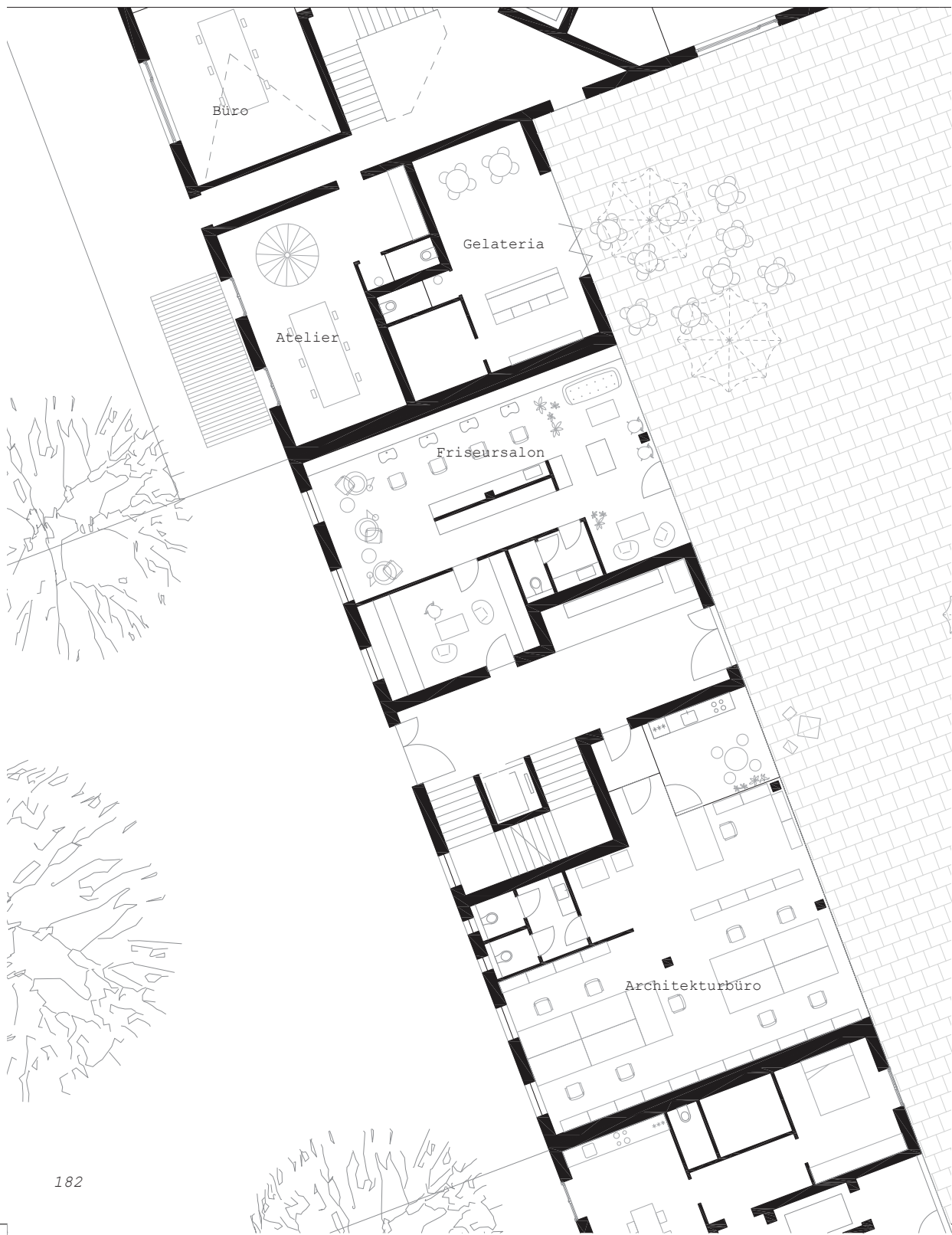


Abb.98: Plan, Ausschnitt 1_1000



