

Urbane Injektionen : die Genese öffentlicher Räume in Kapstadt

Autor(en): **Joanelly, Tibor / Schärer, Caspar**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **98 (2011)**

Heft 11: **et cetera Cape Town**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-177713>

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.

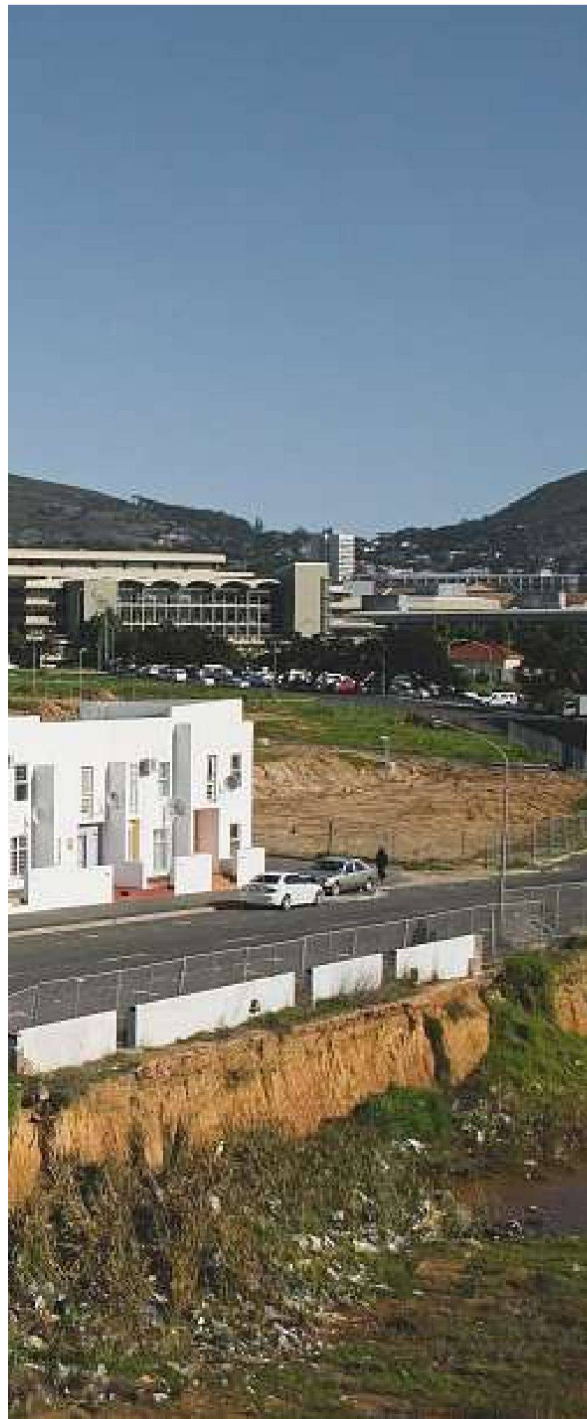
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen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





Urbane Injektionen

Die Genese öffentlicher Räume in Kapstadt

Text: Tibor Joanelly und Caspar Schärer, Bilder: Dillon Marsh Eingebettet in eine spektakuläre Landschaft ist Kapstadt ein beliebtes Touristenziel. Abseits der Attraktionen kämpft jedoch der grösste Teil der Bevölkerung in den Townships täglich um das Überleben. Seit mehr als zehn Jahren versucht die Stadt mit unterschiedlichem Erfolg, über die Gestaltung öffentlicher Räume die informelle Ökonomie in einigermaßen geordnete Bahnen zu überführen und Gewalt und Kriminalität einzudämmen.

