

DIPLOMARBEIT

Ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen
Grades einer Diplom-Ingenieurin unter der Leitung von

Walter Cernek, Ass. Prof. Mag. arch. Dr. techn.
E.256.3 Institut für Architektur und Entwerfen
Abteilung für Gestaltungslehre und Entwerfen

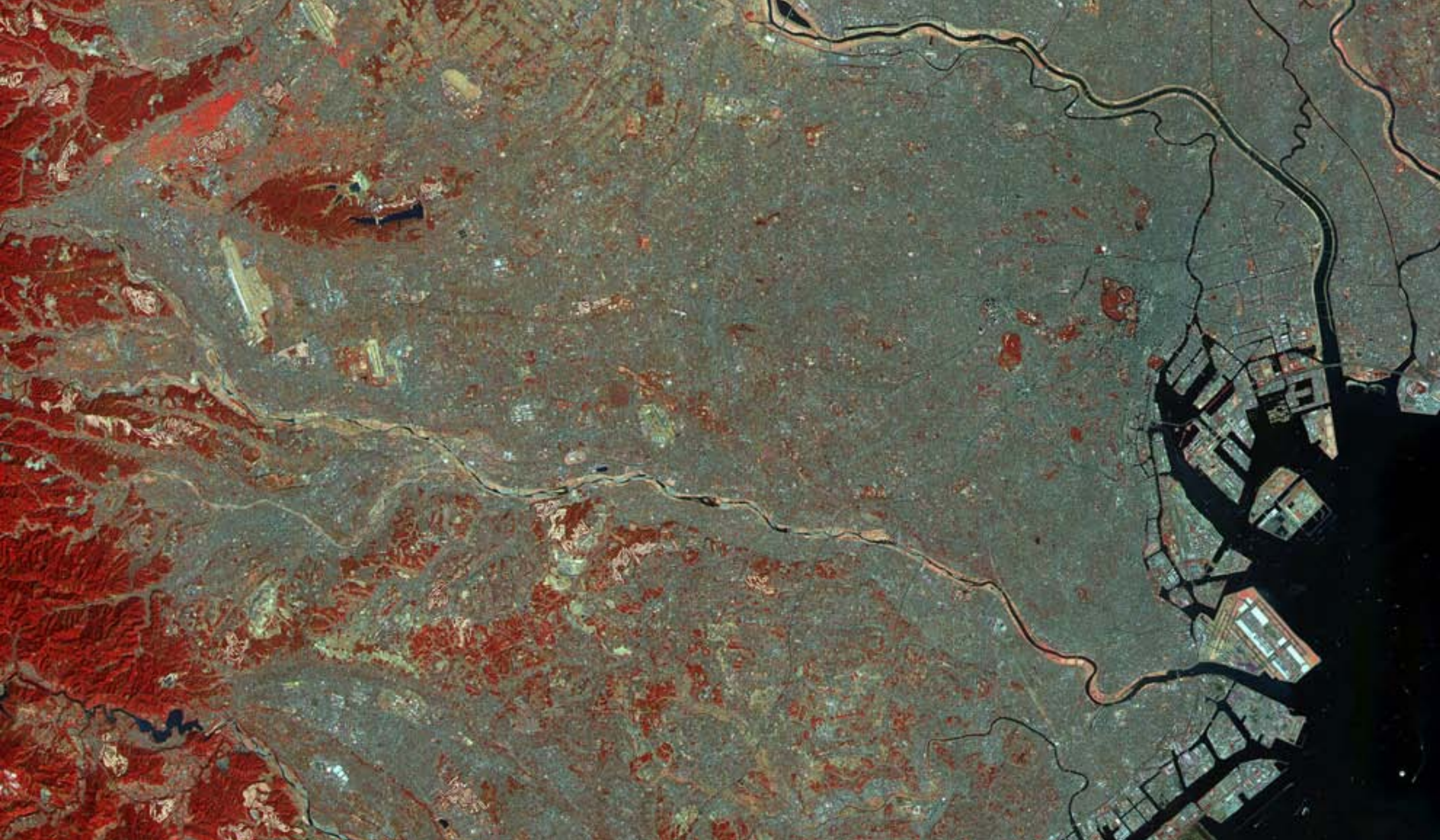
Eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von
Lisa Sophie Geiszler, BSc
0526264
Damböckgasse 2/11
A-1060 Wien

Wien, im April 2014

SHIMOKITAZAWA

Danke an alle,
die mich auf diesem Weg begleitet,
inspiriert und motiviert haben.







	PROLOG	7
1	TOKIO	9
	FAKTEN JAPAN	11
	STADTGESCHICHTE	13
	METROPOLE TOKIO	17
2	SHIMOKITAZAWA	29
	STANDORT	31
	GESCHICHTE	35
	BEDEUTUNG	37
3	PLANUNGSAUFGABE	39
	PLANUNGSAUFGABE	41
	DESIGN STRATEGIE	43
	PLANUNGSGEBIET	45
	FOKUS ZENTRUMSZONE	47
	ZIELE	49
4	ANALYSE	51
	RESEARCH GEBIET	53
	PARAMETER	55
	#1 ZUGLINIEN	57
	· ODAKYU LINIE	
	· BAHNHOF	
	#2 ZENTRUM	65
	· ANALYSEN	
	#3 VIERTEL	69
	#4 STRASSENÄRUME	71
	· STRASSENBREITEN	
	· KREUZUNGSPUNKTE	
	#5 BEWEGUNGSFLUSS	77
	#6 BEBAUUNGSSTRUKTUR	79
	COMMUNITY	81
	ROUTE 54 & ROUTE 10	83
	GREENLINE SHIMOKITA	87
	INTERVIEWS	91

5	ENTWURF	93
	ZIELE - LÖSUNGEN	97
	PARAMETER	99
	#1 GREENLINE	103
	· WEGFÜHRUNG	
	· SHARED SPACE ZONEN	
	· GRÜNRAUM	
	#2 FOKUS ZENTRUM	111
	· KONZEPT SCHEMA	
	#3 RAUMPROGRAMM	115
	· CLUSTER	
	#4 STATIK	119
	· KONSTRUKTION	
	#5 ERSCHLIESSUNG	123
	· WEGENETZ SCHEMA	
	#6 MODULE	129
	· BOX-IN-BOX	
	· AUFBAU MODULE	
	· AUFBAU MODULE	
	· FASSADENTYPEN	
	ZEITACHSE	139
	SYSTEM SCHEMA	141
	· M 1:1000 ERDGESCHOSS	
	· M 1:500 ERDGESCHOSS	
	· M 1:1000 EBENE 6	
	· M 1:500 EBENE 6	
	· VISUALISIERUNG	
	· M 1:1000 SCHNITT OW	
	· M 1:500 SCHNITT OW	
	· VISUALISIERUNG	
	· M 1:1000 SCHNITT NS	
	· VISUALISIERUNG	
	· MODELLFOTOS 1:500	
6	ANHANG	169
	DANKSAGUNG	169
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	170
	QUELLENVERZEICHNIS	171

INHALTSVERZEICHNIS

Meine Arbeit behandelt das beliebte Viertel Shimokitazawa in Tokio. Es ist nur 3 min. mit dem Expresszug von Shinjuku, dem größten Bahnhof der Welt entfernt! Dieser Ort wurde stark von zwei sich kreuzenden Zuglinien geprägt. Eine davon, die Odakyu Zuglinie wird auf Grund immer steigender Pendlerzahlen ausgebaut und im Zuge dessen in den Untergrund verlegt.

Der städtebauliche Entwurf behandelt die im Umbau begriffene Bahnstrecke, das zentrale Bahnhofsgebäude und im spezielleren einen urbanen Nachverdichtungsvorschlag.

Ein landschaftsplanerisches Gesamtkonzept wird für die ca. 1,5 km lange Strecke mit durchschnittlich 25 m Breite vorgeschlagen. Augenmerk wird hierbei auf das Schaffen von Grünraum und attraktiven Wegen für Fußgänger und den Radverkehr gelegt. Für die zwei nötigen Straßenkreuzungen wird ein Shared Space Konzept vorgeschlagen.

In der Mitte der Strecke liegt der Fokus des Entwurfes - das Viertelzentrum mit dem zentralen Umsteigebahnhof Shimokitazawa. Hier setze ich an und schaffe ein sichtbares und erlebbares Zentrum das auf die bestehenden Gegebenheiten Bezug nimmt und zusätzlich Funktionen ergänzt, die für die Region einen Mehrwert darstellen. Es werden erstmals Plätze geschaffen, der Natur Raum gegeben und somit lokale Defizite abbaut.

Dies wird mit einem kleinstrukturierten Geflecht aus modularen Baukörpern, Wegen, Stiegen und dem Tragwerk umgesetzt. Die Gestaltungskriterien leiten sich aus regionalen Merkmalen wie Straßenbreite, Gebäudegröße und deren Zwischenräumen ab. Der Stadtteil wächst nach und nach mit Hilfe eines modularen Raumfachwerkkonzepts in die Höhe und fügt sich in Baulücken und Nischen ein. Die Fortsetzung des Bewegungsflusses wird durch Vernetzung der neuen Ebenen an zentralen Straßenzügen des Viertels mit attraktiven großzügigen Haupteerschließungstürmen erreicht. Sie führen Shimokitazawa in die 3. Dimension und machen den Ort so neu erfahrbar.

The topic of my master thesis is based upon the redevelopment of the small scaled neighbourhood of Shimokitazawa in Tokyo. Using the express train it is located just three minutes away from the biggest train station in the world, Shinjuku. It developed four characteristic neighbourhoods separated by two crossing train lines. One of the lines, the Odakyu line is put underground due to expansion in commuter numbers.

This urban proposal gives an idea of potentials in this specific situation. It gives an overview of the former train line area, and focuses on the main urban redevelopment responding to local features.

For the 1,5 km long area with approximately 25 m in width - the concept focuses on landscape design, reducing traffic and street crossings as well as gaining attractive spaces for pedestrians and cyclists.

The main part of this thesis is the design of an utopian project in the middle of Shimokitazawa. Atop the main train station I propose a visible centre which adapts to the surroundings and connects to it. It adds missing functions and generously creates private and public spaces which are rarely found in Tokyo.

How is it going to work? With a modular structure containing buildings, structures and a circulation systems. The design strategy is based on the addition of various small scaled boxes above the main station, which are based upon the local features of its surrounding. The sizes of buildings, streets and the spaces inbetween those are interpreted in an abstract way. The neighbourhood expands upwards and connects all quarters in a new vibrant hub. Continue the existing circulation, the main access points are located in attractive hotspots in the quarter. Shimokitazawa gains a new level of experience and quality of a green city.



Einem Auslandssemester hab ich es zu verdanken, dass ich diese Stadt kennen - und lieben lernen konnte. Für die erste Begegnung mit der Millionenmetropole bereitete ich mich ein Jahr gewissenhaft vor. Ich muss zugeben, dass sich der Aufwand gelohnt hat. Tokio fesselt einen und lässt nicht mehr los. Die Sprache, die Kultur und vor allem die Kunst und Architektur beeindrucken auf vielerlei Ebenen. Meine Diplomarbeit soll eine Hommage an die Zeit und das Gelernte sein.

TOKIO



Offizieller Name:	JAPAN
Lokaler Name:	NIHON
Lokale Zeit:	UTC +9h
Hauptstadt:	TOKIO

JAPAN

Millionenstädte: Tokio (8,5 Mio. Einwohner, Großraum: 36,8 Mio.), Yokohama (3,6 Mio.), Osaka (2,6 Mio.), Nagoya (2,2 Mio.), Kobe (1,5 Mio.), Sapporo (1,9 Mio.), Kyoto (1,5 Mio.), Fukuoka (1,4 Mio.)

Fläche: 377 864 km²

4 Hauptinseln (Hokkaido 83.000km², Honshu 231.000km², Shikoku 19.000km², Kyushu 42.000km²) und 3918 kleinere Inseln

Land: Schroffe, bergige Inseln

Höchste Erhebung: Berg Fuji (富士山, Fuji-san)

Geographie:

Verortung: Ostasien, Inselkette zwischen dem Nordpazifik und pazifischen Ozean und dem japanischem Meer, östlich der koreanischen Halbinsel.

Klima: Japan besitzt vier klar ausgeprägte Jahreszeiten. Im Sommer (Juni-August) gibt es eine drei- bis vierwöchige Regenzeit. Die heißen Monate Juli und August sind mitunter tropisch schwül und gerade in den Städten sehr heiß. Die Wintermonate meist trocken und sehr sonnig. Die Klimazonen reichen von subtropisch bis zu gemäßigt.

Regierung:

Art: konstitutionelle Monarchie mit einem parlamentarischen Regierungssystem.

Verfassung: 3 Mai 1947.

Unabhängigkeit: 660 B.C.

Bevölkerung:

Einwohner: (2012) 128 Millionen. (davon 34% SüdkoreanerInnen)

Volksgruppe: Japaner.

Religion: 108 Mio. Schintoisten und 95 Mio. Buddhisten, 1,8 Mio. Christen; Japaner gehören meist mehreren Religionen an.

Lebenserwartung: Frauen 86 Jahre, Männer 79 Jahre

Sprache: Japanisch (Nihongo), Alphabetisierungsrate: 99%.

Wirtschaft: Bruttoinlandsprodukt (BIP) je Einw.: 35 689 Dollar (2005)

Natürliche Vorkommen: geringfügig Bodenschätze, Fisch.

Agrarindustrie: Reis, Zuckerrübe, Gemüse, Früchte, Schweinefleisch, Geflügel, Milchprodukte, Eier, Fisch.

Industrie: Einer der weltweit größten und technologisch fortgeschrittensten Produzenten von Fahrzeugen, Elektrogeräten, Werkzeugmaschinen, Stahl und Nichteisenmetalle, Schiffe, Chemikalien, Textilien, verarbeitete Lebensmittelprodukte.

Export Partner: USA 24.8%, China 12.1%, Südkorea 7.3%, Taiwan 6.6%, Hong Kong 6.3% (2003)

Import Partner: China 19.7%, USA 15.6%, Südkorea 4.7%, Indonesien 4.3% (2003)

Arbeitslosigkeit: 4,4% (2005)

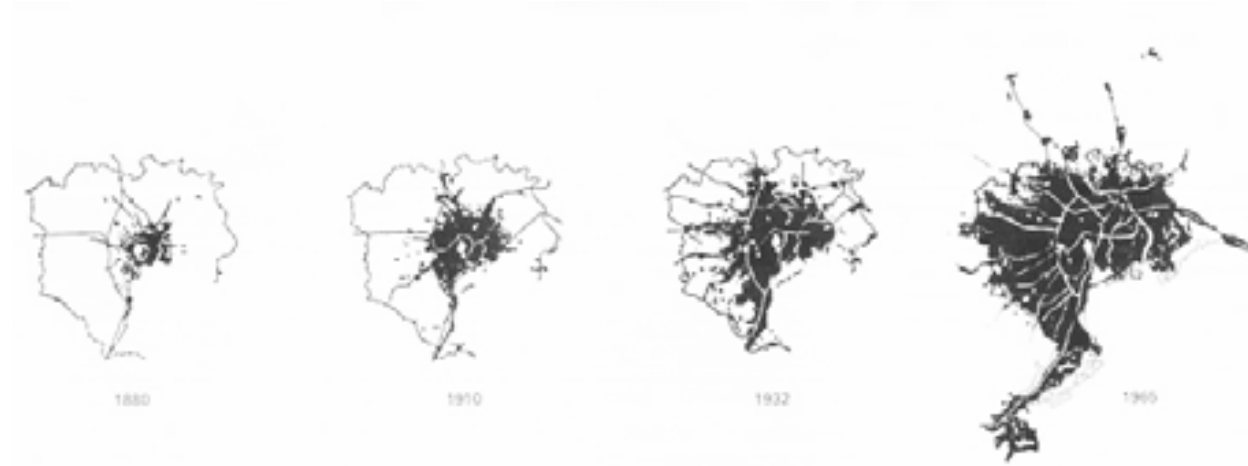
Währung: Yen (JPY) ¹

¹ <http://www.nationsonline.org/oneworld/japan.htm>





江戶の町並み
弘化補正其後毎月
書林
保陽堂
日京堂
周山
和泉堂



Seinen Ursprung nahm Tokio in einem unwirtlichen Gebiet zwischen den Bergen von Chichibu und der heutigen Bucht von Tokio. Eine Ebene aus Sümpfen und mit Binsen und harten Gräsern bewachsen.

Die städtische Raumgliederung der Edozeit ist durchwegs im heutigen Tokio noch spürbar. Weder durch die Verlegung der Hauptstadt von Kyoto nach Tokio noch durch die verheerenden Schäden des Erdbebens 1923 und Bombardierungen des zweiten Weltkrieges wurde Tokio städtebaulich kaum verändert. Es zeigt sich eine starke Zentralisierung: alle relevanten Institutionen, das politische und gesellschaftliche Geschehen fokussieren sich im Zentrum. Sie scheint eine westliche Metropole geworden zu sein, die ihre Unordnung des asiatischen Städterraums bewahrt hat. Zwischen 1868 und

1890 gab es 121 Brände, bei denen mehr als 1000 Gebäude zerstört wurden. Den Ruf einer Stadt der Brandkatastrophen versuchte der damalige Außenminister Inoue Kōarū (1835-1915) durch radikale Versuche wie die Neugestaltung der Ginza mit Ziegelsteinen entgegenzuwirken. Die Pflasterung der Straßen wurde nach dem Vorbild von Paris übernommen, die Bauweise der Häuser wurden der Londons angepasst. Jedoch waren die Japaner daran gewöhnt, in Häuser zu leben, deren Hauptbestandteile Säulen und nicht Wände waren. Die offenen basarmäßigen Viertel verschwanden und die Türen trennten nun Außenraum vom Innenraum. Das rief natürlich Protest und Widerstand hervor. In Gebieten wo keine so rigorose Modernisierungspolitik vorangetrieben wurde erhielt das Traditionelle eine regelrechte Renaissance. Dies war ein weiterer Grund dafür, dass ein einheitlicher,

umfassender Masterplan für den Umbau Tokios nicht zustande kam. Die Sicherung Tokios vor Brandgefahr wurde nur sehr halbherzig durchgeführt. Dicht bevölkerte Wohngebiete wie Kanda, Asakusa, Fukagawa u.a. wurden sich selbst überlassen, stattdessen widmete man sich dem Ausbau der für das Militär wichtigen Straßen.





Nishi-Shinjuku Reorganized as a suburban area after the Great War II. Highly planned urban area. Japanese housing in high city blocks.

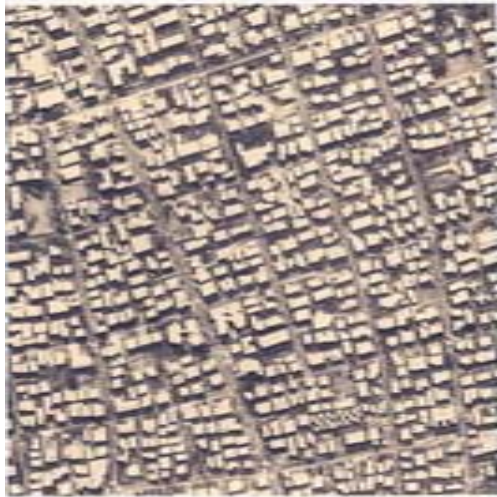


Takinogawa Residential area formed with the replacement of factory by modern apartment buildings one after another. Tokyo's suburbs started with tenement houses for factory workers engaged in manufacturing, which contributed to Japanese modernization.



Kyojima Residential area formed at the same time as Takinogawa. Kyojima has a network of narrow alleys which were originally the place surrounding rice fields and old farmers as a rural form of residential area of Tokyo.

Diversity of Tokyo



Seijo Planned suburban development by a railway company. Seijo used to have large residences in an early period, but the organization of town is gradually progressing.



Shibuya Commercial area following the shape of the land. This is a production-oriented town, where new districts have become steel districts and winding roads, and narrow straight roads have made shortcuts on the rolling landscape.



Ginza Commercial area with early grid in the Meiji period. Ginza still has a scale of the city before the urbanization, while the expressway was constructed as if breaking into the area by making use of the channels of the Edo period.

Tokyo is Abnormal City

It is meaningless to distinguish between right and wrong cities. Probably there are just various cities. Tokyo is one of them.

Cities do not require uniformity though it. The fact that places with different characters coexist might be one reason of efficiency and flexibility of Tokyo. It seems to be schizophrenic, but functionary coordinated.

Urbanization of Tokyo, which moved ahead recklessly, resulted in what it is now - with different areas in character like a Chimera. There is no standard there. If this ad-hoc urbanization had been suppressed and urban development had been conducted in a pattern-like manner, Tokyo might have not become the world largest city.



RIGHT?

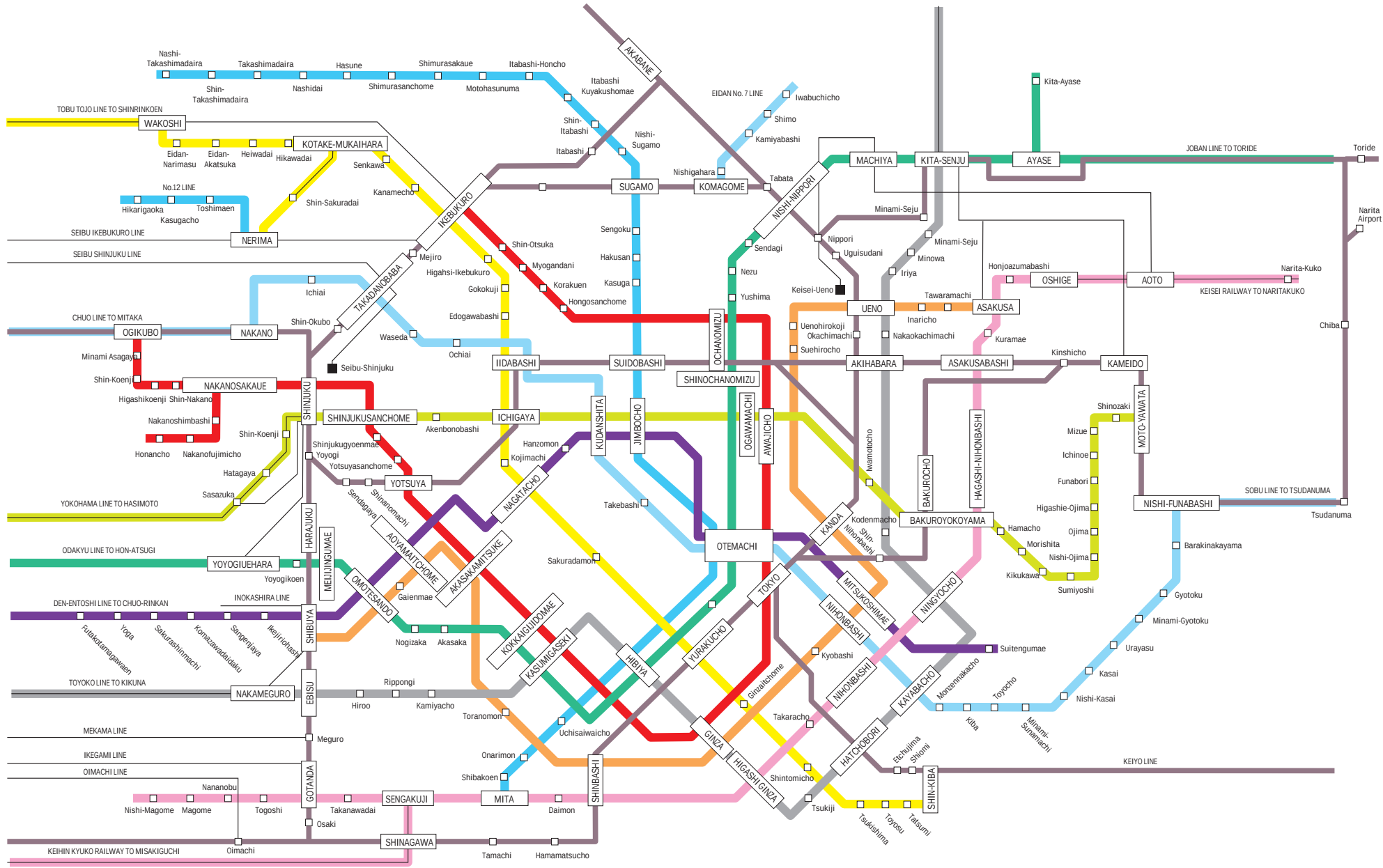


WRONG?

Die unterschiedlichen Maßstäbe Tokio's werden nicht nur durch die typische Stadtstruktur (Hochhausgürtel um kleinteilige Holz-Wohnbauviertel) die sich in jedem Viertel vermischen bestimmt. Wie man eindrucksvoll auf Google Maps sehen kann (siehe Bild links) gibt es charakterstarke Straßen - bzw. Stadträume die das Flair der jeweiligen Stadtzentren stark beeinflussen.

Es sind vielfältige Eindrücke die diese doch unterschiedlichen Maßstäbe Tokios wieder zusammenfügen. Typisch für das Stadtbild ist das über den Köpfen hängenden Gewirre aus Telefon- und Stromleitungen sowie die nach oben hin abgeschrägten Häuserfassaden. Eine sich rasant verändernde Stadt in der ein Gebäude gerade mal eine Lebensdauer von ca. 20 Jahren hat. Das Aussehen scheint nur eine untergeordnete Rolle zu spielen. Funktionalität und Anbindung an die Stadt sind weit wichtigere Faktoren für ein Gebäude. Ich werde nun versuchen diesen urbanen Raum etwas zu veranschaulichen.





Tokio, eines der größten Ballungsgebiete dieser Welt scheint mit seiner Größe und Komplexität viele Besucher in ihren Bann zu ziehen. Tokio's Größe zeichnet sich durch seine unklare Verteilung zwischen den großflächigen Stadtzentren und den Unmengen von Kleinigkeiten die diese Zentren auffüllen aus. Kleine Lücken zwischen den sonst so dicht verbauten Straßenzügen, kleine Passagen, die durch die hohen Häuserschluchten in die engen Dorfstrukturen dahinter führen, kurze Distanzen in andere Viertel.

Trotz seiner Größe wirkt Tokio faserig klein. Die Häuser bieten minimalen Raum, die Gassen sind eng und der Raum wirkt beengt. Die Bewohner bewegen sich von einem engen Raum (Wohnung, Zug, Arbeitsplatz, Restaurants, Bars...) in den anderen. Dies erfordert ein hohes Maß an Disziplin und präzisen Bewegungen um den ungewollten Kontakt mit Menschen und Gegenständen zu vermeiden.

Was zeichnet nun Tokio's Kleinteiligkeit in dieser unermesslichen Weite aus? Ein intensiveren Sinn für Gesellschaft, ein größeres Maß an Nachhaltigkeit und eine komplexe Schichtung von Funktionen. Gänzlich positive Eigenschaften für eine funktionierende Stadtplanung. Klein impliziert aber auch negative Faktoren, wie zu wenig Platz für das Individuum, zu wenig Platz um mit anderen Menschen zu interagieren.

Tokio's Kleinteiligkeit wird unter anderem von den vielen Zuglinien geprägt. Im Zentrum die Yamanote-Linie, welche sich wie ein Kreis um die Stadt legt und ein großes Zentrum nach dem anderen anfährt. Überraschend, an den meisten Stationen dieser Linie ist ihre Größe. Sie sind nicht tatsächlich klein, sie reihen besser gesagt viele kleine Räume nebeneinander. Jede Station öffnet den Weg in eine von Tokio's Kleinteiligkeiten, obgleich jeweils in einer etwas anderen Art und Weise.



An den Bahnhöfen der Yamanote Ringlinie kann man auch als Besucher sofort Tokios spezielle Größe wahrnehmen und erfahren.

Unweit des Kaiserpalastes liegt die Tokio Station, die ich als Ausgangspunkt betrachte.



Schon die nächsten Stationen weiter nördlich wie Ubusudani, Akihabara und Kanda sind die Heimat diverser kleiner Unternehmen. Von dicht beladenen Elektrogeschäften bis zum Antiquitäten-Buchladen kann man hier alles finden.



V kleiner Antiquitäten Shop in Kanda, 2013



Fast jede Station kann diese kleinen
vollgepackten Stadträume von Tokio's
repräsentieren. Am eindrucksvollsten ist
wahrscheinlich die Gegend um Nippori
mit unzähligen Tempeln und ihren
dazugehörige Grünflächen.



Bis zur Komagome Station breitet sich
Tokio in einer alten traditionellen Bauform
aus, die eine langsame Lebensweise
zu zelebrieren scheint und die kleinen
engen Gassen sich schwer als privat oder
öffentlich erkennen lassen.





In Shinjuku scheinen sich unzählbar viele Menschen durch ein Gewirr von Bahnsteigen, Zügen, Treppen und Ausgängen zu zwängen. Um den Bahnhof erstrecken sich charakterstarke Viertel wie das Business Zentrum mit dem Government Building oder die berühmt berüchtigte Bar und Rotlichtmeile Kabukichuo sowie ein Netzwerk aus Kaufhäusern.

Nicht nur diese Stationen, natürlich auch andere wie Shinjuku repräsentieren diese intensiven Orte. Shinjuku ist auf seine eigene Art klein. Als größter Bahnhof Tokios ist es immer berstend voll mit Leuten besitzt aber wie re. im Bild kleinste Nischen und Orte.



Ähnlich aber doch anders ist Shibuya etwas südlicher. Mit seinem deutlich jüngeren Publikum und einem Schwerpunkt auf Mode und Clubs zieht dieses Viertel deutlich mehr Auslandspekulum an als andere.



Streetwear Shibuya, 2013 



Zwischen diesen zwei Hubs der Yamanote Linie liegt ein wichtiges Erholungs- und spirituelles Viertel der Stadt, der Yoyogi Park. Er beherbergt im Zentrum einen von Tokio's eindrucksvollsten Tempel, den Meiji Schrein. Hier erlebt man den Bedarf nach Raum in einem ungewöhnlich natürlichem Umfeld.

 traditionell shintoistische Hochzeit im Meiji Schrein, 2013



Wie eine Pulsader führt die Einkaufsstraße Omotesando den Hauptstrom an Leuten an den Flagshipstores der großen Marken vorbei. Sie ist mit ihren Nebenstraßen in Harajuku und der Catstreet ein Ort der mit Vielfalt punktet.



Ein anderer Mikrokosmos ist der weltbekannte Fischmarkt Tsukiji in der Hafenregion Tokios. Hier erlebt man den Umgang mit Tokios Dichte in einem sehr spezifischem Umfeld. Die Sushi-Bar, die eine sensibles Zeit- und Raummanagment erfordert, sowie der Markt an sich der wenige Stunden am Tag dicht und stark pulsiert, wirken auf jeden Millimeter optimiert und durchdacht.





Noch erwähnt
sollten die großen
regelmäßigen
Straßenfluchten
von Ginza sein. Mit
kleine Seitengassen
die die großen
Straßenblöcke
teilen und eine
spannende
Hinterwelt eröffnen.



Der vorgebaute Hafen Odaiba mit seinem Netz aus Einkaufs- und Spielzentren wirkt selbst wie eine eigene Stadt. Diese Arbeit versucht einen kleinen Einblick in Tokio's dichte und dynamische Seiten, seiner sozialen, physischen und kulturellen Facetten zu geben.¹

¹ small Tokyo. by Paul Waley, S6-7

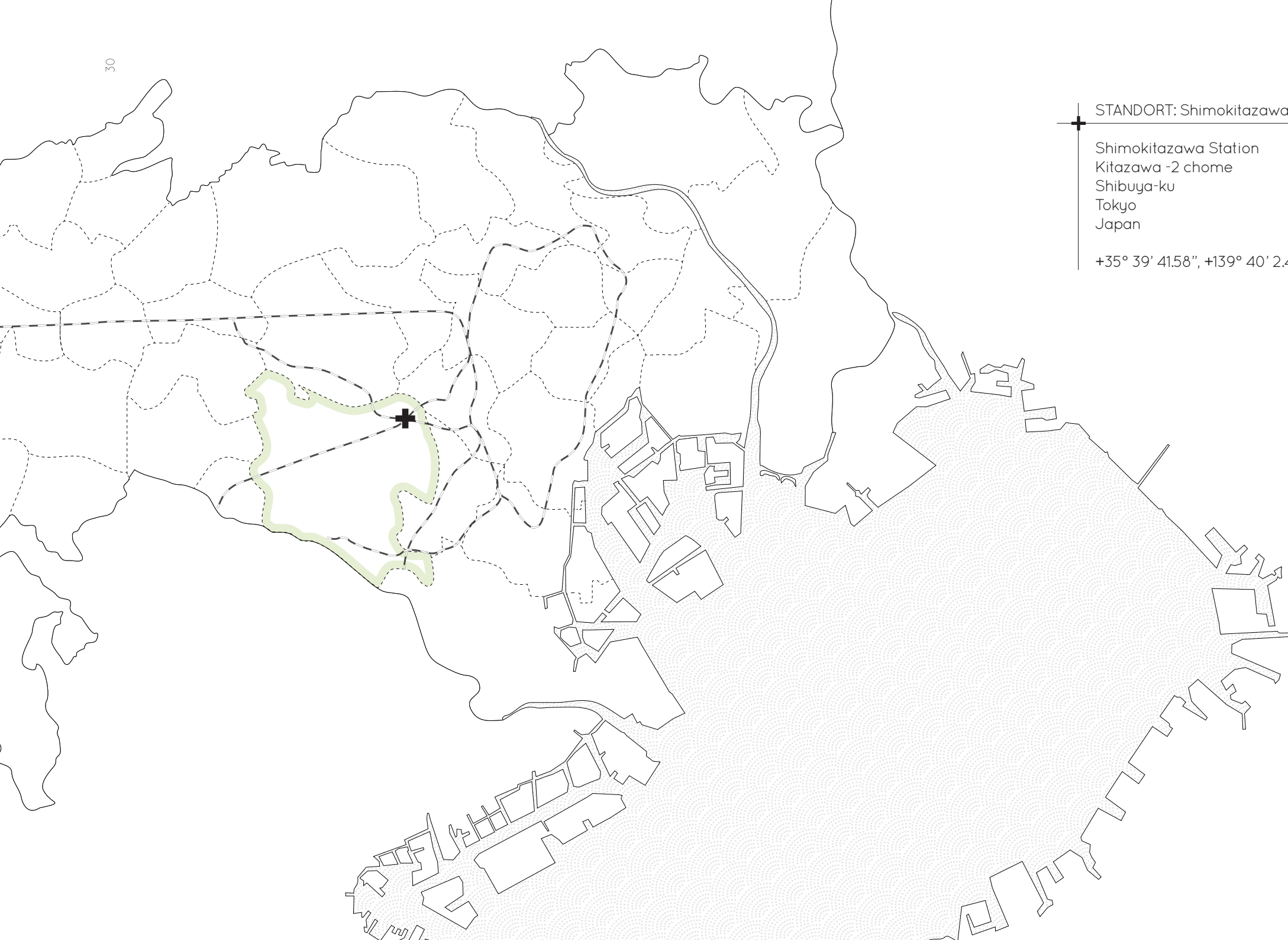




In Tokio scheint jede Zugstation ein Eingangstor in einen Kleinkosmos der Stadt zu sein. Beeindruckt hat mich Shimokitazawa an einem Abend 2010 als mich Freunde in die Bars und Life-Band Clubs der kleinen Nachbarschaft mitnahmen.

