

text
 Andreas Dörrhöfer und
 Katja Friedrich

Fortsetzung. Anfang in PB 29-30

Städtebau und Wohnungsbau

Die Irkutsker Stadtentwicklung der letzten Jahre erscheint etwas planlos. Überall sprießen hohe Wohninseln aus dem Boden, doch es fehlt der Zusammenhang. Altes verkommt isoliert neben sehr hohen neuen Gebäudestrukturen. Neue Wohngebiete überzeugen wenig in ihren öffentlichen Räumen. Kinderspielplätze liegen oftmals direkt neben Hauptverkehrsstraßen, der Großteil der Flächen ist asphaltiert, Fusswege fehlen teilweise ganz. Das jeweils zu entwickelnde Gebiet wurde komplett bebaut, auf Grünzonen verzichtet man vielleicht aus ökonomischen Gründen ganz. Eine extreme Gebäudehöhe lässt sich als „Städtebauliche

Dominante“ argumentativ verkaufen, aber dies überzeugt nur an städtebaulich besonderen Stellen und eben nicht überall. Oftmals wäre eine dichtere, aber dafür niedrigere Bebauung und eine sorgfältige Gestaltung der Außenräume städtebaulich und architektonisch spannender und sicherlich nicht teurer. Den neuen Wohngebieten fehlt oftmals der gesamtstädtische Zusammenhang, dieser sollte genauer im Rahmen der Freiraumplanung sowie bezüglich der Gebäudehöhen abgestimmt werden.

Öffentlicher Raum

Was versteht man unter öffentlichen Raum? In Gesprächen mit Kollegen fiel auf, dass man

hier (in Russland oder nur in Irkutsk) unter dem Begriffspaar öffentlicher Raum nur gestaltete Plätze zu verstehen scheint. Der öffentliche Raum einer Stadt ist aber der gesamte öffentliche Bewegungsraum. Alle Straßen und Gehwege, alle Plätze, Vorplätze, Wohnbezugszonen gehören dazu, ebenso wie der Landschaftsraum, die Ufer der Flüsse, die Inseln usw.

Entsprechend der „Definition öffentlicher Raum“, werden die allgemeinen Bewegungsräume sehr stiefmütterlich behandelt. Ausnahmen bilden einige wenige neu gestaltete Straßen mit neuen Gehweg- und Bordsteinplatten, Geländern sowie Sitzbänken. Zu nennen wäre beispielsweise

Градостроительное и архитектурное развитие Иркутска: укрепление «духа места» /



ТЕКСТ
 Катя Фридрих
 Андреас Дёррхёфер

Продолжение. Начало в ПБ 29–30

Городское и жилищное строительство

Иркутское городское строительство последних лет кажется несколько непродуманным. Всюду на фоне традиционного абриса города появляются высокие жилые острова, не имеющие между собой связи. Старая застройка подавляется, не имея композиционной связи с возведенными рядом очень высокими новыми комплексами зданий. В новых жилых районах запроектировано мало общественных мест. Детские площадки, как правило, располагаются в непосредственной близости от автомобильных магистралей, большинство площадей асфальтировано, пешеходные дорожки зачастую совсем отсутствуют. Соответственно территория, предназначенная для строительства, оказа-

лась почти полностью лишенной зеленых зон (вероятно, по экономическим причинам). Экстремальная высота зданий должна быть городской доминантой, аргументированно подаваемой, которая может быть убедительной только в особенных градостроительных зонах, а не повсюду. Часто более плотная, но меньшая по этажности застройка с тщательным оформлением наружного пространства оказывается более привлекательной в градостроительном и архитектурном плане и в то же время недорогой по стоимости. В новых жилых районах часто отсутствует единство, образующее целостность города как взаимосвязанного пространства, которое должно быть точно согласованным как в отношении планирования открытого пространства, так и в отношении высоты зданий.