Noch immer sind in Kapstadts Stadtform die Spuren der Apartheid lesbar. Auf dem Weg vom Flughafen Richtung Zentrum durchquert die Autobahn N2 eine weite Ebene, die Cape Flats. Die Strasse ist gesäumt von einem endlos langen und mehr als mannshohen Betenzaun, immer in gleichem Abstand zur Fahrbahn – 60 m, weiter als ein Steinwurf. Dahinter wechseln sich niedrige, kleine und uniforme Häuser ab mit ärmlichen Hütten, die meisten gezimmert aus Wellblech, manche von ihnen auch nur aus Karton gebaut. Später steigt die Autobahn leicht an, um den jäh steil aufragenden Tafelberg zu umfahren; hier führt sie nun durch gepflegte Parks. Und dann öffnet sich der Blick unverhofft auf das eigentliche Zentrum der Stadt, die «City Bowl». Vor der Silhouette des Signal Hill erhebt sich die Skyline des Central Business District; rechts davon schweift der Blick über die langegezogene Bucht der Cape Bay und auf den Atlantik. Den Parkway säumt nun eine sanft zum Meer hin abfallende, kaum bebaute Fläche. Auch hier war einst Siedlungsgebiet – und was heute wie ein Überbleibsel der offenen Landschaft inmitten der Stadt aussieht, ist in Tat und Wahrheit ein Ort kaum bewältigter Vergangenheit und ein Symbol für die dysfunktionale Stadtplanung in der Zeit der Apartheid: District Six.

Neubauten im Ende der Sechzigerjahre geräumten District Six, Architekten Lucien LeGrange und Nisa Mammon, 2003

Das ungefähr 90 Hektaren grosse Gelände liegt nahe dem Stadtzentrum an bester Aussichtslage und wurde 1966 zu einem Wohngebiet ausschliesslich für Menschen weisser Hautfarbe erklärt. Ab 1968 hatte dies die Vertreibung der ansässigen nicht-weissen Wohnbevölkerung sowie die Zerstörung des ganzen Stadtteils zur Folge. Die ursprünglichen Einwohner wurden in neue Quartiere in den Cape Flats – in sogenannte Townships – umgesiedelt, weit weg vom bestehenden Stadtzentrum und von diesem getrennt durch ausgedehnte Grünzonen. Die Vertreibung der 60 000 Einwohner aus District Six erfolgte aufgrund des Group Areas Act von 1950, der eigentlichen gesetzlichen Grundlage für die räumliche Durchsetzung der Rassentrennung, bei der das moderne Planungsinstrument des «Zoning» eine zynische Rolle erlangte.

Niederreißen der Mauern

Heute leben etwa vier Fünftel der viereinhalb Millionen Einwohner im Grossraum Kapstadt in den Cape Flats. Täglich strömen auf der Suche nach Arbeit und Auskommen weitere Menschen vom Land und aus benachbarten Staaten in die Townships. Mit dem Ende der Apartheid fielen Mitte der 1990er Jahre auch die rigorosen Zuzugsbeschränkungen weg, die in erster Linie die Bewegungsfreiheit der nicht-weissen Bevölkerung limitierten. Über Jahrzehnte wurden die Townships sich selbst überlassen, Investitionen in Infrastrukturen blieben auf ein Minimum beschränkt. Die Siedlungen waren nicht auf das rasche und unkontrollierte Wachstum vorbereitet, und die Stadtverwaltung verfügte über keine Instrumente, um etwas dagegen zu tun. Noch immer füllen stets neue Hütten den Platz zwischen den bestehenden Häusern auf, die informelle Bebauung mischt sich unter die formelle. Der Siedlungsdruck ist enorm, und die Leute nehmen sich den Raum, den sie benötigen.

