

Stadtentwicklung in Raten : zum Städtebau in Ljubljana, von Jože Plenik bis Janez Koželj

Autor(en): **Dešman, Miha**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **96 (2009)**

Heft 6: **Ljubljana**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-131018>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Stadtentwicklung in Raten

Zum Städtebau in Ljubljana, von Jože Plečnik bis Janez Koželj

Miha Dešman «...die Stadt mit dem Geruch des Flusses Ljubljanica, des Torfes, des Nebels und des Gebimmels der hoch hängenden Glocken, [...] Stadt der Bücher, Buchhandlungen und Bibliotheken, Grünanlagen, Kirchen, Brücken, Intellektuellencliquen, der Eleganz, [...] konvex und konkav, [...] unschuldig, ohne Maske, europäisch-bäuerlich-balkanisch, naiv, [...] eine Art spirituelle Metropole ...»¹

Lojze Kovačič

Panorama der Stadt Ljubljana um 2005. – Bild: skyscrapercity.com

Das Ideogramm von Ljubljana könnten eine senkrechte Linie und zwei Halbkreise bilden. Ljubljana hat seine strategische Lage in der Enge des «Tores von Ljubljana», das Nord und Süd, aber auch Ost und West trennt und verbindet. Die Lage des Tores zwischen zwei Hügeln – dem östlichen Schlossberg, der seine Fortsetzung im Golovec und im westlichen Tivoli-Hügel findet – bildet die Grundstruktur der Stadt. Aus der Enge führen Ausfallstrassen sternartig in Richtung Wien, Klagenfurt, Triest, Unterkrain. Das Zentrum Ljubljanas ist ein Geflecht mittelalterlicher und barocker Ensembles, sezessionistischer Viertel, Plečniks mediterran angehauchter städtebaulicher Massnahmen und moderner Akzente. Ein Spaziergang vom Tivolipark bis zur Burg dauert nicht mehr als eine halbe Stunde. Am Fluss Ljubljanica entstand ein intensiv genutzter urbaner Raum, der Jung und Alt anzieht und zum Flanieren entlang des Ufers einlädt. Einen besonderen städtebaulichen Akzent setzt Plečniks Markthalle. Der Blick von oben zeigt aber auch ein anderes Gesicht der Stadt: eine rasch voranschreitende Suburbanisierung und die chaotische Bebauung des Stadtrandes als Ausdruck der individualisierten Gesellschaft.



Die Entwicklung der Stadt Ljubljana im 20. Jahrhundert ist vom Wunsch nach Identität geprägt – vielleicht ein Ausdruck des hundertjährigen Strebens nach nationaler Unabhängigkeit. Slowenien blieb nämlich durch Jahrhunderte hindurch, ungeachtet der erwiesenen kulturellen Identität, ein mehr oder weniger autonomes und mehr oder minder zerstückeltes Territorium im Umfeld der stärker mitgestaltenden Staaten Österreich, Italien, Jugoslawien. Auch das ausgehende 20. Jahrhundert verging im unerbittlichen Kampf um das Überleben, um die Vereinigung und Bewahrung des Territoriums – und selbstverständlich waren auch die Architektur und der Städtebau, im Vergleich zu anderen europäischen Ländern etwas verspätet, in das nationale Emanzipationsprojekt eingespannt.

Der architektonisch-urbanistische Kosmos von Ljubljana war und ist einer Pyramide gleich, hierarchisch gegliedert mit Jože Plečnik (1872–1957) sozusagen als Gott Vater, Edvard Ravnikar (1907–1993) als Sohn und um beide herum einer Vielzahl von Heiligen und Seligen. Die Hölle ist nicht auszumachen, man kann sie aber fühlen, als angedrohte gerechte Strafe für Häresie.

Wir Slowenen haben eine eigenartige immanente Resistenz gegen Radikalität und Neuerungen. Kontinuität, Achtung vor der Tradition und die Verbundenheit mit den Lehrern sind bei uns ausserordentlich stark. Der Kosmopolitismus war eine Randerscheinung, der weniger deutliche Spuren hinterliess als die Verwurzelung mit der heimatlichen Erde. Der Vatermord ist notwendig, damit die Revolution beginnen kann. Der Bruch Ravnikars mit Plečnik ebenso wie das Abnabeln späterer Generationen von Ravnikar waren aber nicht mehr als jugendliche Versuche, sich abzusetzen, die aber wieder in den alten Positionen endeten.

