

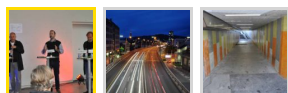
WIPKINGERARTIKEL NACH THEMENVERANSTALTUNGENBRANCHENBUCHFOTOS & VIDEOSINSERIERENARCHIVKONTAKT

Der andere Blick

27. September 2017 von Patricia Senn



Unter dem Vordach des Pavillons wurden rege neue Perspektiven diskutiert.



Von Patricia Senn

Online seit
27. September 2017

Printausgabe vom
28. September 2017

Der Quartierverein Wipkingen wagte einen Perspektivenwechsel in Sachen Rosengartenstrassendiskussion und lud Fachleute aus der Soziologie, der Szenografie, dem Städtebau und der Transformation ein, das Thema im Lichte ihrer jeweiligen Disziplin zu betrachten.

Es mag inzwischen Menschen geben, die bereits bei der Erwähnung des Wortes



«Rosengartenstrasse» das Weite suchen oder resigniert mit den Schultern zucken – zu lange wurde schon darüber geredet und nichts getan. Zwei Fronten mit mehr oder weniger zementierten Meinungen dominieren die Diskussionen seit Jahrzehnten. Politisch gibt es erst mal nichts mehr zu sagen, bis der Entscheid des Kantonsrates über das Spezialgesetz gefällt ist. Damit erhalte der Kanton die Leitung über das Gesamtvorhaben Rosengartentram und Rosengartentunnel. Auf Basis dieses Gesetzes würde auch der Rahmenkredit von etwas mehr als einer Milliarde Franken bewilligt werden müssen. Diverse Parteien haben bereits angekündigt, das Referendum ergreifen zu wollen, würde das Gesetz vom Kantonsrat bewilligt. Wörter wie «Tunnel» und «Tram» suggerieren, es handle

sich hier um eine reine Verkehrsmassnahme, die 700 Meter Asphalt betrifft, in Wirklichkeit geht es um weit mehr: Es geht darum, was eine Stadt lebenswert macht, wie man sie weiterentwickelt, es geht um Fragen der Mitwirkung und der Identität, aber auch um Urbanisierungs- und Steuerungsprozesse. Wie können Veränderungen in die Geschichte eingebettet werden, welche Rolle spielt die Wachstumsfrage? Sonja Kubat und Benjamin Leimgruber, beides Vorstandsmitglieder des Quartiervereins Wipkingen, haben sich vertieft mit der Materie auseinandergesetzt und den vorübergehenden politischen Waffenstillstand genutzt, um ein interdisziplinäres Panelgespräch zu organisieren. Im Dialog mit vier Fachleuten aus der Soziologie, der Szenografie, dem Städtebau und der Transformation, die von ihrer professionellen Warte aus die Risiken und Chancen des Rosengartenprojekts offen und kritisch diskutierten, öffnete sich der Blick für alternative Zugänge und neue Denkansätze. Der Nährboden für weitere Gespräche ist vorbereitet.

Geladen waren Christian Schmid, ETH Professor für Soziologie am Departement Architektur. Schmid unterrichtet angehende Architektinnen und Architekten und versucht ihnen zu zeigen, dass Bauprojekte nicht nur in der Planung vorkommen, sondern auch etwas mit den Menschen zu tun haben.

Martin Tschanz ist Dozent für Architekturgeschichte und – theorie an der zhaw.

Martin Rohr ist Szenograf, er setzt Räume in Szene, die für Menschen, nicht für Materialien, funktionieren müssen. Er ist Inhaber und Geschäftsführer der Firma melt.

Basil Rogger, Dozent an der ZHdK mit einem Schwerpunkt in Stadt-Beobachtung und -Untersuchung.

Roman Dellsperger, der selber auf Mitwirkungsprozesse spezialisiert ist, leitete den Abend.

Vor dem eigentlichen Gespräch starteten die vier Gäste an unterschiedlichen Orten mit einem Kurzinput ihrer jeweiligen Disziplinen und bewegten sich in einem kurzen Spaziergang zum Pavillon der Viventa Schule im Wipkingerpark, wo die Paneldiskussion schliesslich eröffnet wurde.

Roman Dellsperger: Sie alle kommen von verschiedenen Orten und haben die Teilnehmenden auf den Weg Ihrer Perspektive eingeladen. Basil Rogger, Sie kommen vom Toni Areal, was war Ihnen wichtig auf dem Weg hierher?