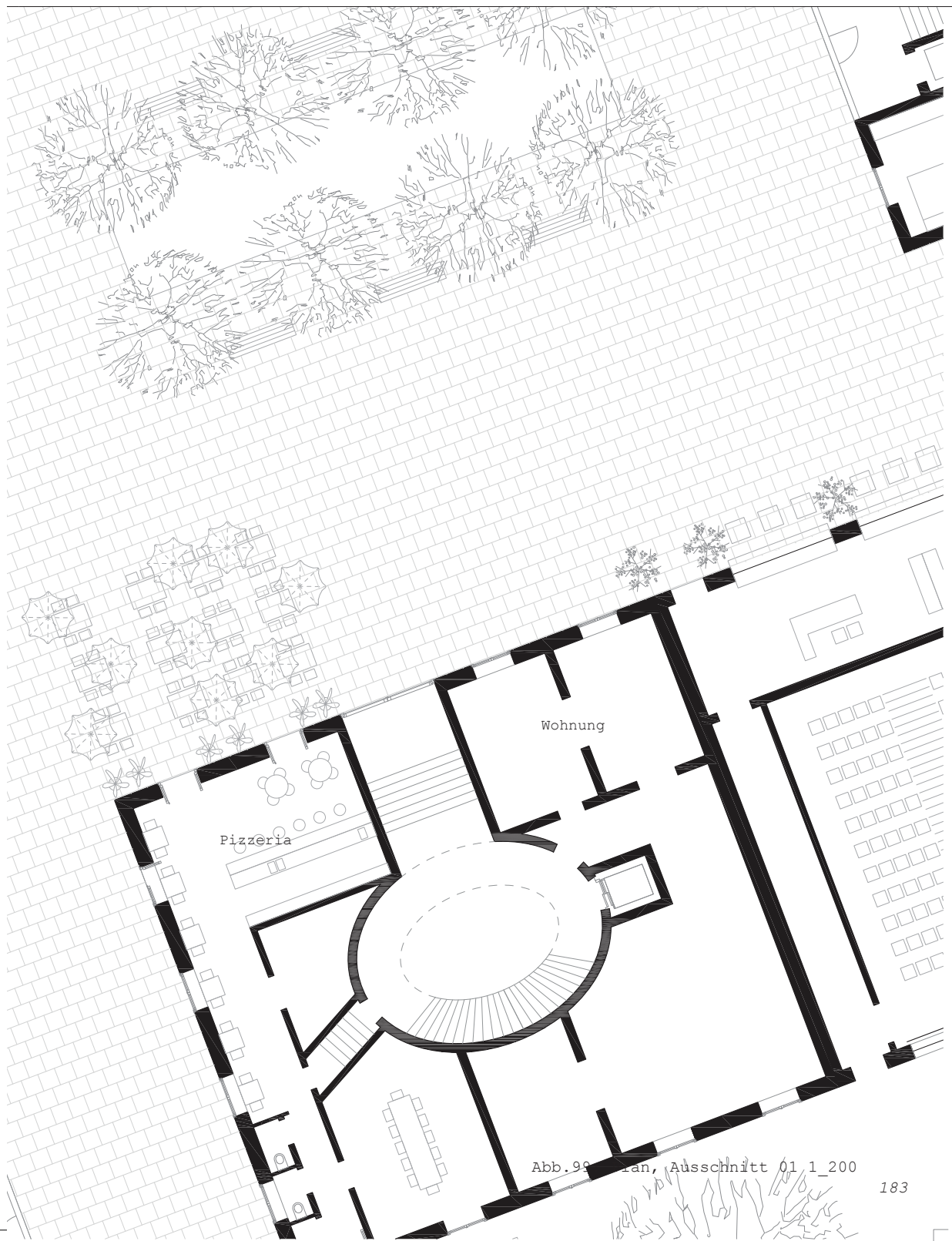
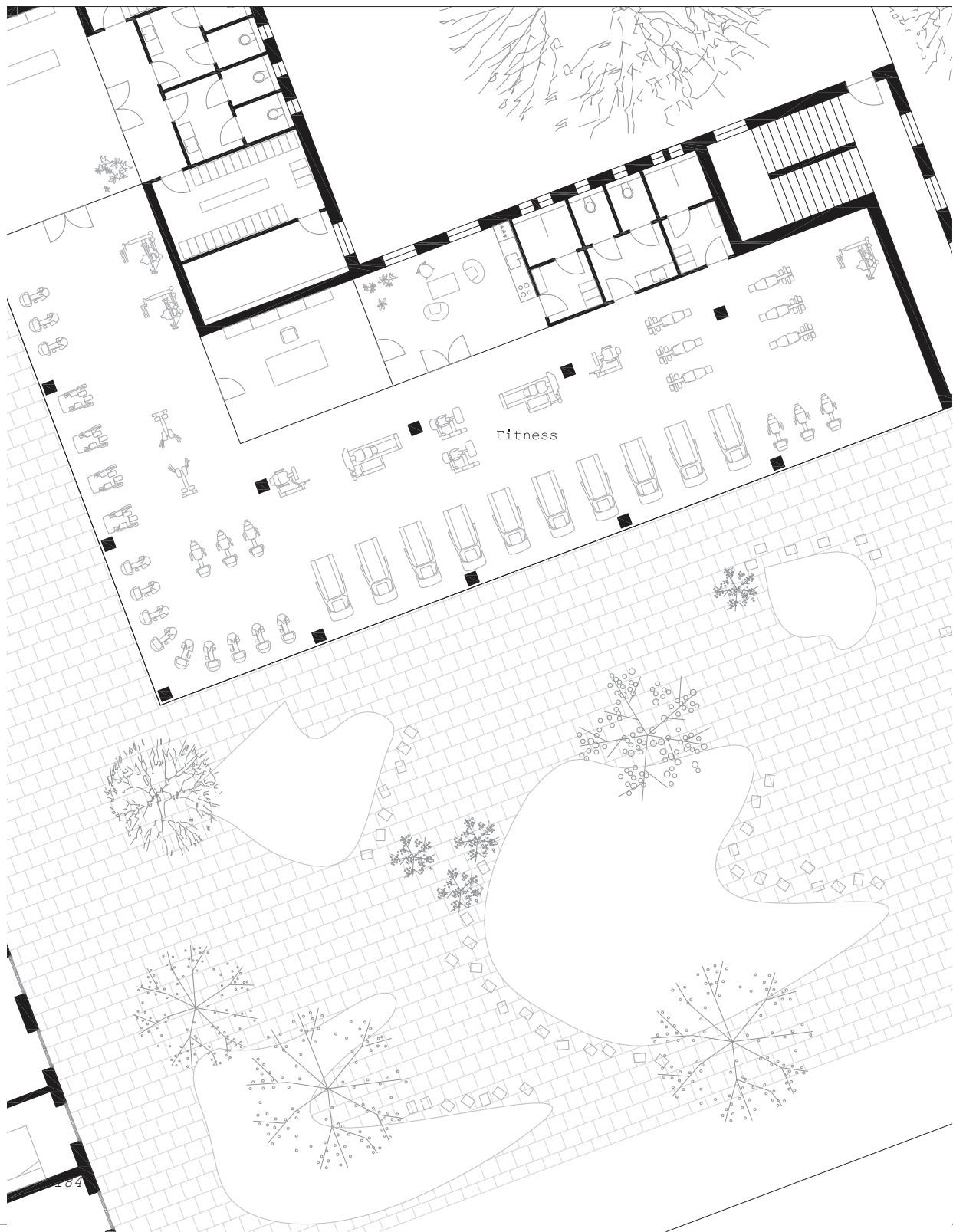