Das Ende des letzten Jahrhunderts brachte den selbständigen Staat, den Kapitalismus und der Stadt Ljubljana die Rolle der «echten» Hauptstadt. Wenn eine verhältnismässig kleine Stadt, die eigentlich eine Provinzstadt ist, sich in der Rolle einer Metropole oder wenigstens einer Hauptstadt findet, kann dies bedeuten, dass sie sich die Probleme einer Grossstadt auflädt, die dann auf engem Raum zu lösen sind. Die Entwicklung Ljubljanas war in den letzten zwei Jahrzehnten im Wesentlichen stagnierend. Als die Stadt dann aus dem

¹ Lojze Kovačič, *Literatura ali življenje* (Literatur oder das Leben), Ljubljana 1999; der slowenische Schriftsteller Lojze Kovačič wurde in Basel geboren und verbrachte dort seine Jugend.



Bild: Aerovizija, Matej Lemarič

Schlaf erwachte, zeigte sich plötzlich, dass eine langfristige, ganzheitliche Planung nicht automatisch gegeben war, sondern zunehmend zum Ausdruck der Macht des Kapitals wurde. Ljubljana hat heute 260 000 Einwohner, aber die Einwohnerzahl stagniert schon seit zwei Jahrzehnten. Dies bedeutet noch nicht, dass Ljubljana eine schrumpfende Stadt ist, aber es zeigt, dass zu ihrer Entwicklung dringend Änderungen notwendig sind. Ähnlich wie der Staat Slowenien seit seiner Unabhängigkeit eine Art Polygon, ein Experimentierfeld für die neue europäische Architektur ist, im wörtlichen wie im übertragenen (politischen) Sinn, gilt dies auch für die Stadtplanung. In dieser besonderen Situation können grosse und irreparable Fehler gemacht werden, aber ohne Zweifel birgt sie auch ein grosses Potential. Die Erwartungen sind gross, die Zeit wird zeigen, ob diese Wünsche realistisch sind. Die Gelegenheit für ein neues Aufblühen der Stadt wäre einmalig.

Vor 1945

Im Jahre 1895 wurde Ljubljana von einem heftigen Erdbeben erschüttert. Etwa 10 Prozent der Bausubstanz

wurden zerstört und mussten im Zuge der Sanierung fast gänzlich abgetragen werden. Ljubljana wurde damals unter der Leitung des charismatischen Bürgermeisters Ivan Hribar (1851–1941) Gegenstand der bis dahin umfangreichsten städtebaulichen Massnahmen. Für die weitere Entwicklung der Stadt haben neben anderen der Wiener Stadtplaner Camillo Sitte (1843–1903) und der Slowene Max Fabiani (1865–1962) Vorschläge ausgearbeitet. Nach dem Ersten Weltkrieg zählte die Stadt Ljubljana als Zentrum der Provinz Ljubljana im Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen (ab 1929 Königreich Jugoslawien) 50 000 Einwohner.

Im Jahr 1921 kehrte der Architekt Jože Plečnik aus Prag zurück und begann mit der Errichtung von Bauten, die wir heute als Plečniks Ljubljana bezeichnen. Er knüpfte an Fabianis städtebauliche Überlegungen an und wertete sie inhaltlich auf. Er begann den öffentlichen Raum von Ljubljana systematisch zu gestalten und erstellte symbolische und strategisch wohlüberlegte Architekturen, die die Provinzstadt in eine Hauptstadt verwandelten. Er errichtete das Stadion (1923–1939), Markthallen (1939–1942), gestaltete die Ufer-