Basil Rogger: Wir haben versucht, einen Blick zurückzuwerfen. Auf den Fotos von Eduard Spelterini, die er bei der Eröffnung der Viaduktbögen aus einem Zeppelin geschossen hat, sieht man, wie der «Moloch» der Stadt langsam auf Wipkingen übergreift, das damals zwar schon eingemeindet war, aber noch immer ausserhalb lag. Der zweite Blick war einer nach vorne: Es gibt Studien, die voraussagen, dass sich die Verkehrserschliessung der Bahn dezentralisieren und über andere Orte als den Hauptbahnhof laufen wird. Eines der fundiertesten und wirkungsmächtigsten Szenarien

besagt, dass der Bahnhof Hardbrücke der neue Fernverkehrsbahnhof wird, während der Regionalverkehr weiterhin über den heutigen Hauptbahnhof und die Peripherie-Bahnhöfe laufen wird. Will man diesen Studien glauben, könnte das in einem Zeitraum von 30 bis 50 Jahren zu einer Verlagerung des Stadtzentrums in Richtung Hardbrücke/Escher-Wyss-Platz führen. Was würde das genau mit dem Quartier und auch mit dem Kreis 5 machen? All die Fernreisenden, die schlafen, shoppen, essen wollen, was würde das bedeuten? Gäbe es dann einen grossen Boulevard, der von der Hardbrücke zum Bucheggplatz führt, eine neue Bahnhofstrasse also? So radikal darüber nachzudenken macht einerseits Angst, regt aber auch die Fantasie an.

Martin Tschanz: Die Viaduktbögen, bei denen unsere Gruppe gestartet ist, sind ein guter Ort, um den Zusammenhang von Verkehr und Städtebau zu beobachten. Die Knoten von Längs- und Querachsen waren immer sehr wichtig in Zürich, weil die Stadt sich parallel zum Tal entwickelt hat und es wenig Querverbindungen gibt. Wir haben festgestellt, dass der vom Gesamtprojekt betroffene Teil nur ein ganz kleines Stück der ganzen, langen Stadtquerung ausmacht. Die erwähnte Bahnhofstrasse könnte schon interessant sein, weil man plötzlich einen Boulevard am Hang hätte, wie es das in Lausanne gibt. Schon heute gibt es an den Knoten zwischen Rosengartenstrasse, Nordstrasse und Lehenstrasse ein Konzentrat von öffentlichen Bauten. Es gab also bereits etwas wie eine Zentrumsbildung, die dann aber durch das Überhandnehmen der Verkehrsthematik unterbrochen wurde. Da weiter zu denken, wäre spannend. Es stellt sich aber die Frage, ob es dazu nicht schon fast zu spät ist: Ähnlich wie früher bei der Siedlung Limmatwest ist unter dem ökonomischen Druck eine bauliche Entwicklung ins Rollen gekommen, die die bestehenden Mängel zementiert, indem Lärmbauten an einer Situation entstehen, wo doch eigentlich öffentlicher, attraktiver Raum sein könnte.

Dellsperger: Gehen wir einmal davon aus, dass das Projekt umgesetzt würde: Die Rosengartenstrasse ist beruhigt, das Tram fährt, die Portale sind bestens eingebaut. Wer profitiert letztlich von dieser Veränderung? Ist es wirklich die Quartierbevölkerung?

Tschanz: Welche Quartierbevölkerung, müsste man vielleicht fragen. Die, die dann zuzieht oder die, die schon hier lebt? Will man eine Veränderung wie an der Weststrasse als Risiko, als Verlust anschauen, oder könnte es auch eine Chance sein? Es ist eine Frage der Perspektive. Veränderung kann man immer grundsätzlich als Verlust anschauen. In der klassischen Architekturperspektive könnte man aber auch sagen: Es ist interessant, einfach anders.

Dellsperger: Die neue Bevölkerung profitiert also. Wie sehen Sie das, Herr Schmid?

Christian Schmid: Die verschiedenen Aspekte einer Entwicklung sind immer schwierig gegeneinander aufzuwiegen. Aber es gibt ein paar Prinzipien, die man anwenden könnte, um sie zu beurteilen. Eine zentrale Frage ist sicher: Was passiert mit den Leuten, die ökonomisch schwächer sind? Zwar hat uns das «Rote Zürich» der 20er- und 30er-Jahre rund 25 Prozent gemeinnützigen und genossenschaftlichen Wohnungsbau vermacht, der den heutigen Transformationsprozess etwas dämpfen kann und als wichtiger Puffer gegen den Verdrängungsprozess wirkt. Aber wer nicht das Privileg hat in einer Genossenschaft oder einer städtischen Siedlung zu wohnen, hat es schwer eine bezahlbare Wohnung in der Stadt zu finden. Die zweite Frage ist: Was macht eine Stadt attraktiv? Die Antwort der Stadtsoziologie ist klar: Eine Stadt ist dann attraktiv, wenn sie möglichst viele unterschiedliche Quartiere hat, eine möglichst durchmischte Bevölkerung, und wenn zwischen den verschiedenen Bevölkerungsgruppen auch etwas passiert. Die Stadt lebt von den Differenzen. Aus den Begegnungen und Konfrontationen zwischen den verschiedenen Menschen entsteht etwas Neues. Das ist eigentlich das, was das Städtische ausmacht. In den 60er- oder 70er-Jahren hat die Politik diese Differenzen aktiv unterdrückt. Nach 1980 haben die Leute angefangen, diese Stadt aktiv zu