Abb. 98 Plan, Ausschnitt 01 1_200



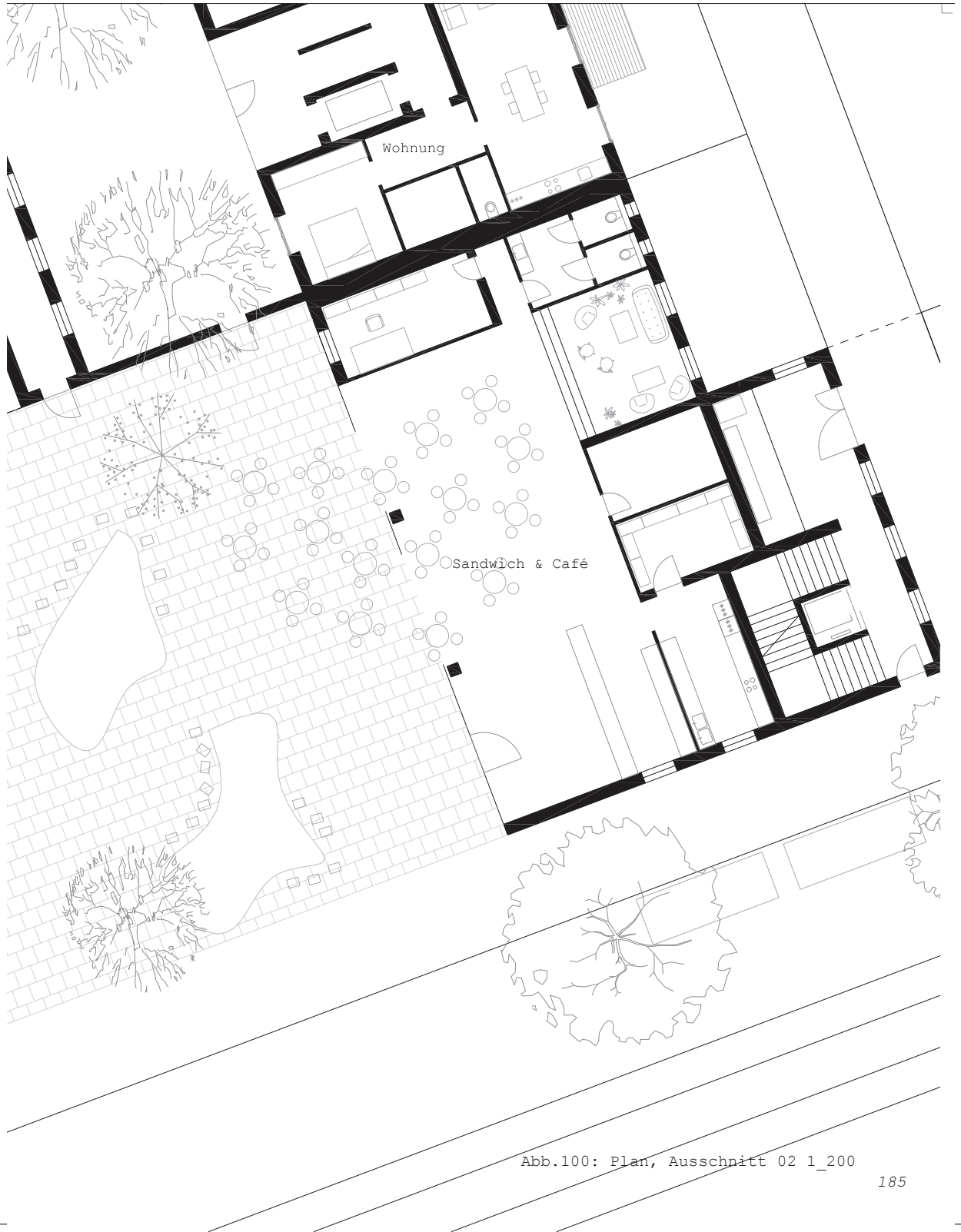