Stadtentwicklungsplan für Ljubljana von Max Fabiani aus dem Jahre 1895

Nach dem Erdbeben im Jahre 1895 kam die Fachwelt Ljubljana zu Hilfe. Diese stützte sich dazu auf das Wissen und die Erfahrungen, welche die Stadt Wien während ihres Aufstieg zur modernen Grossstadt gesammelt hatte. Die Entwicklung Ljubljanas zur modernen Stadt erforderte eine Lösung für den in der Folge der industriellen Entwicklung zunehmenden Verkehr. Nach dem Vorbild der Wiener Ringstrasse und der Übertragung der theoretischen Überlegungen Otto Wagners auf Ljubljana zeichnete Fabiani im Regulierungsplan einen Strassenring um die Altstadt und füllte ihn mit einem orthogonalen Netz von Strassen, die, wie es sich gerade ergab, die bereits bestehenden kreuzten. Fabianis Plan wurde die Grundlage für die Entwicklung der Stadt im 20. Jahrhundert.



Jože Plečnik, Tromostovje (Die drei Brücken), 1929–1932. – Bild: Primož Hieng

Plečnik liess die alte Steinbrücke, welche die Stadt eigentlich schleifen wollte, weil sie zu eng war, bestehen und errichtete zu beiden Seiten zwei neue Brücken für die Fussgänger. Den Stadtsenat überzeugte er nicht so sehr mit der gefundenen Lösung, sondern mit den günstigen Kosten. Die seitlichen Brücken sind nicht parallel zur alten Brücke angeordnet, sondern fächerartig, dem an dieser Stelle geschwungenen Flussverlauf entsprechend. So gestalten die Seitenbrücken den Zugang zur engeren Stritarjeva ulica und erweitern den Prešernov trg (Prešeren-Platz) optisch über den Fluss hinweg. Die ganze Komposition ist auf den Robba-Brunnen, das Rathaus und den Burgturm ausgerichtet. An den äusseren Flanken der Fussgängerbrücken führen Treppen zum Ufer hinunter und bilden damit eine Reminiszenz an die Rialtobrücke in Venedig.

landschaft der Ljubljana mit neuen Brücken, baute die grosse National- und Universitätsbibliothek (1930–1941), den Friedhof Žale (1937–1940), verschiedene Kirchen und gestaltete unermüdlich das städtische Ambiente, Plätze und Passagen. Diese zählen noch heute zu den besten öffentlichen Anlagen und Bauten der Stadt. Plečnik verwirklichte das, was Kenneth Frampton als «hybride Natur der authentischen urbanen Kultur der modernen Zeit» definierte.²

Parallel zum Wirken Plečniks setzte sich in Ljubljana der Modernismus bzw. Funktionalismus durch. Er brachte die «Stadt im Grünen», Arbeiterwohnbezirke, die Einteilung in Bauzonen und neue Bautypen: moderne Villen mit Flachdach, das Hochhaus, die Industriehalle, den Kinosaal und Sportbauten.

1945–1991

Nach dem Zweiten Weltkrieg zählte Ljubljana 140 000 Einwohner. Der Städtebau sollte Wohnungen und Arbeitsplätze sicherstellen und wurde ein Teil des repressiven Machtapparates. Entsprechend der städtebaulichen Doktrin der CIAM entstanden Wohnviertel und

Bauten für die Industrie. Zentrale Persönlichkeit der slowenischen Architektur der Nachkriegszeit war der bereits genannte Edvard Ravnikar, ein Schüler Plečniks, der eine Zeit lang auch bei Le Corbusier in Paris gearbeitet hatte. Sein Kreis lehnte den sozialistischen Realismus ab und wandte sich architektonisch und städtebaulich anderen, vor allem skandinavischen Vorbildern zu.

Ravnikar befasste sich intensiv mit den Problemen des modernen Städtebaus. Sein Wettbewerbsbeitrag für ein neues Planungskonzept für Ljubljana aus dem Jahre 1940, das zur Grundlage für die weitere städtebauliche Entwicklung wurde, brachte die ersten Elemente eines moderneren Städtebaus: die Einteilung der Stadt in differenzierte Bauzonen (Wohnen, Industrie, Grünanlagen, Stadtzentrum) und vor allem ein besonderes Augenmerk für die Strassen- und Eisenbahnverbindungen. Obwohl Ravnikar der politischen Macht stets kritisch gegenüber stand (er war nie Mitglied der Kommunistischen Partei), war er konsequent sozial fortschrittlich und links orientiert. Er war überzeugt, dass die Verstaatlichung des Bodens die städtebauliche Entwicklung auf eine neue Grundlage stellen würde, weil

² Kenneth Frampton, Prospects for a Critical Regionalism, *Perspecta* 20, 1983.