verändern und ein anderes Lebensgefühl zu entwickeln. Das hat Zürich geprägt. Was wir heute sehen, ist eine Art Sättigung: Die Leute beklagen sich über den Lärm und alle möglichen Dinge. Was auf der Strecke bleibt, sind urbane Qualitäten. Die Bevölkerung wird homogener, die rauen Ecken, wie die Lang- oder Weststrasse, wurden und werden domestiziert, man versucht einen rot-grünen Mittelstand zu etablieren. Im letzten Semester haben wir mit Studierenden zusammen untersucht, was mit den Leuten passiert ist, die von der Verkehrsberuhigung an der Weststrasse «beglückt» wurden. Dabei bestätigte sich, dass sich ein grosser Teil der früheren Bewohner die neuen Mieten nicht leisten kann und weggezogen sind. Profitiert haben die Hauseigentümer – und die neuen Bewohnerinnen und Bewohner. An einer verkehrsbefreiten Rosengartenstrasse würde ebenfalls ein massiver Gentrifizierungsprozess einsetzen.

Dellsperger: Das ist ein starkes Votum dafür, die bestehenden Qualitäten – urban und widersprüchlich – so zu belassen, sie sogar zu pflegen. Ist das auch Ihre Haltung, Basil Rogger?

Rogger: Ich empfinde diesbezüglich extrem ambivalent. Es ist eine grosse Chance, eine Zentrumsverlagerung in einer Stadt vorzunehmen und etwas Konstruktives daraus zu machen. Das Risiko, dass dabei eine polierte Oberfläche entsteht, die nur einem ganz kleinen Teil der Leute dient, ist enorm gross, davon bin ich überzeugt. Ich bin mit Christian Schmid's Beschreibung der Entwicklung einverstanden und nehme sie in weiten Teilen identisch wahr. Die Frage ist aber, ob es überhaupt sinnvoll ist, diese Veränderungsprozesse aufhalten zu wollen, und welches Werkzeug wir dafür haben. Man kann sich auch auf die Position stellen, dass solche Veränderungen einfach zur Entwicklung einer Stadt gehören. Ist es eine Form von Heimatschutz, wenn jemand vom Zürich der 1980er-Jahre träumt? Diese Auseinandersetzung muss man präzise führen, um sagen zu können, wo es um die Entwicklung städtebaulicher Qualität geht und wo um irgendeine Form von Romantizismus, die vielleicht auch bei der Beruhigung der Rosengartenstrasse eine Rolle spielen könnte, weil man das Gefühl hat, das seit fast 100 Jahren zerschnittene Quartier könne jetzt endlich zusammenwachsen. In Wirklichkeit ist Wipkingen schon lange kein Dorf mehr, man kann nicht zurück und es wiederherstellen. Mich interessiert die Ambivalenz dieses Prozesses und auch die Notwendigkeit im Quartier darüber zu reden. Das Wissen darum, wie es im Quartier jetzt ist, liegt im Quartier alleine und sonst nirgends. Dort muss dieses Wissen abgeholt werden. Gleichzeitig müssen wir lernen, damit zu leben, dass sich die Stadt permanent verändert und dass es immer Quartiere geben wird, die «töten», und andere, die umso mehr leben.

Dellsperger: Es geht also darum, Ambivalenzen auszuhalten, Verhandlungen zu führen und Stimmen zuzulassen, die man vielleicht nicht hören will oder abholen muss. Martin Rohr, als Szenograf könnte man doch einfach sagen: «Ich weiss, wie man Räume gestaltet, ich muss niemanden fragen».