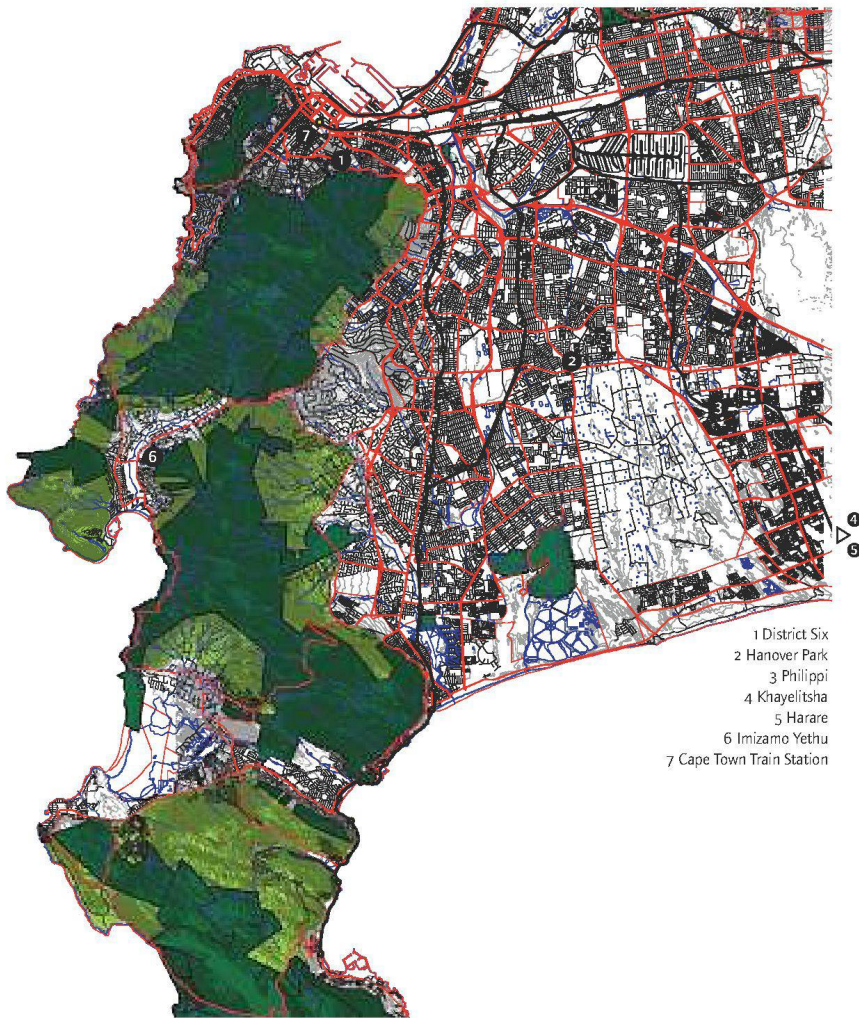
Dieser offenkundige Missstand war Mitte der 1990er Jahre der Auslöser für ein umfangreiches Planungswerk, das Dignified Places Programme (DPP). Beschränkte sich zuvor – wenn überhaupt – das Interesse an der Gestaltung öffentlicher Räume ausschliesslich auf das Zentrum, so lenkte das DPP die Aufmerksamkeit auf die Townships. Das DPP ist weder ein eigenes Amt,

noch einer bestimmten Amtsstelle angegliedert; es muss sich das Budget aus mehreren Departementen zusammenbetteln. Die Stadtplanerin Barbara Southworth leitete das Programm von 1998 an zehn Jahre lang und realisierte über 70 Projekte mit einem Budget von rund 100 Millionen Rand (ca. 13 Millionen Franken). Im Vordergrund standen Massnahmen zur Bändigung der ausufernden informellen Wirtschaft, die fast alle Sektoren vom Transport (Taxis und Mikrobus) über die Produktion (zum Beispiel Fertigelemente für den Hüttenbau) bis zu Handel und Verpflegung umfasst. An ausgewählten Punkten, wie etwa wichtigen Bahnstationen, ordnete man die Verkehrsströme und die Umgebung neu, schuf Platz für die fliegenden Händler und transportierte über eine an das leuchtende Vorbild Barcelona erinnernde Gestaltung ein Stück urbaner Kultur in die Townships. Eines der wichtigsten Ziele des DPP war und ist das Niederreißen der in Kapstadt allgegenwärtigen Zäune – wenigstens bei den öffentlichen Gebäuden. «Breaking down the fences» wurde zum Leitmotiv.