Als ich 2013 zurückkam und feststellen musste, dass das Urban Development Office Tokios Pläne zur radikale Umgestaltung des Ortes hat, habe ich beschlossen der aktiven Community Shimokitazawas meine Diplomarbeit zu widmen. Es soll ein Vorschlag für eine alternative Stadtverdichtung des Viertels sein, die die speziellen Züge der Viertels schätzt und stärkt.

SHIMOKITAZAWA



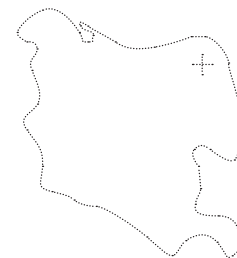
STANDORT: Shimokitazawa/ 下北沢

Shimokitazawa Station
Kitazawa -2 chome
Shibuya-ku
Tokyo
Japan

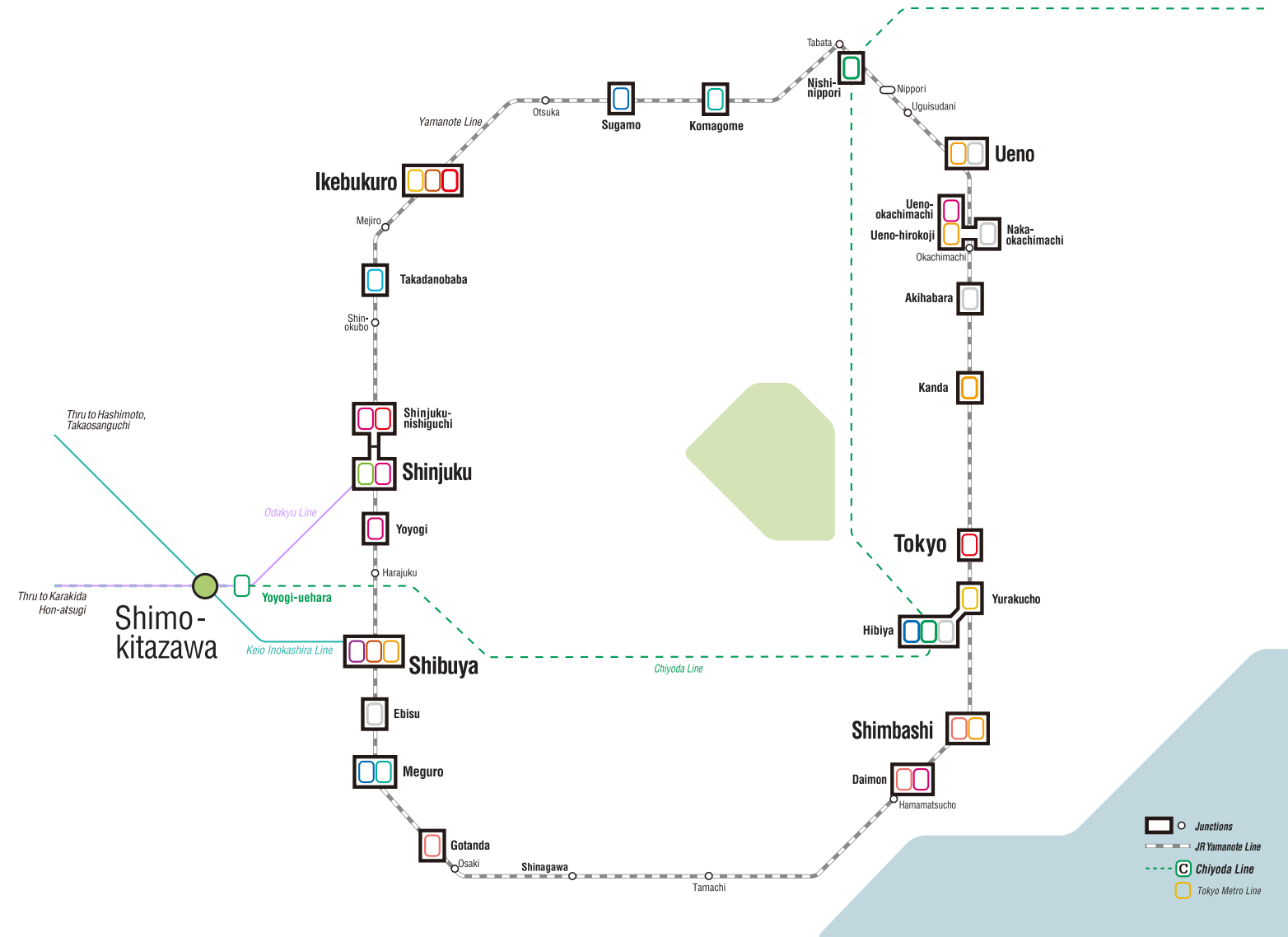
+35° 39' 41.58", +139° 40' 2.43"

20 km

Shimokitazawa liegt im Südwesten Tokios, in Setagaya-ku (jap. 世田谷区, -ku). Dieser ist einer der 23 Bezirke Tokios und mit ca. 835.000 Einwohnern der bevölkerungsreichste Bezirk der Präfektur Tokio und mit ca. 58 km² der flächenmäßig Zweitgrößte. Ungefähr 60 % der Grundfläche sind mit Wohngebäuden bebaut, wobei die meisten 2-4 geschößige Einfamilien- oder Apartmenthäuser sind. Es ist einer von Tokios grünsten Bezirken mit viel Wald- und Agrikulturflächen (hauptsächlich entlang der Flusssufer).

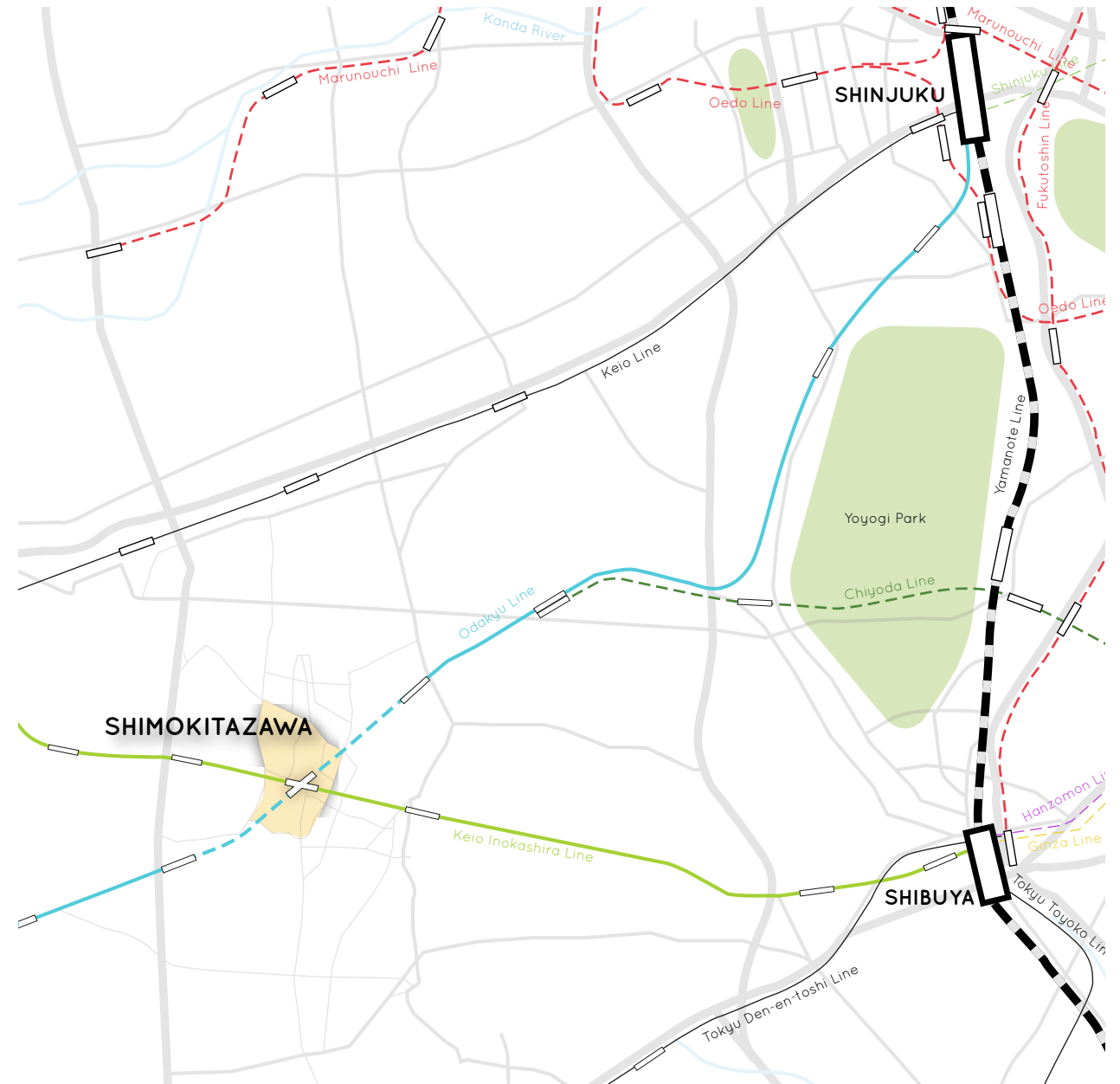


Die Odakyu Electric Railway verbindet Shimokitazawa mit Shinjuku, Sitz des Tokioter Rathauses, sowie mit dem Odakyu Vergnügungspark ca. 1 Stunde außerhalb der Stadt. Die Inokashira Linie von Keio Electric Railway führt zu Tokios größtem Bahnhof, Shibuya - eines der wichtigsten Einkaufs- und Entertainment Viertel in Tokio. In die andere Richtung verbindet diese Linie Shimokitazawa mit einem anderen großen städtischen Zentrum Tokios, Kichijoji.



Das umgangssprachliche “Shimokita” liegt im Kitazawa Viertel von Setagaya. Eine sehr urbane Nachbarschaft mit gutem öffentlichen Anschluss. Als kulturelles Zentrum gibt es viele Theater- und Musik Einrichtungen, aber auch traditionelle Kultur kann man noch in verschiedensten Formen erleben.

Die sich kreuzenden Bahnlinien machten Shimokitazawa zu dem, was es heute ist. Eine kulturelle Szene die bei weitem lebhafter ist als man es sich wegen seiner Größe und Standortes vorstellen möchte. Und die Züge bringen in kontinuierlichen Takten neue Leute und Ideen in diese kleine Stadt, eine Stadt der kulturellen Trends.





^ Shimokitazawa Luftbildaufnahmen aus dem Jahr 1936, Quelle: map.goo.ne.jp/map.php?MAP=E139.40.0.639N35.3720.255&ZM=10&st=4



^ Shimokitazawa Luftbildaufnahmen aus dem Jahr 1920, Quelle: map.goo.ne.jp/map.php?MAP=E139.40.0.639N35.3720.255&ZM=10&st=4

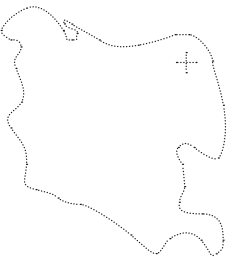
Der Name Shimokitazawa gibt Auskunft über die Lage des einstmaligen Bauerndorfes neben dem von Nord nach Süden verlaufenden Kitazawa Flusses. Ein Dokument aus der Edo Zeit erklärt den Ursprung des Dorfes als landwirtschaftliche Fläche um 1649. Ein starkes kulturelles und religiöses Zentrum bot der Kitazawa Hachiman Schrein im Süden des Dorfes.

Die Wohnungsstrukturen begannen sich in der Meiji Zeit im nördlichen hügeligen Bereich des Dorfes anzusiedeln und breiteten sich kontinuierlich Richtung Süden aus. Vor allem die Nähe zu den großen Zentren Shibuya und Shinjuku die durch die Eröffnung der Odakyu Zugstrecke um 1927 und der Keio Inokashira Zugstrecke 1933 beste Anbindungen boten zogen viele Wohnungssuchende an. So stieg die Einwohnerzahl des Dorfes Setagaya Mura (Shimokitazawa war ein Teil davon) von 13.054 in 1920 auf 73.310 in 1930. Die rasche urbane Entwicklung überholte die Planungen des Straßennetzes was zum heute organischen Straßenbild führte.¹ Der Ort entwickelte sich zu einer pulsierenden urbanen Stadtzone mit einer fußgängerfreundlichen Raumstruktur. Es folgten kommerzielle Gebietserschließungen um die Bahnhofsstationen der sich kreuzenden Zuglinien.

Speziell nach dem 2. Weltkrieg florierten die Geschäfte und der Schwarzmarkt. Es gibt sogar heute noch Teile dieses Schwarzmarktes, wenn auch in einem drastisch geschrumpften und zukünftig vom Abriss bedrohten Ausmaß. Nach dem Wiederaufbau Tokios und der Ausbreitung der Stadt in alle Richtungen ist Shimokitazawa ein fixer Bestandteil Tokios mit einer beliebten Identität und Fangemeinde.²

¹ Shimokitazawa, The Study of Organically developed Shopping district in Tokyo, by Keiro Hattori, S.6

² Development Pressure and the Citizen's Power for Preservation in Tokyo - in the case of Shimokitazawa, by Masami Kobayashi, S.3





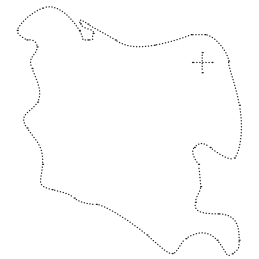
Die kleinstädtischen Viertel in Tokio sind lebenswert, nachhaltig und haben eine einzigartige Atmosphäre. Sie sind erhaltenswert und stellen ein wichtiges kulturelles Gut der japanischen Gesellschaft dar. Die Stadt Tokio zerstört im Zuge von Nachverdichtung durch diverse Großprojekte diese Viertel. So wie im südwestlich gelegenen Shimokitazawa. Ein kleines Viertel, das während des Zweiten Weltkrieges fernab der damaligen Zentren Tokios gelegen, von den andauernden Bombenangriffen verschont blieb.

Es besitzt wie viele von Tokios Nachbarschaften ein ganz einzigartiges Flair, das sich über Jahre entwickelte, und sich bis heute seine rebellische und künstlerische Atmosphäre erhalten hat. Mittlerweile ist es mit Tokio grenzenlos verschmolzen und ein großer Anziehungspunkt für junge und kreative Leute.



Shimokitazawa ist Mode- und Kultur Hotspot und mit dem Zug nur wenige Minuten von zwei der wichtigsten Bahnhöfen Tokios (Shinjuku, Shibuya) entfernt. Das Viertel erhielt seinen Charme und Charakter durch die zwei sich schneidende Bahnlinien, die Odakyu und die Keio Inokashira Linie. Beide Linien entwickelten sich zu Tokios wichtigsten Pendler-Routen. In der Umgebung entstanden Universitäten so dass Shimokitazawa zu einem von jungen Leuten geschätzten Viertel wurde. Die StudentInnen die sich in den 70er Jahren in kleinen Bars und Cafés trafen wurden zu den Untergrund-Musiker und Filmemachern der 80iger. In den 90igern boomte das Theater und bestimmte mit seinen großen (Honda Gekijo) und vielen kleinen unabhängigen Theatern und unzähligen Schauspiel-

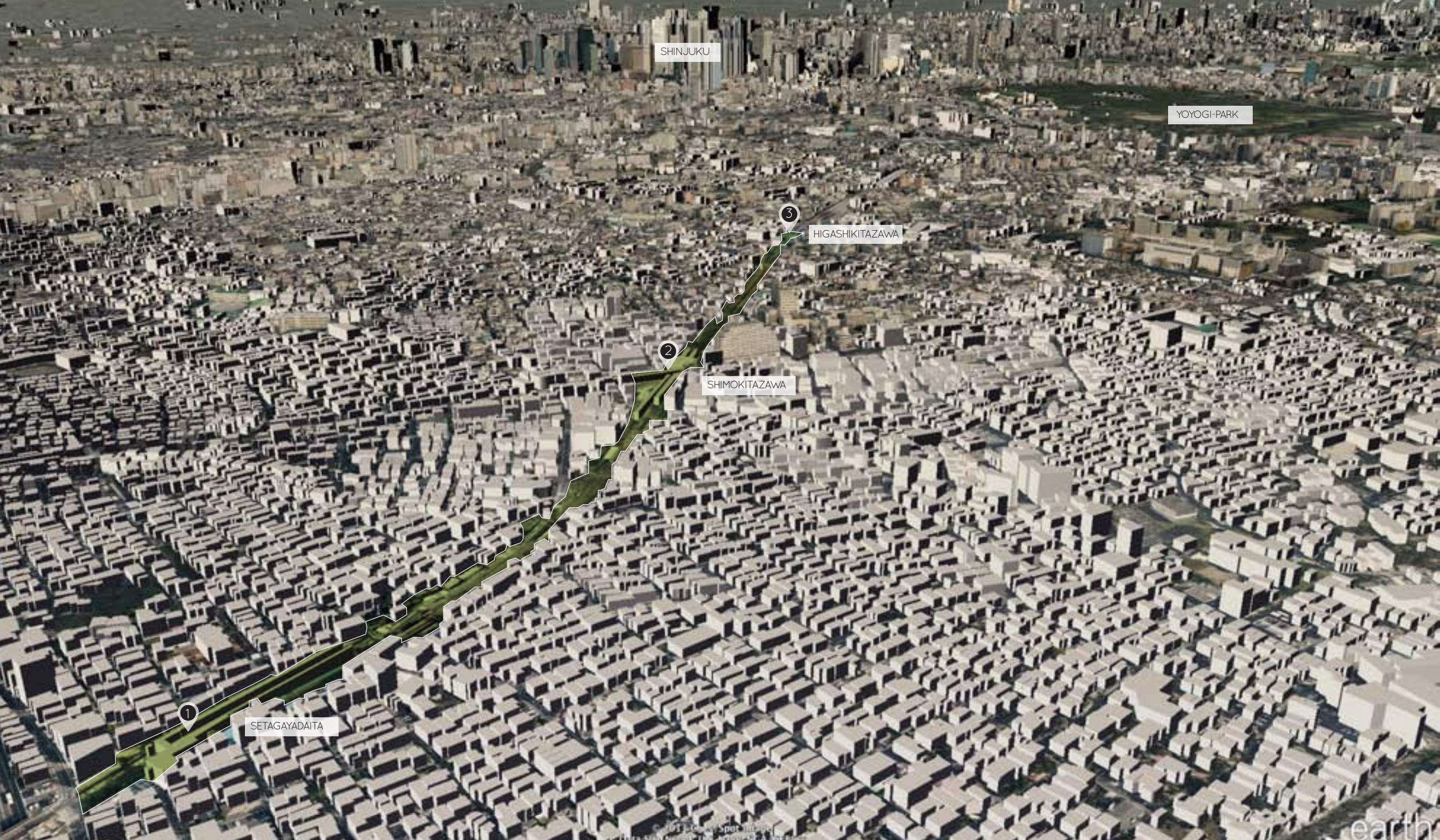
Studios bis heute die Nachbarschaft. Junge Leute kommen nicht nur wegen dem günstigen Essen und den belebten Bars, sondern auch wegen dem breiten Musikangebot - das sich von Amateur Bands in kleinen Kellerräumen bis zu Pubbands und international bekannten Jazzbands erstreckt. Die historischen Wurzeln sind vielerorts präsent und erlebbar.





Um einen kleinen Überblick über die Diplomarbeitsstruktur zu geben möchte ich vor der Analyse gerne die grobe Einteilung der Entwurfsaufgabe vorstellen. Ausgehend von meiner Research vor Ort wurde zuerst das gesamte Gebiet der Greenline analysiert und grob konzeptuiert. Danach wird auf das städtebauliche Zenrum des Viertels genauer eingegangen und eine konkrete Architekturvision vorgeschlagen.

PLANUNGSAUFGABE



SHINJUKU

YOYOGI-PARK

HIGASHIKITAZAWA

SHIMOKITAZAWA

SETAGAYADAITA

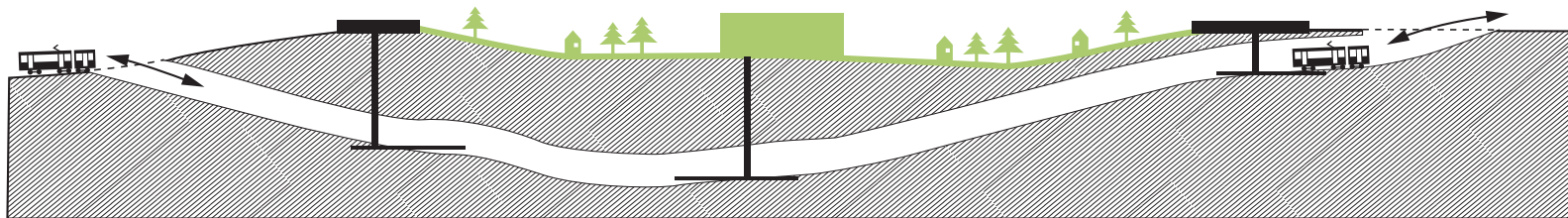


Meine Diplomarbeit beschäftigt sich damit auf der neu erschlossenen Fläche eine Nutzung und Gestaltung auszuarbeiten, die im Sinne der Gemeinschaft und Nachbarschaft Shimokitazawas ist. Weiters soll in der natürlichen Mitte der Strecke beim Bahnhof Shimokitazawa ein neuer Stadtkern entstehen und eine alternative Stadtverdichtung vorgeschlagen werden. Die bis dahin eingebrachten Umfragen und Wünsche der Gemeinde und zugezogenen Fachgruppen sollen Parameter und Richtwerte für das zu konzipierende Projekt werden.

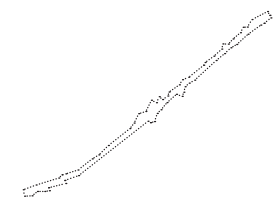
ODAWARA ← SETAGAYADAITA STATION SHIMOKITAZAWA STATION HIGASHIKITAZAWA STATION → SHINJUKU

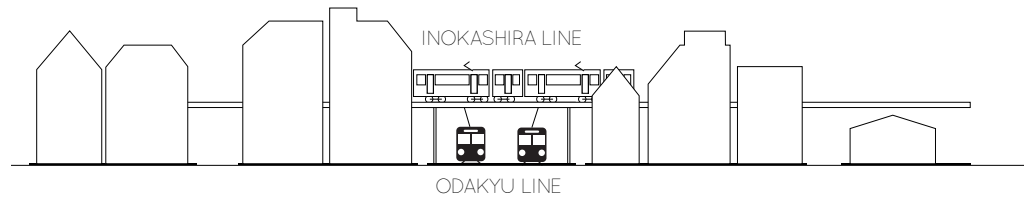


1927-2013



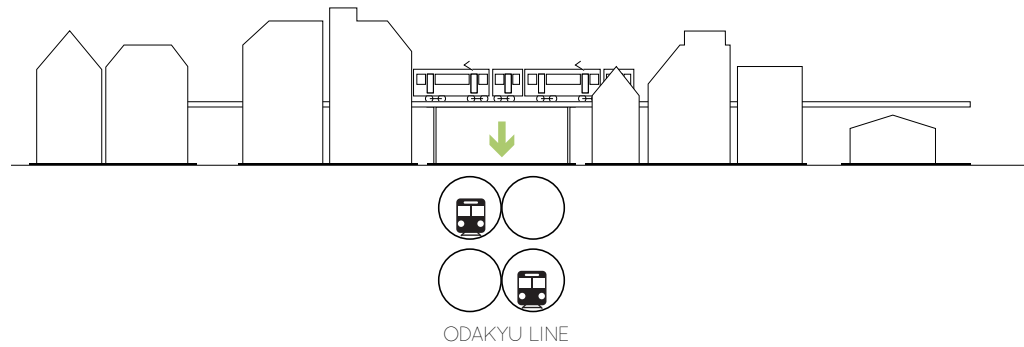
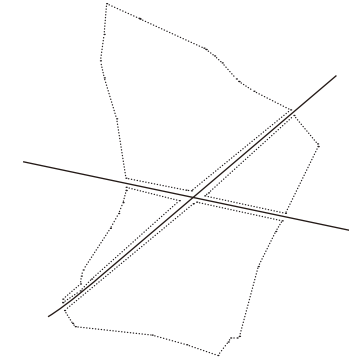
ab März 2013





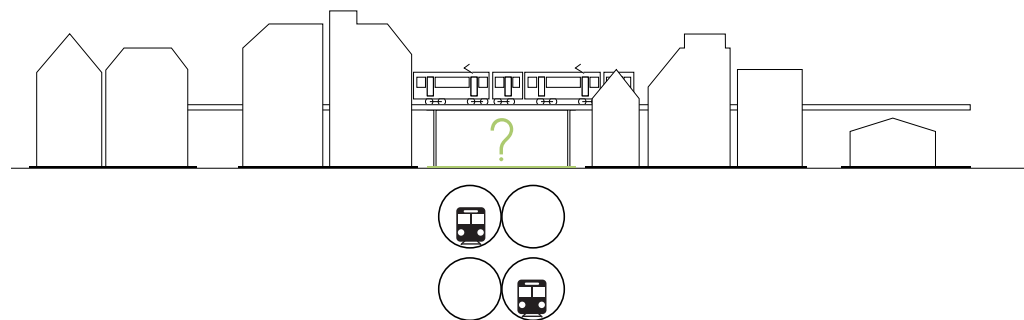
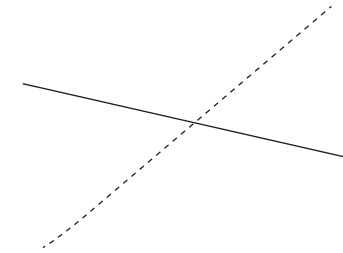
VIERTEL

Durch die Trennungswirkung der oberirdischen Zugstrecken entstanden 4 charakteristische Quartiere mit jeweils anderen Schwerpunkten.



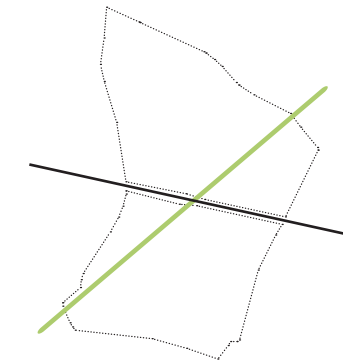
TRENNUNG WIRD AUFGEHOBEN

Hohe Pendlerzahlen bedingen den Ausbau der Odakyu Strecke. Es wurden die Verlegung der Gleise in den Untergrund sowie eine Erweiterung um 2 neue Expressgleise beschlossen. Im März 2013 wurden die Bauarbeiten feierlich beendet.



POTENTIAL

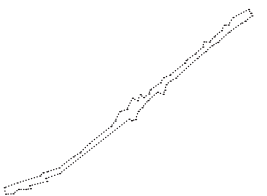
Förderung des nun ermöglichten Zusammenwachsens der Viertel mit einem vorherrschende Defizit (z.B. Grünraum). Die neue Greenline kann das Erholungs- und Freizeit Potential des Viertels langfristig verbessern.



Entscheidend für die Herangehensweise sind die von der Bevölkerung ausgehenden Wünsche und Forderungen. Durch die kommerzielle Ausbildung der Geschäfts- und Unterhaltungszonen um den Shimokitazawa Bahnhof herrscht dort eine weit dichtere und großstädtische Stimmung vor wie um die 2 weiteren Bahnhöfe. Hier entsteht eine Fokussierung des Entwurfs auf die Mitte des Viertels, das bis heute einzig und alleine vom Bahnhofsgebäude bestimmt wird.

Fragestellung zur Erarbeitung des Konzeptes:

- 1 Erreichbarkeit des Zentrums (also auch der Bahnhof selbst)
durch: öffentlichen Verkehr / PKW / Rad / Pasantenwege
- 2 Gestaltung und Lage des neuen Bahnhofs Shimokitazawa
Gebäude (Eingangssituation)
Vorplatz - Zentrumsplaza
Verkehrslösung (Anbindung Bus/Taxi)
Parken (Rad/Auto)
- 3 neue Verkehrslösung der gesamten Greenline-Strecke
Auswahl an gekappten Straßen
Neugestaltung der übrigen Kreuzungen durch
Shared Space Lösung
Entlang der Greenline: Wander-, Rad- und Laufwege
- 4 Gestaltung und Schwerpunktsetzung der Greenline
Belebung durch multifunktionale Orte
aktuelle Defizite gezielt lösen
Übergang der Strecke Nord / Süd
- 5 Gestaltung und qualitative Nachverdichtung des Zentrums
Entstehungs- und Wachstumsszenario
Charakteristika und Größenverhältnis der Umgebung aufgreifen
Natur / Greenline integrieren
auf vorherrschende Straßenführungen aufbauen
vorhandene Charakteristika in die 3. Ebene fortsetzen





1

2

3



NEUDEFINIERUNG DER EHEMALIGEN GLEISFLÄCHE

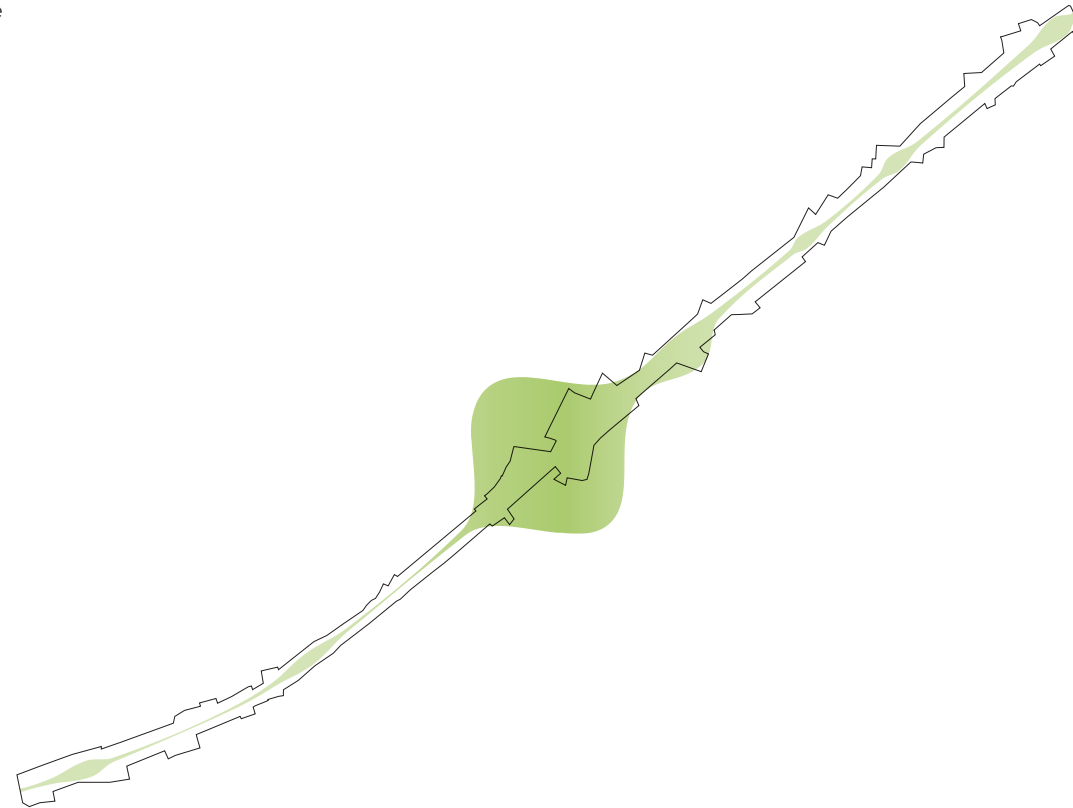
Das Grundstück liegt auf der ehemaligen Zugstrecke der Odakyu Linie. Die Strecke reicht von der Station Higashi-Kitazawa, der Umsteigestation Shimokitazawa bis hin zur Station Setagaya-Daita. Im März 2013 fuhr auf diesem Abschnitt der letzte Zug oberirdisch. Die Fläche hat ein großes Potenzial der dicht bebauten Umgebung ihre Defizite wie z.B.: wenig Grünraum zu beheben. Betrachten wir hier die Strecke in Ihrer Gesamtheit um zu einem späteren Zeitpunkt näher auf das Zentrum (um Shimokitazawa) eingehen zu können.