Edvard Ravnikar, Trg revolucije (Platz der Revolution), nunmehr Trg republike (Platz der Republik), 1960–1980 bzw. 1984. – Bild aus: *Slowenien, Architektur, Meister & Szene*, Wien 2008.

Ravnikar gewann 1960 den Wettbewerb für den Gebäudekomplex Trg revolucije, der das neue Zentrum von Ljubljana werden sollte. Zugleich sollte dieser Ort auch symbolisch den monumentalen Platz der Hauptstadt schlechthin darstellen, mit Bauten für die Regierung und dem obligaten Denkmal der Revolution. Der Wettbewerbsentwurf klärte die verworrene Situation eines grösseren Areals, das auf der einen Seite vom historischen Komplex des ehemaligen Ursulinenklosters und der dazugehörigen Kirche und auf der anderen Seite von Wohnbauten, die vor dem Zweiten Weltkrieg errichtet wurden, umgeben war. Mit zwei stattlichen Hochhäusern über dreieckigem Grundriss markierte er das sogenannte «Tor von Ljubljana» (der Name setzte sich wegen der besonderen geografischen Lage der

Stadt zwischen zwei Hügeln durch), eine Art symbolisches Portal, in das er das Denkmal der Revolution stellen wollte. Mit einem horizontal betonten Querbau trennte er den unregelmässig strukturierten historischen Klosterbezirk vom neuen monumentalen Platz. Der Ausbau des gesamten Areals geriet jedoch für mehrere Jahre ins Stocken, was auch zu Änderungen des ursprünglichen Konzepts führte: Das Denkmal der Revolution wurde an den Rand der Anlage gestellt, die beiden Hochhäuser mit ihren dominanten Vertikalen wurden deutlich niedriger gehalten, und zu ihren Füßen wurden auf Verlangen neuer Bauherren niedrigere Gebäude errichtet, darunter auch das Kulturzentrum «Ivan Cankar».

grössere raumplanerische Konzepte dann nicht von privaten Interessen behindert würden. Von Plečnik übernahm Ravnikar das Interesse für die Geschichte der Stadt als einzig unverrückbaren Ausgangspunkt für deren Gestaltung. Die Stadt Ljubljana schätzte er als eigenständige Synthese universaler Grundsätze und regionaler Besonderheiten ein.

1991–2009

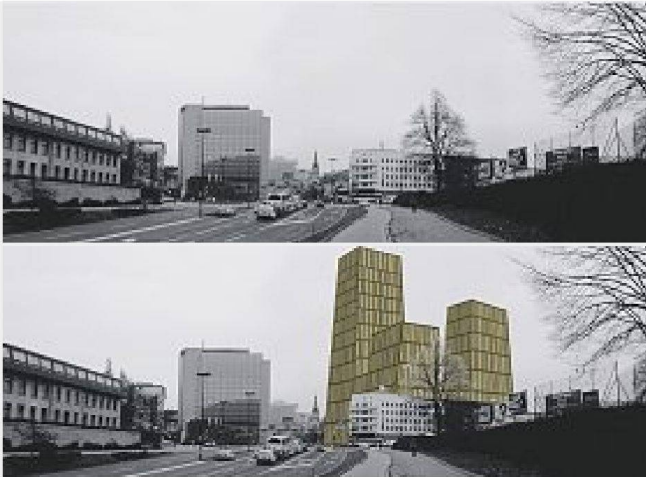
Nach 1991 zerrann die Entwicklung der Stadt nach (guten und weniger guten) städteplanerischen Grundsätzen, und es setzte ein Wildwuchs ein, der vor allem von wirtschaftlichen Interessen bestimmt wurde. Problematisch war und ist nach wie vor die geringe finanzielle Kraft der Stadt für öffentliche Investitionen. Das Stadtzentrum verliert seine angestammten Funktionen und seine Bedeutung, es läuft Gefahr, ein touristisches Disneyland zu werden.