Mit seinen zahlreichen kleinen Plätzen und Märkten schuf das DPP zunächst viel Goodwill, konnte das Steuer aber nicht herumreissen. Als echtes Problem stellte sich der Unterhalt der Anlagen heraus: Die komplizierten Zuständigkeiten innerhalb des Behördenapparates, kombiniert mit den knappen Budgets, die nur Geld für das Bauen bereitstellten, und einer oft festgefahrenen politischen Zersplitterung in den Townships selber führten dazu, dass sich niemand wirklich um die öffentlichen Räume kümmert, so schön sie auch gestaltet sind. So musste etwa um das Kulturzentrum Guga's Thebe in Langa eine Mauer gezogen werden, da zu oft eingebrochen wurde.

Aufbau von Verantwortung

Die Versäumnisse des Dignified Places Programme im Bereich des Unterhalts und der Einbindung der Bewohner in Planung und Gestaltung sollen sich bei einem vergleichbaren Projekt in den Cape Flats nicht wiederholen. Das Programm «Violence Prevention through Urban Upgrading» (VPUU) setzt zwar im Grundsatz auch auf öffentliche Bauten und Aussenräume, hat aber einen ganz anderen Hintergrund. In von Gewalt und



District Six, alte Strassenkreuzung (oben);
Township Hanover Park, im Rahmen des
Dignified Places Programme ausgeführte
Dachkonstruktion für einen informellen
Markt, Architekt Lucien LeGrange, 2001
(Mitte und unten)



Kriminalität verseuchten Townships steht die Sicherheit zuoberst auf der Prioritätenliste. Bevor eine wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung stattfinden kann, muss die tägliche Gewalt eingedämmt werden. VPUU, ein von den Behörden Kapstadts, der Regierung Südafrikas und dem deutschen Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung gemeinsam finanziertes und geführtes Programm, konzentriert sich ganz auf dieses eine Ziel. Bei der Auswahl des Gebiets, in dem eingegriffen wird, scheut sich VPUU nicht vor der grössten Herausforderung: Die Township Khayelitsha am südöstlichen Ende der Cape Flats, rund dreissig Kilometer vom Stadtzentrum entfernt, weist die höchste Rate an Gewaltverbrechen in Kapstadt auf. Khayelitsha wurde in den 1980er Jahren «gegründet» und war ursprünglich für 250 000 Bewohner angelegt. Heute gilt das Viertel als drittgrösste Township Südafrikas, 600–800 000 Menschen leben dort auf engem Raum, einige davon in gemauerten Häusern, die Mehrheit aber in einfachsten Hütten aus Wellblech.

Bauen und Gestalten ist für VPUU ein einzelner Aspekt eines wesentlich grösseren Prozesses. Für Michael Krause, den Projektleiter bei VPUU, sind vor allem die Phasen vor und nach dem Bauen entscheidend. In der allerersten «Phase 0», wie er sie nennt, werden Bedürfnisse ermittelt und lange Gespräche mit möglichst allen Beteiligten geführt. Wie in der Schweiz gibt es in Khayelitsha eine Vielzahl sichtbarer, unsichtbarer und vor allem kontrastierender Ansprüche auf den Raum, die zuerst geklärt werden müssen. Solche mitunter mühsamen Prozeduren sind in Townships nur zum Teil etabliert, oft genug gilt das Recht des Stärkeren. Genauso wichtig wie diese Verhandlungen ist das anschliessende Rekrutieren und Ausbilden von Personal für den Betrieb der Anlagen, denn die VPUU-Gebäude sind im Unterschied zu den Bauten und Plätzen des DPP immer besetzt. Jemand übernimmt die Verantwortung und wird dafür entschädigt, allerdings nicht mit Geld, sondern als Honorierung des Ehrenamtes mit anderen Anreizen wie zum Beispiel Gutscheinen für Fahrstunden oder Ausbildungskurse. Nachhaltige Jobs, die sich aus den Einnahmen des Programmes selbst finanzieren, werden im Bereich Landschafts- und Gebäu-