- 1 Setagaya-daita Station
- 2 Shimokitazawa Station
- 3 Higashi-kitazawa Station

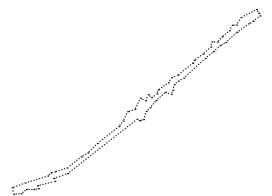
Hauptentwurf ■
modulare Fortsetzung ■

Steckbrief:

45.975,13 m ²	Fläche
1.470,245 m	Länge
25 m	durchschnittliche Breite
15	Straßenüberquerungen
3	Zugbahnhöfe
1	erhöhte Zugquerung



45.975,13 m²



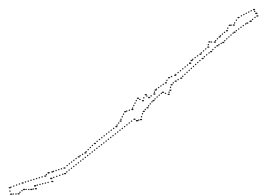
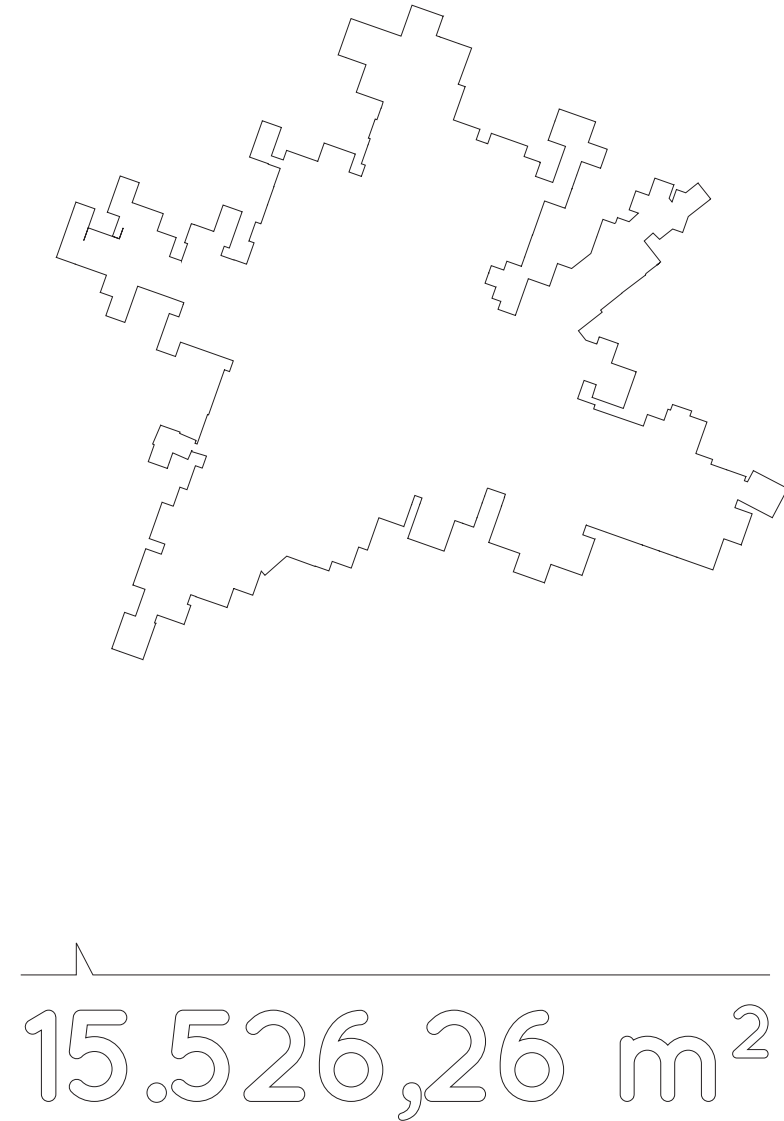


NEUDEFINIERUNG DES STÄDTEBAULICHEN ZENTRUMS

Um den Bahnhof Shimokitazawa entsteht ein vielschichtiges System aus modularen Baukörpern und Erschließungssystemen. Sie geben dem Viertel die Chance über der bestehenden Struktur sich zu vernetzen und weiter zu wachsen. Es reagiert sensibel auf die Umgebung und kann sich den gegebenen Situationen anpassen. Die Ausweitung wie in dem Entwurf vorgeschlagen, ist nur eine Variante von vielen Möglichkeiten. Die Struktur kann von den Bewohnern beeinflusst und nach deren Wünschen gestaltet werden.

Steckbrief:

15.526,26 m ²	Fläche
12	Ebenen
8	Haupte Erschließungstürme
4	Aufzugstürme
298	Module
4	Modultypen



Die Ziele, die explizit von der Gruppe "Save the Shimokitazawa" vorgeschlagen wurden und meine Vorlage sind lauten:

1. Sicherheit, Katastrophenvorsorge
2. Weiterführung der Charakteristiken der Nachbarschaft
3. durchgehende Grünräume
4. Informationseinrichtungen in einem einheitlichen Design
5. Fußgängerbereiche
6. Fläche für einen neuen Markt in Stationsnähe
7. Attraktive öffentliche Plätze für alle Generationen
8. Nachhaltigkeit

Weiters wurden für das städtebauliche Umfeld folgende wünschenswerte Kriterien entwickelt:

1. Design für das Gemeinwohl einer alternden Bevölkerung
2. Schaffung von kompakten integrativen Gemeinschaften mit einer engen Relation zwischen Arbeits- und Wohnräumen
3. Gestaltung eines nachhaltig "grünen" Umfeldes.¹

¹ <http://www.stsk.net/>

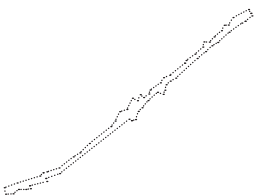
My Goal is to reach with my design the criteria from the Group "Save the Shimokitazawa" which are:

1. Safety, security, disaster prevention
2. Space with characteristics of the neighborhood
3. Continuous green landscape
4. Information facilities in a universal design
5. Walking space connected with Shimokitazawa
6. Market station
7. Attractive public space for all generations
8. Sustainability

Through diverse investigation it is wish able that the design of the new urban environment should include following criteria:

1. Designing for a local welfare society that is aging,
2. Creating compact and exclusionary community with close relationship between working and living spaces, and
3. Creating a sustainable "Green" urban environment¹

¹ <http://www.stsk.net/>





Tokio's Viertel sind Gegenstand starken Veränderungen. Das Beispiel der städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen in Shimokitazawa sind viel diskutiert und folgen diesen Kriterien:

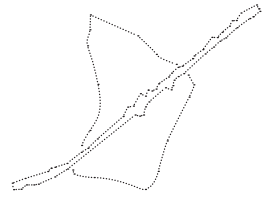
- Errichtung eines neuen Bahnhofsgebäudes und dessen Umgebung
- Neugestaltung der freiwerdenden Bahntrasse und Entstehung neuer Straßen
- Planung von Grünraum und neuen Bauplätzen
- Veränderungen der Gebäude-, Feuer- und Erdbebensicherheitsbestimmungen (-> Höhe der Gebäude)

ANALYSE

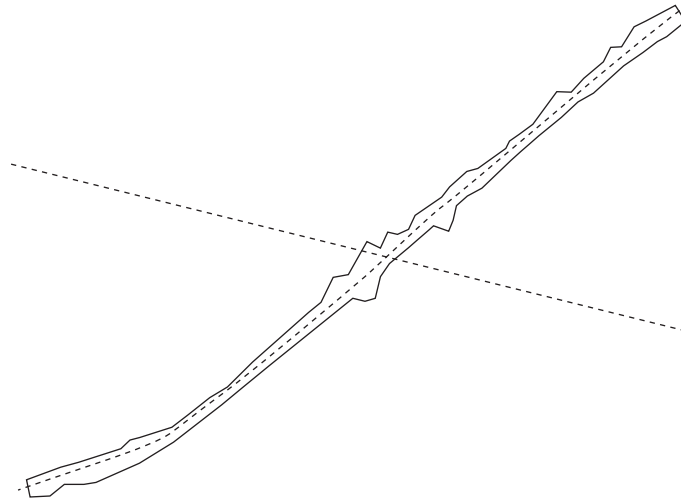




Das Ziel ist ein städtebauliches Konzept für die jetzige Bahnstrecke der Odakyu Line zu erarbeiten und für einen Teilbereich eine geeignete architektonische Umsetzung zu finden. Zur Research wird in das Gebiete in 2 Bereiche geteilt. Einmal die gesamte Strecke vom Bahnhof Higashi-kitazawa bis zu Setagaya-daita. Daraufhin folgt eine Fokussierung auf das Zentrum rund um den Bahnhof.



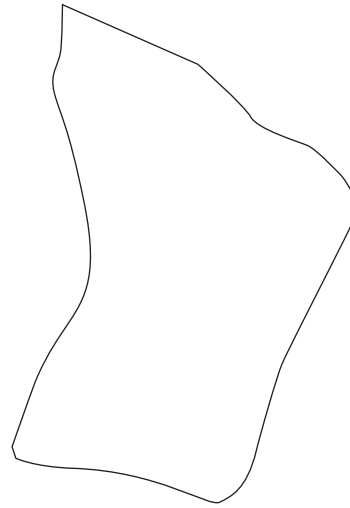
#1



Zuglinien & Greenline / Trainlines

Die Greenline wird primär nach den Kriterien der Umfragen und Wünschen der Bevölkerung geplant. Großzügige Grünräume geben der Stadtbevölkerung Erholungs- und Rückzugsmöglichkeiten in der Natur. Einrichtungen helfen der Gemeinde bei Community- oder Kommunikationsdefiziten.

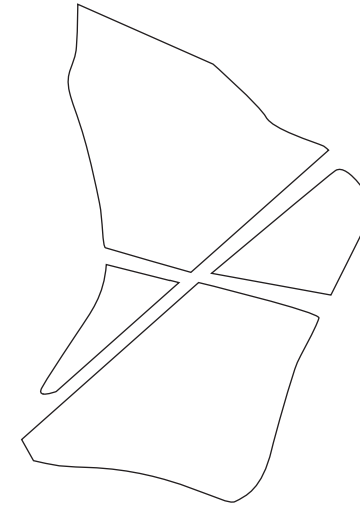
#2



Zentrum / Center

Der Entwurf fokussiert auf das Zentrum des Viertels in der Umgrenzungslinie des 2. Kitazawa Bezirks. Hier handelt es sich um ein pulsierendes Stadtzentrum mit einem stark ausgeprägten Charakter, das es bei Lonely Planet „Tokyo Encounter“ in die TOP 16 Highlight Liste geschafft hat.

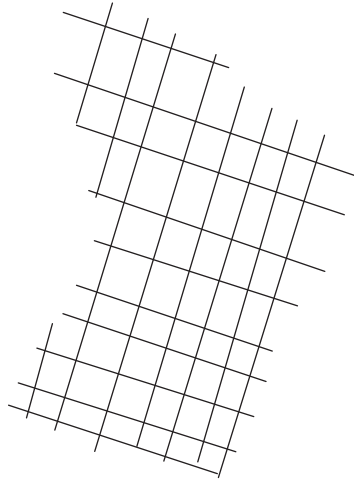
#3



Viertel / Neighborhood

Der Charm von Shimokitazawa unterscheidet sich je nach dem welchen Stationsausgang man nimmt. So haben sich nördlich Secondhand- und Antiquitäten Shops zwischen Cafés und Galerien angesiedelt. Südlich sowie östlich ist die Abendszene mit ihren Clubs und Theatern angesiedelt.

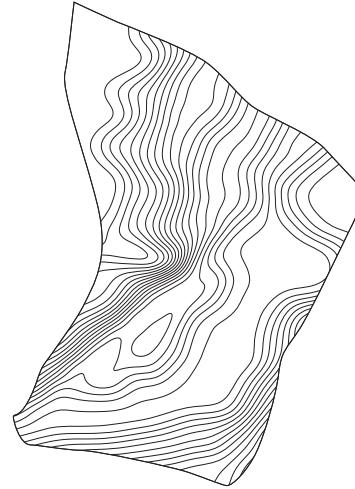
#4



Straßenorientierung / Urban Grid

Das Straßenbild in Shimokitazawa wirkt noch sehr nostalgisch mit den vielen kleinen verwinkelten Gassen die kaum mehr als 3 Meter breit sind. Der Entwurf hängt stark von der vorhandenen Struktur ab und führt sie schlussendlich in einer neuen Dimension weiter.

#5



Bewegungsfluss / Terrain

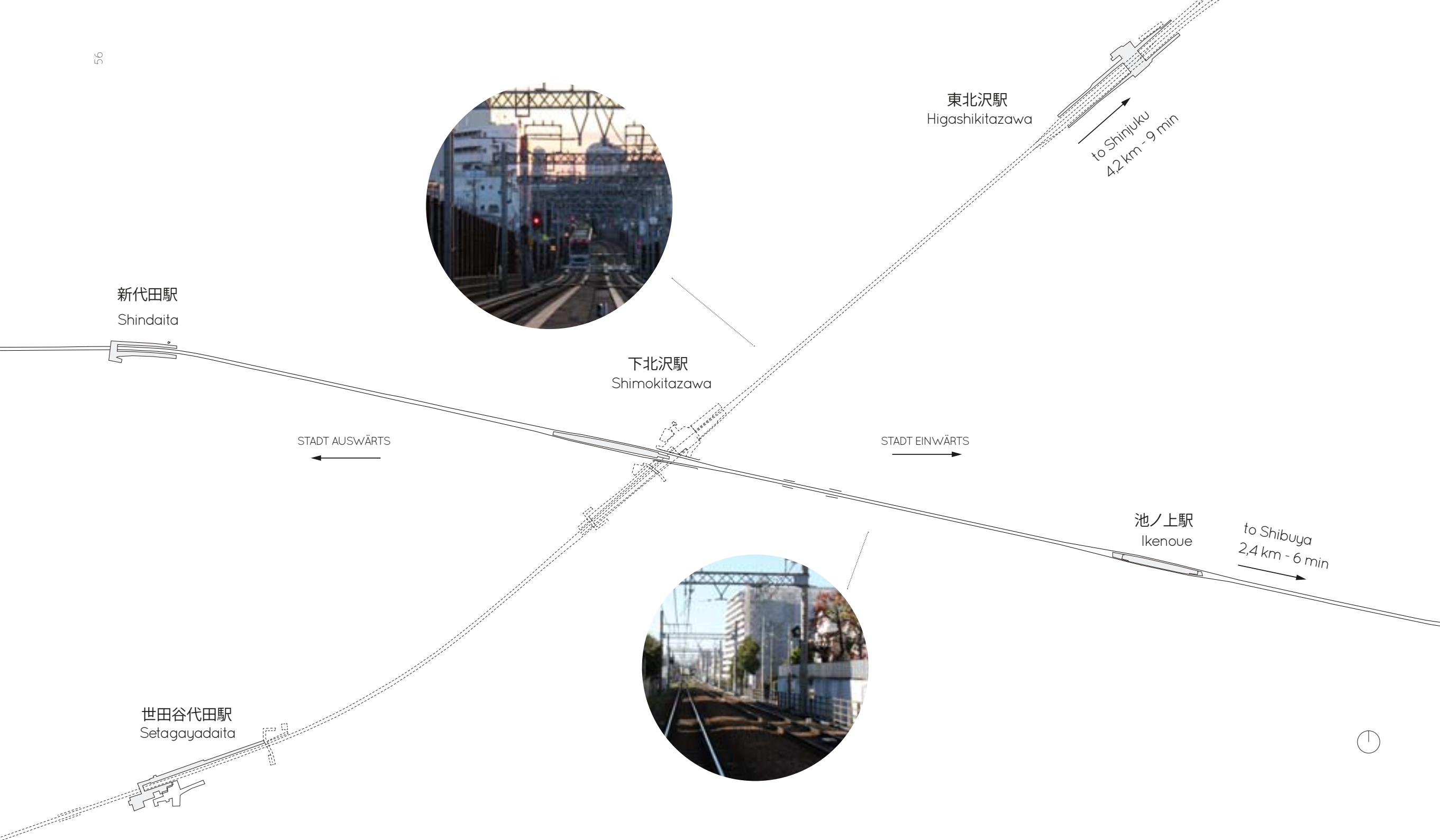
Aufgrund der Topographie und der bebauten Struktur ergeben sich spezielle Bewegungsmuster. Die Zuströme zu den Stationen sowie die Hauptadern der Straßen bestimmen die Struktur der neu entwickelten Anbindungen um sich positiv an bestehende Bewegungsmuster anzunähern.

#6



Bebauungsstruktur / Density Index

Die Gebäude in Shimokitazawa sind zum Großteil typisch 2-3 geschossige Mixnutzungen. Zum Zentrum - und zur Zugstation hin werden die Gebäude jedoch dichter und höher. So sticht das ca. 35m hohe Wohngebäude mit dem berühmten Honda Gekijo Theater in der Sockelzone deutlich aus der Umgebung hervor.



#1

Odakyu: Higashi-Kitazawa - Shimokitazawa - Setagaya-Daita

Keio: Shindaita - Shimokitazawa - Ikenoue

FAKTEN

Keio INOKASHIRA



Typ

Öffentlich

Linie

Inokashira Line

Industrie

öffentlicher Transport

Strecke

Shibuya - Kichijoji

Vorgänger

Keio Corporation Railway

Länge

12.7 km

Gegründet

Tokio (1 Juni 1948)

Stadtionen

17

MitarbeiterInnen

2,386 (2013)

Eröffnet

1 April 1933

Webseite

www.keio.co.jp

FAKTEN

Odakyu Electric Railway

Typ

Öffentlich

Industrie

öffentlicher Transport

Vorgänger

Odawara Express Railway Co., Ltd.

Gegründet

Shinjuku, Tokio, Japan (1 June 1948)

Einnahmen

¥154.876 Milliarden (FY2011)

Gewinn

¥7.930 Milliarden (FY2009)

MitarbeiterInnen

3,609 (2012)

Webseite

www.odakyu.jp

Linie

Odawara Line

Strecke

Shinjuku - Odawara

Länge

82.5 km

Stationen

47

Eröffnet

1 April 1927

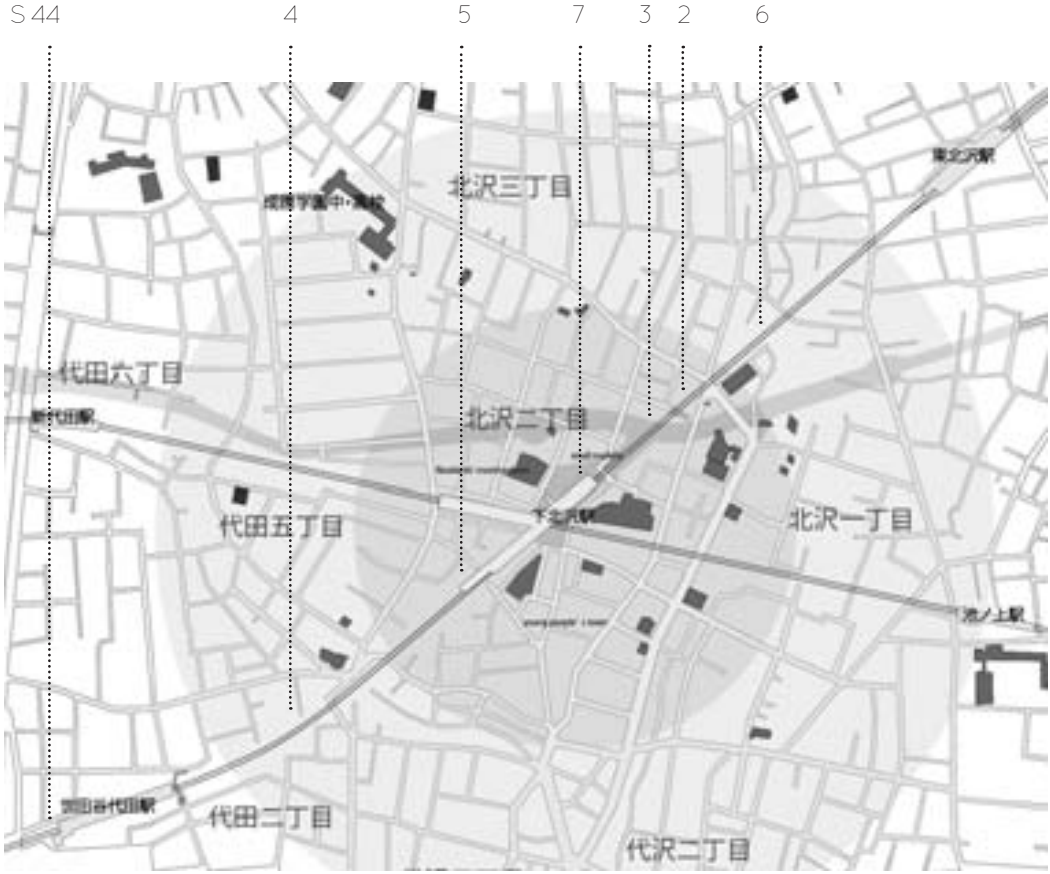




2	3	
4	5	1
6	7	

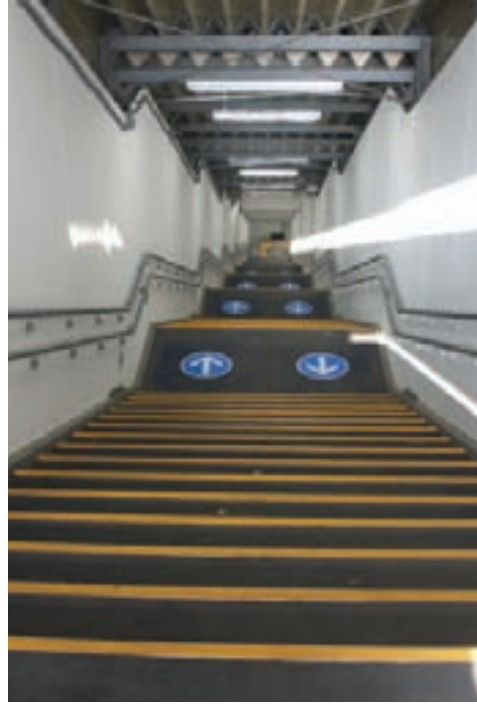


1 Übersicht, 2 Straßen-Unterführung der Keio linie, 3 Kreuzung im östlichen Wohngebiet 4 Inokashira Station, 5 Kreuzung im westlichen Wohngebiet, 6 Übergang Westen Shimokitazawa, 7 Querung der Keioline



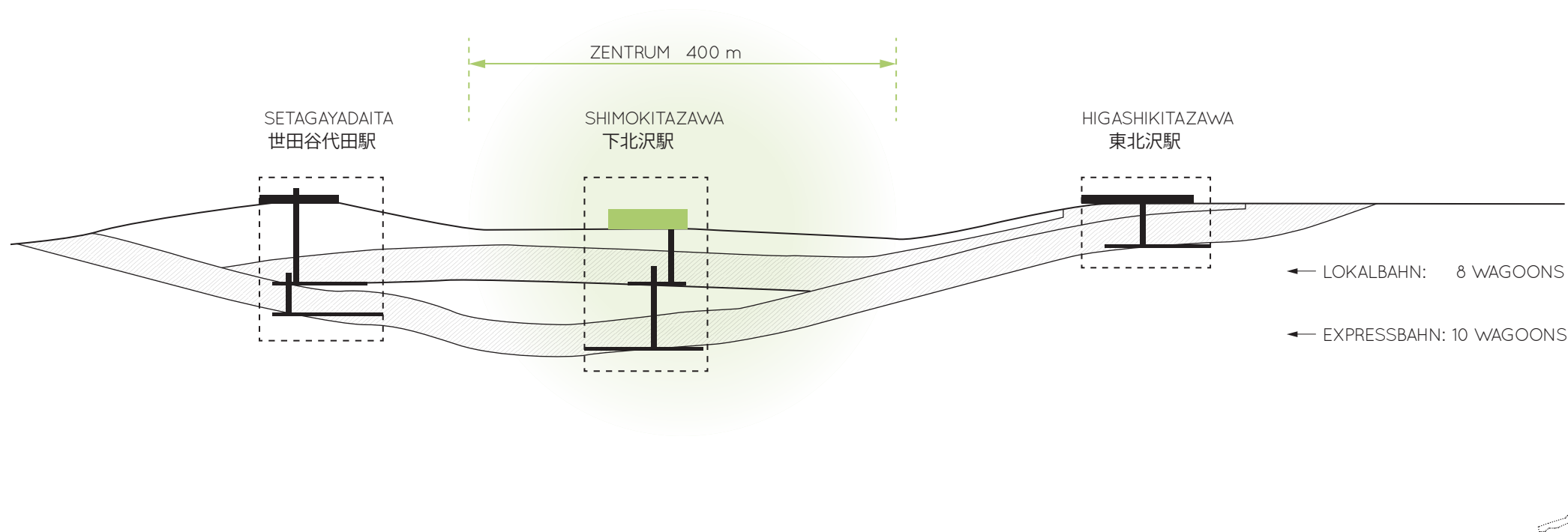
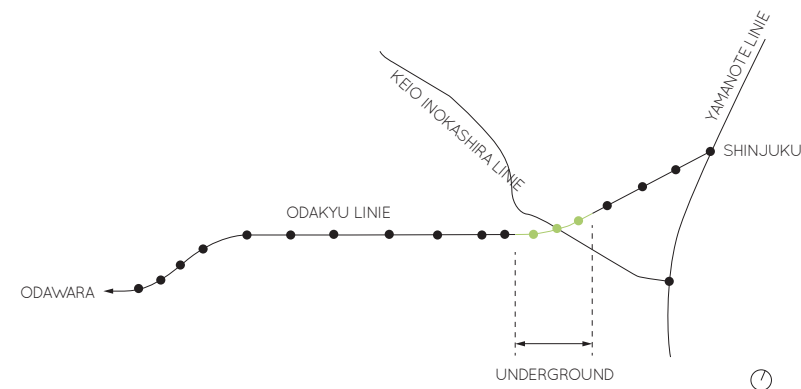
	2	3
1	4	5
	6	7

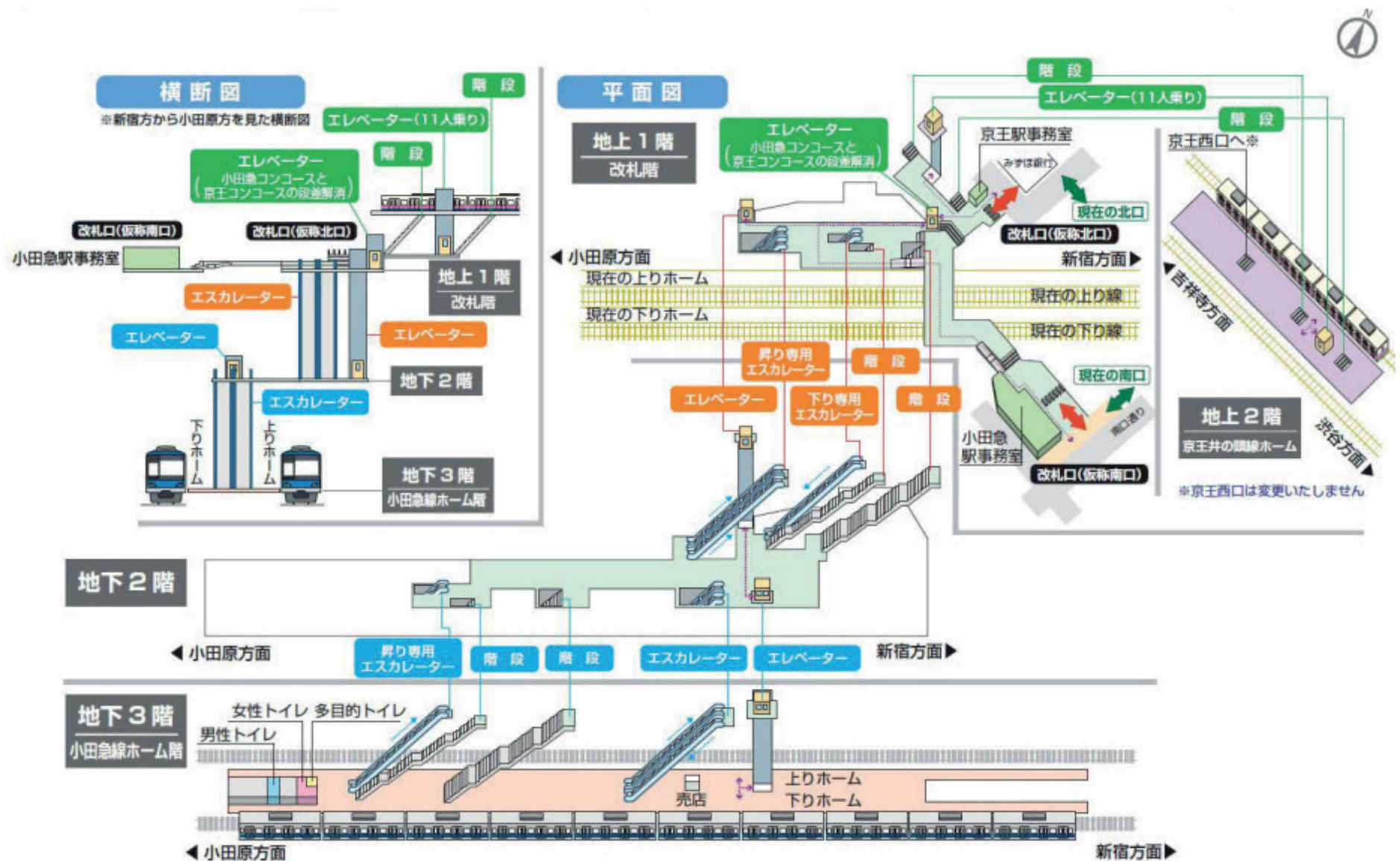




Die Odakyu Line gibt mit einer wichtigen Entscheidung Tokio die Chance seine urbane Dichte qualitativ aufzuwerten. Von dem größten Bahnhof Tokio's Shinjuku nur 2 Stops mit der Expresslinie entfernt liegt die Station Shimokitazawa im Bezirk Setagaya. Sie ist die achtgrößte Station der gesamten Odakyu Zuglinie und schleust täglich rund 130.800 Passagiere durch den Bahnhof. Als Kernstation ist ein Umstieg auf die Keio Inokashira Line möglich, mit der man in wenigen Minuten das Zentrum Shibuya's erreichen kann.

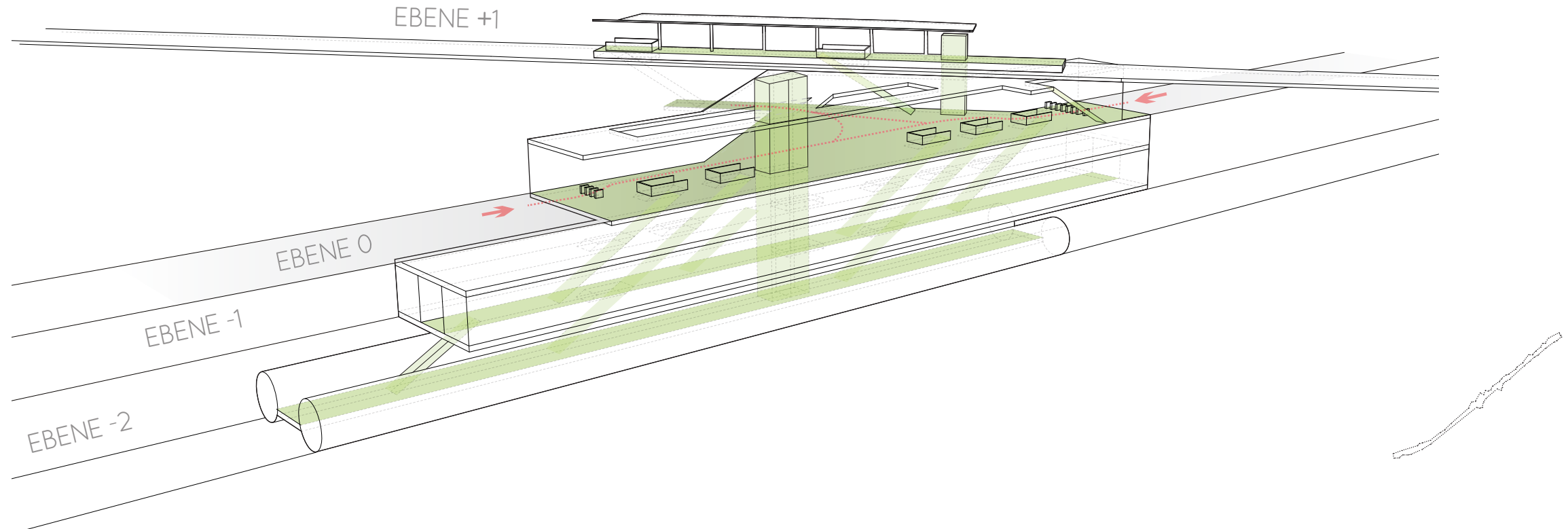
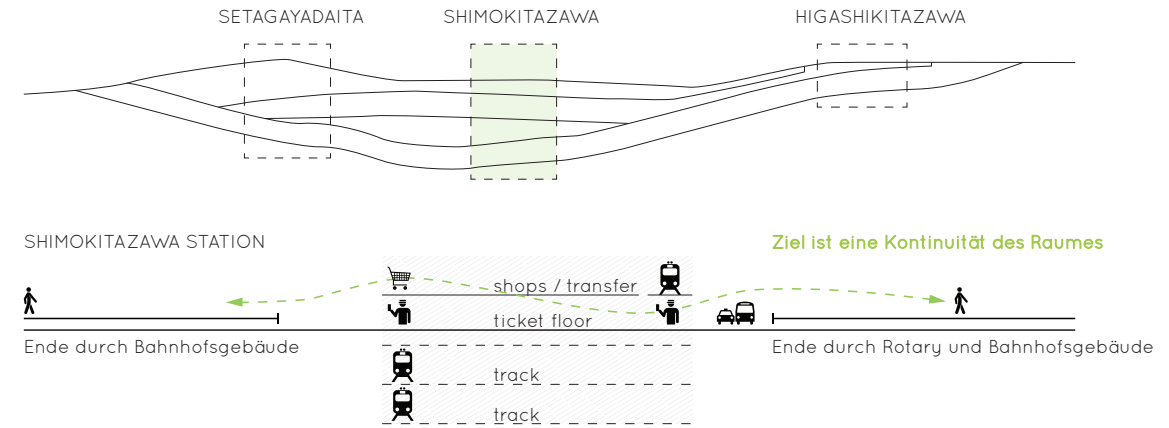
In dem dargestellten Bereich wird die Zuglinie aufgrund ansteigender Pendlerzahlen und dem benötigten zusätzlichen Expressgleisen in den Untergrund verlegt. Die ehemalige Zugtrasse steht somit zur Neugestaltung zur Verfügung.