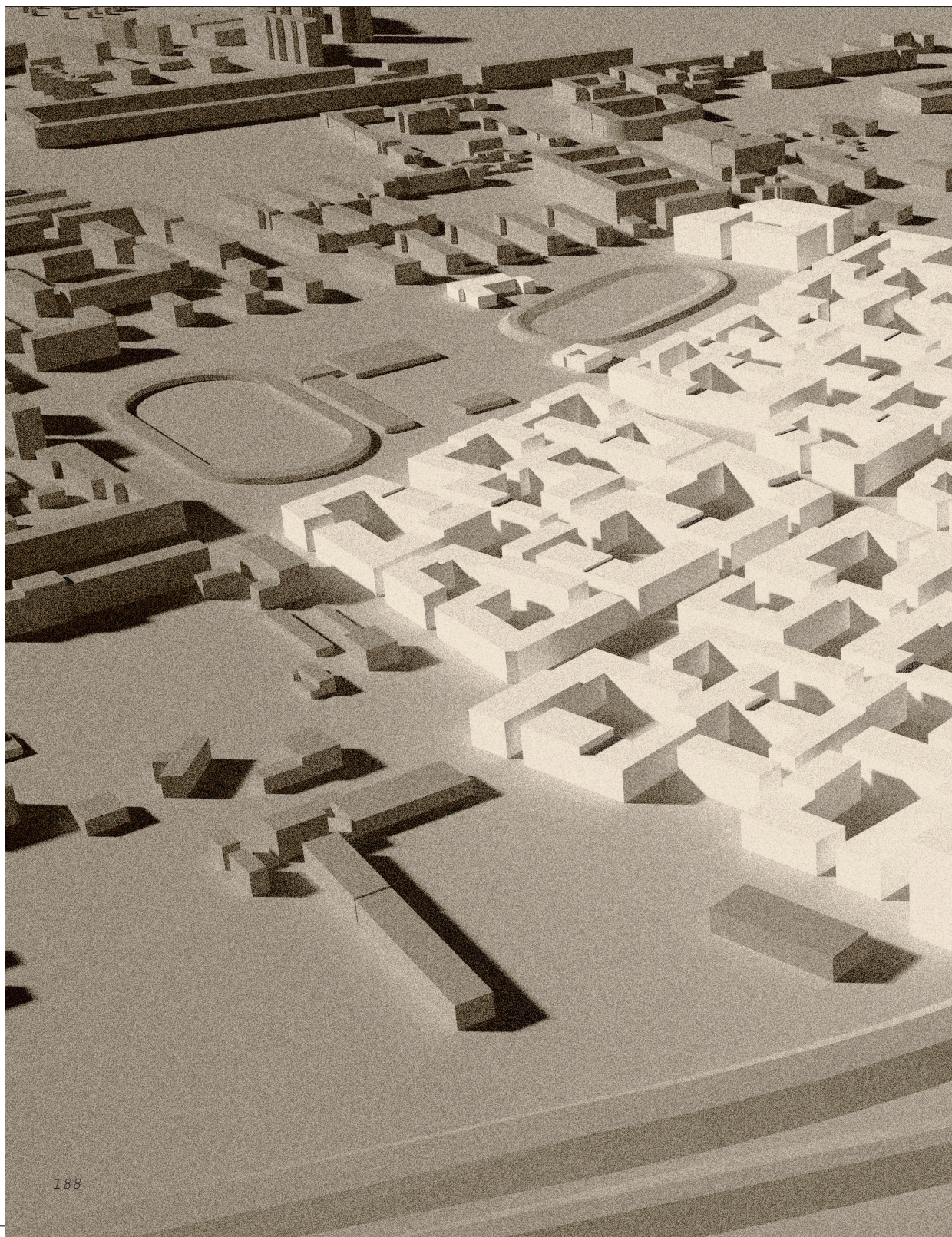
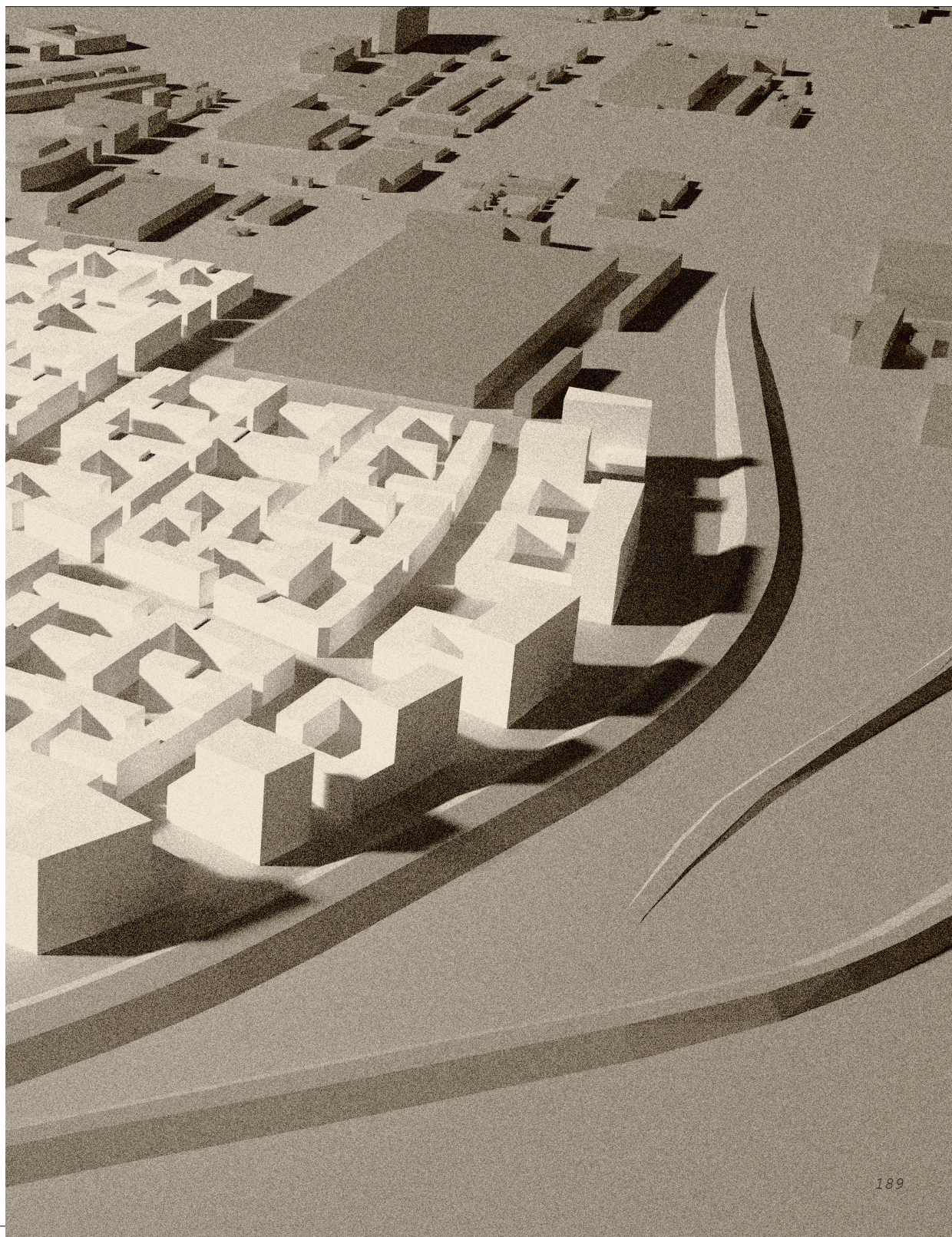