Martin Rohr: Was ich in meinem Berufsalltag erlebe, ist, dass meist jene Sachen spannend sind, die man eben nicht planen kann. Wir sind es gewohnt, alles zu planen. Das Planen gibt uns eine vermeintliche Sicherheit. Wir streben danach und werden auch belohnt, denn Planung wird honoriert: Der prozentuale Anteil der Planung im Vergleich zum kreativen, konzeptionellen Anteil ist um ein Vielfaches höher. Schon das zeigt, wo die Wertung liegt. Ich empfehle daher, dass wir uns selber zwingen, einmal etwas laufen zu lassen, Dinge auszuprobieren, vielleicht auch einmal mit einer Idee in eine Sackgasse zu fahren. Auch mal ein Scheitern zuzulassen, das nicht erst jahrelang geplant werden musste.

Dellsperger: Ein Bauingenieur würde hier wohl fragen, ob das wirklich realistisch ist, weniger zu planen und mehr dem Zufall zu überlassen. Wie macht man das in einem komplexen Vorhaben wie der Stadtentwicklung, wo Politik und Budgetprozesse reinspielen?

Rogger: Diese Diskussion ist eine helvetische Tugend und eine helvetische Krankheit zugleich. Wir machen uns viele Gedanken darüber, wie wir die Qualität steigern können, wie alle Ansprüche befriedigt werden können. Gut und richtig, aber gleichzeitig frage ich mich auch, warum wir das so gründlich und lange abklären müssen.

Schmid: Wir haben in verschiedenen Mega-Cities vergleichende Studien gemacht. Wenn man zum Beispiel in Mexiko-Stadt in die sogenannten Slums geht – die längst keine mehr sind, sondern funktionierende Quartiere, die sich in den letzten 50 Jahren im Selbstbau entwickelt haben – stellt man fest, dass auch dort dieselben Fragen und Bedürfnisse relevant sind wie bei uns, und dass die Leute unglaublich froh wären, man hätte etwas besser geplant oder mehr Mittel investiert, um gute Stadtentwicklung zu ermöglichen. Und da gibt es clevere Planungsentscheide, die darüber entscheiden, ob Quartiere lebenswert sind oder mit Problemen konfrontiert werden. Es hilft schon, etwas von Stadtentwicklung zu verstehen. Planung besteht eben auch in kleinen Massnahmen, die es ermöglichen, sich einen Raum anzueignen. Kleine Änderungen können entscheidend dazu beitragen, wie man sich in einer Stadt fühlt. Da würde ich anfangen: Bei den Leuten und ihren Bedürfnissen. Man kann sich durchaus fragen, ob Wipkingen tatsächlich so zerschnitten ist durch die Rosengartenstrasse. Wir haben bei unserem Rundgang gesehen, dass der Lärm beidseits der Strasse sehr schnell abnimmt, wenn man sich von ihr entfernt. Die Leute überqueren die Strasse über die Rosengartenbrücke. Die Unterführung oben bei der Wibichstrasse ist ein lösbares Problem. Man könnte viel herausholen, indem man mit dem arbeitet, was da ist.

Tschanz: Das würde ich so unterschreiben. Es besteht ganz viel Struktur, die nicht oder schlecht genutzt ist. Allerdings: Wenn wir von den Leuten sprechen, die hier leben: Welche meinen wir? Meinen wir die Leute, die wirklich an der Rosengartenstrasse wohnen? Wenn ich das richtig sehe, sind sie hier nicht vertreten, auch nicht im Publikum. Wir selbst sprechen über etwas, wovon wir eigentlich nur am Rande betroffen sind. Wir sprechen über Vielfalt, aber gleichzeitig will keiner von uns an der Rosengartenstrasse leben. Ich finde es immer sehr schwierig, Verbesserungen mit dem Argument der Vielfalt abzulehnen. Was ich mich allerdings frage, ist: Wie weit würde die Verbesserung überhaupt gehen? Wir sprechen über ein kurzes Stück Strasse. Für mich ist entscheidend, dass ein Kernstück dieses Quartiers, nämlich der Wipkingerplatz, nicht von diesem Tunnel/Tram Projekt profitiert. Und dass es eben diese «Bahnhofstrasse» über die Hardbrücke nicht geben wird, weil es beim Tunnelportal einen Schnitt gäbe mit Brückenauffahrt, seitlichen Strassen und Tram. So bleibt nicht mehr viel übrig von diesem «Traum einer Bahnhofstrasse».

Dellsperger: Ich möchte auf die Frage zurückkommen, wie und mit welchen Werkzeugen man in dieser Phase – das Spezialgesetz Rosengarten tram und Rosengartenstrasse liegt nun beim Kantonsrat – zu einem «cleveren Planungsentscheid» kommt. Was müsste getan werden?