deunterhalt geschaffen. VPUU ist im Grunde genommen ein ökonomisches Modell, basierend auf einem Konsens mit der lokalen Bevölkerung. Es will den informellen Sektor nicht beseitigen, sondern vielmehr in ein formalisierteres System integrieren. Für die verschiedenen Projekte in Khayelitsha werden rund 135 Millionen Rand (ca. 17,5 Millionen Franken) eingesetzt.

Die Architektur stellt letztlich das Kondensat dieser Bemühungen dar. Sie muss sichtbar sein, zeichenhaft im Sinne eines Markierens von Orten erhöhter Sicherheit. Ein erster «architektonischer» Eingriff von VPUU in bestehende Strukturen ist normalerweise das Aufstellen einer Art Bürgerbüro in Form eines Wachturms aus bunten, übereinander gestapelten Überseecontainern an einem Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs. Das Bauen in die Höhe hat in den fast nur eingeschossigen Townships mehrere Bedeutungen: Zum einen wird dadurch die erwünschte Signalwirkung erzielt, unterstützt durch eine auffällige Farbe, zum anderen verschafft die erhöhte Position den Beobachtern im obersten Geschoss Übersicht und Kontrolle. In einer späteren Phase ersetzt eine so genannte Active Box den Containerstapel. In der Nähe der Bahnstation von Khayelitsha überragt ein solcher schlanker, roter Turm die Umgebung. Der Gebäudekomplex umfasst ein Gemeindezentrum, einige Geschäfte und vor allem eine Abwärtswohnung; er wird also permanent bewohnt. Gleichzeitig markiert die Active Box am Bahnhof den Anfangspunkt eines sicheren Wegs durch die Township – ein Weg, der von weiteren Bauten des VPUU-Programms gesäumt wird. Nach etwa 600 Metern erscheint eine fast baugleiche Active Box am Rande eines neu angelegten und sorgfältig gepflegten Parks mit Sportfeldern. Ein kurzes Wegstück weiter folgt das Prunkstück des VPUU-Programms, die Bibliothek direkt am «Dorfplatz» von Harare, einem Ortsteil Khayelitshas. Gleich neben der Bibliothek entsteht ein Gewerbezentrum und auf der gegenüber liegenden Seite des Platzes steht eine Reihe frisch erbaute Handwerkerhäuser mit Werkstätten im Erdgeschoss und Wohnungen im ersten Stock.

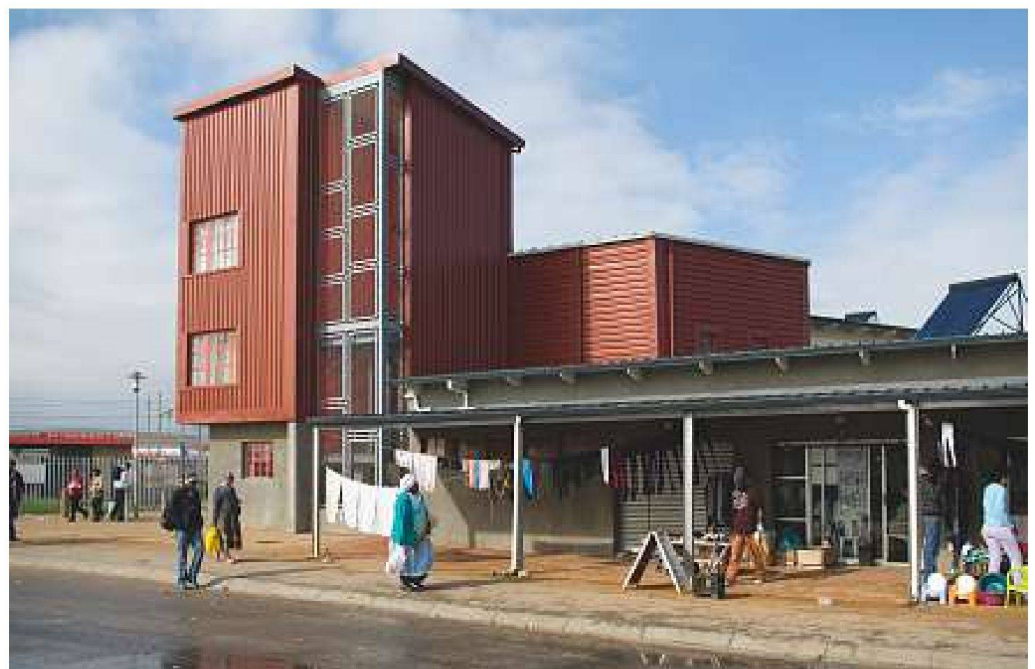
Im endlosen, gleichförmigen Häusermeer der Cape Flats wirken die Interventionen der verschiedenen Aufwertungsprogramme winzig, gar wie der sprichwört-