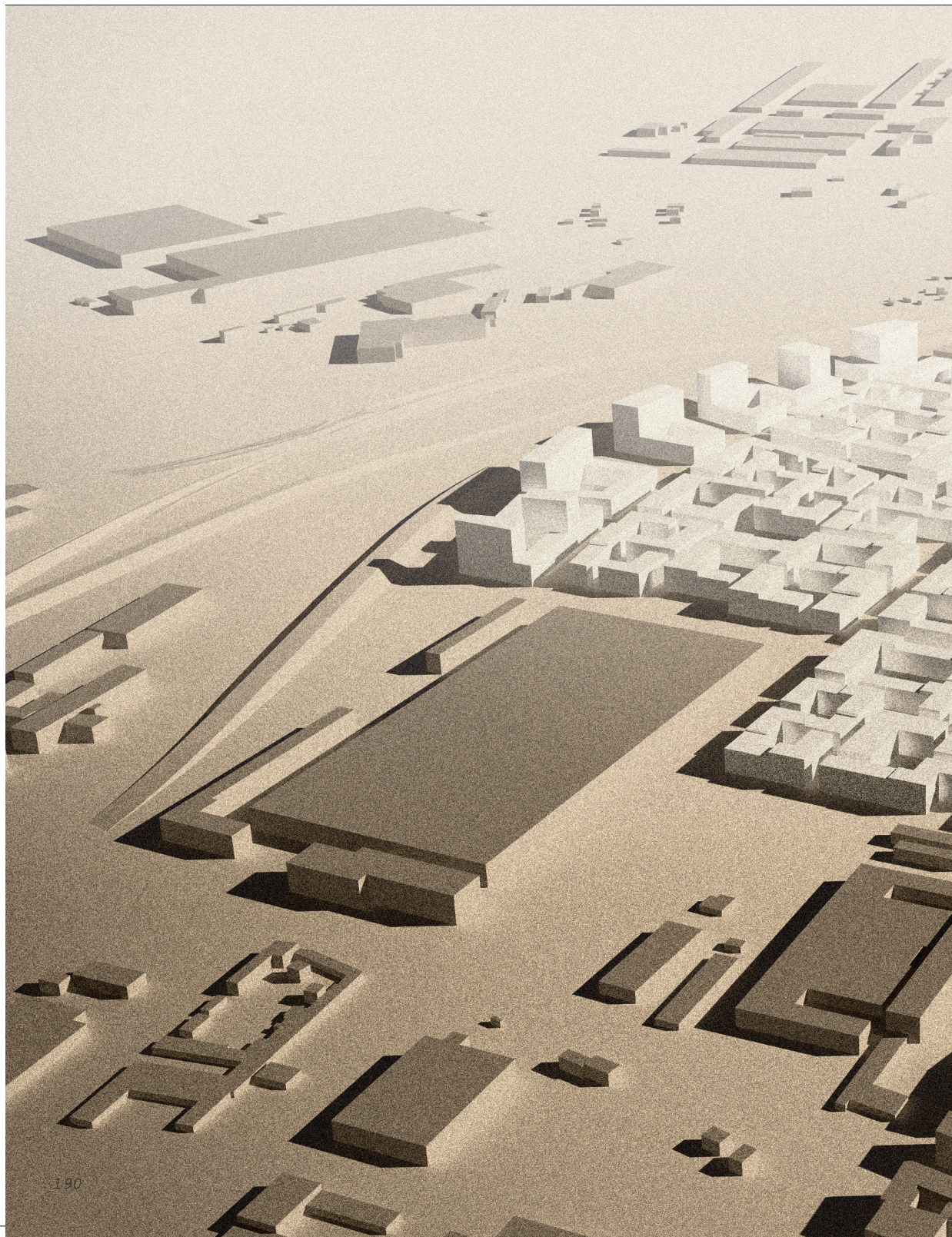
Abb.100: Plan, Ausschnitt 02 1_200

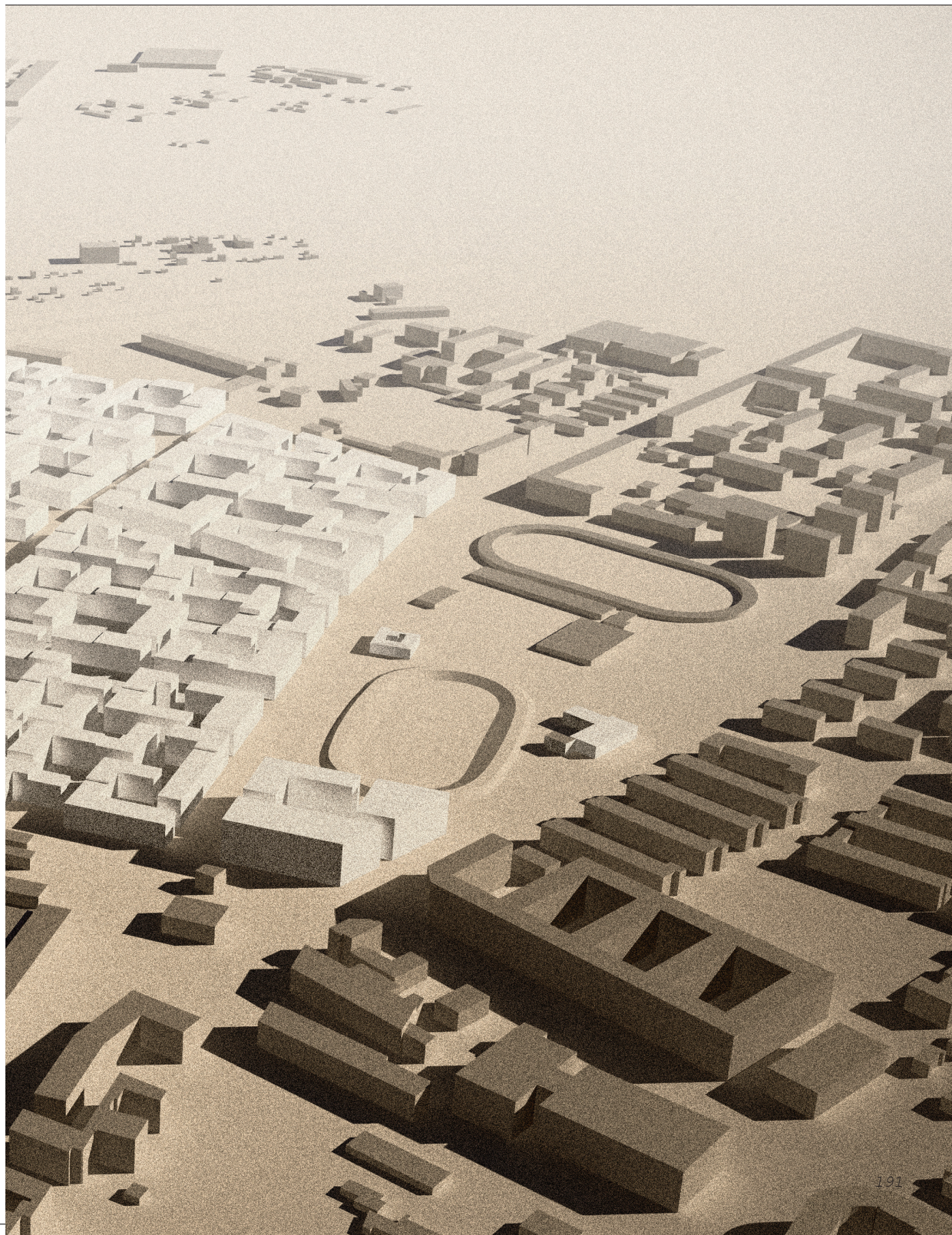


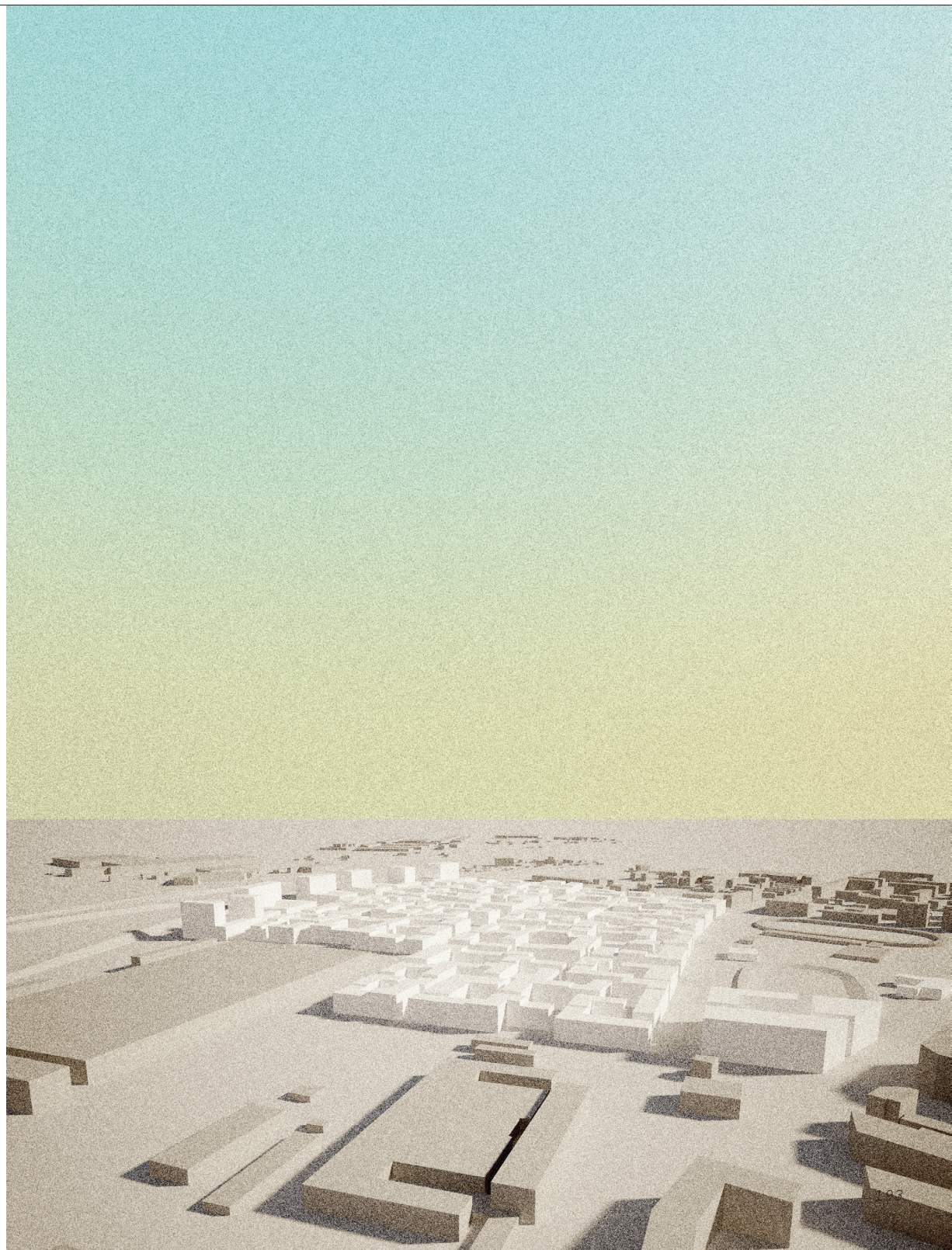




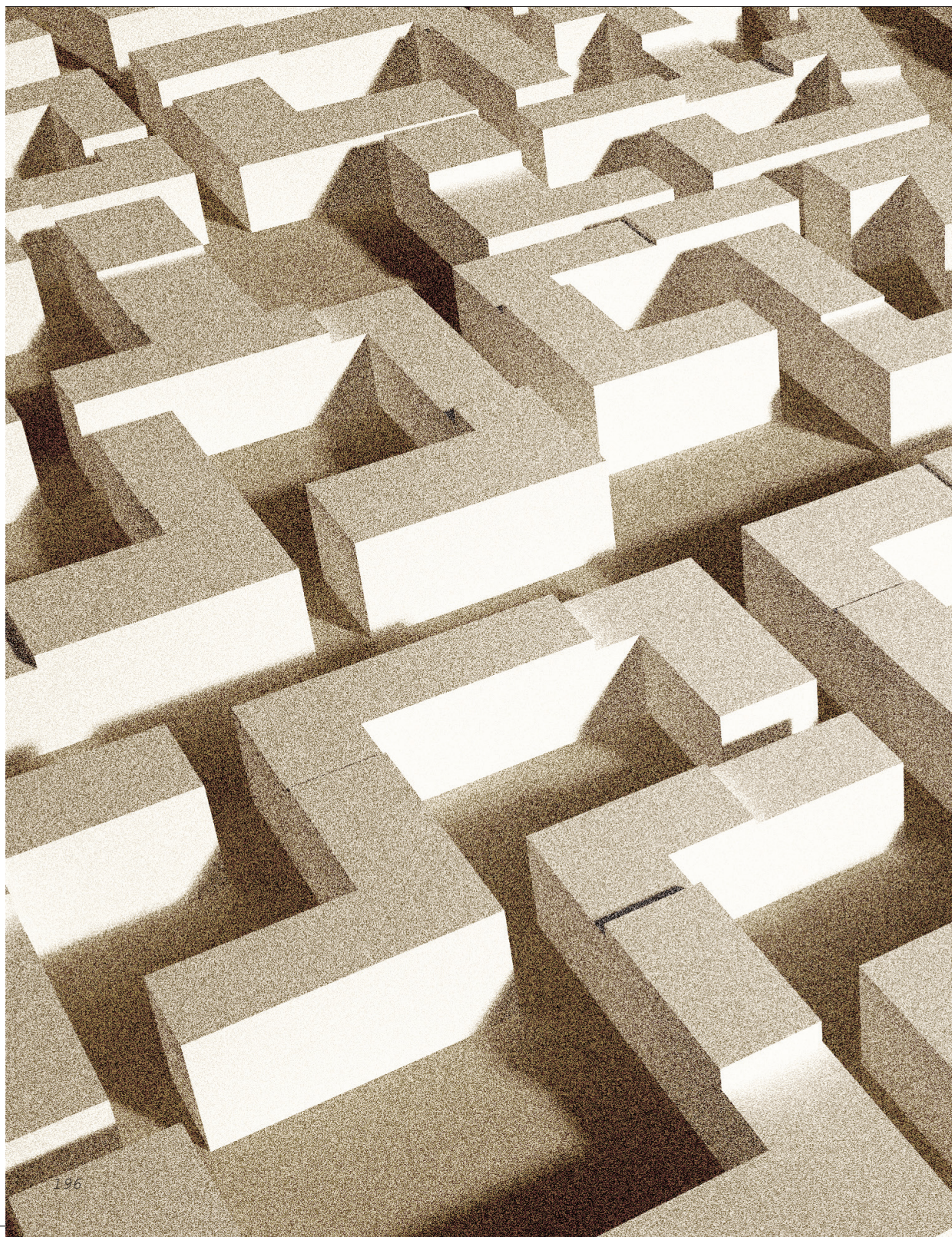


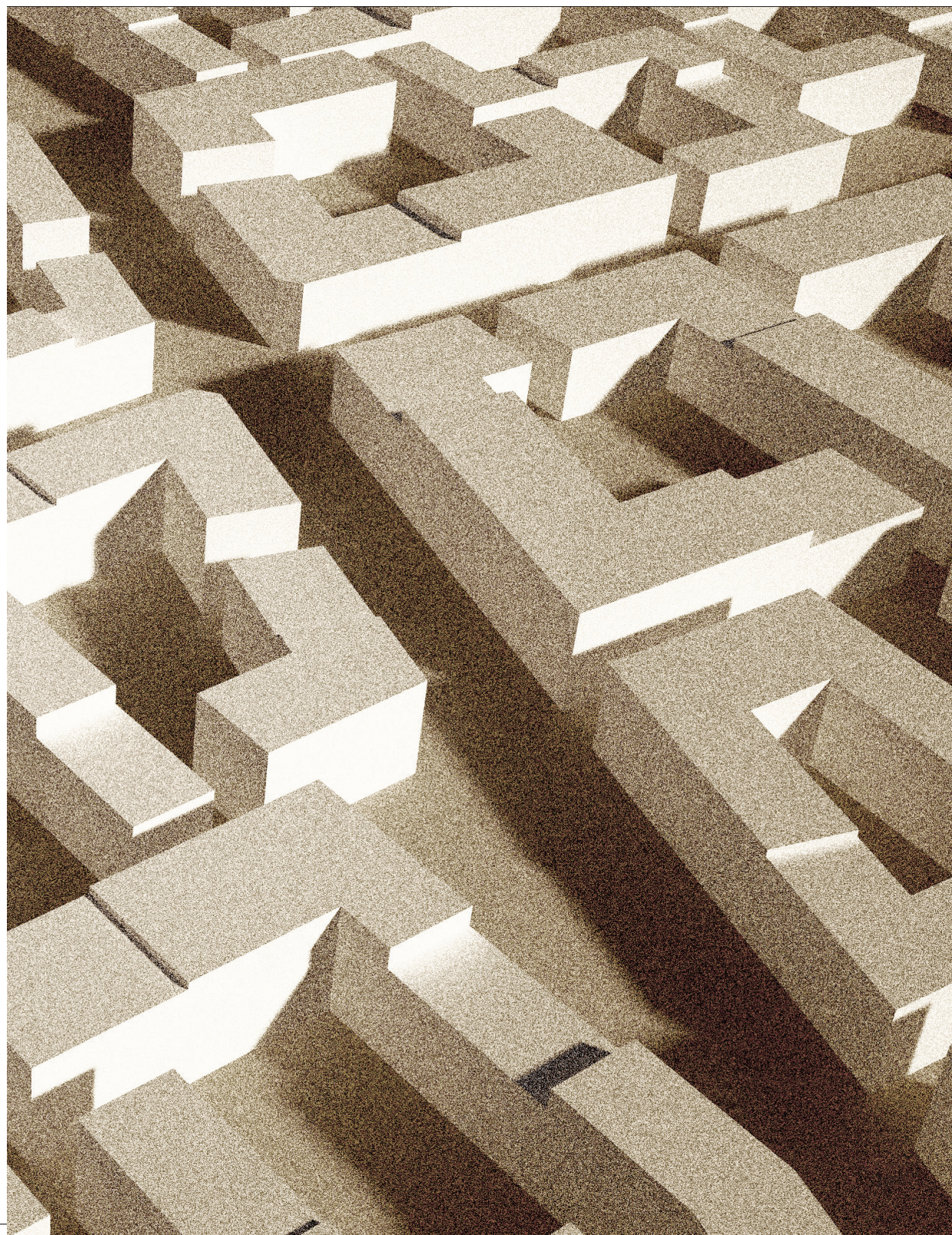












8. Anhang

Anmerkungen

- 19 WSK ist die Abkürzung für Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego(dt. Hersteller für Bestandteile der Mobilindustrie)
- 20 WSK Świdnik AG (pl. Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Świdnik SA) ist der größte Hubschrauber-Hersteller in Polen
- 24 Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku(dt=Verkehrsentwicklungsstrategien bis 2020 [mit der Aussicht auf 2030])
- 25 Trans-European Networks. Die TEN umfassen Netze für Verkehr(TEN-T), Energie(TEN-E) und Telekommunikation(eTEN)

Literaturquelle

- 9 Durth, Werner: Träume in Trümmern, Braunschweig; Wiesbaden 1988, 6,
- 10 Muzioł-Węclawowicz, Alina: Die Transformation des Wohnungswesens in Polen - Eine Analyse des Warschauer Wohnungsmarktes. Unter Mitarbeit von Josef Kohlbacher, Bd. 7, Wien 1992
- 36 Kiess, Walter: Urbanismus im Industriezeitalter. von der Klassizistischen Stadt zur garden city, Berlin 1991,
- 37 Rossi, Aldo: Die Stadt der Architektur, Düsseldorf 1973,