Am Stadtrand entstand die BTC City, mit 370 000 m² Verkaufsfläche und jährlich über 18 Millionen Besuchern das grösste Einkaufszentrum Europas. Schlüsselprojekte der Stadt hingegen sind eingestellt, öffentliche

Bauten werden praktisch keine realisiert: Stillstand herrscht bei Projekten wie der Neuen Nationalbibliothek, der Kunstakademie, dem neuen Regierungs- und Verwaltungsviertel, es gibt keine neuen Kulturbauten, kein modernes Stadion, keine Objekte für den öffentlichen Bedarf. Ljubljana ist «eine in der Entwicklung gehemmte Stadt» behauptet Professor Janez Koželj, der derzeitige Vizebürgermeister und Chefplaner der Stadt. Seine Arbeit ist auf die Überwindung der Apathie und Indifferenz gerichtet, die die Ära der Transition (des Überganges zum demokratischen System) kennzeichnet.

Beherzt arbeitet Koželj an der Verwirklichung der Konzepte, die er in seiner langen und erfolgreichen Karriere als Professor für Städtebau entwickelte. Die «Vision 2025» sieht einen langfristigen Stadtentwicklungsplan vor, der auf den Grundsätzen der Nachhaltigkeit beruht.³ In den letzten zwei Jahren wurden 11 Wettbewerbe für wichtige städtische Projekte und Massnahmen ausgeschrieben. Die Stadt begann mit der Erneuerung öffentlicher Plätze, Parks und Ufergelände. Intensiv sind die Bemühungen, vernachlässigte Bereiche innerhalb der Stadt wieder zu reaktivieren.

³ Janez Koželj, Ljubljana wird eine ideale Stadt werden, Vizija 2025 (Vision 2025), Ljubljana 2006.



Novi Kolizej, Neutelings Riedijk Architects, Planung 2004–2008, Baubeginn voraussichtlich 2010. Blick auf die Celovška cesta in Richtung Stadt, derzeitiger Zustand und Fotomontage mit Wettbewerbsprojekt (Höhen 100 m). – Bild: Aleksander S. Ostan, «Odprti krog» 2004

Wenn bei der Stadtentwicklung nicht der Staat und die Stadt aktiv sind, übernehmen die Unternehmer die Initiative. Das am meisten kritisierte Beispiel ist «der Fall Kolizej», bei dem ein privater Investor eine verfallende, aber denkmalgeschützte Kaserne aus dem 19. Jahrhundert kaufte und daran ging, das Gebäude niederzureissen, um an seiner Stelle das Projekt «Novi Kolizej» zu realisieren, einen Komplex, der Platz für ein Theater, einen Konzertsaal, Geschäfte und Wohnungen bieten soll. Das Projekt ist problematisch, weil es ein zu umfangreiches Programm vorsieht, weil es das Stadtbild an einer empfindlichen Stelle verändert, aber auch weil es rechtlich bedenklich ist. Der Investor beharrt auf dem Projekt und versucht mit Lobbying und Druck sein Ziel zu erreichen. Die niederländischen Neutelings Riedijk Architects waren gezwungen, im Zuge der Planung den höchsten Turm von 100 m auf 72 m zu reduzieren – die Höhe des historischen, 1930–1933 errichteten Wolkenkratzers Nebotičnik.



Novi Kolizej, Neutelings Riedijk Architects, Rendering der Architekten.

Das Beispiel zeigt, dass es in Ljubljana möglich ist, eine im Grunde nicht legale Liegenschaftstransaktion durchzusetzen und rückwirkend zu legalisieren. Der demokratische Grundsatz, wonach Gebäude und Denkmäler nur erlaubterweise und im Einvernehmen errichtet und entfernt werden dürfen, müsste auch für das «Novi Kolizej» gelten.