Общественное место

Что понимают под общественным местом? В беседах с коллегами нам показалось, что «общественное место» трактуется здесь (в России или, может быть, только в Иркутске) как «оформленное место». Однако общественное пространство города – это все пространства передвижения: все улицы и тротуары, предфасадные площади, зоны жилого района, а также ландшафт, берега рек, острова и т.д.

Соответственно определению «общественного места» формируется и весьма неудовлетворительное отношение именно к общим пространствам передвижения. Исключения образуют лишь некоторые по-новому оформленные улицы с новыми мощеными тротуарами и бордюрами, перилами, а также скамейками. Примером служит улица Грязнова. Дорогостоящие цвет-

^ Непригодный скейт-парк в Дрездене, при проектировании не были учтены пожелания скейтеров / Unbefahrbarer Skytepark in Dresden: bei der Planung wurde die Gebrauchsweise der Skyter nicht beachtet

^ Поле пляжного волейбола на набережной в Дрездене / Beachvolleyballfelder auf einer ehemaligen Brache am Hafen in Dresden

die Uliza Gryaznova. Positiv fallen neben diesen Straßen die aufwendigen Blumenbeete und -ampeln auf.

Die Fussgängerbereiche im Zentrum von Irkutsk laden hingegen kaum zum Verweilen ein. Die uliza Karla Marksa bietet dem Fussgänger zunächst eine Schranke mit dahinter liegender geschlossener Hoteleinfahrt samt Parkplätzen. Der zweite Teil dieser Zone ist ein von Jugendlichen und Skatern aktiv genutzter Bereich und stellte eine echte Ausnahme dar. Die Einkaufsfussgängerzone uliza Urizkovo bietet weder Bäume und kaum Grün, dafür aufdringliche Musik und Werbung, zudem unerwartete Autofahrer. Um in diese Zone zu gelangen,

muss man auf beiden Seiten eine Straße überqueren, die dem Zugang zu einem Fussgängerbereich nicht gerecht wird. Hier besteht wirklicher Handlungsbedarf.

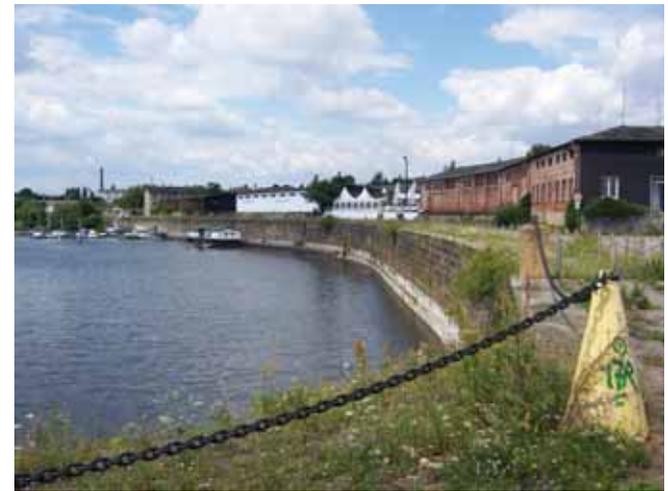
Die autogerechte Stadt

Im Allgemeinen fällt die Dominanz und man kann schon sagen Respektlosigkeit des Autofahrers aus europäischer Sicht auf. Nicht nur die zu schnell und zu aggressiv fahrenden Autos behindern den Gebrauch öffentlicher Räume, auch Autoschranken an Parkplätzen versperren dem Fussgänger seine Wege, sodass ihm nur das Bücken bleibt. Bei der Erschließung von Wohngebieten und Supermärkten wurden Gehwege oft verges-

sen oder eben als nicht notwendig betrachtet. Fussgängerwege über Straßen sind selten und ihre Beachtung seitens des Autofahrers sollte man hier lieber nicht als des Fussgängers Recht betrachten. Auch auf der neuen Brücke wurde der Fussgängerweg zu klein gebaut, Fussgänger und Radfahrer kommen nicht aneinander vorbei.