Township Philippi, Park an einer Strassenkreuzung, realisiert im Rahmen des Dignified Places Programme (oben); Township Khayelitsha, Active Box am Bahnhof, gebaut im Rahmen von Violence Prevention through Urban Upgrading, 2010 (rechts)



Township Philippi, flexibel zu bestückende Struktur für Ladengeschäfte und Werkstätten am Emms Drive, ein Projekt des Dignified Places Programme



liche Tropfen auf dem heissen Stein. Sie können jedoch auch als urbane Injektionen gelesen werden, von denen aus eine Kultur des Gemeinschaftssinns und des Zusammenlebens hoffentlich weiter in die Townships ausstrahlt.

Sortierung und Vielfalt

Diese Hoffnung erhält ein archetypisches Gesicht durch ein weiteres, kleineres und sehr viel weniger spektakuläres Projekt. Zusammen mit Studierenden der Cape Town University haben der Architekt Luis Mira und der Künstler Jonathan Garnham im Township Imizamo Yethu in Hout Bay, südöstlich von Kapstadt, zwei Plattformen errichtet, die mit minimalen Mitteln besondere Orte auszeichnen. An zwei Wasserstellen wurden unter Mithilfe der Anwohner einfache Betonplatten mit Sitzgelegenheiten errichtet, die den Nutzern – vor allem Frauen – etwas Übersicht entlang der steil verlaufenden Strasse verschaffen. Die Plattform lädt über das Wasserschöpfen oder Wäschewaschen hinaus zum Verweilen ein. Durch das symbolische Aufladen der bereits vorhandenen Infrastruktur wird somit auf einer wörtlich grundlegenden Ebene ein öffentlicher Raum ausgezeichnet, der die Bewohner der Township dazu animiert, sich zusammenzufinden, ihre Sache in die eigenen Hände zu nehmen und ihre Forderungen gemeinsam zu vertreten.

Wenn es bei den bis hierher vorgestellten Projekten vor allem darum ging, westliche Urbanität in die afrikanisch geprägten Stadtteile zu bringen, so gilt umgekehrt für das Stadtzentrum, dass es, um einer gerechten Nutzung des Raums zu entsprechen, afrikanischer werden muss. Cape Towns heutige Stadtform wird bestimmt durch ein Bündel von Strassen und Eisenbahnlinien, die alle in einen Punkt, dem historischen Stadtzentrum und heutigen CBD, zusammenlaufen. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich die Stadt von hier aus, bedingt durch die topografische Enge ihrer Lage, radial Richtung Osten, hinaus in die Cape Flats. In den Zwanziger- und Dreissigerjahren des 20. Jahrhunderts wurden dort die ersten nach Rassen getrennten Quartiere ohne Verbindungen untereinander errichtet, ohne Möglichkeiten auch für Gewerbe, Handel oder Industrie. Dies hatte zur Folge, dass ein Grossteil