- 38 Maas, Winy: The regionmaker, Düsseldorf 2002,
- 40 Glaser, Daniel: Freie Räume, Wien 2011,
- 41 Adam, Jürgen Axel: Wohn- und Siedlungsformen im Süden Marokkos, München 1981,
- 44 Arturo Soria y Puig: CERDA.The Five Bases of the General Theory of Urbanization, Barcelona 1999,
- 68 Valena, Tomáš u.a.: Structuralism Reloaded. Rule-Based Design in Architecture and Urbanism, Stuttgart 2011,
- 69 Zumthor, Peter: Hortus Conclusus. Serpentine Gallery Pavillion 2011, London 2011,16

Quelle aus dem Internet

- 4 o.A. : Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego, http://bip.warszawa.pl/Menu_podmiotowe/Urzad/Biura_Urzedu/AM/default.htm, Zugriff, 14.11.2012
- 5 o.A. (29.05.2011): Rozdział 2 - DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO, <http://strategiatransportowa.um.warszawa.pl/book02.html>, Zugriff: 30.09.2013
- 6 o.A. (06.02.2014): Historia Warszawy, http://pl.wikipedia.org/wiki/Historia_Warszawy, Zugriff, 19.02.2014
- 7 o.A. : Das Polen Magazin. Der Warschauer Aufstand 1944, <http://www.das-polen-magazin.de/warschauer-aufstand-1944/>, Zugriff, 04.10.2012
- 8 Ismonowicz, Krzysztof: FILOSOFIA, <http://www.filosss.fotolog.pl/>, Zugriff, 04.10.2012
- 11 o.A. (27.11.2011): Warschau, <http://de.wikipedia.org/wiki/Warschau/>, Zugriff: 23.01.2012