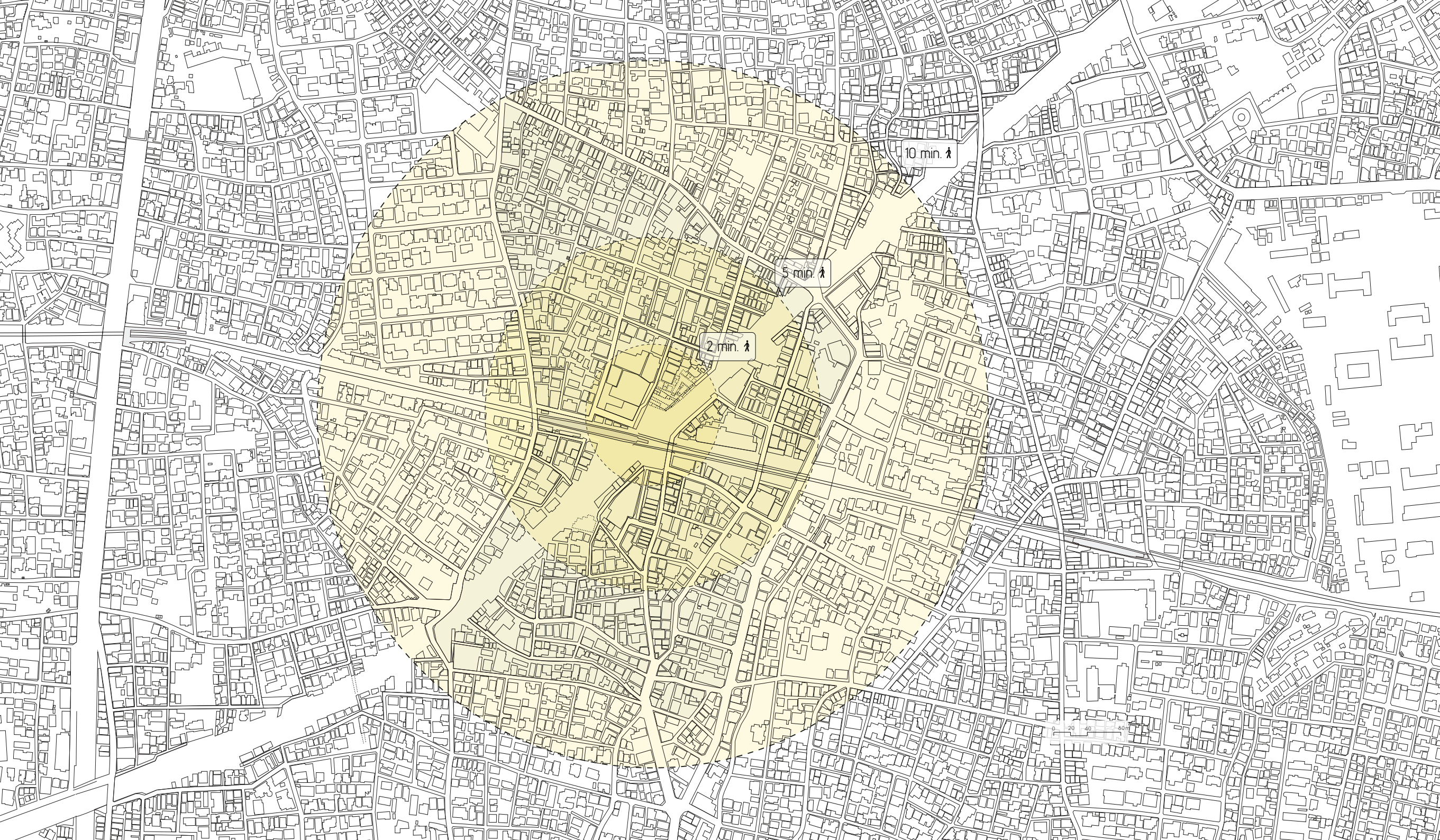




Grundgedanke der Entwurfsarbeit ist ein neues urbanes Gesamtkonzept der nun frei werdenden Fläche mit Hilfe der erhobenen Umfragen der Bevölkerung und Statements von bestehenden Gruppen wie „Greenline Shimokita“.

In der Mitte der Strecke befindet sich der gerade im Umbau befindliche Shimokitazawa Bahnhof. In seiner aktuell vorgeschlagenen architektonischen Form die 2018 fertiggestellt werden soll, durchbricht dieser die potenzielle neue lineare Fläche und verhindert so ein durchgängiges städtebauliches Konzept. Um diese neuen Fläche besser nützen und wahrnehmen zu können, wird der Bahnhof in seiner Form im Gesamtkonzept mitgedacht und architektonisch neu ausformuliert. So kann sich das lineare Konzept über die gesamte Strecke harmonisch ausweiten und akzentuiert sein Zentrum neu.



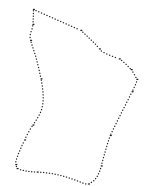
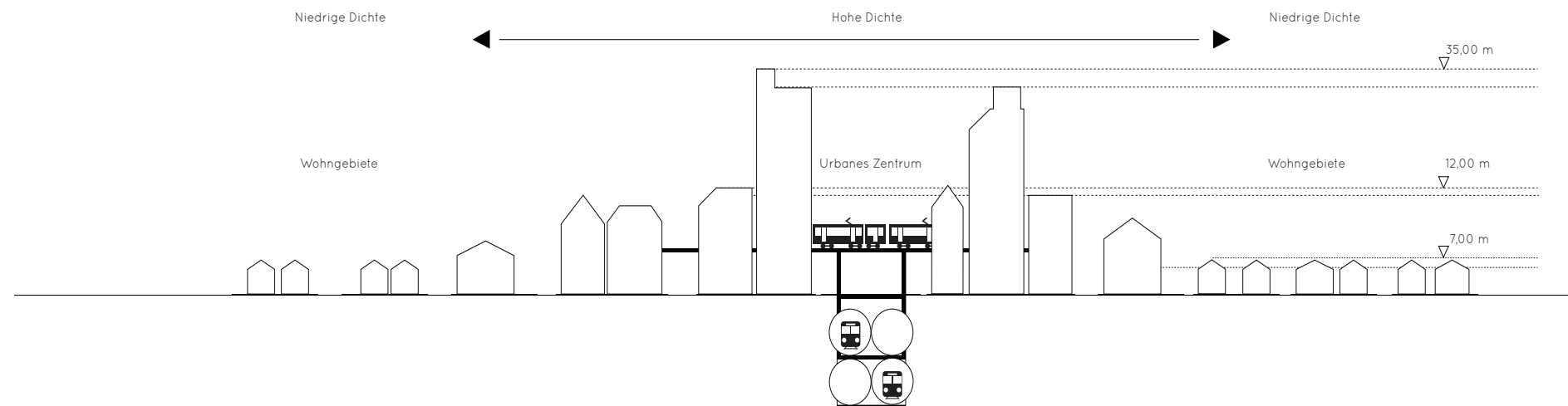
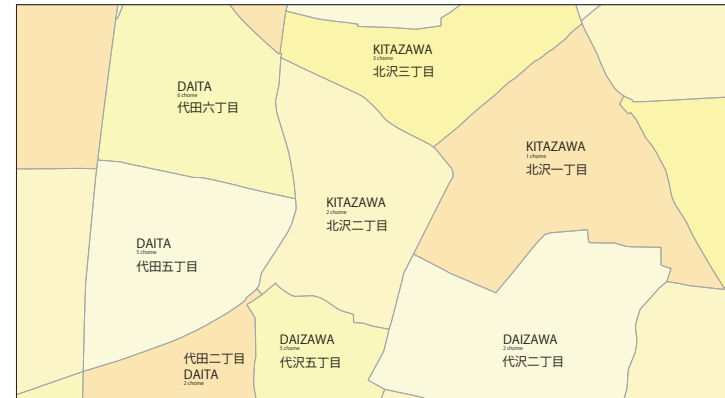


#2

Zentrum: Kitazawa 2. Bezirk

Bebauungsdichte: hoch

Shimokitazawa ist lediglich der Name des Zugbahnhofes, jedoch nicht des eigentlichen Gebietes welcher Kitazawa 2. Bezirk *chome* (links grau hinterlegt) lautet. Dennoch kennt jeder Einwohner und Tourist den Ort als Shimokitazawa - wobei man hier sofort die Wichtigkeit des Bahnhofes erahnen kann. Shimokitazawa ist kein spezielles Highlight in Architektur oder Stadtplanung. Es ist vielmehr gewachsen und chaotisch.





Funktionen:

- gelb - Wohnen
- rot - Gastronomie
- violett - Einzelhandel (täglich)
- blau - Einzelhandel
- grün - Theater/Musik
- grau - Büro/Öffentlich

Behördenpläne zeigen die baulichen Richtlinien und Bebauungsbestimmungen. Mit diesen Grundlagen kann ein klares Zentrum mit dessen Widmungen erkannt werden. Aufgrund der Änderungen der Bebauungsregelungen wird sich das Bild des Viertels bald drastisch wandeln. Wie in der Grafik unterhalb des Textes erkennbar, wird die erlaubte Gebäudehöhe von 5 - auf 16 Geschosse ermöglicht. Um schlecht erreichbare Gassen zu vermeiden werden in gleichem Ausmaß die Straßen verbreitert. Neubauten müssen somit von der jetzigen Straßenflucht um ca. 3 m zurückweichen. Es ist wahrscheinlich, dass diese Regelung über Jahrzehnte ein unstrukturiertes Straßenbild ergeben wird.





#3

Nord: Mode und Musik

Ost: Theater und Kunst

Süd: Lokale und Bars

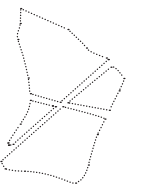
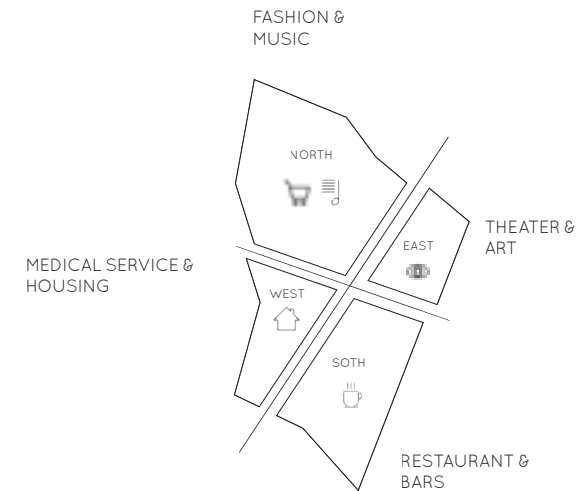
West: Medizinische Einrichtungen und Wohngebiet

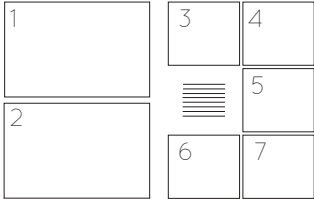
Einmal ein normales Wohngebiet, hat sich bis heute ein ausgeprägtes Einkaufs- und Entertainmentviertel um den Bahnhof entwickelt. Da die Zuglinien der Odakyu- und Keio Inkashira Linie das Viertel in 4 Teile zerschneidet, kann man eine deutliche Spezialisierung dieser Gebiete erkennen. Im Norden der Stadt dominieren die Einkaufsmöglichkeiten mit Cafes zum Verweilen. Im Osten herrscht das abendlichen Entertainment mit den bekannten Honda und Suzunari Theater aber auch Clubs und Bars.¹ Im Süden kann man sich von Restaurants aus aller Welt verköstigen lassen. Izakayas und Spielhallen versprechen einen gelungen Abend.

Musik und Kunst hat in vielen Nischen ein Zuhause gefunden. Die vielen Clubs haben Shimokitazawa dank ihrer Live Musik in ganz Tokio bekannt gemacht. Das spezielle Flair scheint aber durch die kleinen Shops (Schuhladen, Sakeladen, Handwerksbedarf) sowie den vielen Secondhand- und Antiquariate zu entstehen. Dazwischen gibt es immer wieder einige große Gewerbetketten wie Starbucks, Lush, Ragtag oder McDonalds.

Die Gemeinschaft unter den BewohnerInnen scheint ausgeprägt und wurde durch die geplanten Großprojekte stärker vernetzt und präsenter als in anderen Bezirken.

¹ „Development Pressure and the Citizen's Power for Preservation in Tokyo - in the case of Shimokitazawa“ from Masami Kobayashi, S. 5-6





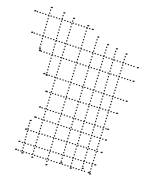
1 In front of the theater, 2 small alley with a cafe, 3/4/5 bicycle parking, 6 keio crossing, 7 shimokitazawa

#4

Das Gewerbegebiet im Norden ist in einem klaren Straßenraster strukturiert und wirkt wegen seiner immer gleichen Straßenbreiten wie ein Labyrinth. Dies begünstigt eine flexible Zirkulation durch das Gebiet mit einer durchschnittlichen Bebauung von ca. 4-5 geschößigen Gebäuden.

Die südlichen Geschäftszonen dagegen haben eine leiterförmige Struktur mit 2 langen Einkaufsstraßen die eine starke Achse bilden. Die kleinen engen Gassen die diese verbinden beherbergen viele einzigartige Shops und verbreiten eine spezielle Atmosphäre.

Die engen Straßen erlauben kaum Autoverkehr, weshalb auch die vielen Räder das Parkpotenzial sprengen und an jedem Straßenrand beiläufig befestigt ihren Platz finden. Grüner Asphalt markiert bei den etwas breiteren Straßen die Gehwege. Die engen Gassen mit den üblichen 3-5 geschößigen Verbauungen erzeugen einen sehr angenehmen menschlichen Maßstab.



3



7



- < 10m Breite
- 8-10m Breite
- 6-8m Breite
- 5-6m Breite
- 4-5m Breite
- 3-4m Breite
- > 3m Breite

0 20 40 60m



6



1



2

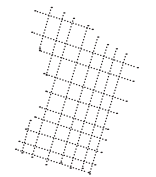


5



4

Typisch für Shimokitazawa sind die kleinen engen Gassen die kaum Pkw-tauglich sind. Sie sind meist schmaler wie 3m und werden durch Reklame, Räder und Pflanzen meist noch mehr eingengt. Hier verschwimmt die europäische Sicht des Privat/ Öffentlich klar strukturierten Raumes. Der 2. Kitazawa Bezirk - wie man links im Bild sieht (4) - umgibt eine breite Zubringerstraße, die mit 6-10 m von allen Klein-LKW's und Bussen befahren werden kann und so das Zentrum des Viertels versorgt.





3



1



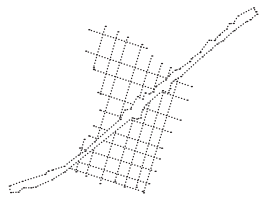
7

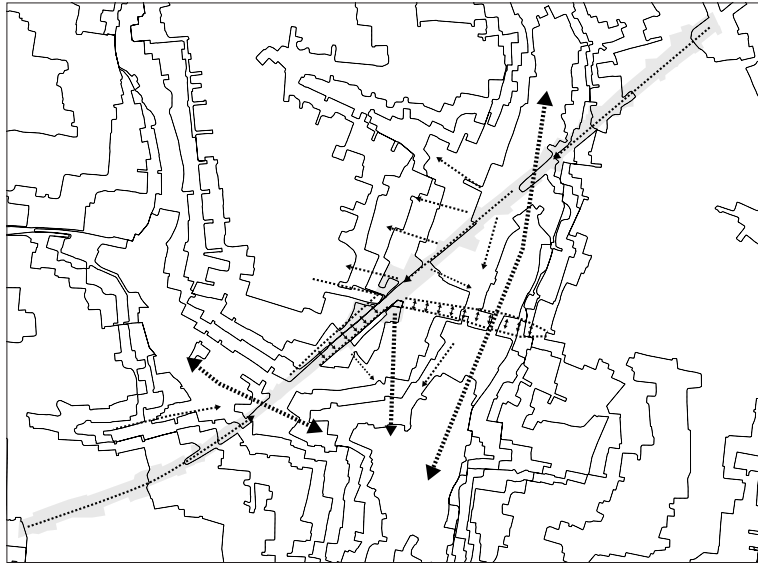


2



Auf der ca. 1.5 km langen Strecke gibt es insgesamt 15 Kreuzungen zwischen dem Individualverkehr und der Bahn. Hier möchte ich die 7 Hauptkreuzungen nochmals darstellen. Kreuzung Nr. 1 und 4 sind querende Hauptstraßen und weisen die häufigsten Querungen auf. Bei den Kreuzungen wird der Verkehr mit Schranken reguliert um die im Minutentakt heraneilenden Züge in ihren Intervallen nicht zu behindern. Da die Züge um der steigenden Pendlerzahlen Herr zu werden in sehr schnellem Rhythmus fahren, kommt es bei den Hauptstraßen öfter zur Staubildung.





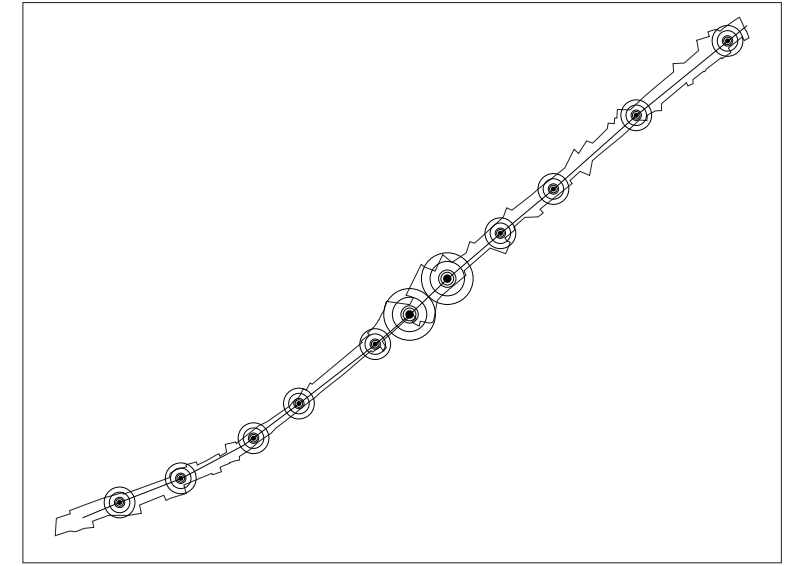
Terrain

Die Odakyu Linie hat eine geradlinige leicht abfallende Neigung zum zentralen Bahnhof Shimokitazawa. Nach Norden steigt das Terrain stark an. Südlich führen die Hauptstraßen bergab.



Neue Zubringermöglichkeiten

Wie die oben punktierten Hauptverkehrswege zeigen, gibt die Odakyu Greenline erstmalig einen direkten Zugang in die Mitte des Viertels frei. Zusätzlich wird eine direkte Anbindung für Einsatzfahrzeuge von der Hauptstraße vorgeschlagen.



Plätze

In den frei werdenden Flächen werden an den Vorzonen der Bahnhöfe öffentliche Plätze konzipiert. In den Zwischenbereichen entstehen weitere Nebenplätze. Sie fungieren als Sammelflächen für Evakuierungsmaßnahmen und Informationstellen.

#5

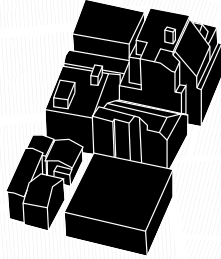
Die Straße in Tokio ist einer der belebtesten und in Besitz genommenen Räume die ich bisher erlebt habe. Die Übergänge zwischen Innen und Außen scheinen fließend zu sein. Vor allem in innerstädtischen Quartieren wie Shimokitazawa wo Häuser so eng aneinander gereiht stehen wird der eigene Garten oder das eigene Geschäft gerne auf den Straßenraum ausgeweitet. Diese sensible Aneignung des öffentlichen Raumes (als eine Form des Bottom-up-Urbanismus akzeptiert) wird von der Stadtverwaltung gerne gesehen - da sich ohne Kosten die engen Gassen zu einem „public garden“ verwandeln.¹

Die Akzeptanz des fließenden Umganges zwischen Innen- und Außenraum ist traditionell stark verwurzelt und in ursprünglichen Stadtteilen wie Yanaka und Nezu noch oft zu beobachten. So gibt es dort viele kleine Handwerksbetriebe die im Erdgeschoß mit einem großen Arbeitsraum mit weit zu öffnenden Schiebetüren ausgestattet sind. Die Privatsphäre wird meist durch den kleinen Vorhang auf Augenhöhe den sogenannten *noren* gewahrt. So können Kunden und Nachbarn die Tätigkeit mit großem Interesse verfolgen und der Arbeitende kann ungestört seinem Tun nachgehen. Der Übergang zwischen Privat und Öffentlichkeit ist für unser Verständnis sehr differenziert und dadurch schwer zu erfassen.

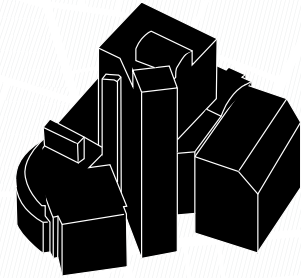
¹ Marieluse Jonas: „Private Use of Public Open Space in Tokyo.“ In: JoLA Journal of Landscape Architecture. 11/2007, S.18



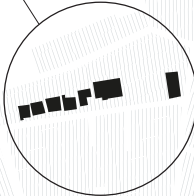
TIPOLOGIE: GEWERBE/WOHNEN
HÖHE: 2-6 GESCHOSSE



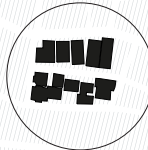
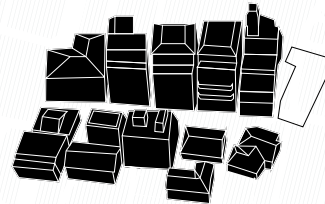
TIPOLOGIE: ÖFFENTLICH
HÖHE: 5-17 GESCHOSSE



TIPOLOGIE: WOHNEN
HÖHE: 1-3 GESCHOSSE



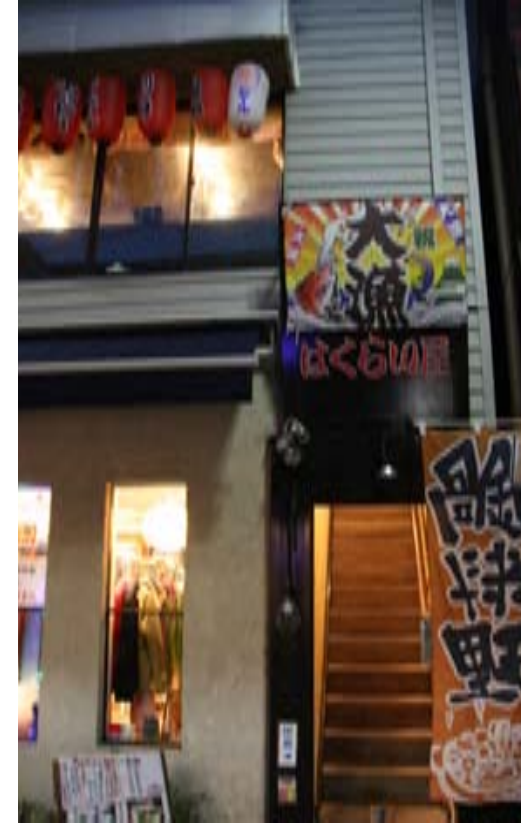
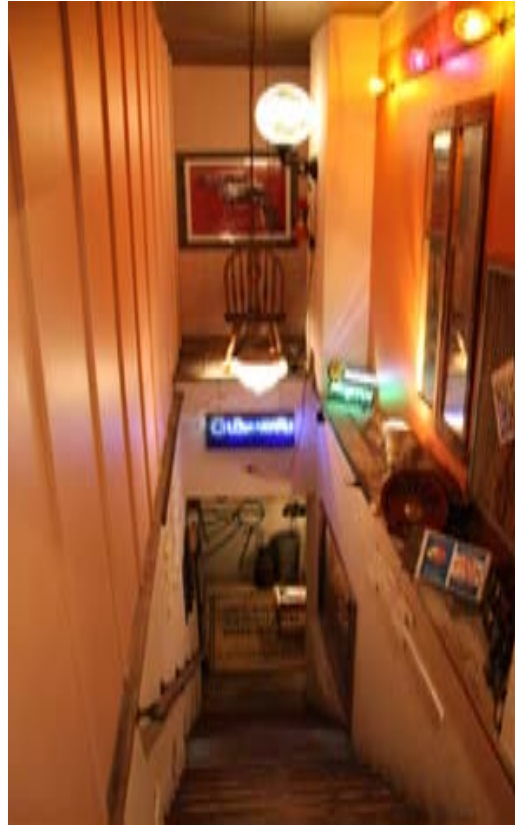
TIPOLOGIE: WOHNEN/GASTRO.
HÖHE: 2-6 GESCHOSSE

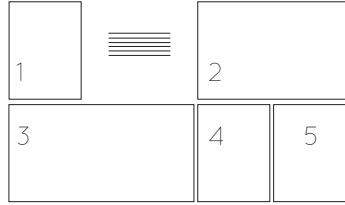


#6

Die Bebauung in Tokio ist vor allem zweckorientiert. Die für Design und Schlichtheit bekannten Japaner legen kaum Wert auf ein gleichmäßig gestaltetes Erscheinungsbild wie es der Europäer gewohnt ist. Die visuelle Ordnung des Stadtbildes ist chaotisch. Hier gibt es hinter hunderten Reklametafeln und Leuchtschriftzügen kaum erkennbare Gebäude die keinen Gestaltungsregeln zu folgen scheinen. Und doch gibt es strikte Bauvorschriften in Tokio, die jedoch lediglich darauf ausgerichtet sind, die angrenzenden Gebäude nicht zu verschatten. Weiters wird die Art und das Maß der baulichen Nutzung vorgegeben.¹ Die Folge dieser Regelung ist, dass bei mittelhohen Gebäuden die Obergeschoße abgeschrägt werden - und somit keine dominanten Gebäudeformen sondern eher vielschichtige Zwischenformen entstehen.

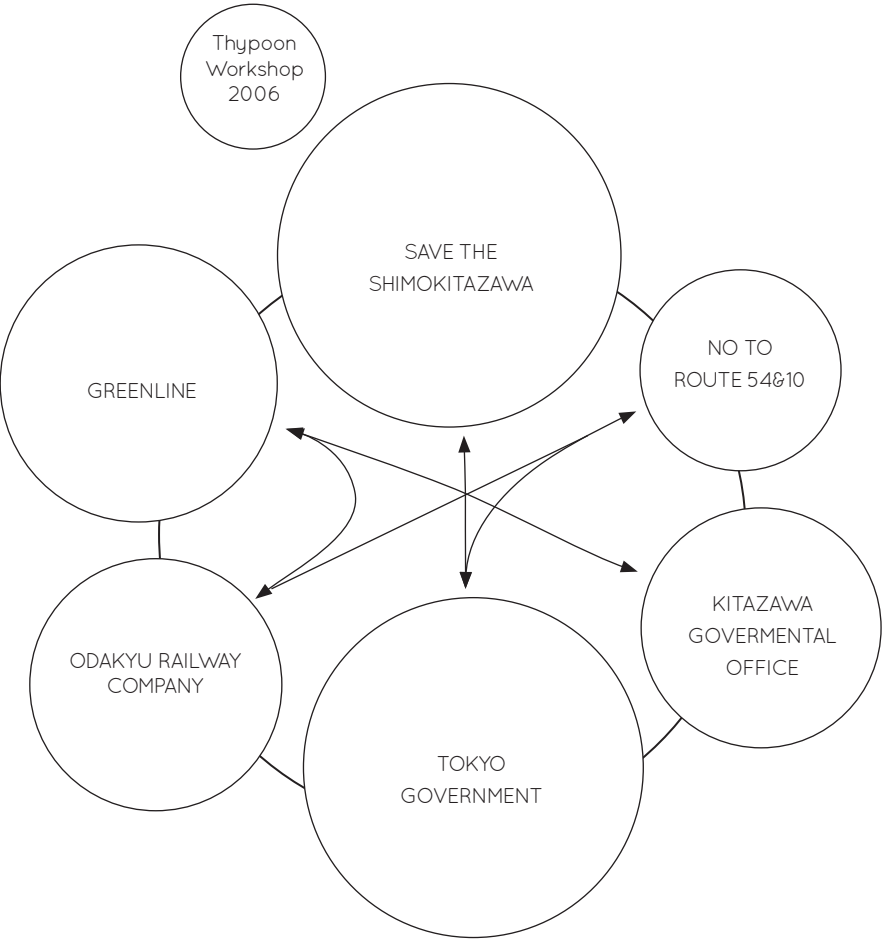
¹ Tokyo. Die Strasse als gelebter Raum. Jürgen Krusche, Frank Roost, S.55





^ 1 kleiner Alkoholladen, 2 Jungkünstler in Aktion, 3 Antiquitätengeschäft, 4 bekannter Comicvorleser,
 5 traditionelles Textilgeschäft

Bei meiner Recherche fand ich mehrere Gruppen die sich mit dem Thema Shimokitazawa auseinandersetzten. Sie versuchen mit viel Engagement bei Gericht oder mit Plakaten und Onlinepräsenz die Diskussion aufrecht zu erhalten. Die Stimmung in Shimokitazawa fokussierte sich damals stark auf die kurz bevorstehende Verlegung der Gleise in den Untergrund. In der lokalen Bevölkerung bestand der Wunsch mitzureden! Die Gruppe "Schimokita Greenline" bemühte sich um eine Adaptierung der freiwerdenden Fläche nach deren Vorstellungen. Eine kleine Gruppe kämpft vor Gericht seit 2006 für den Stop der Straßenplanung Route 54 & 10. "Save the Shimokitazawa" ist eine Organisation die öffentlich versuchte auf all die geplanten Veränderungen hinzuweisen und die Bewohner, Besucher und Interessierte stetig zu informieren und somit dazu zu bewegen, den Charme und Charakter des Viertels zu erhalten.