der Bevölkerung bereits in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zur Arbeit pendeln musste – ein Umstand, der sich verschärfte und auf Grund fehlender Tangentialverbindungen im öffentlichen Verkehr noch heute zur Benachteiligung der armen Bevölkerung beiträgt. Die geografische Anlage Cape Towns begünstigte die Durchsetzung der Apartheid; das Netz von Eisenbahnlinien und Strassen bildete die Arterien des Systems der einstigen Rassentrennung. Der Hauptbahnhof von Kapstadt, die Cape Town Train Station, stellte das eigentliche Herz der Apartheid dar. 1963 bis 1966 an der Stelle des alten Kopfbahnhofs gebaut, war der modernistische Bau eine eigentliche Maschine zur Sortierung von Menschen nach Hautfarbe: Farbige und Schwarze stiegen ausschliesslich über den rückwärtigen Bereich ein, aus und um, die repräsentative Bahnhoffront war den Weissen vorbehalten.

Nach dem Ende der Apartheid fanden dort unzählige fliegende Händler einen Platz. Ebenso wurde das ursprüngliche Parking-Oberdeck zur Umsteige- und Sammelstelle für die aus und zwischen den Townships verkehrenden privaten Sammeltaxis. In ihrem Gefolge liessen sich auch hier zahlreiche Händler aus dem informellen Sektor nieder. Das ursprüngliche Repressionsinstrument Bahnhof wurde so innerhalb des europäisch geprägten Stadtzentrums zu einem Vorposten der afrikanischen Townships. Dies führte zu grösseren Sicherheitsproblemen und wurde insbesondere im Zusammenhang mit der Verschönerung des Stadtzentrums anlässlich der Fussball-Weltmeisterschaft 2010 nicht mehr akzeptiert. Seit einigen Jahren wird der Bahnhof unter der Leitung des Makeka Design Laboratory Schritt für Schritt baulich und funktional einer Klärung unterzogen. Das Projekt will der Geschichte des Orts gerecht werden, indem die modernistische Architektur mit Aufnahmegebäuden und Bahnhofshalle in ihren positiven architektonischen Eigenschaften gestärkt und über dies hinaus um identitätstiftende afrikanisierende Gestaltungselemente ergänzt wird. Wichtiger aber ist, dass auf dem Oberdeck durch das Projekt dem informellen Sektor weiterhin Platz eingeräumt wird.

Mit einem Nebeneinander von offiziellen und informellen Verkaufsstrukturen könnte die fertig erneuerte



Township Khayelitsha, Quartier Harare, im Juni 2011 eröffnete Bibliothek, Projekt von Violence Prevention through Urban Upgrading, Architekten Charlotte Chamberlain und Nicky Irving



Bürgerbüro und Wachturm am Bahnhof Nolongile, Projekt von Violence Prevention through Urban Upgrading, 2009



und umgebaute Central Train Station zu einem Modell für Urbanität werden, die sowohl das europäische wie das afrikanische Erbe zu integrieren vermag und dabei die Gegensätze zwischen Townships und Central Business District mindert. Organisationsstrukturen, die im Zentrum aufgebaut werden, haben das Potenzial, auf die Peripherie zurückzuwirken. Umgekehrt zeichnet sich für den District Six eine ähnlich bedeutende Entwicklung ab: Mit einem 2003 initiierten Projekt unter der Federführung von Lucien LeGrange und Nisa Mammon können ehemals zwangsumgesiedelte Bewohner in neue, auf altem Stadtgrundriss erstellte Häuser zurückkehren. Das Projekt umfasst eine Reihe von flankierenden Massnahmen, um drohender Spekulation Einhalt zu gebieten. Auf diese Weise entsteht langsam eine Art weiterer Brückenkopf afrikanischer Lebendigkeit direkt an der Grenze zum mehr und mehr monofunktional ausgerichteten Central Business District.