- 12 o.A. : Bundeszentrale für politische Bildung, <http://www.bpb.de/internationales/europa/polen/40714/wirtschaft>, Zugriff, 14.10.2012
- 13 o.A. (11.03.2012): Praga Południe, http://de.wikipedia.org/wiki/Praga_Południe, Zugriff: 15.04.2012
- 14 o.A. (27.05.2012): Praga(Warschau), [http://de.wikipedia.org/wiki/Praga_\(Warschau\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Praga_(Warschau)), Zugriff: 25.08.2012
- 15 o.A. : Warsaw's National Stadium by gmp Architekten, <http://www.o25.gr/blog/article/warsaw%E2%80%99s-national-stadium-gmp-architekten>, Zugriff, 10.05.2013
- 16 Knaebel, Rachel (12.5.2011): Stadtentwicklung und Gentrifizierung in Warschau. Der Charme vom anderen Ufer, <http://jungle-world.com/artikel/2011/19/43173.html>, Zugriff: 28.07.2012
- 17 Karla, Anna (05.07.2010): Auf der anderen Seite: Warschau-Praga, <http://www.cafebabel.de/article/34223/viertel-warschau-praga-gentrifizierung-kunst-party.html>, in: <http://www.cafebabel.de/>, Zugriff: 20.12.2011
- 19 o.A. (25.07.2013): Warszawska Fabryka Motocykli, http://de.wikipedia.org/wiki/Warszawska_Fabryka_Motocykli, Zugriff, 15.09.2013
- 21 o.A. (24.08.2013): PZL-Świdnik, <http://en.wikipedia.org/wiki/PZL-Świdnik>, Zugriff, 15.09.2013