Die Neugestaltung des Bahnhofes und die Absenkung der Bahntrasse (die schon Ravnikar ein Anliegen war)⁴ stellen für Ljubljana eine grosse Entwicklungschance dar. Dieser verkehrstechnische und städtebauliche Eingriff könnte die Entwicklung im Zentrum und in der Peripherie ins Gleichgewicht bringen und das störende Hindernis beseitigen, das elf Strassen unterbricht und die Verbindung der Stadt mit dem grünen Hinterland beeinträchtigt. Damit würde aber auch der grösste Bereich bebaubarer Flächen im Kernbereich der Stadt erschlossen und die Errichtung eines neuen Stadtzentrums für das 21. Jahrhundert möglich.

Nach Jahren des Stillstandes ist in Ljubljana eine eindrucksvolle Veränderung seines Stadtbildes im Gang: Neben der Planung von Hochhäusern im Bereich des Bavarski dvor (Bayrischer Hof) und des Bahnhof- und Autobuszentrums mit dem Emonika City Center, des Kolizej und einer Hochhausgruppe auf dem Gelände der Tabakfabrik, arbeiten öffentliche und private Investoren an der Planung von Hochhäusern entlang der Šmartinska cesta, wo auf 230 ha ein grosser neuer und belebter Stadtteil entstehen soll.

Bei allem Optimismus angesichts dieser Entwicklungschancen dürfen wir nicht übersehen, dass sich zunehmend deutlicher auch bedrohliche Klippen zeigen. Immer mehr drängt sich die Idee in den Vordergrund, angesichts fehlender städtischer Finanzen und in der Erwartung rascher Ergebnisse, mit einzelnen «Grossprojekten» die Aufmerksamkeit einheimischer und fremder Investoren zu gewinnen. Durch sie angespornt sollten sich andere Stadtteile dann von selbst entwickeln. Dieses Vorgehen birgt aber grosse Risiken in sich: Je grösser und stärker der private Investor ist, umso kleiner und schwerer durchsetzbar ist der Einfluss der Öffentlichkeit, der Fachwelt und der Politik. Die zunehmende «Privatisierung» der Stadt bietet wenige Möglichkeiten für eine ausgewogene, gerechte und nachhaltige Entwicklung. Vor allem auf Effizienz (und kurzfristige Rendite) angelegte Investmentprojekte wie z. B. das Projekt «Novi Kolizej», ein Gebäudekomplex mit Theater, Konzertsaal, Geschäften und Wohnungen, genügen nicht. Die Stadt braucht öffentliche Investitionen, die nachhaltig eingesetzt werden können. Gemäss Janez Koželj soll Ljubljana eine attraktive Stadt

⁴ Über die Entwicklung der Stadt Ljubljana in der Mitte der Achtzigerjahre, in: Arhitektov bilten 81/82, Ljubljana 1986.



Emonika City Center. – Bild: Emonika



Projekt für einen neuen Bahnhof, Ravnikar-Potokar Architekten.
Bild: MOL Stadtgemeinde Ljubljana

Der Vorschlag, die Bahntrasse abzusenken, besteht schon seit der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Die Eisenbahn, die den Stadtteil Bežigrad vom Zentrum Ljubljanas trennt, blockiert elf Strassen und verursacht einen sich wiederholenden Verkehrskollaps; zugleich beanspruchen die Bahnanlagen in der Innenstadt über 450 000 m² bebaubarer Flächen, während an den Rändern der Stadt massenweise Wohn- und Geschäftsobjekte geplant werden, die demografisch nicht gerechtfertigt sind.

Derzeit ist die Gestaltung des Bereiches um den Bahnhof Ljubljana im Gange. Der neue Komplex «Emonika City Center» (Geschäftsgebäude, Einkaufs- und Vergnügungszentrum, Hotel- und Kongresszentrum mit Wohnbauten) soll vom unga-

rischen Investor TriGranit nach Plänen des Londoner Büros HOK gebaut werden. Das höchste Hochhaus (100 m) entwarf Helmut Jahn. Bauherren sind partnerschaftlich der private Investor und der Staat bzw. die staatliche Eisenbahnholding. Für das Projekt des neuen Bahnhofs mit Autobusstation und neuer Fahrgästehalle zeichnet das Büro Ravnikar-Potokar. Die Absenkung der Bahntrasse in Ljubljana ist ein Beispiel für eine raum- und zeitbezogene Planung, die bis heute schon mehrere Male misslungen ist, obwohl sie fachlich begründet war. Gemäss Vertretern der Stadtplanung wird diese Absenkung erst nach dem Ausbau des niveaugleichen Bahnhofes und des Geschäftszentrums mit 200 000 m² Fläche möglich sein (Kosten: ca. 350 Mio €).