Nach Jahrzehnten der Stadtentwicklung pro Autofahrer hat in Europa inzwischen ein Umdenken stattgefunden. Nachdem viele Städte im Individualverkehr erstickten und die Bewohner mit Suburbanisierung, das heißt mit dem Verlassen der Städte, reagierten, versucht man nun alle Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu stärken,

Zur städtebaulichen und architektonischen Entwicklung von Irkutsk. Stärkung des "Genius Loci" von Irkutsk



ники, жадиньерки и кашпо хорошо вписываются в перспективу прилегающих улиц.

Пешеходные зоны в центре Иркутска почти не располагают к пребыванию в них. Так, проезд к отелю «Саен», расположенному на ул. Карла Маркса, для пешеходов ограничен шлагбаумом с расположенным позади него закрытым въездом на гостиничную стоянку. Вторая часть этой зоны, предназначенная для молодых людей и скейтеров, является активно используемой площадкой, и она представляет собой настоящее исключение! На пешеходной торговой улице Урицкого нет ни деревьев, ни зелени. Вместо этого там назойливая музыка и реклама; кроме того, мешает неожиданное появление автомобилей. Чтобы попасть в эту зону, необходимо с обеих сторон пересечь улицу, которая не соответствует должному досту-

пу к пешеходной области. Эта ситуация требует активных действий по ее изменению.

Автосправедливый город

В целом, с европейской точки зрения, можно говорить о «непочтительности шоферов». Использованию общественного пространства препятствуют не только слишком быстро и слишком агрессивно движущиеся автомобили, но и шлагбаумы на стоянках, преграждающие дорогу пешеходам так, что им приходится наклоняться, пролезая под ними. В жилых районах и вокруг супермаркетов о тротуарах часто забывают или рассматривают их как лишние элементы пространства. Пешеходные переходы над улицами встречаются редко. На новейшем (Академическом) мосту пешеходная зона слишком узкая, пешеходы и велосипедисты не могут обойти друг друга.

За последние десятилетия городского строительства в Европе изменились взгляды на роль автотранспорта и отношение к водителям. После того как многие города стали задыхаться от переизбытка индивидуальных автомобилей, жители зоны суб-урбанизации, оставившие густонаселенные городские районы, стремятся улучшить условия и качество жизни в городах, используя средства передвижения, альтернативные моторизованному движению. Велосипедные дорожки закладываются как обязательный нормативный элемент строительства, они строятся с нуля. Модернизируется общественное пассажирское сообщение: наряду с созданием согласованного движения различных видов общественного транспорта вводятся цифровые информационные табло графика движения поездов; создаются комфорт-

^ Парк, спроектированный жителями Дрездена на площадке, на которой не предполагалось создание открытых общественных пространств / Von Bürgern selbst angelegte Gärten auf zuvor ungepflegten öffentlichen Flächen in Dresden

^ Пляж, расположенный недалеко от пристани в Дрездене / Beachanlage auf einer ehemaligen Hafenanlage in Dresden

- > Пляж на крыше в Штутгарте / Beachanlage auf einer Dachterrasse im Zentrum von Stuttgart
- > Отреставрированная церковь Фрауенкирхе в Дрездене / Wiederaufgebaute Frauenkirche und Neumarkt in Dresden

1. Инициативность отличает поведение не только молодых людей, но и пожилых. Например, на берегу реки в Граце (Австрия) и в Мюнхене (Германия). Продолжительные велосипедные поездки для всех возрастных групп также очень популярны среди пожилых людей. Можно ехать вдоль Дуная или Эльбы. Около Рейна возможны походы по специальным внедорожным трассам. В каждом среднем городе можно найти места для катания на скейте и площадки для пляжного волейбола / Verstärkter Aktivitätsdrang findet sich bei Alt und Jung. Zum Beispiel gibt es im Flusssurfer in Graz (Österreich) und in München (Deutschland). Längere Radfahrurlaube sind bei allen Altersgruppen auch bei Senioren sehr begehrt. Man fährt entlang europäischer Flüsse wie Donau oder Elbe. Am Rhein sind mehrtägige Wanderungen auf speziellen Wegen abseits der Straßen möglich. Skateplätze und Beachvolleyballfelder bietet jede etwas größere Stadt.