- 22 o.A. (11.09.2008): Industrializacja w Polsce, <http://maplink.pl/industrializacja-w-polsce>, Zugriff, 18.04.2013
- 23 o.A. : Rozwój przemysłu na ziemiach polskich, <http://sciaga.onet.pl/12581,61,178,160,1,21362,sciaga.html>, Zugriff, 18.04.2013
- 26 o.A. : Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej „Strategia Rozwoju Transportu przyjęta przez Radę Ministrów”, http://www.transport.gov.pl/2-4f97ffaae72ab-1795917-p_1.htm, Zugriff, 02.06.2013
- 27 o.A. (07.04.2013): Verkehr in Polen, http://de.wikipedia.org/wiki/Verkehr_in_Polen#Stra.C3.9Fenverkehr, Zugriff: 26.05.2013
- 28 o.A. (27.07.2013): Warschau, <http://pl.wikipedia.org/wiki/Warszawa>, Zugriff, 27.09.2013
- 29 o.A. : MIASTO STOŁECZNE WARSZAWA, http://www.um.warszawa.pl/v_syrenka/liczby/index.php?podstrona=2, Zugriff: 05.04.2013
- 30 o.A. : Wien.at, <http://www.wien.gv.at/statistik/pdf/menschen11.pdf>, Zugriff, 13.04.2013
- 31 o.A. (18.02.2014): Idealstadt, <http://de.wikipedia.org/wiki/Idealstadt>, Zugriff, 12.03.2014
- 32 o.A. (16.06.2013): <http://de.wikipedia.org/wiki/Bebauungsplan#.C3.96sterreich>, Zugriff, 31.07.2013
- 33 o.A. (17.01.2014): http://de.wikipedia.org/wiki/Masterplan_%28Stadtplanung%29, Zugriff, 06.03.2014
- 34 o.A. : KCAP, <http://www.kcap.eu/en/>, Zugriff, 10.03.2014
- 35 o.A. : Zaha Hadid architects, <http://www.zaha-hadid.com/>, Zugriff, 10.03.2014
- 39 MVRDV: <http://www.mvrdv.nl/>, Zugriff: 06.06.2011
- 42 o.A. : Google Maps, <https://www.google.at/maps/preview>, Zugriff, 29.11.2013
- 43 o.A. (06.12.2012): Eixample, <http://de.wikipedia.org/wiki/Eixample>, Zugriff, 01.03.2013
- 45 Andrea Mesecke : Ensanche, <http://www.acnym.de/publikationen/texte/ensanche.html>, Zugriff, 10.05.2013
- 46 o.A. : Fotocommunity, <http://www.fotocommunity.de/pc/pc/display/16911819>, Zugriff, 27.07.2013

- 47 o.A. (10.08.2008): WIKIMEDIA COMMONS, http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hackesche_H%C3%B6fe_Berlin5.jpg, Zugriff, 15.03.2014
- 48 o.A. (09.09.2013): Hackesche Höfe, http://de.wikipedia.org/wiki/Hackesche_H%C3%B6fe, Zugriff, 26.12.2013
- 49 o.A. : right move, <http://www.rightmove.co.uk/property-for-sale/property-32227562.html>, Zugriff, 10.08.2013
- 50 o.A. : OPEN LIBRARY. Two perspectives on Odhams, https://openlibrary.org/books/OL20852563M/Two_perspectives_on_Odhams, Zugriff, 14.03.2014
- 51 o.A. : aerial, <http://sawaru.tumblr.com/post/31185746715/odhams-walk>, Zugriff, 10.08.2013
- 52 o.A. (09.09.2013): Odham's Walk, <http://www.mimoo.eu/projects/United%20Kingdom/London/Odham%27s%20Walk>, Zugriff, 10.08.2013
- 53 o.A. : DESIGN FOR HOMES. Odhams Walk, <http://www.designforhomes.org/projects/films/odhams-walk-the-making-of-a-sustainable-community/>, Zugriff, 14.08.2013
- 54 o.A. (01.04.2010): look up, look around. Odhams Walk, <http://lookuplookaround.wordpress.com/2010/04/01/odhams-walk/>, Zugriff, 10.08.2013
- 55 o.A. : london reagents, http://www-docs.tu-cottbus.de/lsk-architecture/public/publikationen/exkursionen/exkursion_london_reader_111026_8319490.pdf, Zugriff, 14.08.2013
- 56 o.A. (25.12.2013): Arms-length management organisation, http://en.wikipedia.org/wiki/Arms_Length_Management_Organisation, Zugriff, 27.12.2013
- 57 o.A. (25.07.2013): Tenant management organisation, http://en.wikipedia.org/wiki/Tenant_management_organisation, Zugriff, 27.12.2013
- 58 o.A. (03.05.2013): Greater London Council, http://en.wikipedia.org/wiki/Greater_London_Council, Zugriff, 10.08.2013
- 59 o.A. (15.05.2013): La ciudad viva. Rincones de Londres. El caso de Odhams Walk, <http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=17388>, Zugriff, 10.08.2013
- 60 o.A. (30.07.2010): The History of Barcelona Beach Area, <http://www.cometobarcelona.com/Blog/eng/post/The-History-of-Barceloneta-beach-area.aspx>, Zugriff, 05.03.2014
- 61 o.A. : Barcelona Turisme, http://www.barcelonaturisme.com/La-Barceloneta/xMCFM9AMDl_lKCeZjRpMoCePXbqCtUc_8RyB91iFQu0, Zugriff, 23.12.2013

- 62 o.A. (14.09.2011): Temporalily Lost. Jamon and Beach Bumming in Barcelona, <http://temporarilylost.com/2011/09/14/jamon-and-beach-bumming-in-barcelona/>, Zugriff, 23.12.2013
- 63 o.A. (29.03.2013): be happy. !LA BARCELONETA!, <http://www.behappyhostal.com/2013/03/29/la-barceloneta/>, Zugriff, 23.12.2013
- 64 o.A. (29.10.2012): just a traveler passing through. venice - pigs and merchants<http://travelloquy.blogspot.co.at/2012/10/venice-pigs-and-merchants.html>, Zugriff, 16.03.2014
- 65 o.A. : venice alley, http://www.deviantart.com/morelikethis/artists/102250534?view_mode=2, Zugriff, 16.03.2014
- 66 o.A. (24.11.2013): Kasbah, <http://de.wikipedia.org/wiki/Kasbah>, Zugriff, 27.12.2013
- 67 o.A. : WERKBUNDSIEDLUNG WIESENFELD, <http://www.werkbundsiedlung-wiesenfeld.de/>, Zugriff, 05.04.2013

Anderen Quelle

- 1 European11 Ausschreibung: WARSZAWA-PL-PS-Pr_EN
- 2 European11 Ausschreibung: WARSZAWA-PL-C-Pr_EN
- 3 European11 Ausschreibung: WARSZAWA-PL-SS-Pr_EN

Zusätzliche Referenzen

European11 Ausschreibung: WARSAW-PL-E11-WaysOfLife-EN



Danke AZ4er!!

Danke für die Hilfe!

Oli, Johannes, Helmut, Dido, Marco, Catherine,
Claudia, Dylan, Ana, Elisabeth, Schu