im Grünen bleiben, vor allem ihren Bewohnern gehören und ein angenehmes Wohnen ermöglichen. Die historische Stadt soll bewahrt und sorgsam erneuert werden, die moderne Stadt wird sie ergänzen. ■

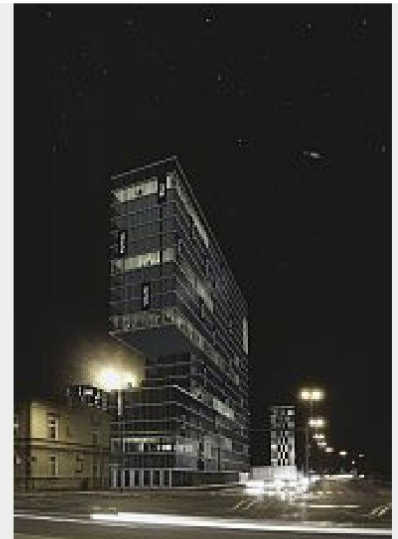
Miha Dešman, 1981 Diplom an der Architekturfakultät Ljubljana, 1984 Nachdiplomstudium an der Universität Venedig. Zahlreiche Bauten zusammen mit Katharina Pirkmajer Dešman. 2005 gemeinsam mit Partnern Gründung des Studio DANS arhitekti. Beschäftigung mit Architekturtheorie und grafischer Gestaltung. Seit 1995 Chefredaktor der Zeitschrift «Arhitektov bilten», von 2003 bis 2006 Vorsitzender des DAL (Društvo arhitektov Ljubljana, Architekten-Verein Ljubljana), seit 2006 Vorstandsvorsitzender des Fonds Jože Plečnik.

Übersetzung: Paul Apovnik

résumé Le développement urbain par traites

L'urbanisme à Ljubljana de Jože Plečnik jusqu'à Janez Koželj
Le désir d'une identité propre marque le développement de la ville de Ljubljana au XX^e siècle. Depuis la fin du XIX^e siècle, la ville a connu plusieurs projets d'aménagement marquants. Max Fabiani (1865–1962) a créé un boulevard périphérique analogue au modèle viennois tandis que, plus tard, Jože Plečnik (1872–1957) se concentra sur l'aménagement de l'espace public et le placement habile de bâtiments publics

qui sont encore aujourd'hui les emblèmes de Ljubljana. Après la deuxième guerre mondiale, Edvard Ravnikar (1907–1993) présenta un nouveau concept d'aménagement avec des zones de construction différenciées qui devint alors la base du développement urbain. Après l'indépendance de la Slovénie en 1991, les principes d'un urbanisme auparavant ordonné se sont perdus dans une croissance urbaine anarchique: la ville s'est étendue en périphérie et le centre urbain a perdu sa signification. De grands projets de construction publics dans le centre ville sont toujours arrêtés, mais un nouveau plan de développement urbain «Vision 2025» semble toutefois amorcer, de manière graduelle, une revalorisation de la ville. Parmi les projets, on peut citer le réaménagement de la gare et l'abaissement des tracés ferroviaires ou l'assainissement, l'agrandissement et la réaffectation des emprises d'une ancienne fabrique de tabac ainsi que l'aménagement d'ensemble de l'aire dite BTC. Mais la «privatisation» croissante de la ville par manque d'argent public comporte des dangers; elle rend possible des projets d'investisseurs dont les qualités urbanistiques et architecturales ne sont pas toujours irréprochables. ■



Umgestaltung des Tabakfabrik-Areals, erstplatziertes Wettbewerbsprojekt, Dekleva Gregorič arhitekti, 2006. – Bilder: MOL Stadtgemeinde Ljubljana