ные условия для передвижения людей с болезнями ног на инвалидных колясках и родителей с маленькими детьми. Возрождается интерес к традиционным способам передвижения, например к маленьким корабельным пародам. Даже трамвай, который долго считался отслужившим и устаревшим, вновь запускается (во французском Страсбурге).

Новые потребности при использовании общественных мест

Чтобы убедить людей снова жить в городе, необходимо уделять внимание высококачественному и разнообразному оформлению общественных мест. Это задание не только для государственных органов (у многих городских администраций нет достаточных средств для этого); помогают частные инициативы, предлагая новые исполь-

общественных Рäum

Um die Menschen wieder für ein Leben in der Stadt zu überzeugen ist die Bedeutung einer hochwertigen und vielfältigen Gestaltung öffentlicher Räume erkannt worden. Diese Aufgabe wird nicht nur von der öffentlichen Hand übernommen, denn viele Stadtkassen sind leer. Auch private Initiativen helfen zunehmend beim Anbieten neuer öffentlicher Nutzungen. Als ein Stichwort ist die neue städtische Strandkultur zu nennen, auf welche im Folgenden noch näher eingegangen wird.

Sehr wichtige öffentliche Räume wie die Irkutsker Uferzone bieten weit mehr Entwicklungspotenzial. Die Betonfassung des

Flusses wirkt sehr abweisend und erschwert den Zugang sowie die öffentliche Nutzung des Ufers. Öffentliche Plätze und Denkmäler sind zwar oft sehr aufwändig mit Blumen bepflanzt und meist sehr gepflegt, aber diese in erster Linie repräsentativen Räume bieten wenig Nutzungsspielraum. Man kann Flanieren oder auf einer Bank sitzen, andere Gestaltungstypen und alternative Nutzungen sind kaum zu finden. Inlineskater und Radfahrer riskieren ihr Leben, wenn sie sich auf das Terrain des Autofahrers trauen.

Auf den zeitgenössischen Bewegungs- und Aktivitätsdrang, in Europa spricht man von Sportification¹, wird hier noch nicht reagiert. Es fehlen öffentliche Angebote für neue und



зования общественных мест. Одной из интересных находок является городская пляжная культура, у которой большое будущее.

Иркутская прибрежная зона относится к очень важным общественным местам и имеет большой потенциал для развития. Но бетонное оформление реки выглядит очень недружелюбно и затрудняет доступ и публичное использование набережной. В общественных местах и вокруг памятников высажены цветы (нередко они образуют роскошный «браслет»), они в основном хорошо ухожены. Но эти места по своим «представительным» функциям предлагают небольшую свободу действий для их использования. Почти невозможно найти другие виды оформления и альтернативу таким способам использования общественного пространства, как прогулка

или сидение на скамейке. Инлайнскайтер и велосипедист рискуют своей жизнью, если они осмеляются выехать на автомобильную трассу.

В отличие от Европы, где говорят о спортификации¹, в Иркутске еще не распространен современный жизненный стиль, основанный на движении и активности. Отсутствуют предложения для открытого занятия новыми и старыми видами спорта. Вместо новых роскошных памятников и цветников (как, например, на проспекте Маршала Жукова в Солнечном) можно было бы создавать спортивные комплексы для молодежи, привлекая к этому саму молодежь. Если молодые лично займутся оформлением «своих» мест, то вандализма будет значительно меньше. В Дрездене молодые люди обустроили парк на поле, которое до