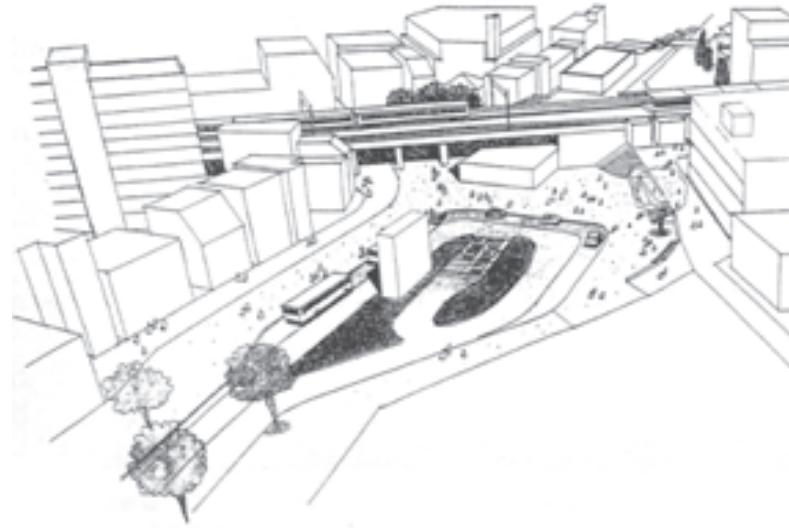
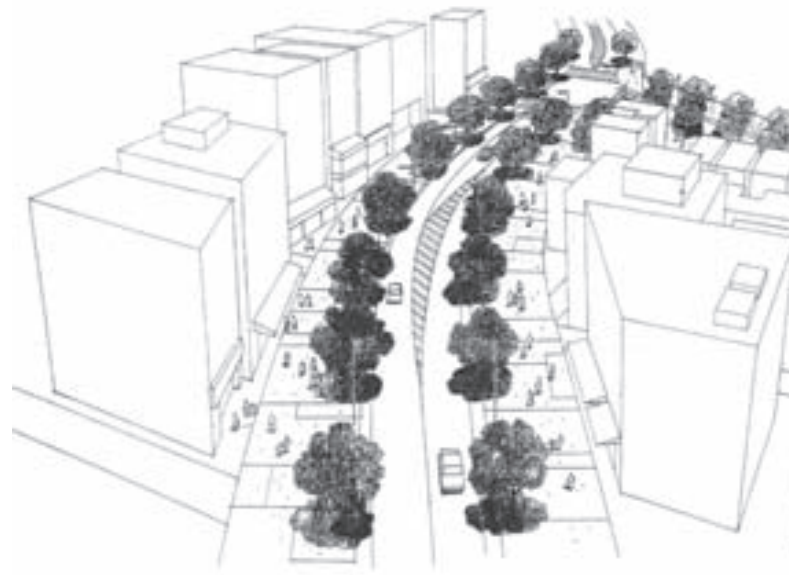


Route 54

Route 10

Leider wird durch die 2006 beschlossene Planung der Straße 54 und der Zubringerstraße für den Bahnhof (Straße 10) Shimokitazawa zerschnitten und die erlaubte Gebäudehöhe drastisch nach oben korrigiert. Viele Wohnhäuser und Geschäfte sind unmittelbar vom Abriss bedroht.

0 20 40 80m



Die Bauarbeiten der Verlegung der Odakyu Gleise in den Untergrund sind kurz vor der Vollendung. Die Line bekommt 2 extra Bahnsteige um der heutigen Pendlermenge Herr zu werden. Die meisten der Tokioter Zuglinien laufen erhöht. Im Abschnitt um Shimokitazawa werden nun alle 4 Schienen in den Untergrund verlegt. Das Gebiet der jetzigen Zuggleise wird frei für neue Parks und Gebäude. Der alte überdachte Markt wird wahrscheinlich verschwinden. Shimokitazawa wird die Veränderungen vermutlich absorbieren und in etwas Neues und womöglich Interessanteres mutieren. Ob diese Veränderung von Vorteil für ihre Bewohner und Besucher ist, bleibt offen.

Im Masterplan sind weitere große Veränderungen erkennbar, die die kleinstädtische homogene Struktur Shimokitazawas von Grund auf ändern werden. Es soll eine 26m breite Straße (Urban Strategy for Subsidiary Route 54) sowie ein Straßen- und Bus-Kreisverkehr (Setagaya District Street 10) vor dem neuen Bahnhofsgebäude entstehen. Sehr typisch für das Viertel sind die Suzunari, die Geschäfte bei den Bahnhofsaus- und eingängen und die engen Gassen in die sich kaum Autos vorwagen. All dies wird bald für die neue Sub-Road 54 eingeebnet.

行政が提示する
下北沢周辺の将来計画案
(道路整備計画・地区計画)

平成17年7月 下北沢フォーラム実行委員会 発行
<http://shimokitazawa-forum.net/>

道路計画

道路計画

世田谷区が事業主体の道路計画は、都市計画決定が済み、平成17年度中の都の事業認可を目指して手続きを進めている状態です。そうなると、北口には柵で囲まれた空き地が広がっていくことになります。

●補助54号線の整備

*区のイメージ図



26m～22m幅の道路の周りに高いビルが建ち並んでいくことが想定されます。

*区のイメージ図



小田急線の地下化により、現在の駅が空地になります。
北口の駅前食品市場が取り壊されて、バスや自動車のロータリーができる計画です。(10年後完成の計画)

●駅ロータリーの整備
(区画街路10号線)

下北沢周辺の道路計画

平成20年春に井の頭通りの拡幅が完了し、そこから三角橋までの既存道路の拡幅事業に着手するそうです。それでも54号は必要なのでしょうかね。



財政的な問題などから第1期工事区だけ作られ、あとは出来ない可能性もあると言われています。

第3期工事予定区間
平成27年度までに着手

第1期工事予定の区間
平成25年までに完成予定

第2期工事予定区間
平成27年度までに
完成予定



敷地規模により最高で17階まで建てられる。

最高で10階まで建てられる。


 について
 は、道路等に面して
 いる敷地全部が対象
 なので、線よりも広
 い範囲に高いビルが
 建つと予想されます

(案) 5 階程度まで
建てられる／現在
は14階程度が可能

(案) 7 階程度まで建てられる／現在は高さ制限なし

小田急線跡地
緑色の字のところ
だけは、利用方針
が発表されていま
す。その他は今後
協議されます。

----- 地区計画の範囲

行政の計画から予測される木米

CG制作：明治大学小林研究室



行政の計画からは、補助54号線と駅ロータリーの周囲に高いビルが並ぶ10年～20年後の下北沢の姿が想像されます。

下の表からわかるように、区では敷地をまとめて大きくすると高いビルが建てられるようなルールを考慮しており、これにより大手開発業者等による地上げ、外部資本による大きな店舗づくりが誘発されることが考えられます。また高いビルの周辺は、日影やビル風により環境が悪化するでしょう。

このような開発により、今の下北沢の魅力である若者による個性的な店の集積、昔ながらの商店などが姿を消して行くことが懸念されます。特に、北口の環境の激変は必至です。

細い道を広げる「壁面後退」の建築ルール案

- 道を8mに広げる（鎌倉通り）
- 今よりも1m広げる

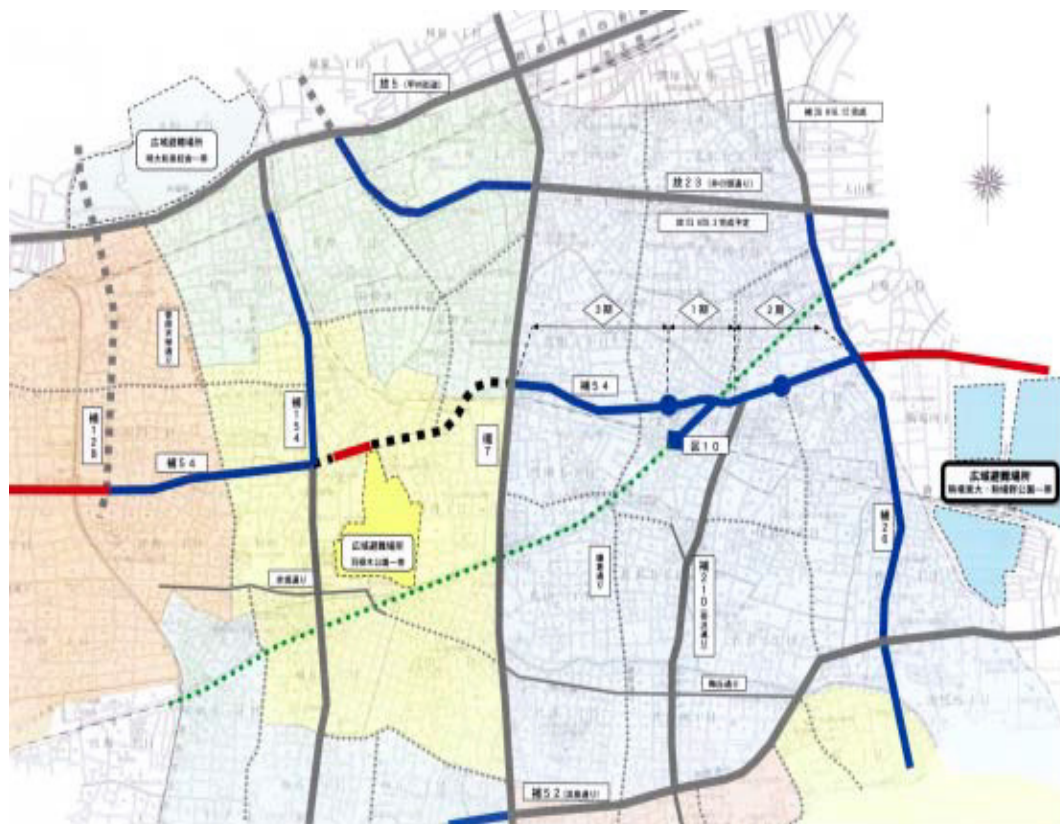
今後、建物を建て替えるときに、建物を引っ込めて建て、少しづつ道を広げて行く計画です。建物を建てられる敷地が減る分、容積を緩和し、「広い道と高い建物のまち」を誘導します。これは歩行者空間、災害時の避難路確保を目的とするということです。下北沢らしい姿を失わせる可能性もあります。

地区計画

世田谷区が事業主体で、点線の中の地区で
用途区分（商業地区、住宅地区など）や、

Die Verkehrsanalysen auf der Setagaya District Homepage zeigen die Abschnitte der zukünftig geplant Straßenerweiterungen.

Diese Grafiken erläutern den Zusammenhang mit dem komplexen Tokioter Verkehrsnetz. Die Notwendigkeit der neuen Straßen ist stark umstritten.



Das Hauptaugenmerk der Gruppe Save the Shimokitazawa dürfte auf dem Entschluss des Governments liegen, der vorsieht eine Straße aus einer 60 Jahren alten Verkehrsplanung schlussendlich zu verwirklichen. 2006 fiel trotz massiver Proteste die Entscheidung für den Bau. Wie oben schon erwähnt war ein Besuch im Kitazawa District Office leider erfolglos. Die Setagaya Bezirks-Homepage stellt jedoch diverse Infomaterialien bezüglich Vorteilen und Fortschritten der Umplanung zur Verfügung. Obgleich diese Informationen frei zugänglich sind, scheinen viele Besucher und Bewohner, die ich auf diese Thematik angesprochen habe, nichts konkretes von dieser geplanten Straße zu wissen. Schlussendlich wurde ich durch eine Plakat auf eine Gruppe aufmerksam, die seit 2006 vor dem Tokioter Gericht gegen diesen Straßenbau kämpft und einen Planungsstop fordert.

Obgleich diese Leute ein langes Durchhaltevermögen besitzen, scheint noch kein Ende in Sicht. Wie mir ein Mitglied der Gruppe, Hr. Asawa Takahiro erklärte, gibt es weitere Beispiele in den letzten Jahren, wo sich die lokale Bevölkerung gegen Entscheidungen des Bezirks gestellt hat und auch Erfolge erzielen konnte. Darüber konnte ich mich leider nicht informieren weil es schwer bis unmöglich ist solche Fälle ohne fundierte Kenntnis der japanischen Sprache zu verstehen bzw. nachzuvollziehen.

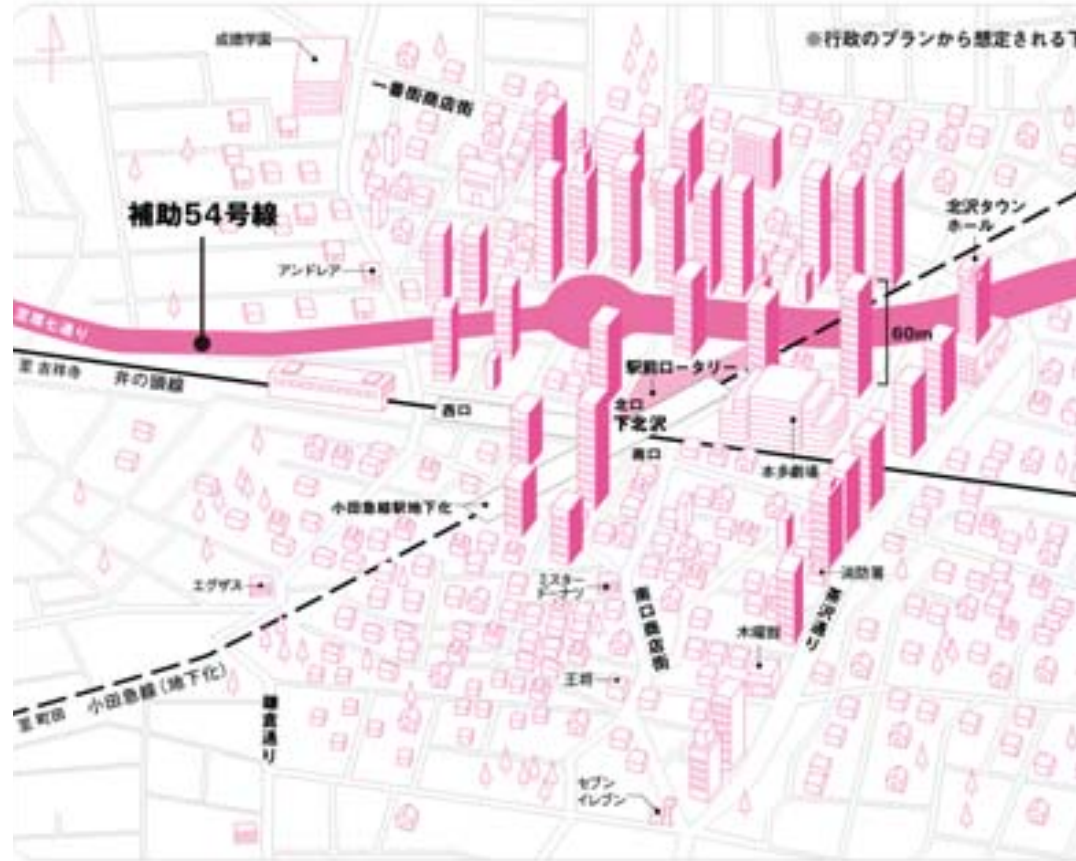
Es gab sogar diverse Workshops in Shimokitazawa deren alternative Vorschläge von der Stadt höflich zur Kenntnis genommen und schließlich ignoriert wurden. Einige Teile sind durch professionelle Anteilnahme weltweit publiziert und thematisiert worden. Nachfolgend einige Beispiele der Ergebnisse der Workshops.



Shimokita?

下北沢の未来にあなたの姿はありますか？

未来 Near Future



補助54号線ができると多くの店舗が失われ、下北沢駅周辺には高層ビルが立

“Save the Shimokitazawa” scheint eine der aktivsten Bewegungen zu sein. Eine gut strukturierte Homepage macht auf die Situation aufmerksam und umreißt auch auf englisch die damalige Situation die diese Bewegung entstehen ließ.

Die drei Hauptpunkte sind:

1. geplante Straße 54 & 10
2. die damit verbundene Anhebung der max. zulässigen Gebäudehöhen entlang der Straßen
3. die frei werdende Fläche der in den Untergrund verlegten Odakyu Bahnlinien.



Ein interessantes Erlebnis war der Gerichtsbesuch am 20. Dezember 2013. Hier wurde die 26. Anhörung des Falles Shimokitazawas Route 54 and 10 vorgetragen. Die Gruppe will durch hervorheben diverser Verwaltungsfehler die bereits fortschreitende Planung stoppen. Hierbei ist anzumerken, dass sich diese Gruppe mit sehr klarem Standpunkt von allen anderen Gruppen (Greenline Shimokitazawa) abgrenzt und nur dieses eine Ziel vor Auge: Den Stop der Ausführung der Route 54 & 10!





Vilids Vanguard Shop: Talk 22. Nov. 2013

Wie drei Magazine über Shimokitazawa zeigen, ist das kleine Viertel in ganz Tokio bekannt. Wobei das Magazin Switch auch das Redevelopment Projekt thematisiert.

Es gibt auch drei Novellen über Shimokitazawa. Die Angestellte im Shop ist sehr hilfsbereit auch wenn sie kaum Englisch spricht! Sie meinte, nach kurzer Nachfrage, dass ihr Geschäft nicht durch die Straße bedroht wäre. Ich bekomme einen Zettel mit folgender Empfehlung: Santo no tatsujin Magazine. "I saw pages about Shimokita's history in this Magazine. Sorry we don't have it." Die Leute scheinen interessiert obgleich die Kommunikation schwer fällt.



Cafe Stay Happy: Talk 22.Nov.2013

The Owner of the Cafe says that since 20 years the government wants to build this street and people were saying "no, no, no" but now it changes. In case of an emergency there are too small streets and too many people for the emergency cars going through the neighborhood. Shimokitazawa is like a downtown near Shinjuku and Shibuya, therefore very convenient. The two trainlines Odakyu and Inokashira are crossing here. We have lots of people coming and going. It's very „Asian“. I am positively thinking about the upcoming changes, even though the area will change quite strong (higher buildings). People like Shimokitazawa - it's their Downtown!

Bear Pond, Besitzer: Talk 25. Okt.2013

Die Straße zum Bahnhof ist nicht so tragisch. Es ist bequem für die Leute für Taxis, Bus etc. Die Arbeiten sind schon fast vorüber. Es wird dann besser sein. Eine andere große Alley ist auch geplant. Quer durch das Gebiet hier. Aber das wird noch ewig dauern bis es da zur Umsetzung kommt. Es ist mir momentan egal was in 30 Jahren passiert.



Shimokitazawa no chisaisana Omise:
Talk 22. Nov.2013

Der Inhaber und Designer Yama erzählt mir, dass sich die Leute damit abgefunden haben, dass es Veränderung geben wird. Es ist ihnen lediglich nicht klar auf welche Art und Weise. Die Odakyu Railway wird noch Anfang 2013 die Bauarbeiten abschließen. Dazu ist nichts mehr zu sagen. Bezüglich der Straße 54 vertrete ich eine neutrale Meinung. Nach dem Erdbeben letzten Jahres (11/3) verstehen die Leute die Notwendigkeit eines größeren, sicheren Platzes, Feldes bzw. Parks der bei solch einem Disaster als Versammlungsplatz dienen kann. Speziell Leute deren Häuser sich auf dem geplanten Gebiet der Straße befinden sind eher gegen diese Veränderungen.



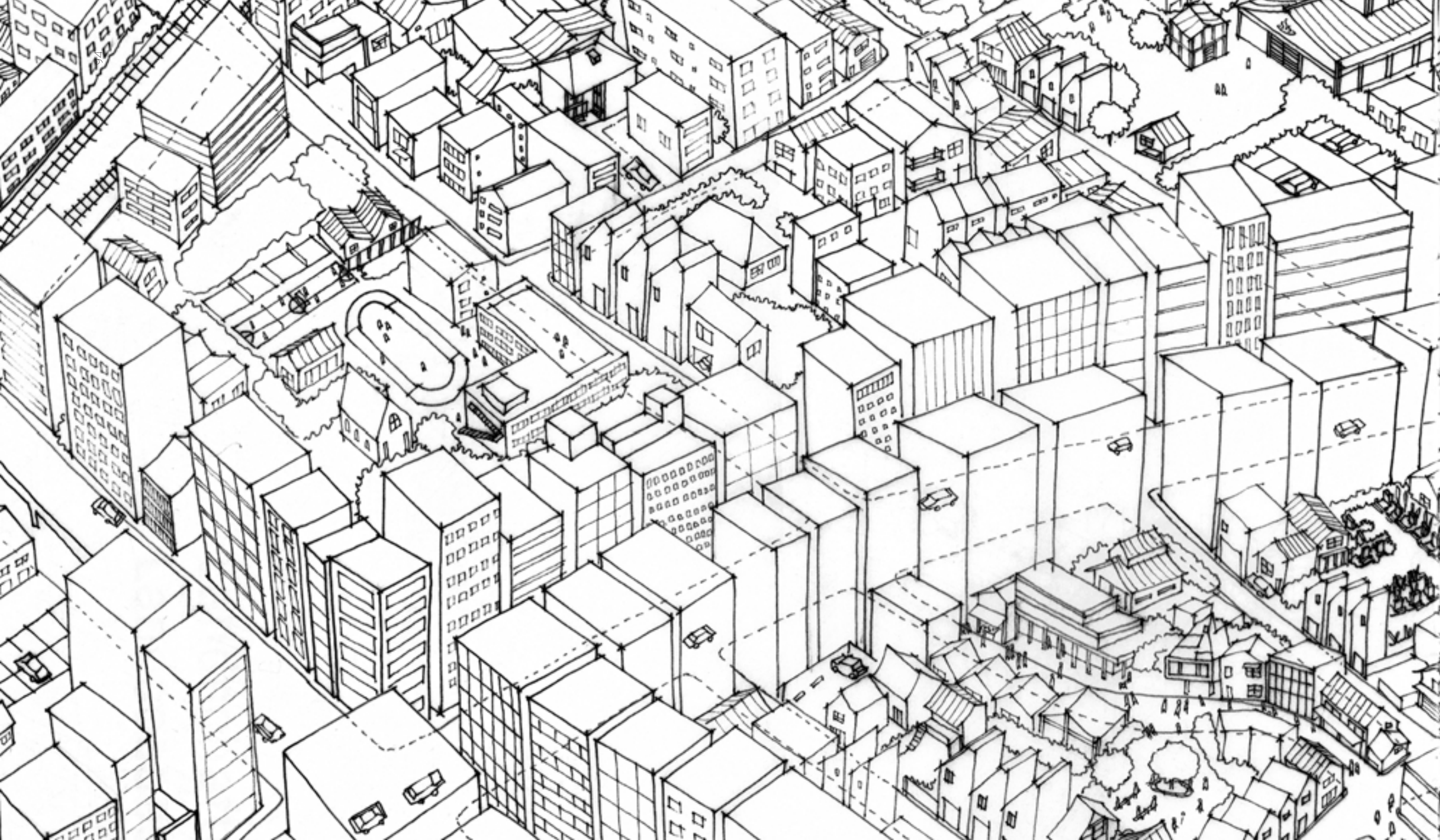
Sentagaya Government gibt als Gegenvorschlag an, dass größere Häuser an einer anderen Stelle errichtet werden könnten. Es ist eine Frage des In- und Output. Die Bewegung und Beteiligung ist nicht mehr so stark wie 2005/06 aber sie ist dennoch vorhanden. Die Leute wollen mitreden wie und exakt wo die neue Planung vonstatten geht. It's on the desk! Da viele Häuser / Grundstücke aufgekauft werden müssen, dauert dieser Prozess sicher noch eine Weile an.





Es tut sich viel in Shimokitazawa. Jedoch wenig im Sinne der Leute vor Ort. Ob mein konzeptueller Ansatz Ihnen entgegenkommt bleibt fraglich. Es ist ein gewagter Versuch die alternde Bevölkerung und die Bauwirtschaft zufrieden zu stellen. Eine Verdichtung des schon dichten Umfeldes. Ein in die höhe Wachsen - das Räume und Begegnungen schaffen soll - wie sie auch jetzt schon vorhanden sind. Eine Stadt über der Stadt.

ENTWURF

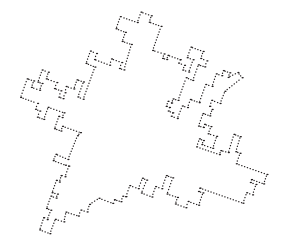


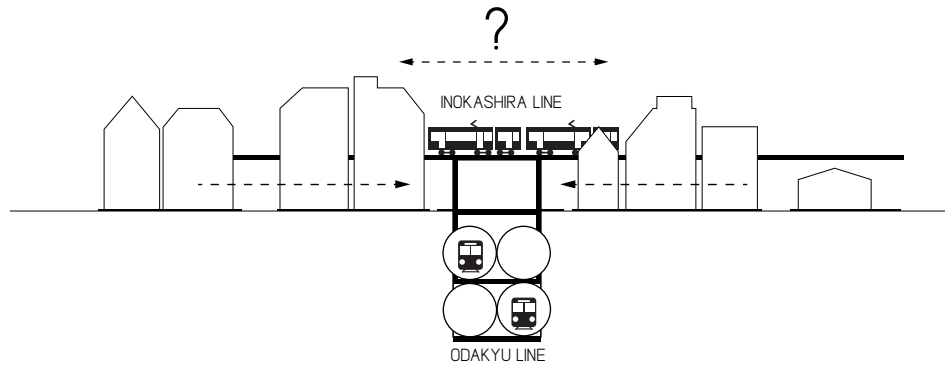


Tokio - eine schöne Stadt?

Das typische Stadtbild in Tokio wird wie links im Bild dargestellt von den breiten Straßen die mit ihren Stahlbetonkonstruktionen und dichten Bauweisen eine Schutzgürtel um die vom Brand gefährdeten niedrigbebauten Wohnviertel bilden geprägt. Diese Viertel sind eigene kleine Infrastrukturen in sich und funktionieren wie am Beispiel Shimokitazawas erkennbar sehr gut. Ganz oben links kann man auch die immer wieder vorkommenden auf Straßenebene entlangführenden Zuggleise erkennen. Diese werden wie schon in der Analyse erklärt in Shimokitazawa in unterirdische Tunnels verlegt, sodass hier ein neues Grünraum- Potential geschaffen wird.

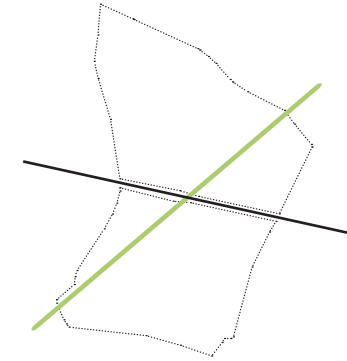
Was macht diese kleinen Viertel eigentlich aus? Im Grunde ihre Kleinteiligkeit - versteckt in Mitten von Zentren in Tokio - ein bis dreigeschoßige Mischnutzungen die ein belebtes Viertel schaffen das verkehrsberuhigt und öffentlich meist gut erschlossen ist.





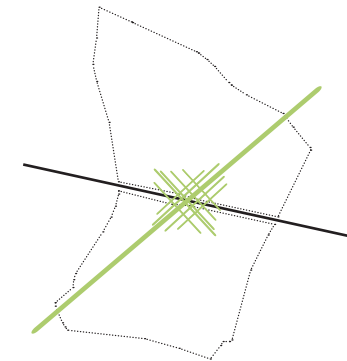
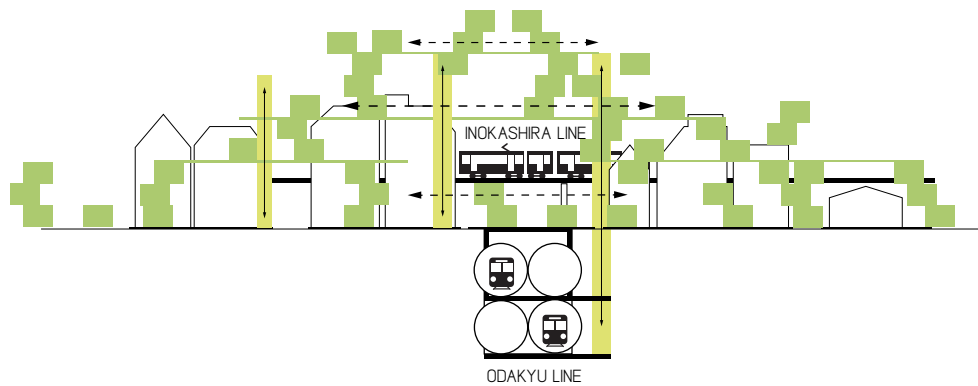
POTENZIAL

Förderung des nun ermöglichten Zusammenwachsens der Viertel mit einem vorherrschenden Defizit (z.B. Grünraum). Die neue Greenline kann das Erholungs- und Freizeit Potential des Viertels langfristig verbessern.



KONZEPT

Das Zusammenwachsen der Viertel kann über verschiedene Ebenen individuell fortschreiten. Das Modulare System soll einen direkten Einfluss des Nutzers ermöglichen. Entstehende Zwischenräume können für die Gemeinschaft und Grünzonen genutzt werden.



1. Übergang zwischen Nord und Süd begünstigen
2. Schaffung eines neuen Zentrums
3. Qualitative Nachverdichtung der frei werdenden Fläche
4. Erzeugen von Grünflächen, Evakuierungszonen
5. Mitwirken der Bevölkerung auf verschiedenen Ebenen

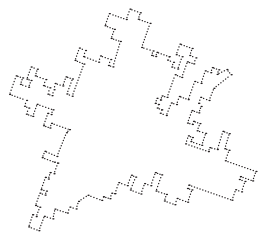


1. Künstliche Ebenen über der Inokashira Linie
2. Platzgestaltung vor dem zentralen Bahnhofseingang
3. kleinteilige Struktur und Bebauungsart der Umgebung
4. Freie Flächen auf Ebene 0, Grünfläche in der 3. Dimension
5. Gemeinschaftszentren durch individuell gestaltbare Räumen

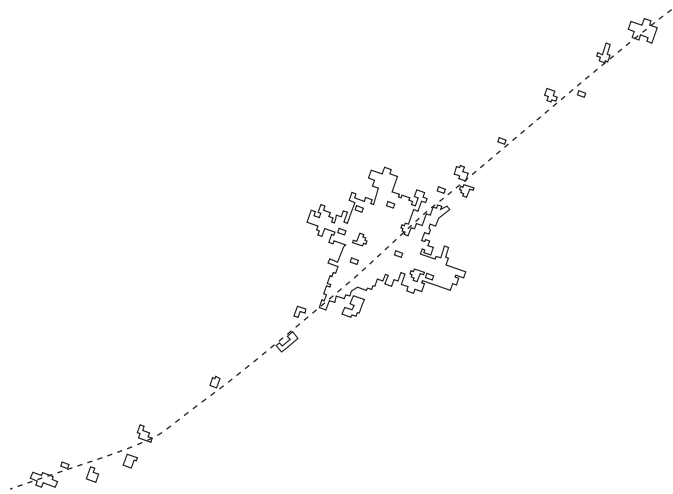
1. Getting a better connection between north and south
2. Creating a Centre Space where the station building used to be
3. Have a alternative form of urban redensification
4. Allowing green space in the city and building free areas
5. Bottom up planning with the Community



1. Artificial grounds with public and private spaces
2. Free Space in front of the new station building
3. Creating small scale concept reflecting the surrounding area
4. Evacuation Space at level 0, green at building area level 0-12
5. Creating individually growing neighborhood



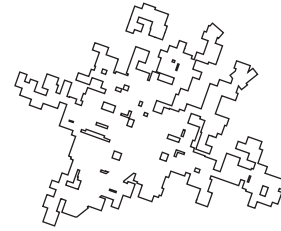
#1



Modulares System Greenline

Zunächst wird die gesamte Strecke nochmals vorgestellt und Lösungsvorschläge bezüglich Verkehrskreuzungen und Zonierungen genannt.

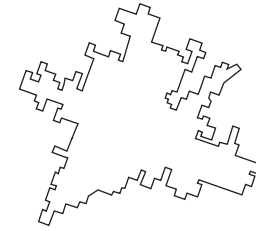
#2



Verdichtung des Zentrums

Das Herzstück des Viertels ist der Bahnhof mit seinen Vorplätzen an den jeweiligen Eingängen. Um das Viertel zusammenwachsen zu lassen wird hier ein radikaler Verdichtungsverschlagn angenommen. So kann der Hochhaustypologie eventuell der Vormarsch genommen werden und das Viertel kann mit seinen typischen Charakteristiken wachsen.

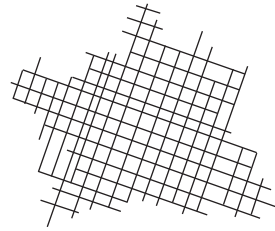
#3



Funktionsdurchmischung / Citycenter

Als neues Zentrum muss der Ort und die Struktur etwas Vielschichtiges leisten. Mit einem flexiblen Raumprogramm und wenigen Regeln soll ein von den BewohnerInnen gestaltetes Umfeld entstehen.

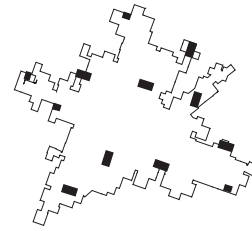
#4



Strassenraster wird zur (Trag-)Struktur

Die additive Struktur folgt der vorhandenen Landschaft, nimmt ihre Maßstäbe und Zonen auf und kann je nach Bedürfnissen ergänzt werden. Es ist nur eine Momentaufnahme einer Möglichkeit.