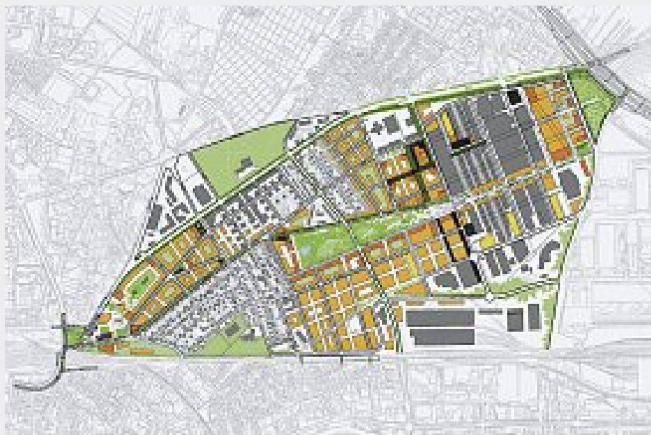
Das Projekt für die Umgestaltung des Areals der ehemaligen Tabakfabrik an der Tržaška cesta wird das innere Zentrum von Ljubljana mit einer gemischten Nutzung funktional erweitern (total 140 000 m² mit Museen, Mehrzwecksälen, Gaststätten, einer Diskothek, Turnsälen, Läden, Büros, einem Hotel und zahlreichen hochwertigen Wohnungen).

Der siegreiche Entwurf von Dekleva Gregorič arhitekti sieht am Schnittpunkt des Areals mit dem Tivolipark die Errichtung mehrerer Wohnhochhäuser vor. Die bestehenden denkmalgeschützten Fabrikgebäude sollen neue Nutzungen erhalten und an der Kreuzung der Tržaška cesta mit der Tivolska cesta soll ein Hotelhochhaus errichtet werden.

summary Urban Development in Instalments

On town planning in Ljubljana, from Jože Plečnik to Janez Koželj The development of the city of Ljubljana in the 20th century was shaped by the desire to establish its own identity. From the end of the 19th century a number of formative plans were applied to the city. Max Fabiani (1865–1962) laid out a ring road analogous to the Ringstrasse in Vienna, while later Jože Plečnik (1872–1957) concentrated above all on the design of open public space and the well-considered positioning of public buildings, which today remain symbols of Ljubljana. After the Second World War Edvard Ravnikar (1907–1993) presented a new planning concept based on differentiated building zones, which provided a basis for Ljubljana's subsequent urban development. After Slovenia became an independent state in 1991 former well-ordered urban planning principles became lost in a phase of rampant proliferation of buildings, which led to the growth of the city along its periphery, while reducing the significance of the city centre. Important public building projects in the town centre remain at a standstill, but a new urban development plan "Vision 2025" seems to be initiating the urban upgrading of the city, step by step: for example the redesign of the railway station and

the lowering of the train lines, the renovation, extension and conversion of a former tobacco factory site, or the comprehensive re-planning of what are known as the BTC grounds. The increasing "privatisation" of the city, a result of the lack of public funding, brings with it a certain danger, as it makes possible investor projects whose architectural and urban design qualities are not always unquestionable. ■



Partnerschaft Šmartinska, das grösste öffentlich-private Projekt in Ljubljana, städtebauliches Konzept (Masterplan) von Hosoya Schaefer Architects, Zürich, 2008/2009. – Bilder: Hosoya Schaefer Architects

Die städtebauliche Neugestaltung an der Šmartinska cesta betrifft ein Areal von 230 ha, einen Bereich der Stadt, der sich in den nächsten Jahrzehnten vermutlich am stärksten entwickeln wird. Voraussetzung dafür war ein internationaler Wettbewerb, den das Zürcher Büro Hosoya Schaefer Architects gewann. Den Kern des Projektes stellt die Errichtung des sogenannten «Klein-Manhattan» dar, eines Parks, um den herum die Programmknoten angeordnet werden. Die Architekten denken an einen grossen Park, eine Art von Hochhäusern umgebenen Mini-Centralpark, der in der Achse der heutigen Kavčičeva cesta mit einer grünen Allee bzw. einem Boulevard mit dem Stadtzentrum verbunden wird. Zwischen dem Park und dem Platz vor dem BTC-Geschäfts- und Logistikzentrum sollen dereinst bis zu 120 m hohe Hochhäuser in den Himmel ragen.