alte Sportarten. Statt neuer aufwändiger Denkmäler und Blumenbeete (wie z.B. am Prospekt Marschala Schukowa in Solnezhnij) könnte man Aktivitätsräume für Jugendliche schaffen beziehungsweise diese auch mit jungen Leuten oder Vereinen gemeinsam errichten. Beteiligt man bestimmte Gruppen bei der Gestaltung „ihrer“ Plätze, bleibt Vandalismus oftmals aus. In Dresden gestalteten Jugendliche einen Park auf einer ehemaligen Brache, wo mit Fahrrädern Wettrennen über Hügel und Rampen gefahren werden. Auch die dauerhafte Pflege wird von den jungen Bikern selbst übernommen. Beachvolleyballplätze und Strände schießen jeden Sommer wie Pilze aus dem Boden

entlang städtischer Flussufer. Die Organisatoren dieser neuen Freizeitangebote sind natürlich nicht die Stadtplanungsämter, sondern private Träger und Vereine.

Sportliche Angebote dieser Art kann man sich auch sehr gut in Irkutsk vorstellen. So wie im Winter Eisrutschen gebaut werden, könnten im Sommer z.B. temporäre Sommerbäder im Fluss entstehen. Ein Badeschiff ist in Berlin auf der Spree zu finden. Diese schwimmende Flussinsel wird nicht nur im Sommer genutzt, sondern auch im Winter als Sauna². Mehrere kleine Flussfähren könnten im Sommer die Wege in Irkutsk verkürzen und zudem vor allem Kindern eine Freude bieten. Es könnten öffentliche Zonen entlang der Angara nicht

nur in der Stadt, sondern weit aus der Stadt hinaus angelegt werden. Diese könnten als Wanderwege oder im Winter für Schneewanderungen oder für Langlauf dienen. Diese neuen bewegungsorientierten öffentlichen Angebote würden die bestehenden öffentlichen Räume funktional ergänzen.

Fazit

Irkutsk liegt in einem einzigartigen Natur- und Landschaftsraum. Das Zusammenspiel von Flusslandschaft und Stadt bietet große Potentiale für zukünftige städtebauliche Entwicklungen. Hier gilt es diesen Schatz zu bewahren, weiter auszubauen und für die Lebensqualität seiner Bürger zu nutzen.



это находилось под паром, теперь здесь ездят на велосипедах по холму и над грузовыми платформами. Постоянный уход за территорией организован самими молодыми байкерами. Каждое лето вдоль городских берегов реки появляются, как грибы из земли, площадки для пляжного волейбола и пляжи. Организаторами этих способов проведения свободного времени являются, естественно, не учреждения, планирующие застройку города, а частные группы и союзы.

Спортивные проекты такого рода очень хорошо подойдут и для Иркутска. Так же, как зимой, строятся ледовые горки, летом можно организовать, например, временные бассейны в реке. В Берлине на Шпree есть корабль-бассейн. Этот плавающий речной остров используется не только летом, но и зимой в качестве сауны². Несколько небольших паромов через

реку могли бы летом облегчить передвижение в Иркутске и, кроме того, быть источником радости для детей. Также общественные зоны вдоль Ангары могли бы быть организованы не только в городе, но и далеко за его пределами. Они могли бы служить тропинками для походов летом, для путешествий зимой или для бега на длинные дистанции. Эти новые, ориентированные на движение, проекты дополнили бы функционально существующие общественные места.

Итог

Иркутск находится в месте с неповторимой природой и ландшафтом. Согласованность речного ландшафта и города предлагает большие потенциалы для будущего градостроительства. Это сокровище необходимо сохранять, развивать дальше и использовать для улучшения качества жизни его горожан.



^ v Невпечатляющие открытые общественные пространства в Иркутске / Nicht überzeugende öffentliche Räume in Irkutsk

2. См. веб-сайт корабля-бассейна в Берлине: www.arena-berlin.de/badeschiff.aspx / Vgl. Webseite des Badeschiffs in Berlin: www.arena-berlin.de/badeschiff.aspx