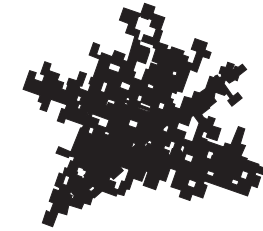
#5



Die neue Dimension - Erschließung

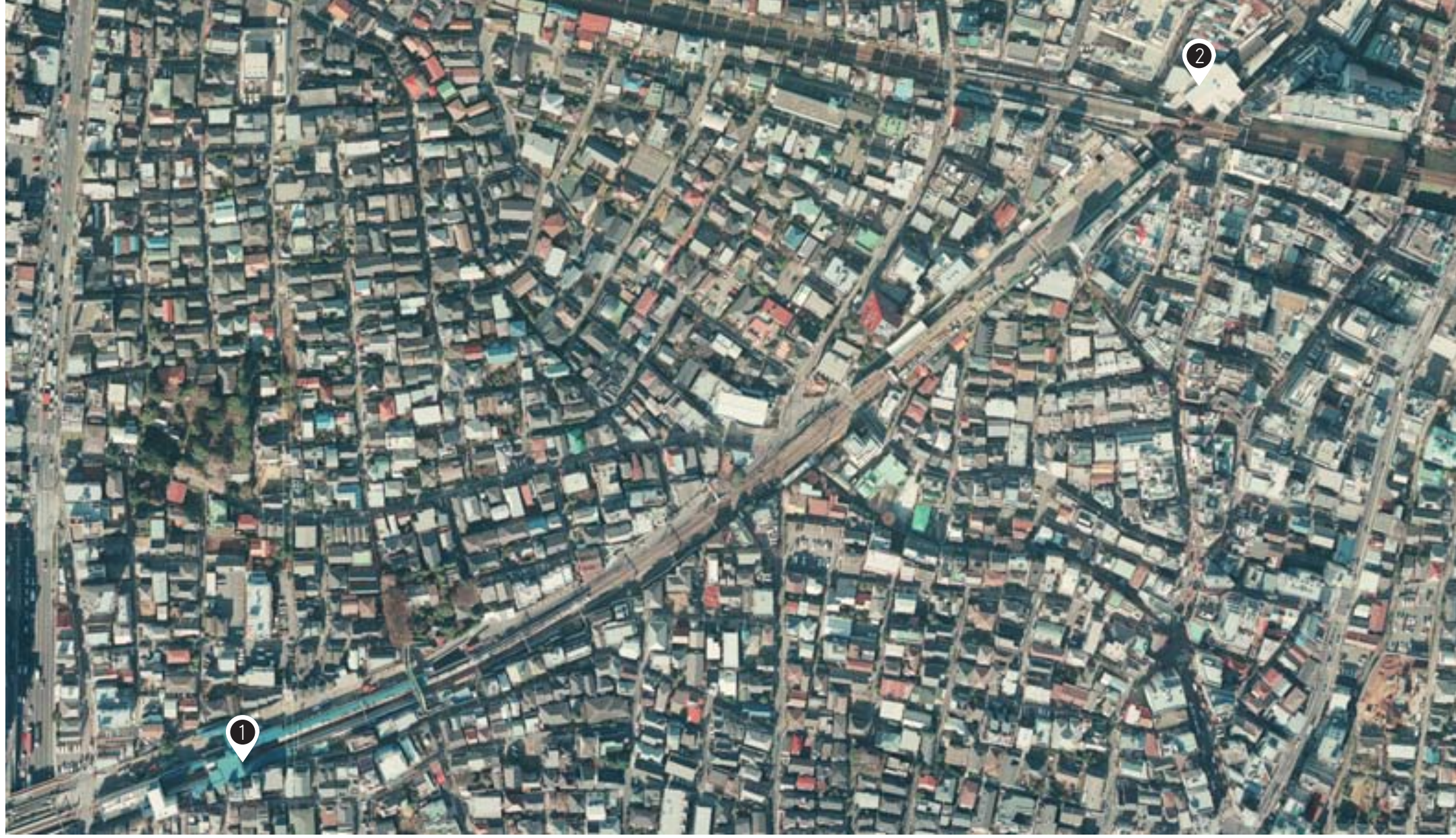
Um ein Fließen der Bewegungsströme weiterhin zu gewährleisten ist eine logische Fortführung des Straßenraumes und der Zwischenräume nötig.

#6

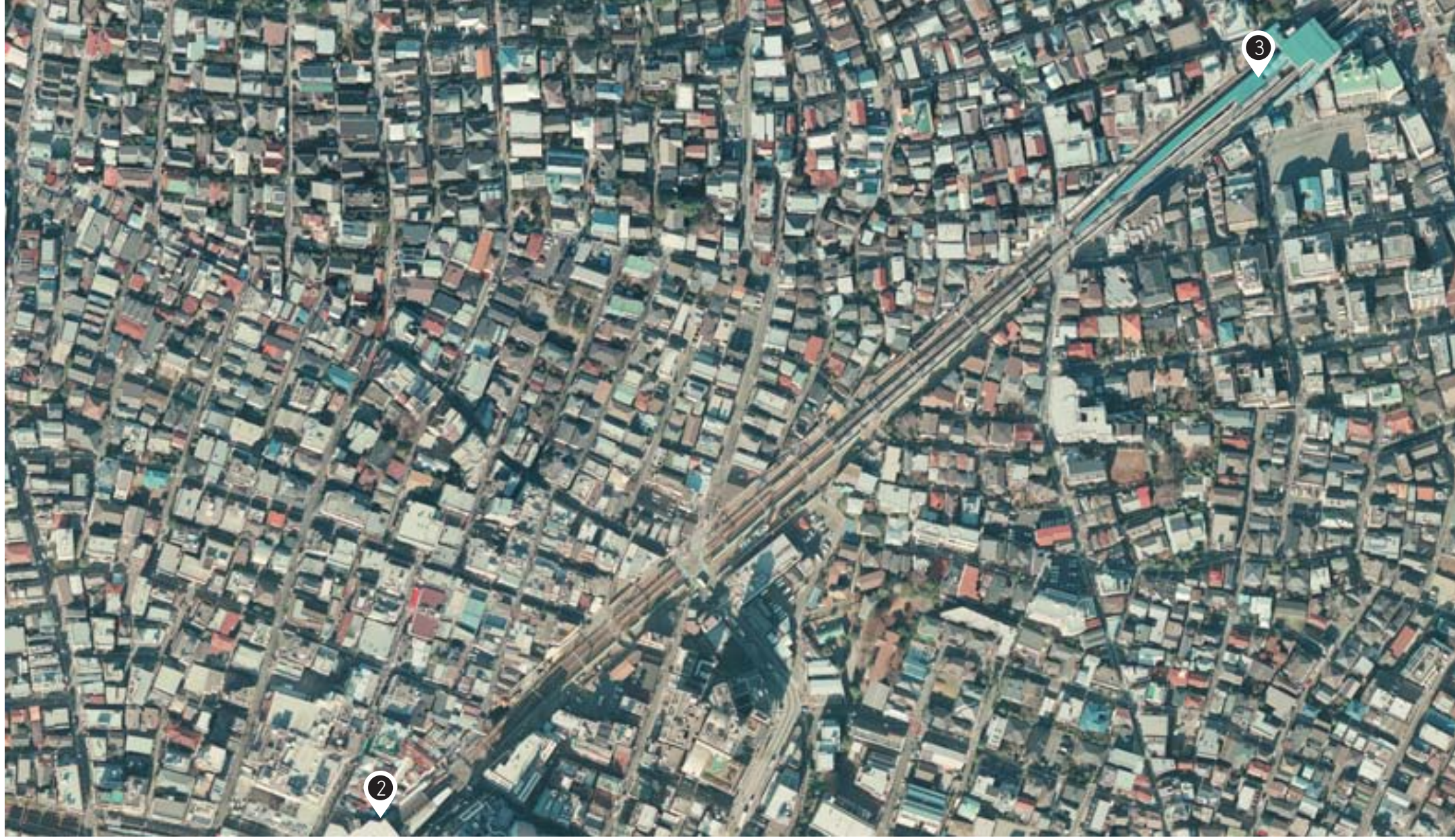


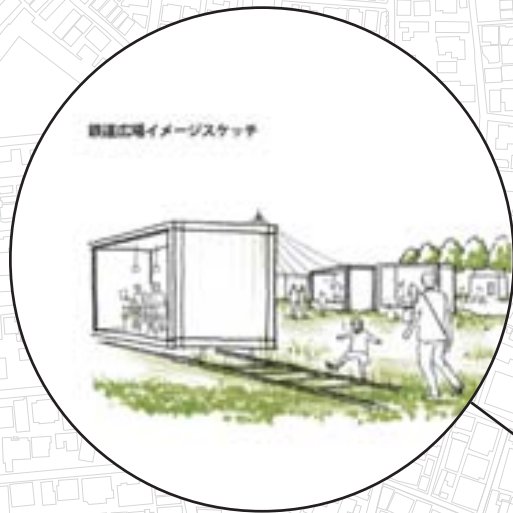
Bebauungsstruktur / Modul Index

Die tatsächlichen modularen Zellen werden in verschiedenen Bauweisen sowie Kombinationsmöglichkeiten angeboten und können zu klein - mittel und großen Clustern zusammengefasst werden. Es entstehen Nachbarschaften und Viertel wie sie auch im jetzigen Umfeld vorhanden sind.

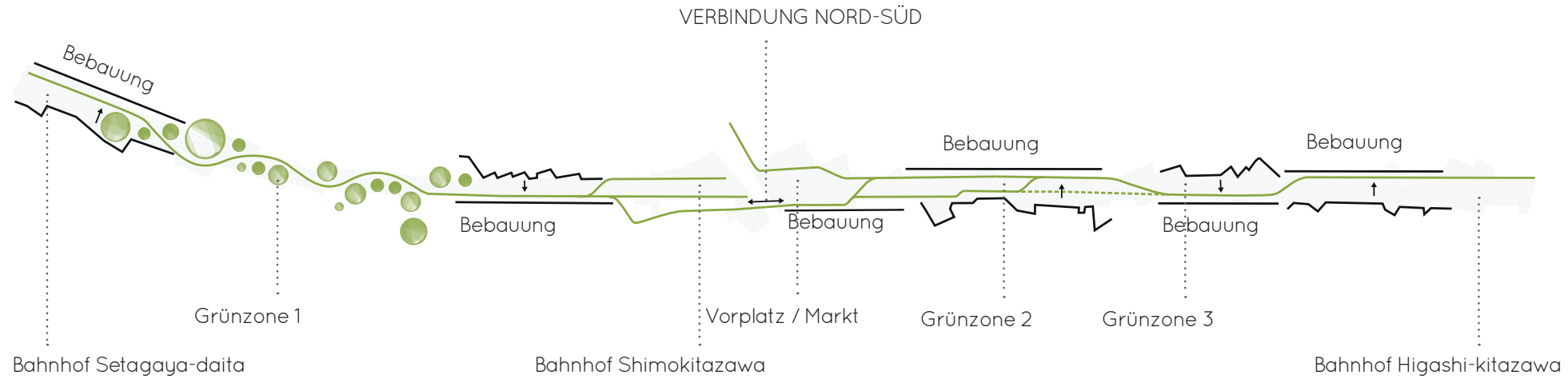


^ Luftbild, südliches Planungsgebiet, 1. Bahnhof Setagaya-daita, 2. Bahnhof Shimokitazawa





0 20 40 60m



#1

Greenline Shimokitazawa soll ein neuer öffentlicher Platz mit Einrichtungen werden, die dem Viertel das geben, voran es heute noch mangelt: Grünraum, Rückzugs- und Erholungsräume sowie einen sicheren großzügigen Platz zum Evakuieren für Notfälle. Die Partizipation der EinwohnerInnen wird gerne angenommen - und viele Umfragen sowie Eigenengagement der Leute zeigen eine deutliche Richtlinie wie die Gestaltung und Konzeption der Greenline aussehen soll. So ist die "8 Principles of land use to go" Liste ¹einer meiner Hauptquellen für die Programmszusammenstellung.

¹ <http://www.greenline-shimokitazawa.org/GLS-about.html>

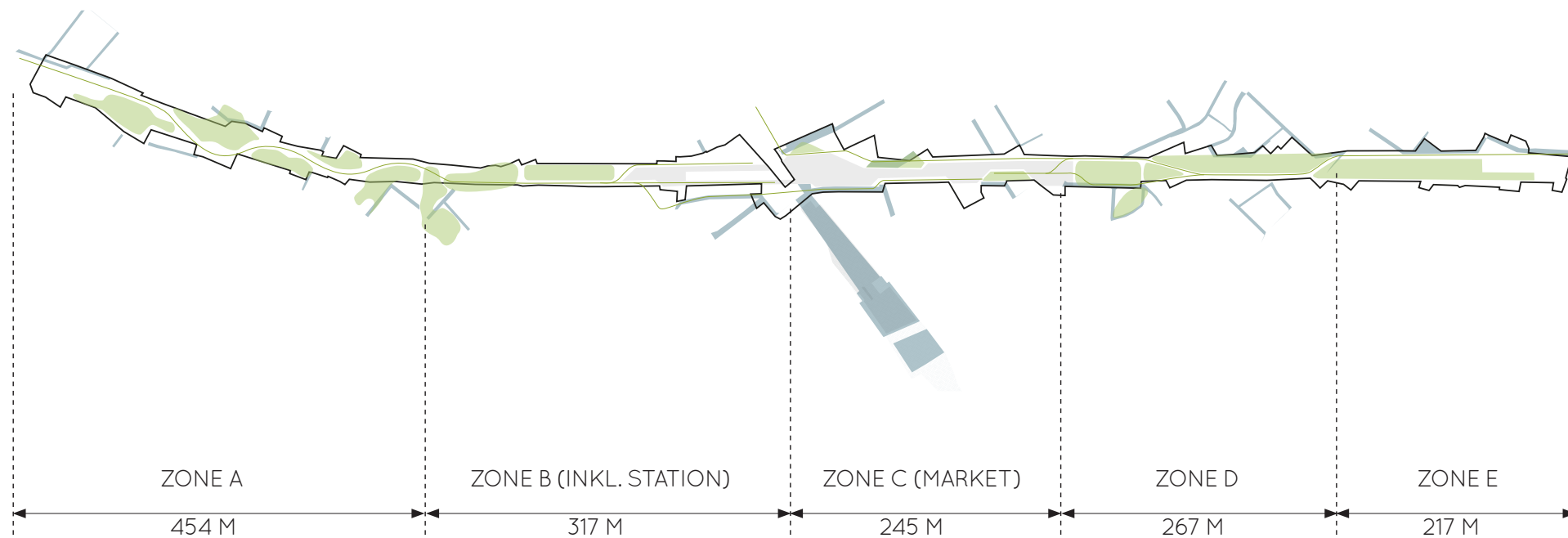


- neue Straßengestaltung
- gekappte Strassen
- Verkehrsquerungen
- Plätze
- Hauptstraßen / Zug

0 20 40 80 m



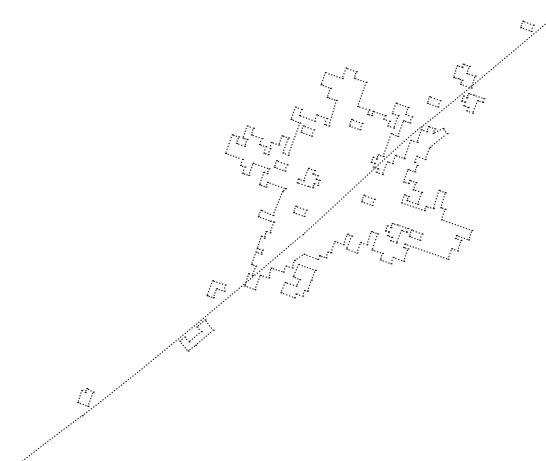
Darstellung der Parkline und den kreuzenden Straßen und Fußgängerüberquerungen.

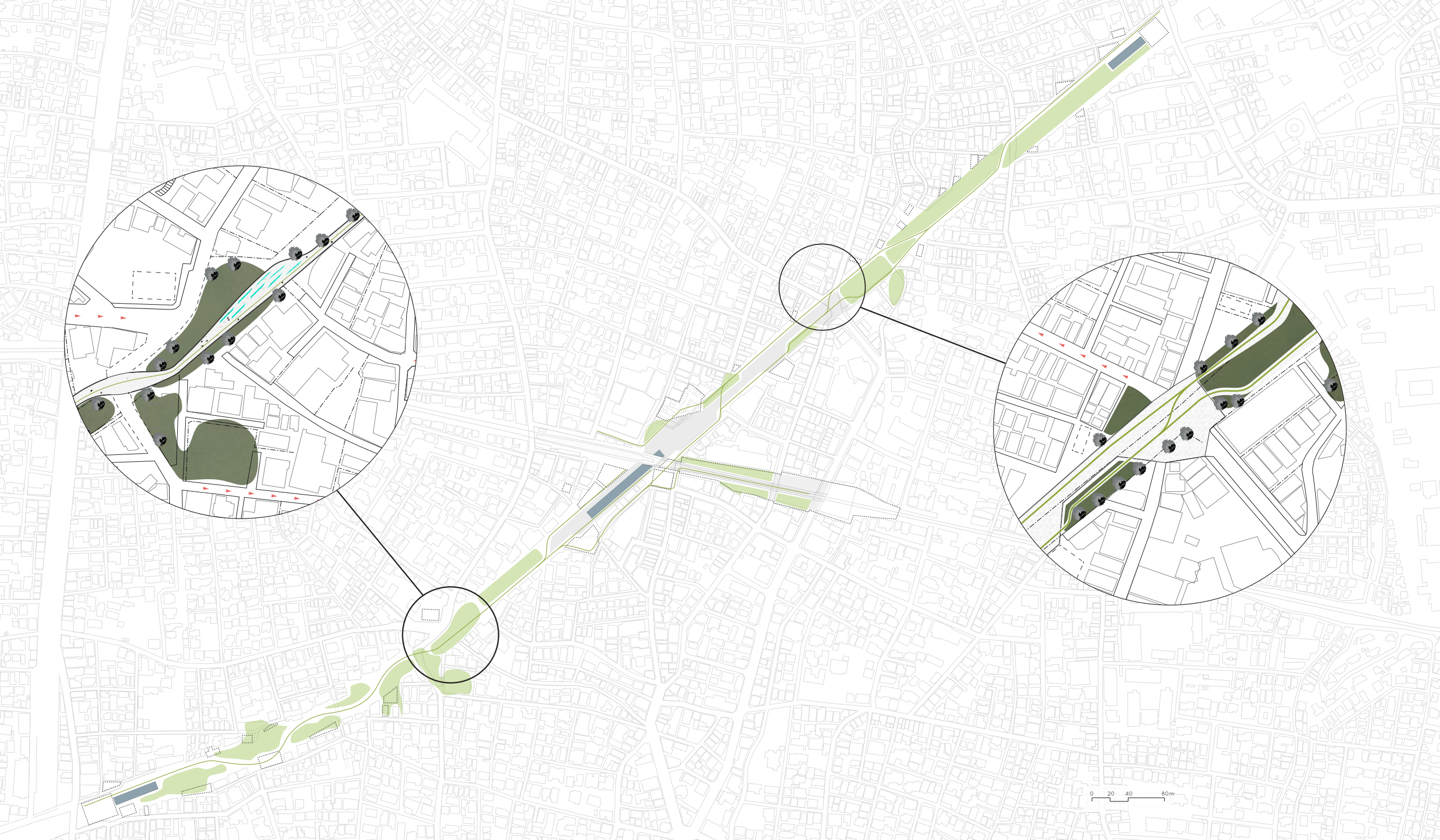


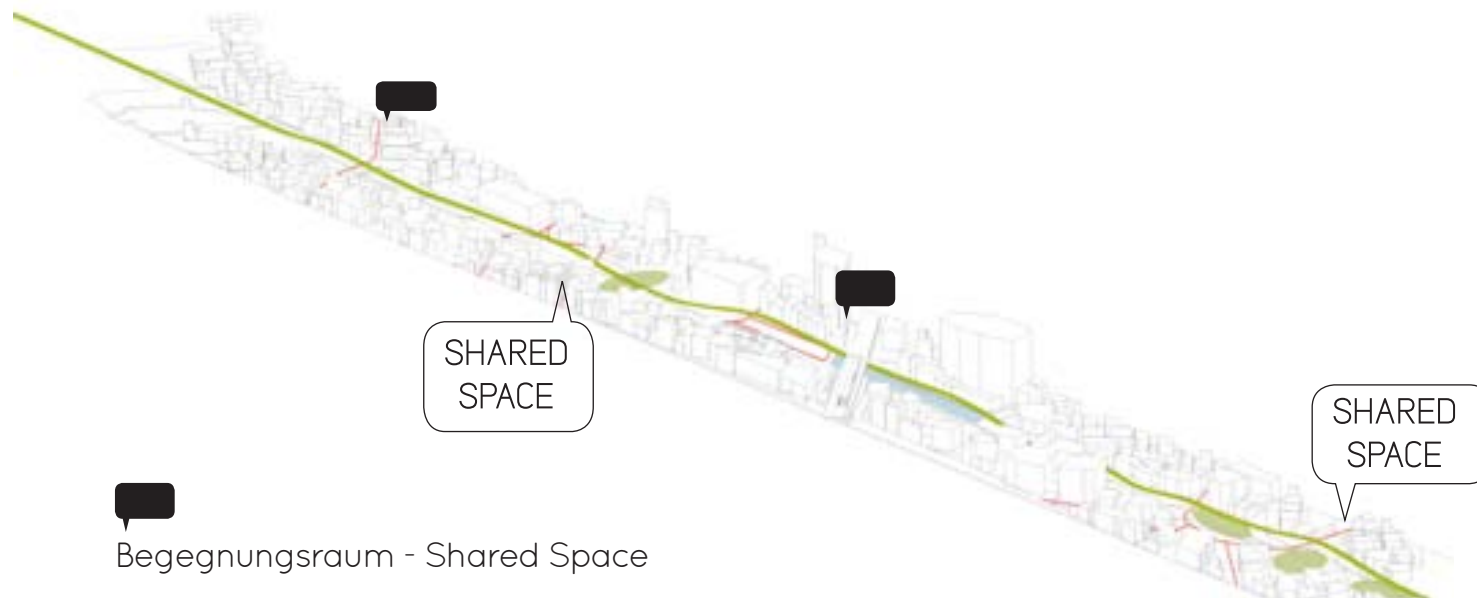
Die Verkehrslösung sieht eine Verkehrsberuhigung entlang der Greenline vor. Alle kleineren Straßen die primär in Wohngebiete führen werden gekappt. Hauptstraßenkreuzungen werden als Shared Space Zonen ausgebildet und im Schrittempo gequert. So entstehen Grünzonen mit einer Wegführung für Fußgänger und Radfahrer ohne PKW Benutzung von 200-450m Länge. Das Zentrum des Viertels mit dem Bahnhof wird durch eine Umnutzung des aufgeböschten Zuggleiskörpers in eine aufgeständerte Bahntrasse die darunter eine klare Anbindung an die Hauptstraße für Busse, Taxis und Individualverkehr anbietet.

WEGFÜHRUNG

5-105







Begegnungsraum - Shared Space

Im Ganzen wird die gesamte Strecke für den Fuß- und Radverkehr optimiert. Hier wird der Fokus auf das Durchschreiten der neuen Grünzone gelegt. Die Kreuzungspunkte der Hauptstraßen werden im „Shared Space“ Konzept ausgeführt. Es gibt den Planern, Landschaftsdesignern und Verkehrsexperten ein neues Straßenkonzept vor, welches auf eine Verkehrsberuhigung und ein Platzschaffendes Design zielt. Das Prinzip des Shared Space wurde in den späten 1960'er Jahren in Dänemark entwickelt und verbindet die Idee eines „low-speed environments“ das den Verkehr nur unter vielen anderen sozialen Funktionen reiht.¹ Es wird in ganz Europa immer populärer

¹ Shared Space and Street Design, Future of Urban Space and Humanity, Special Issue 285

und kann auch für Japan ein Möglichkeit der qualitativen Aufwertung von Straßenräumen bieten.

In Shared Space Zonen koexistieren Fußgänger und PKW-Fahrer mit gleichen Rechten. Das Konzept vermeidet Schilder, Ampeln, Straßenmarkierungen bzw. -regulierungen und physische Barrieren. Es werden viel mehr Plätze geschaffen mit intuitiven Bewegungsregeln die von verschiedenen Bodenbelägen verstärkt werden. Das Ergebnis ist ein höchst aufmerksamer Autofahrer der mit seinem Umfeld kommuniziert und sein Tempolimit drastisch verringert. Beispiele in Dänemark, Deutschland, Schweden und den Niederlanden zeigen das Potenzial des Straßenverkehrs ohne Hilfsmittel.



0 20 40 80m

SETAGAYA-DAITA STATION



INFO POINT



ADVENTURE PLAYGROUND



SAKURA PICKNICK AREA



SHARED SPACE



EDUCATION CENTER



SHIMOKITAZAWA STATION



MARKET & FOOD

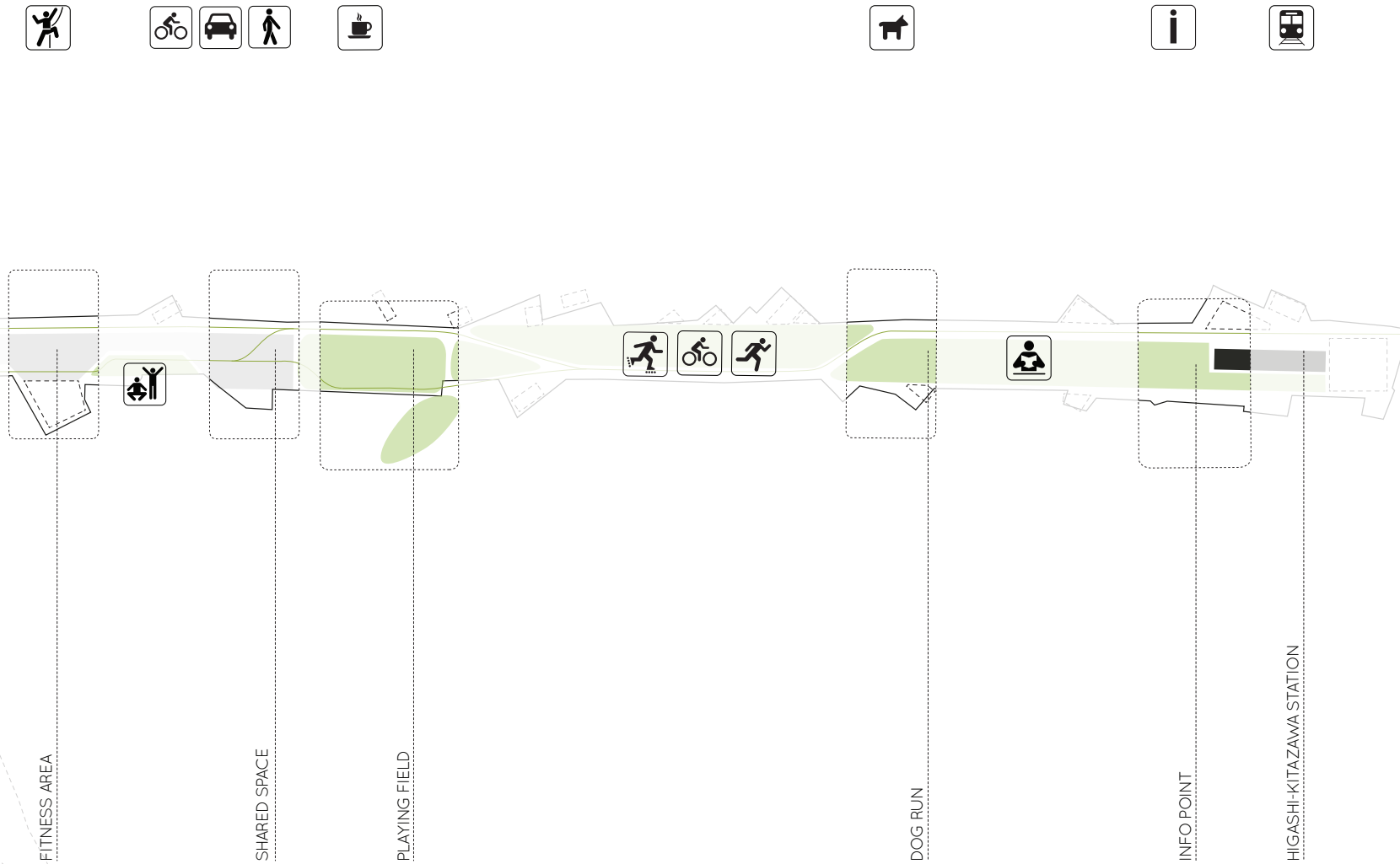


INFO POINT



BUS TERMINAL

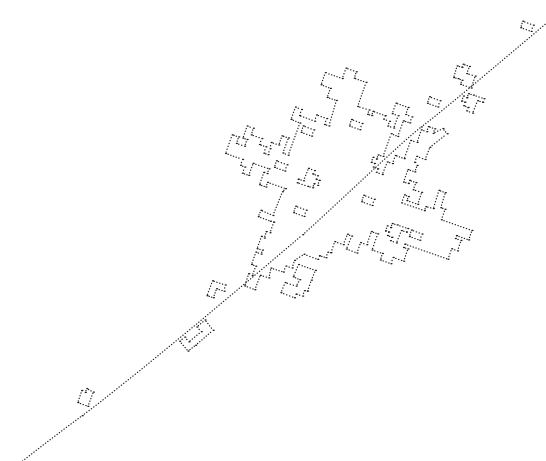




Shimokitazawa besticht durch seine belebten und geschäftigen Straßen. Diese Lebhaftigkeit wird im Zentrum am Bahnhof auch in die neu erschlossene Fläche aufgenommen. Shops, Bars, Restaurant und Entertainment sollen die Leute in das neue Gebiet leiten. Ein durchgehender Grünstreifen verbindet alle verschiedenen Elemente miteinander.

Im Zentrum steht die Aufnahme der ehemaligen Bahngleisfunktion. In verschiedenen Abschnitten geben die alten Schienen den Gebieten flexible Ausgestaltungsmöglichkeiten. So kann bei einem öffentlichen Event wie einem Festival oder Konzert das Landschaftsbild angepasst werden.

Der Gedanken dahinter möchte eine bestmögliche Ausnützung des alltäglichen Raumes im Falle einer Naturkatastrophe ermöglichen. So werden für Unterkunft (Art-Village), Versorgung (Rail-Market, Gartennutzung, Wassermanagment, Strom, Health) und Information (Community, Rail-theater, Classrooms) anpassungsfähige Module entwickelt.





#2

Non-Stop City of Access

Ein Essay von Stefan Gruber

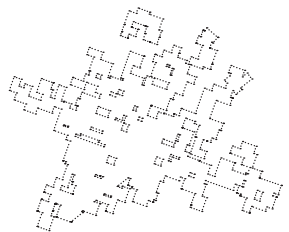
In keiner anderen Stadt zeichnen sich die Charakteristika der Zugangsökonomie und ihr immanentes Raumregime stärker ab als in Tokyo. Die Metropole ist als Netzwerk organisiert, in denen „on demand“ und „just in time“ auf Ressourcen jederzeit zugegriffen werden kann. Eigentum weicht dem temporären Zugang zu Gütern, Räumen und Dienstleistungen.

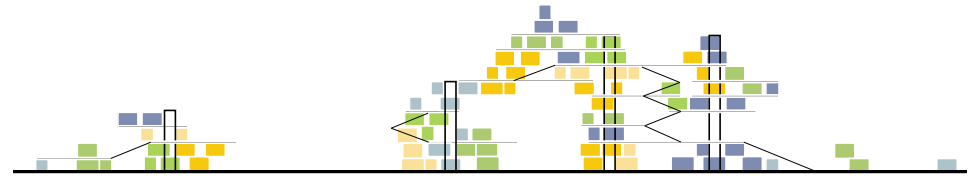
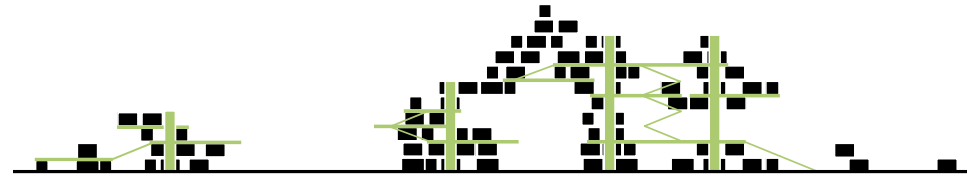
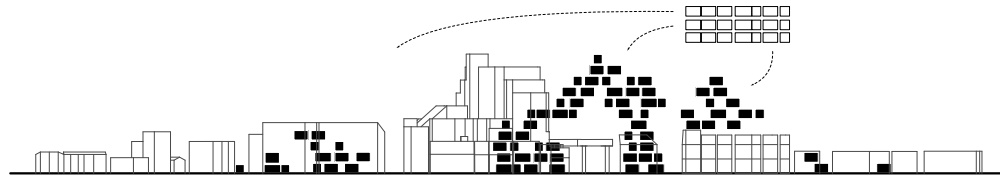
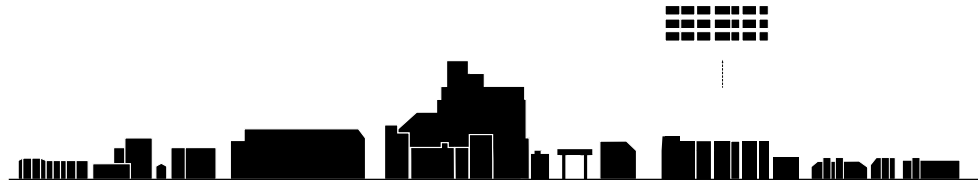
Das Wohnen außer Haus hat in Japan Tradition. Eine zunehmende Vielfalt räumlicher Typologien erweitert temporär den mangelnden Wohnraum und ermöglicht das „Outsourcing“ von Wohnfunktionen aus dem Haus in die Stadt. 43% der 35 Millionen Tokioter wohnen alleine, viele in „one-room mansions“. Sie verbringen mehr Zeit im Transit als mit häuslichen Tätigkeiten.

Für das Leben „on the go“ greifen vernetzte Stadtnomaden rund um die Uhr auf eine Fülle von Mikroinfrastrukturen zurück: Im öffentlichen Raum sind Schließfächer, Verkaufsautomaten aller Arten, Münz-WCs, Waschsalons sowie Kombinis dicht gesät. Freizeit und Arbeit, Flexibilität und Prekarisierung, Zugänglichkeit und Ausgrenzung greifen nahtlos ineinander. Mit der Auflösung der eigenen vier Wände hat sich das Haus in die Stadt gestülpt: ES GIBT KEIN DRINNEN UND DRAUSSEN. DIE „CITY OF ACCESS“ IST ÜBERALL!¹

Das Essay von Gruber spiegelt mein Streben nach einer kontinuierlichen Stadt wieder. Das Verschwimmen zwischen Innen und Außen - zwischen privat und öffentlich. Das Alltagsleben ist so gut wie komplett ausgelagert und die vorhandene Infrastruktur kann eingenommen und nach persönlichen bzw. kommunalen Vorstellungen gestaltet und genutzt werden.