Interkulturelle Brückenköpfe und urbane Injektionen sind denn auch die Mittel, über die durch Architektur und Städtebau versucht wird, das Versprechen einer kulturellen Vielfaltigkeit Südafrikas als «Regenbogenation» einzulösen. District Six und Central Train Station werden in Kapstadt als Orte der Geschichte und des Neuanfangs, als Versprechen der Moderne und Sinnbild afrikanischer Vitalität zugleich zum Lackmustest für eine gerechtere Gesellschaft.

Dillon Marsh, geboren 1981 in Südafrika, lebt und arbeitet in Kapstadt; Studium der Künste an der Universität Stellenbosch. Einzelausstellung «Lay of the Land» 2011 in der AVA Gallery Kapstadt; Publikationen: Design Times (3–4/2011), Fairlady (4/2011), Design Indaba (4/2007 und 4/2008) www.dillonmarsh.com

résumé Injections urbaines La genèse d'espaces publics au Cap Pour une grande part, l'urbanisme dysfonctionnel de l'époque de l'apartheid est responsable du fait que l'espace urbain du Cap n'est pas encore ouvert dans la même mesure à toutes les parties de la population. Plus de quatre cinquièmes des habitants vivent dans des lotissements appelés Townships, à l'extérieur du véritable centre-ville dans de très petites maisons ou dans des abris de fortune. La sécurité dans ces quartiers sans réelles perspectives sociales est le plus souvent précaire et le sens civique n'est que peu développé.

Plusieurs programmes soutenus par les pouvoirs publics, des œuvres d'entraide et des universités essaient de construire l'urbanité par des interventions architecturales ciblées. Il s'agit de renforcer de cette manière le sentiment de responsabilité et de sécurité auprès des habitants et de les faire participer à l'espace public. Dans le centre-ville par contre, on voudrait ouvrir l'espace réservé auparavant surtout aux Blancs aux habitudes de vie africaines. La gare principale, construite dans les années soixante du siècle passé, est un lieu où l'on tente de réaliser ceci de manière exemplaire. Son architecture moderniste datant de l'apartheid est élargie symboliquement par des éléments de création africaine et le commerce informel est fonctionnellement intégré dans le concept global. De concert avec d'autres projets comme la reconstruction équitable du District Six, une région dont la population non blanche a été chassée il y a un peu plus de quarante ans, il s'agit de réhabiliter l'histoire et de concrétiser la promesse d'une «nation d'Afrique du Sud aux couleurs de l'arc-en-ciel».

summary Urban Injections The genesis of public spaces in Cape Town The dysfunctional town planning of the apartheid era is to a large extent still responsible for the fact that the urban space of Cape Town is not equally open to all sectors of the population. More than four-fifths of the inhabitants live in what are called townships outside the real city centre in minimal small houses or provisional accommodation. The security in these districts without any real social perspectives is generally precarious; there is hardly any sense of public spirit. By means of focused architectural interventions several programs organised by the state, aid bodies and universities are attempting to create urbanity. The aim is to strengthen the sense of responsibility and security among the residents. In the city centre, in contrast, space previously reserved above all for those with white skin is to be opened up to African ways of living. One place where this is being attempted in an exemplary way is the main railway station that was built in the 1960s. The modernist architecture from the era of apartheid is being symbolically augmented with African design elements and informal trading is being functionally incorporated in the overall concept. Together with further projects such as a just reconstruction of District Six, an area from which the non-white population was expelled more than forty years ago, the objective is to make amends for the past and to implement the promise of a "rainbow nation of South Africa". ■



Township Imizamo Yethu, Beton-Plattform an einer Wasserstelle, gemeinsames Projekt des Architekten Luis Mira und des Künstlers Jonathan Garnham, 2010



Cape Town Train Station, Boxen für informelle Händler auf der oberen Ebene (oben) und die renovierte Haupthalle, Makeka Design Laboratory, 2010