Schmid: Wir haben in Zürich zurzeit eine Tendenz, dass in der Planung alles hinter verschlossenen Türen verhandelt wird. Vor allem, wenn der Kanton involviert ist, das hat man gerade bei der Hochschulplanung gesehen. Es wird meistens so dargestellt, als ginge es nicht anders: Die Fachleute haben das durchgerechnet, es gibt Sachzwänge. Dabei könnte man es nochmals mit anderen Annahmen rechnen. Man könnte überlegen, was es bedeutet, wenn die Strasse bleibt, wie sie ist. Welche anderen Möglichkeiten gibt es? So, wie man das in einer Demokratie eben macht. Doch in diesem Fall habe ich den Eindruck, dass das Zürcher Modell überhaupt nicht so demokratisch ist, wie es sich gibt. Am Ende macht man eine Volksabstimmung und wundert sich, wenn das Projekt abgelehnt wird, weil die Leute langsam die Nase voll haben. Man denkt nicht in Alternativen, das Resultat davon ist eine sehr normierte und letztlich langweilige Stadtentwicklung.

Dellsperger: Wir haben über Transformation auf Augenhöhe gesprochen. Dieser Miteinbezug von Menschen bei solchen Projekten ist Ihre Spezialität, Martin Rohr. Sie haben einmal gesagt, «ich gehe nicht über die Gestaltung, sondern über den Menschen». Wie erfasst man denn die Perspektive eines Menschen aus einem Auto?

Rohr: Ich kann vielleicht ein Beispiel machen: Wir haben von der ABZ den Auftrag erhalten, das Jubiläum der Genossenschaft am Bullingerplatz zu feiern. Also wollten wir zuerst wissen, was die Menschen von diesem Jubiläum halten. Sie haben uns in ihre Wohnungen gelassen und wir kamen ins Gespräch, daraus entwickelten sich Ideen. Wir versuchen es also so, dass wir reden, zuhören, Ideen kreieren, ausprobieren, Prototypen bauen. Die unterschiedlichen Ideen und Lösungen zuzulassen, braucht Mut, wird am Ende aber belohnt. In Zürich haben wir keine Kultur so vorzugehen. Wir rufen nach den Experten, die für «uns» planen sollen. Das sieht man auch daran, dass es quasi an den Quartierverein delegiert wurde, sich um diese «Mitmachgeschichten» zu kümmern. In Wipkingen funktioniert das offensichtlich sehr gut, aber in anderen Quartieren wird es zur Alibigeschichte.

Dellsperger: Und Transformation auf Augenhöhe bedeutet ja eben keine Alibigeschichten. Können Sie hier ansetzen, Basil Rogger?

Rogger: Es gibt zwei Arten von Expertenkultur. Erstens muss man versuchen zu verstehen, was für eine Expertenkultur das ist, wenn wir von Expertenrunden hinter verschlossenen Türen sprechen, und wo und wie dort welche Kuchenstücke an wen verteilt werden. Das ist hochgradig Ökonomie-getrieben und braucht ein mehr als wachsames Auge der Öffentlichkeit. Zweitens sind die Experten eines Quartiers die Leute, die dort leben und arbeiten, das ist auf der Planungsebene noch nicht angekommen. Das ist mein Erfahrungshorizont in diesem Kontext. Die Frage ist, wie man so einen Prozess, besser organisieren könnte als mit diesem neoliberalen, gewissenfreien Kapitalismus. Diese Frage müsste von Politik, Wissenschaft, Partizipations-Spezialisten – und den Wipkingerinnen und Wipkingern – beantwortet werden.

Tschanz: Es ist eine Frage der Perspektive. Die Frage nach Alternativen ist entscheidend, nicht nur Verkehrsalternativen, sondern jene einer Stadtvision. Bei diesem Verkehrsprojekt geht es nicht nur um das Tram und die Autos. Es geht um ein städtebauliches Projekt dessen Grundlage der Städtebau wäre. Ich meine damit nicht nur den Stadtraum, sondern auch die Stadt als gesellschaftliches Phänomen. Man müsste unbedingt eine entsprechende Perspektive mit solchen Projekten verbinden. Solange man das nicht macht, kann man nicht vernünftig darüber sprechen.

Diese Veranstaltung bildet den Auftakt zu einer Diskussionsreihe, welche sich partizipativ für neue Denkanstösse und einen offenen Dialog zu Stadt- und Quartierentwicklung einsetzt. Weitere Informationen werden rechtzeitig auf www.wipkingen.net aufgeschaltet und über die Wipkinger Zeitung kommuniziert.

KOMMENTARE

Hinterlassen Sie einen Kommentar.

KOMMENTAR

500

NAME

E-MAIL

KOMMENTAR ABSCHICKEN