¹ Non-Stop City of Access, Stefan Gruber

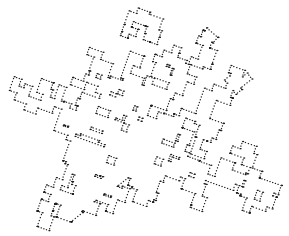


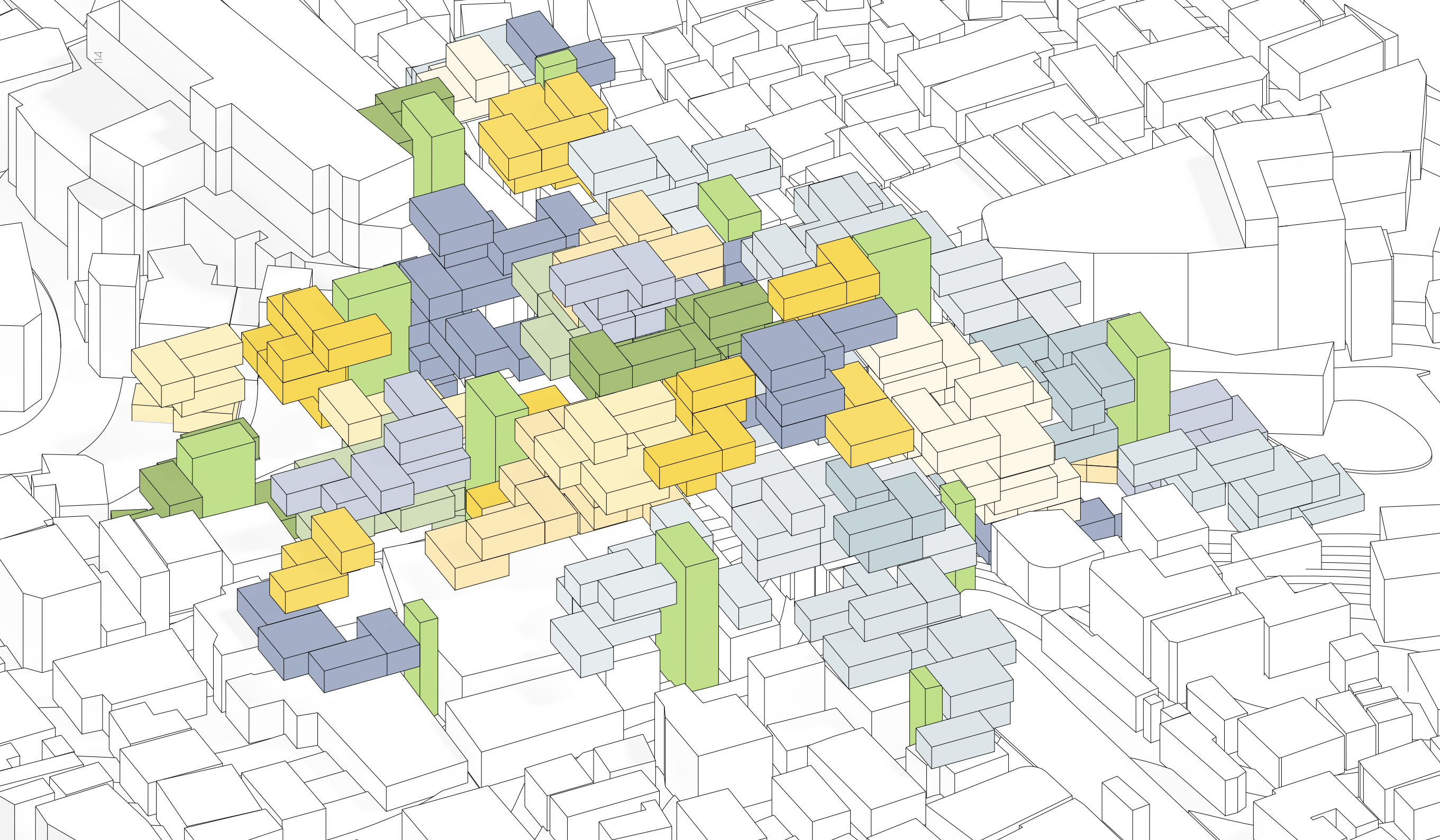


Zwischen Stadt, Haus und Wald! Als konzeptuellen Ansatz möchte ich versuchen durch unregelmäßige Verteilung unterschiedlich kleine Boxen übereinander zu stapeln. Diese minimale Einheiten sind zusätzlich mit Wegen und Treppen miteinander verbunden. Auf den Dächern der verbundenen Boxen kann man sich ebenfalls fortbewegen. Um die Greenline auch in den Stadtkern zu integrieren werden auf einem Großteil der Boxen Bäume und Gräser gepflanzt.

Es gibt keine klare Trennung zwischen Innen und Außen sowie zwischen den Funktionen. Hier wird die Box graduell zwischen privat und öffentlich abgestuft. Es entsteht eine Stadt bei der die Übergänge zwischen Stadt, Architektur, Konstruktion, Möbel und Straße ineinander fließen. Dies ist kein neuer Ansatz und kann im kleinen Maßstab bei Projekten von japanischen Architekten wie Sou Fujimoto oder Akihisa Hirata bereits großen Erfolg feiern.¹

¹ ARCH+, Nr.208, Tokio Die Stadt bewohnen, S.71

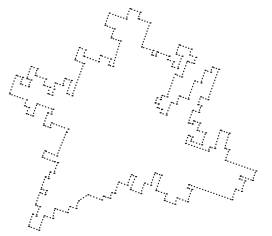


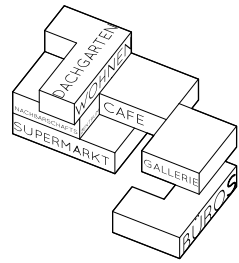




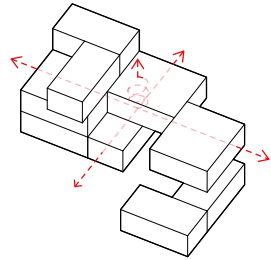
#3

Die vorgeschlagene Stadt windet sich in einer Baumstruktur an einer modularen Tragkonstruktion in die Höhe und führt die Funktionen der jeweiligen Stadtviertel weiter in die 3. Dimension. So können sich erstmals die vier Viertel wieder vereinen und ein neues Stadtzentrum formen. Durchzogen von den begrünten Dächern wird die Stadt zu einem dreidimensionalen Garten. Mit der Überlagerung von Gebäuden und Wegen die öffentlich und private Flächen teilen entsteht ein organisches, vitales und vielschichtiges Ganzes.

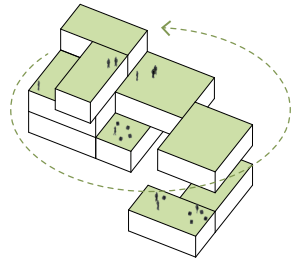




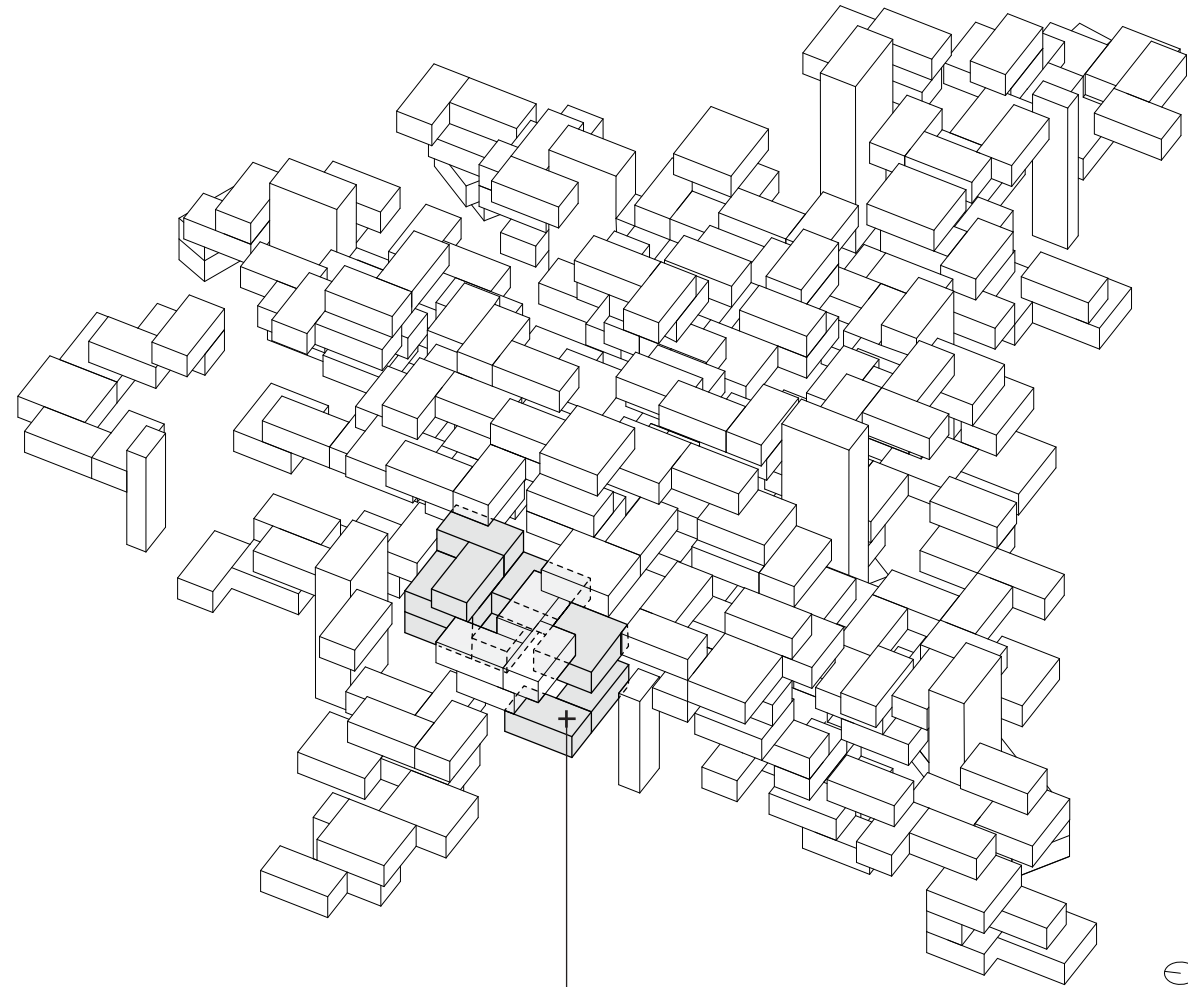
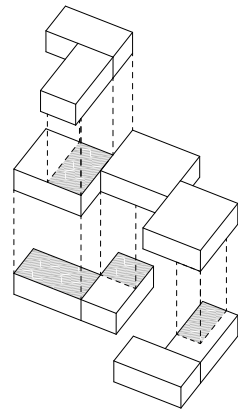
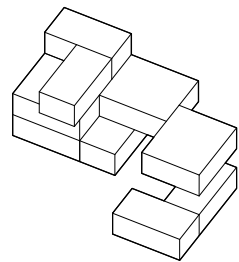
FLEXIBLES RAUMPROGRAMM
CLUSTER BILDUNG



VERTIKALE VERBINDUNGEN
AKTIVE KOMMUNIKATION

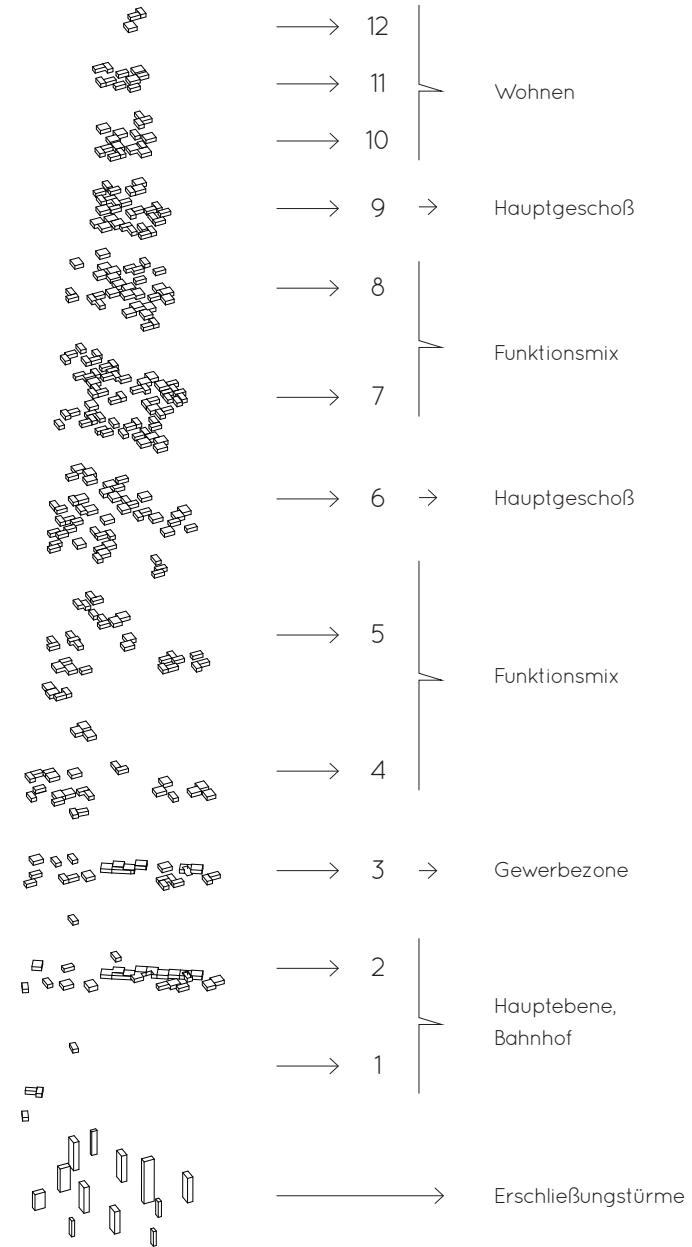


GROSSZÜGIGE GRÜNFLÄCHE
360° AUSSICHT

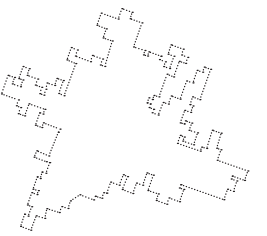


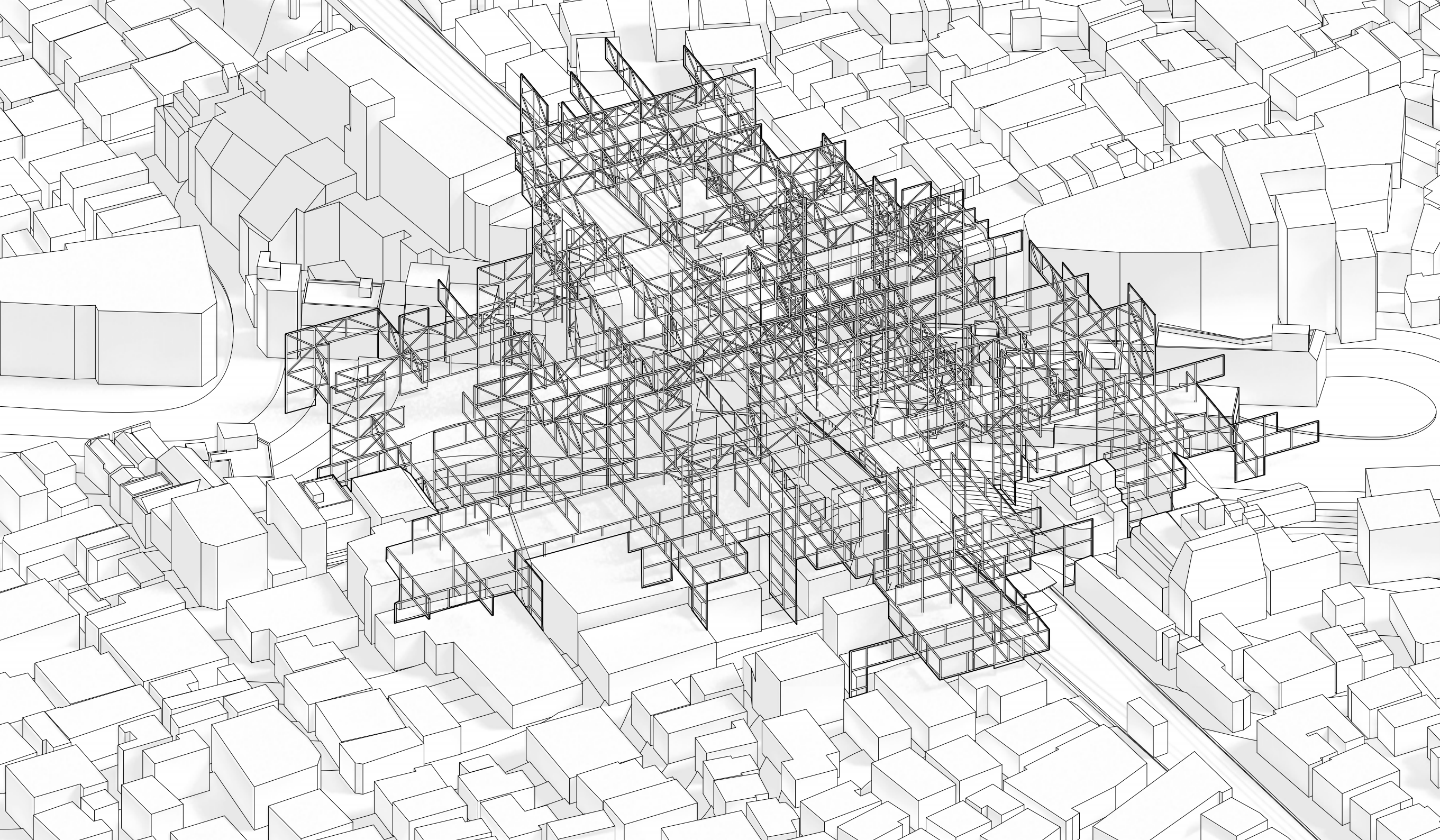
BEISPIEL
Nachbarschaftscluster

Die anonyme Stadt wie Tokio macht es Singles, älteren Einwohnern oder auch neu Zugezogenen nicht leicht Anschluss zu finden. Der Durchschnittshaushalt in den 23 Bezirken Tokios besteht aus 2 Personen.¹ Nachbarschaftscluster generieren eine kleine Struktur inmitten der großen Stadt wo sich Leute treffen und auch miteinander agieren können. In den Clustern werden gemeinschaftliche Räume (Community Kitchen) sowie Grünflächen maximiert, während die Räume für den privaten Gebrauch minimiert werden. Große Einheiten können unterteilt werden in privaten Wohnraum und beispielsweise Geschäft, Büro oder Atelier. Statt jede Einheit mit jeweils Toiletten, Bädern und Küchen auszustatten, werden sie als dezentrale Gemeinschaftseinrichtungen in ausreichender Anzahl vorgesehen. Einher mit einem derart neuen Stadtkonzept geht ein Vorschlag für eine neue Lebensweise.

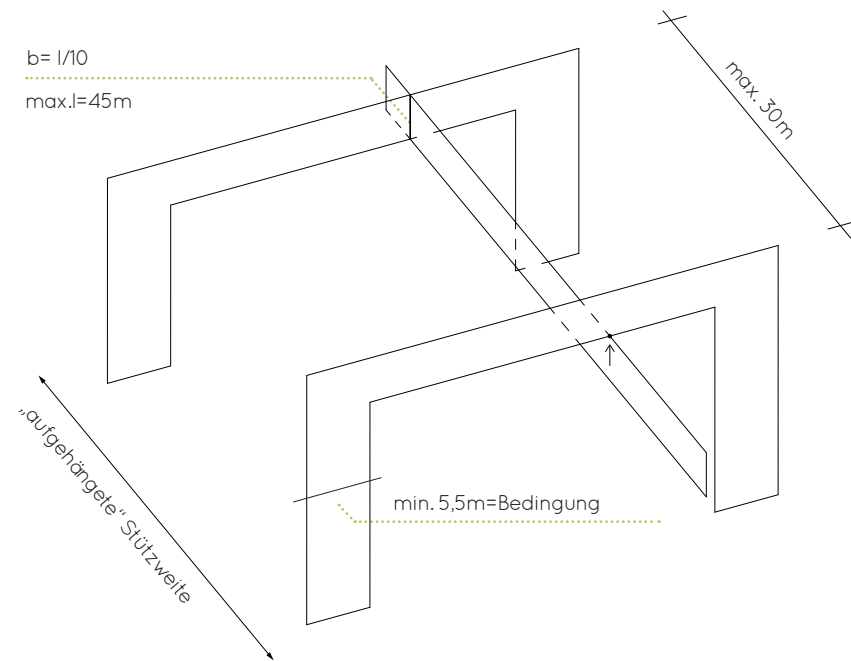


¹ ARCH+, Nr.208, Tokio, Die Stadt bewohnen. Riken Yamamoto, Local Community Area, S.101





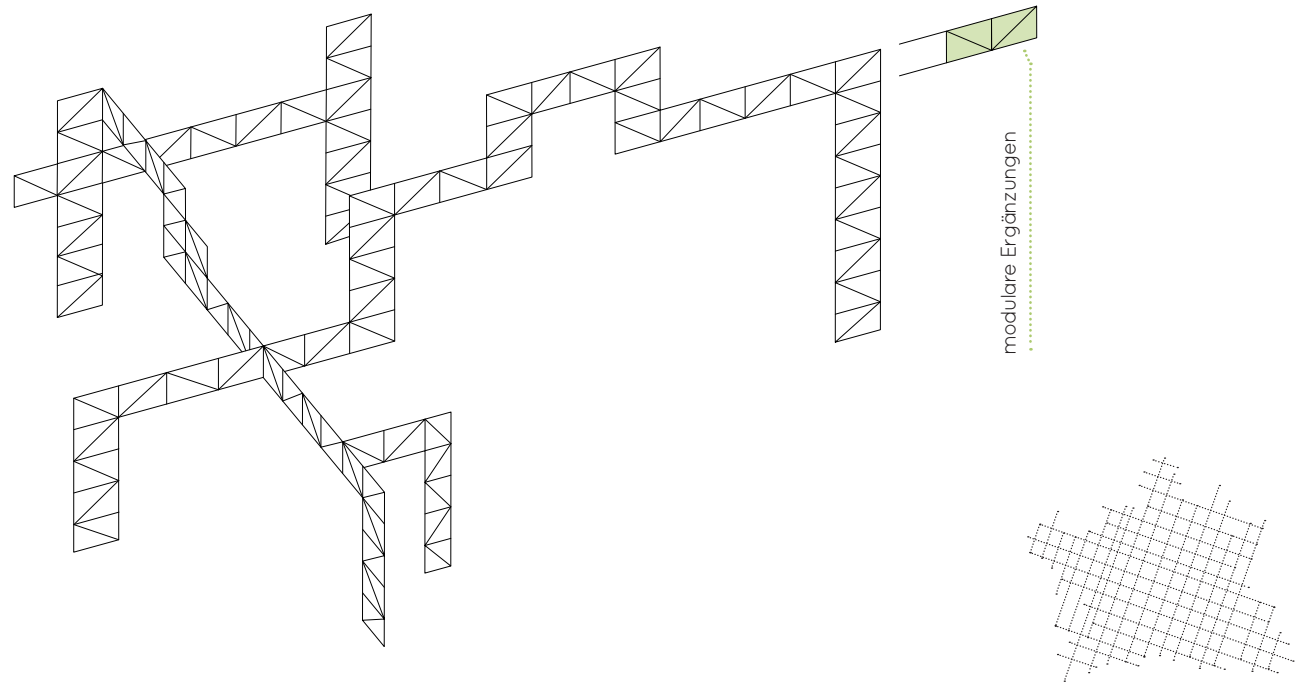
Verhältnis wie 1:10 = Höhe zur Stützweite

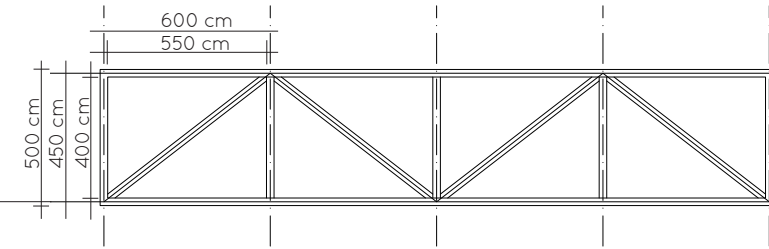
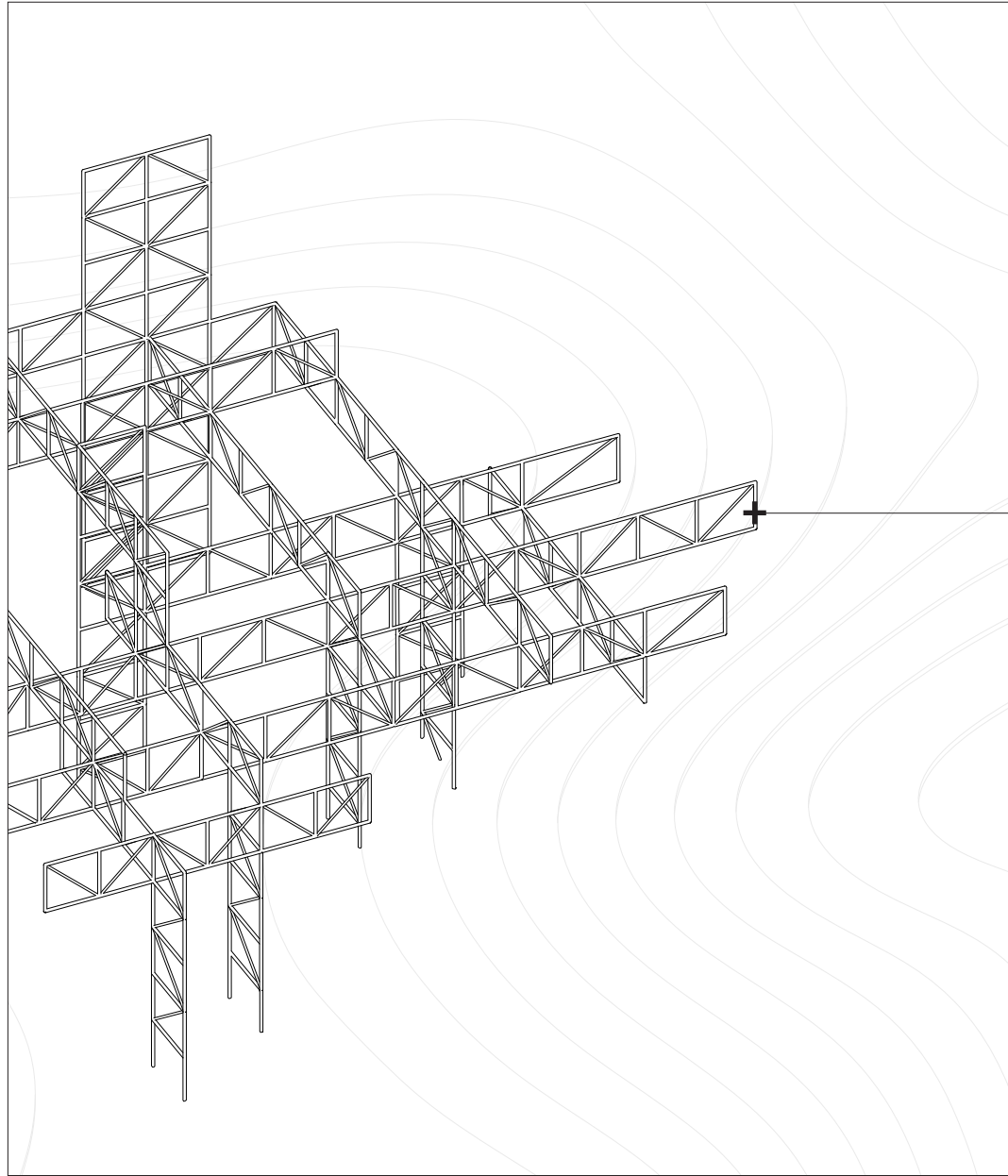


#4

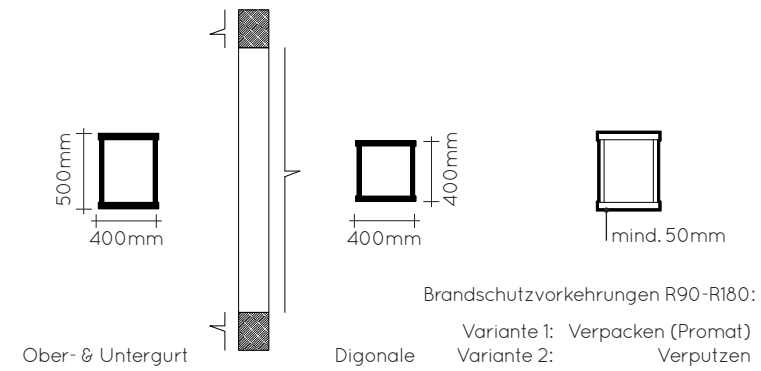
Das Tragwerk ist das Herz der Stadtfortführung in die Vertikale. Ohne sie wäre eine modulare Bauweise und ein Wachsen nicht möglich. Es werden dreidimensionale Raumfachwerksträger ausgebildet die jeweils mindestens 1 Paar bilden. Ihr zu Grunde liegendes Raster folgt der vorhandenen Stadtstruktur. Durch die Fachwerksausbildung kann eine ausreichende Erdbebbensicherheit gewährleistet werden. Hierfür sind vordefinierte Regeln und Richtlinien in der Ausführung einzuhalten.

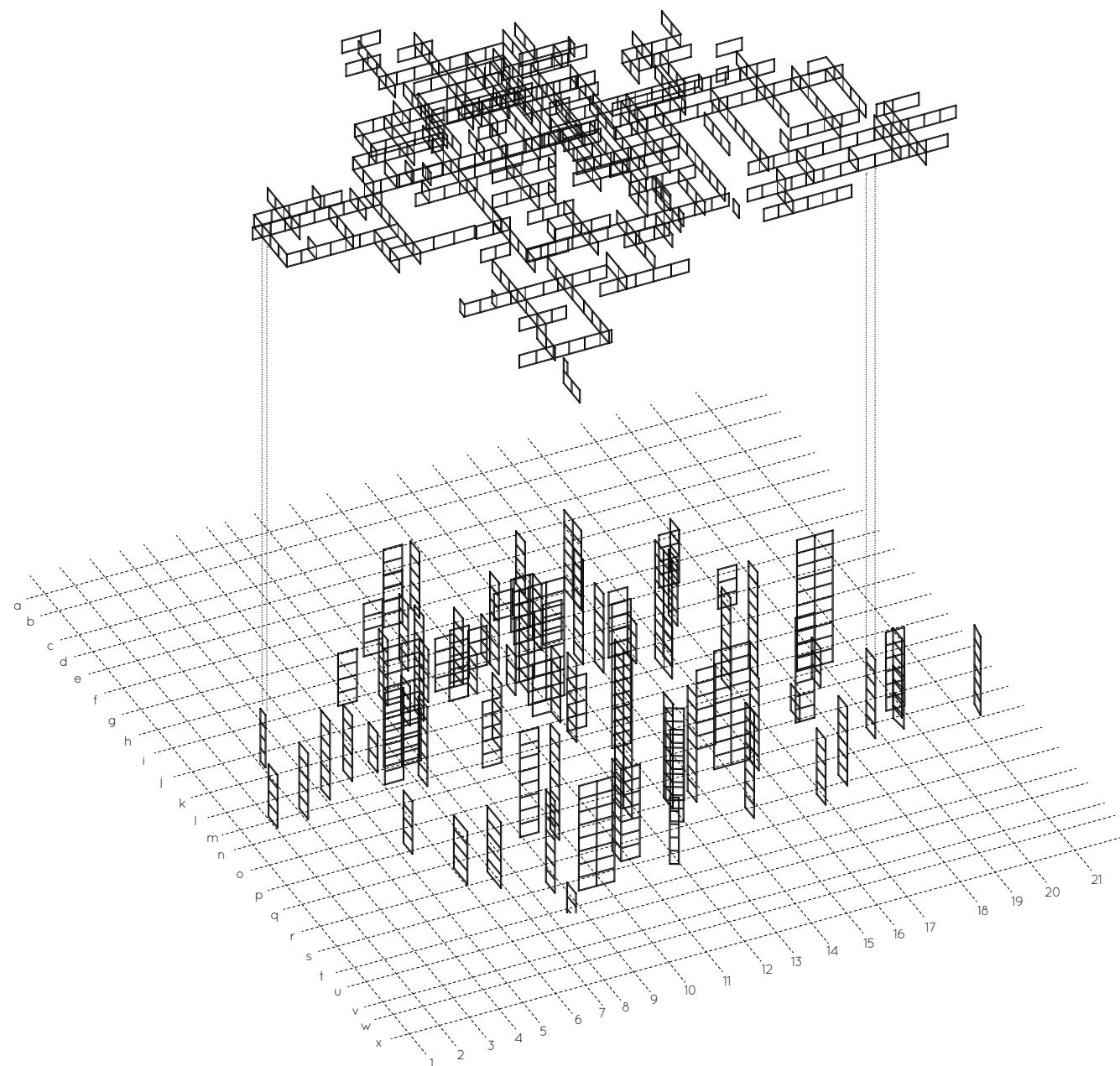
Schema Raumfachwerksträger





geschweißter Stahl-Kastenträger
(mehr Kapazität als I-Träger bei
gleichen Außenabmessungen,
torsionsfest)

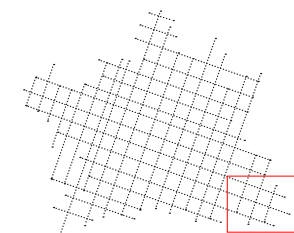




Die horizontalen Elemente definieren die Geschosse und bilden die Tragkonstruktion für die modularen Baukörper sowie die Wegkonstruktionen.

Die vertikalen Elemente werden mit einer Achs-Gurthöhe von 4,25m und einer Stabbreite von 5,50m ausgebildet. Die Doppelfachwerke definieren den Standort der zentralen Erschließungskerne.

Das ganze passiert auf einen Raster zwischen 6,5 - 16,5m Achsabstand. Er orientiert sich an den Straßenverläufen und Bauwerken Shimokitazawas.



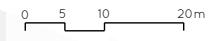


HAUPTERSCHLIESSUNG:

- 01 N Zentrum Nord, Markt
- 02 NO Markt
- 03 O Zentrum Ost, Theater
- 04 SO Busbahnhof
- 05 S Zentrum Süd
- 06 W Zentrum West, Bahnhof
- 07 SW Bahnhof
- 08 NW Einkaufsgegend

LIFTTÜRME:

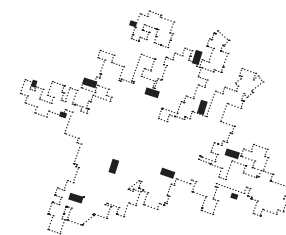
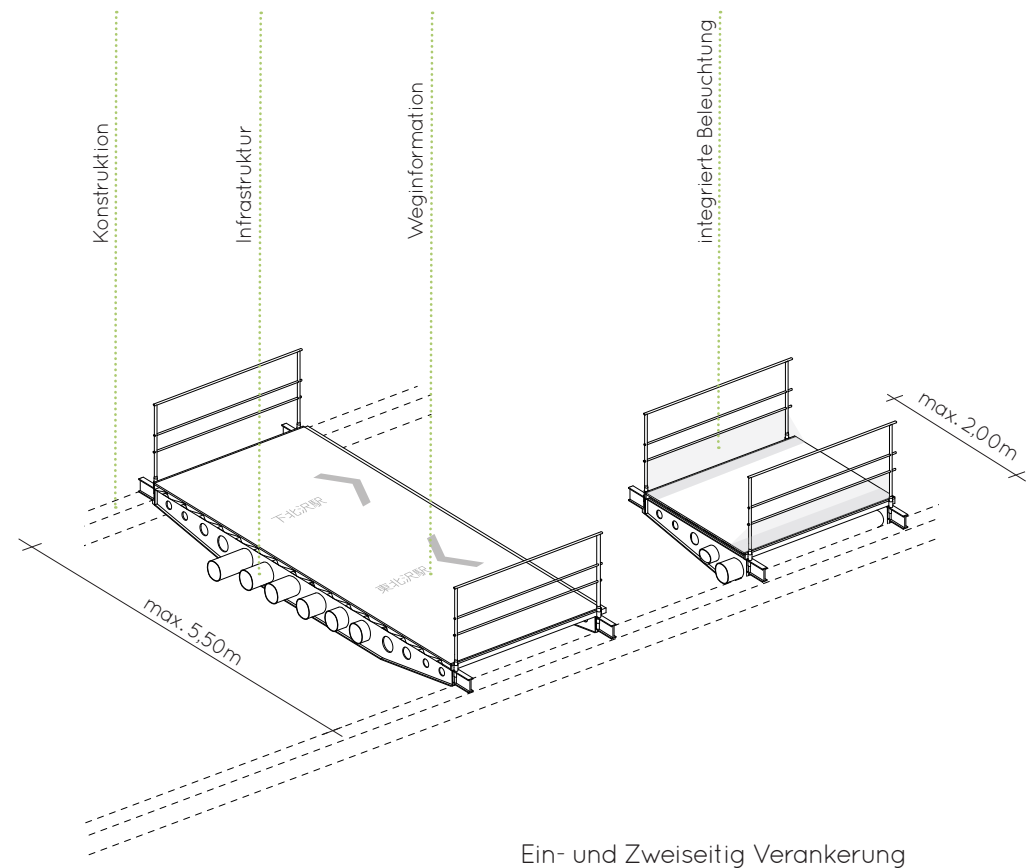
- N1 Anbindung Kaufhaus
- S1 Anbindung Süd
- W1 Anbindung West
- N2 Anbindung Nord

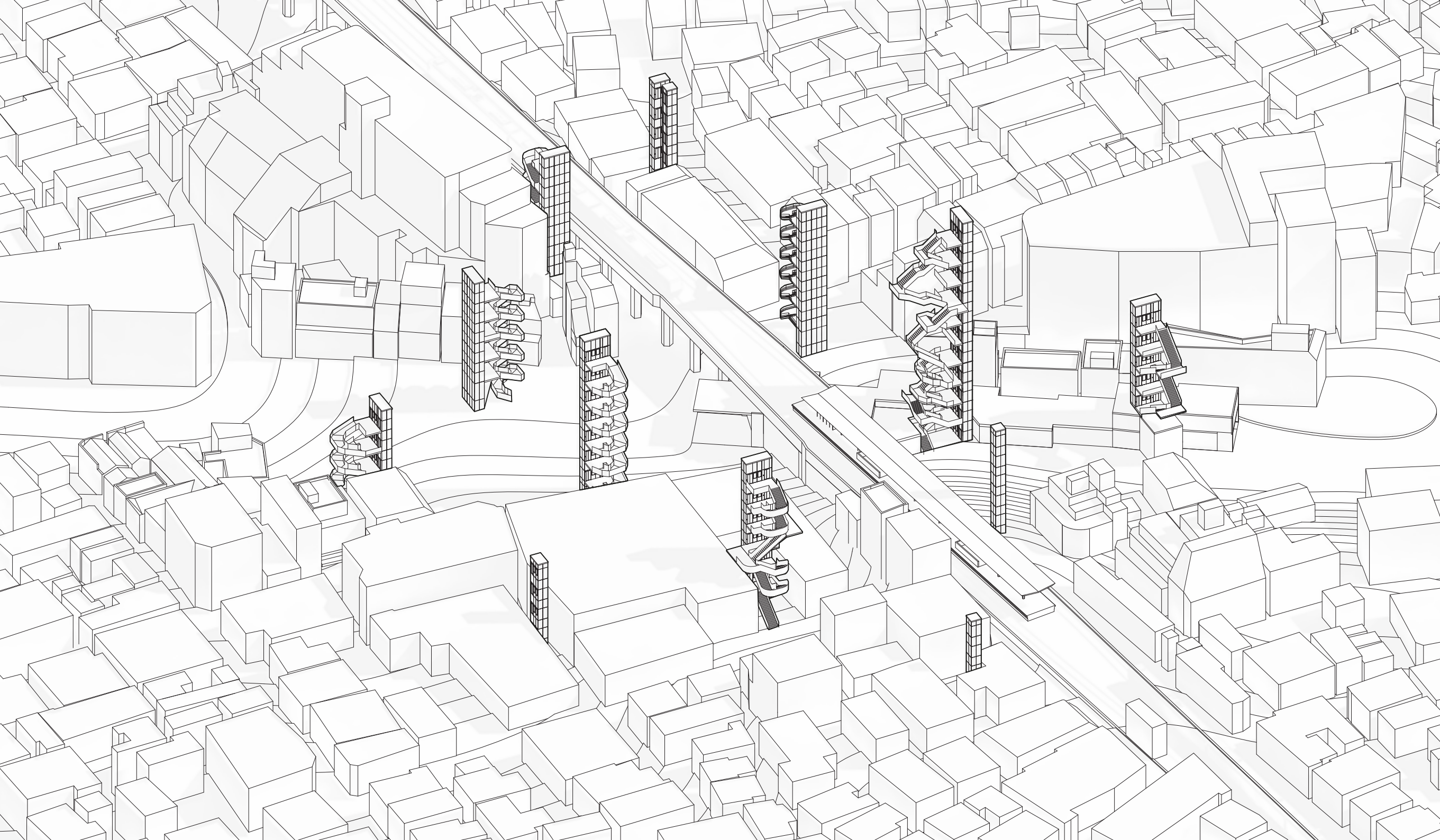




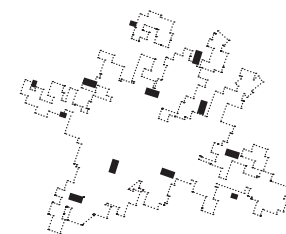
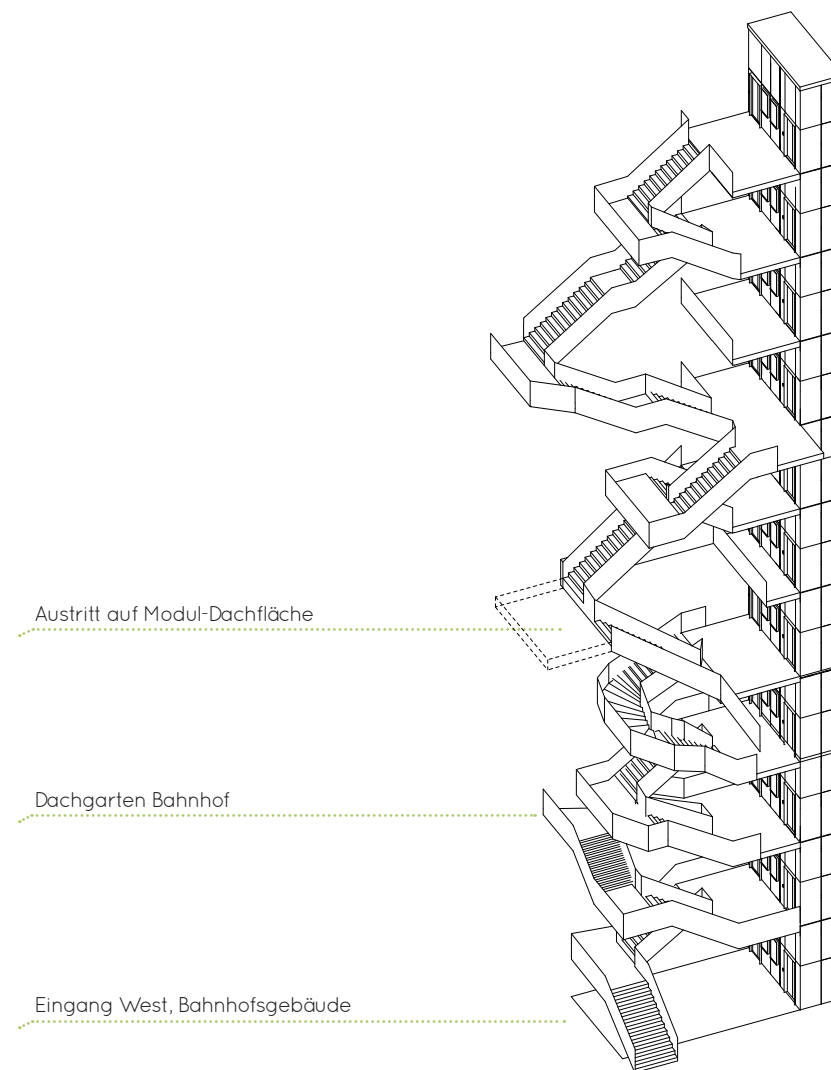
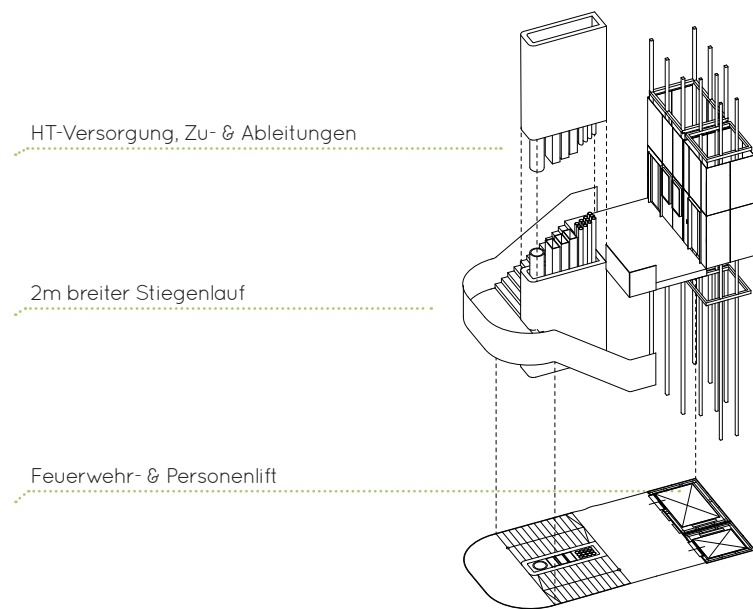
#5

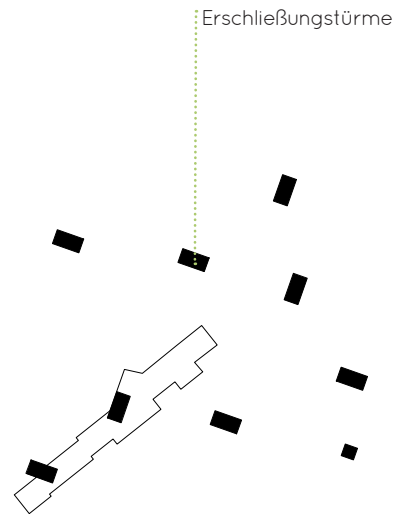
Die Erschließung der neuen Stadtebenen wird an den wichtigen Straßenzubringern positioniert. So ergibt sich eine logische Fortsetzung der Straßenführung in die neuen Ebenen. Die Haupteerschließungstürme werden mit dem Tragwerk in der erste Bauphase verwirklicht. Zusätzlich dazu ordnen sich noch Lifttürme an strategisch wichtigen Punkte an. Vernetzt sind die neuen Ebenen mit der Modulstruktur an sich, sowie den Wegsystemen (siehe rechts). Sie verbinden zusätzlich die Decken der Module mit den Stiegenhäusern. Sie sind statisch einfach oder zweifach auf dem Fachwerk verankert. Die Installationsebene der Module schließt direkt an das Weg-System an und wird so zu den Erschließungstürmen geleitet - wo sie schlussendlich an das lokale Versorgungsnetz angeschlossen werden.



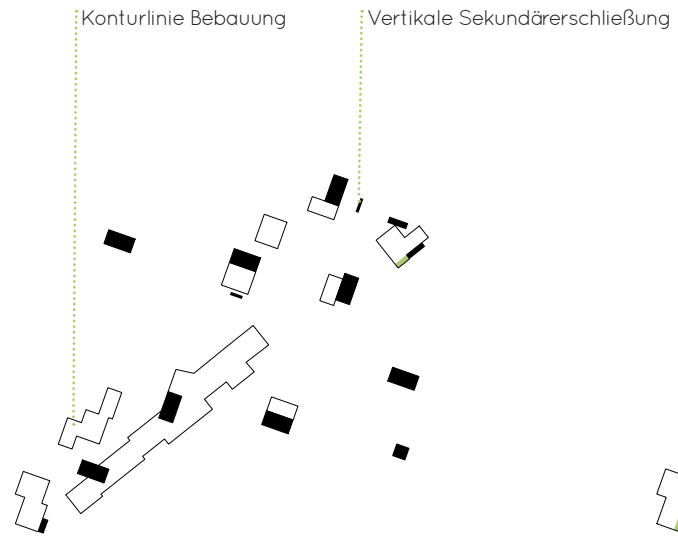


Wie man links sehen kann - ist die Dimension der Erschließungstürme vergleichbar mit einer normalen Bausubstanz in Shimokitazawa. Sie ist nötig um eine schnelle Evakuierung und einen angenehmen Fließverkehr während der Rush-Zeiten zu gewährleisten. Die Dimensionen betragen 5,5 x 10,5 m. Sie bieten somit auch eine klar sichtbare Orientierung im Viertel. Jeder Turm bietet eine Informations- und Versorgungsinfrastruktur und ist der zentrale Anspeisungskern bezüglich Haustechnik, Wasser und Gas für jedes Geschöß.

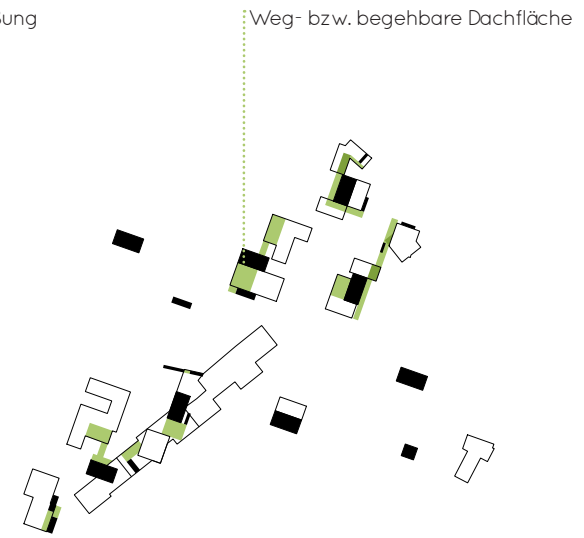




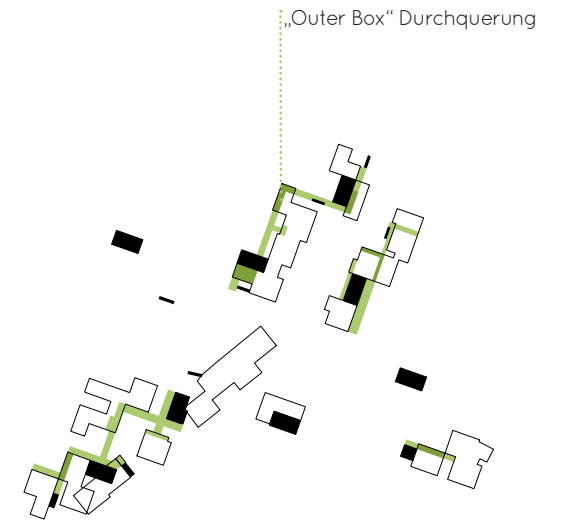
Ebene 01



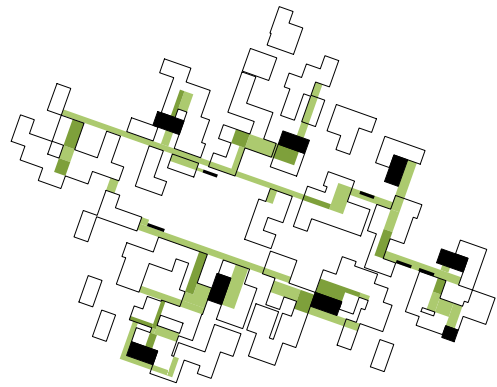
Ebene 02



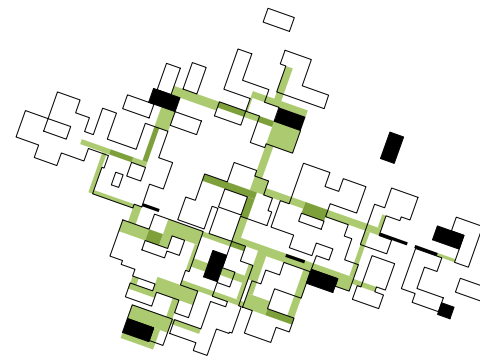
Ebene 03



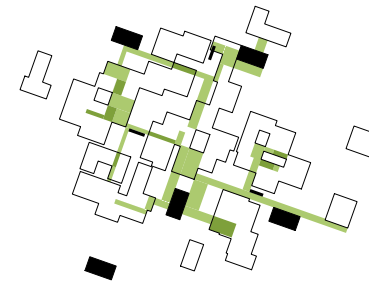
Ebene 04



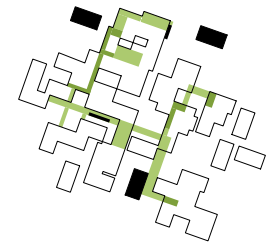
Ebene 07



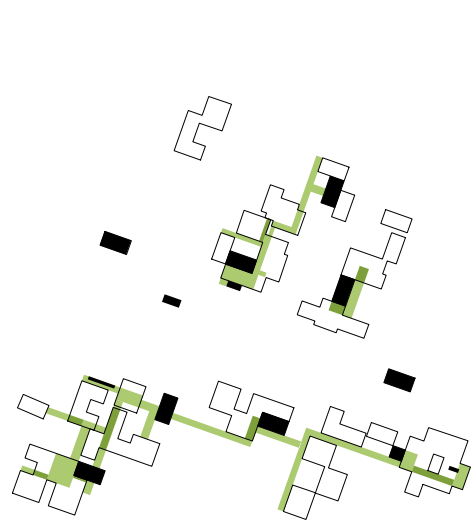
Ebene 08



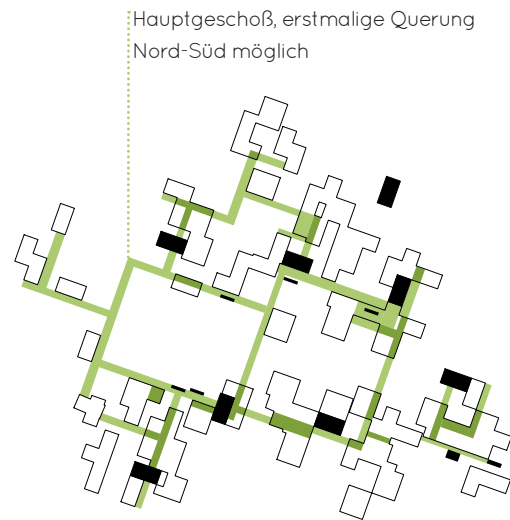
Ebene 09



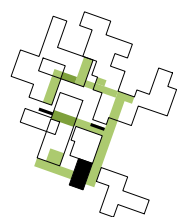
Ebene 10



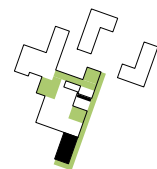
Ebene 05



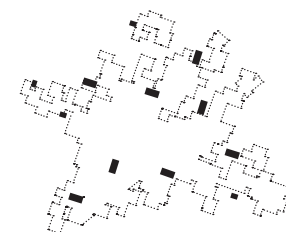
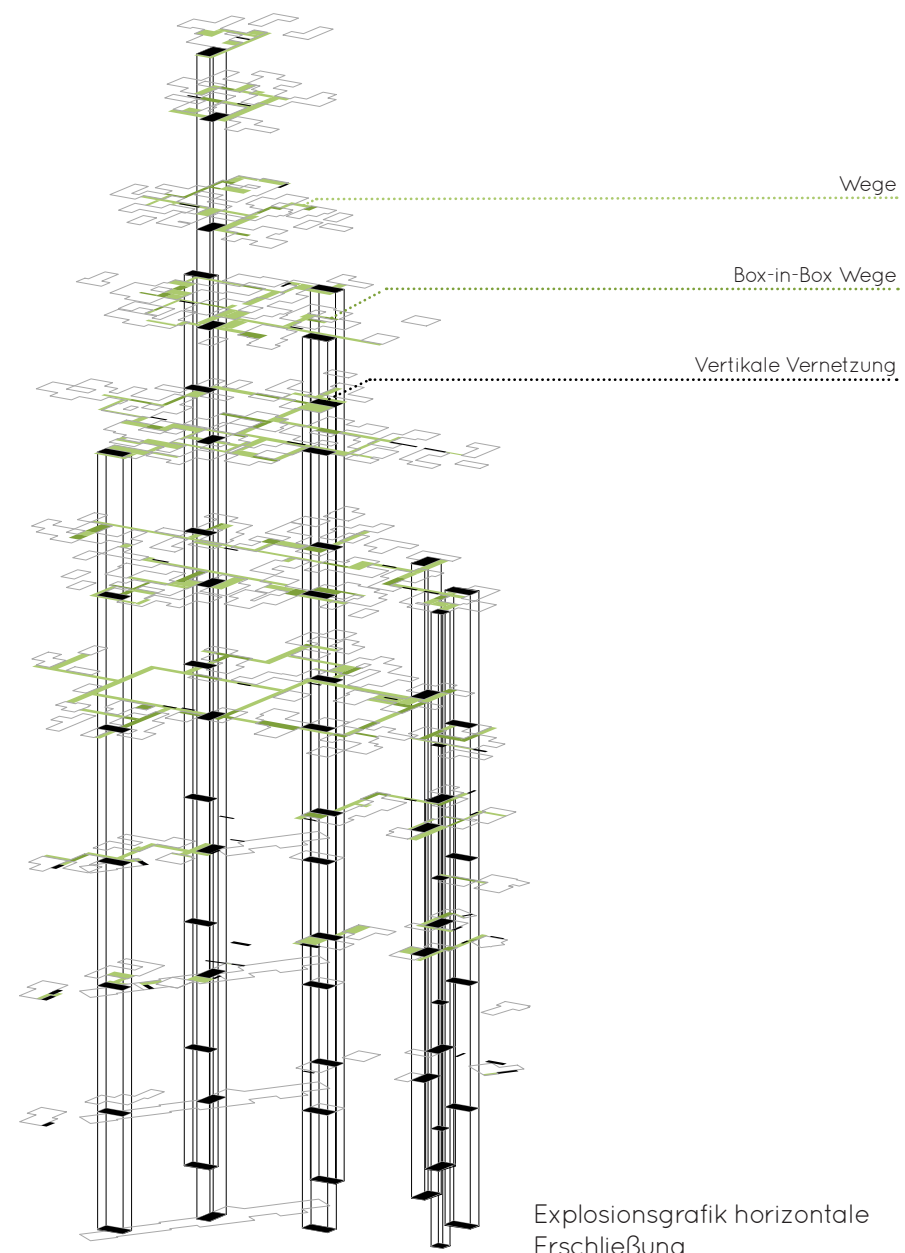
Ebene 06

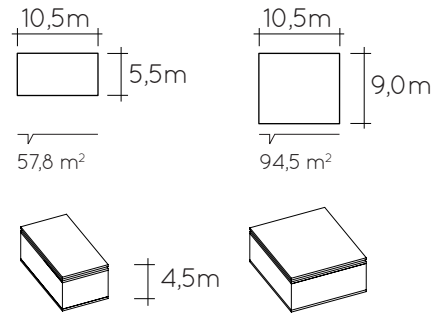


Ebene 11

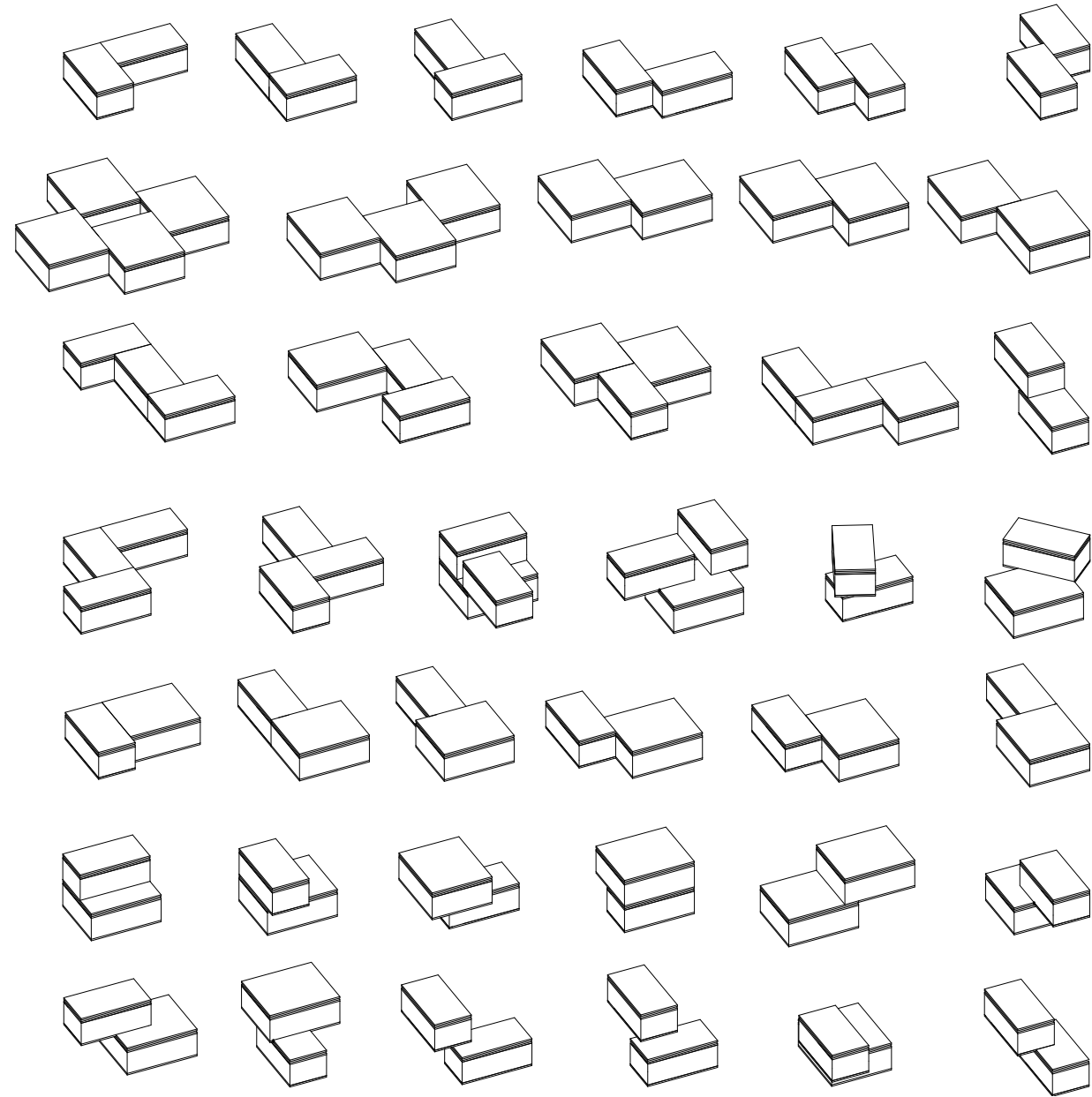
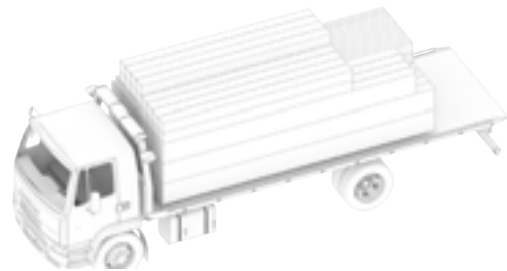


Ebene 12





Der Modulkatalog sieht eine Kombinationweise vor um möglichst großzügige Zwischenräume zu generieren. Dadurch wird eine gute Belichtung und Begrünung ermöglicht. Statisch fest verbunden 2er Kombinationen (siehe erste Reihe rechts) werden zuerst am Boden verbunden um dann an ihren geplanten Standort gebracht zu werden.



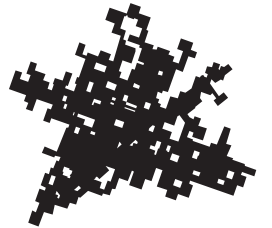
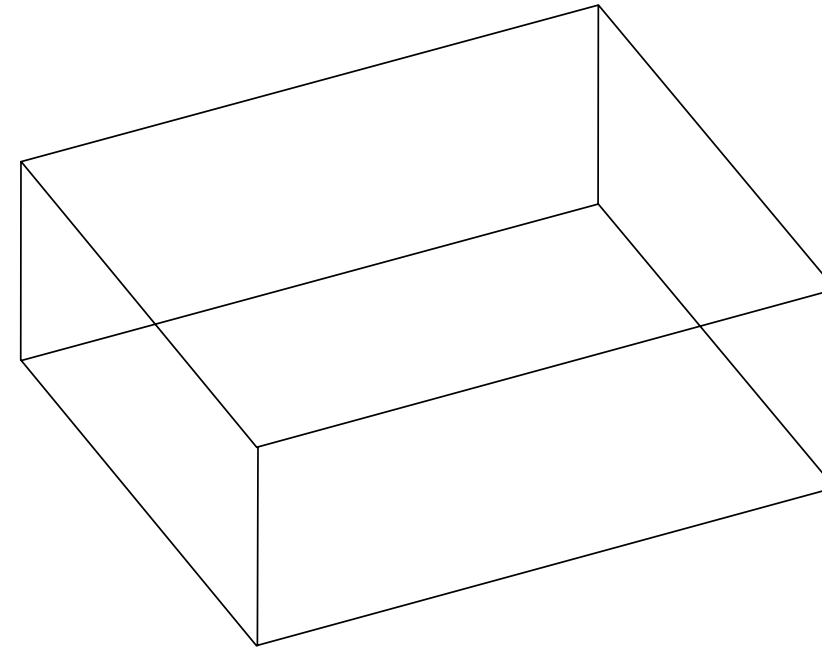
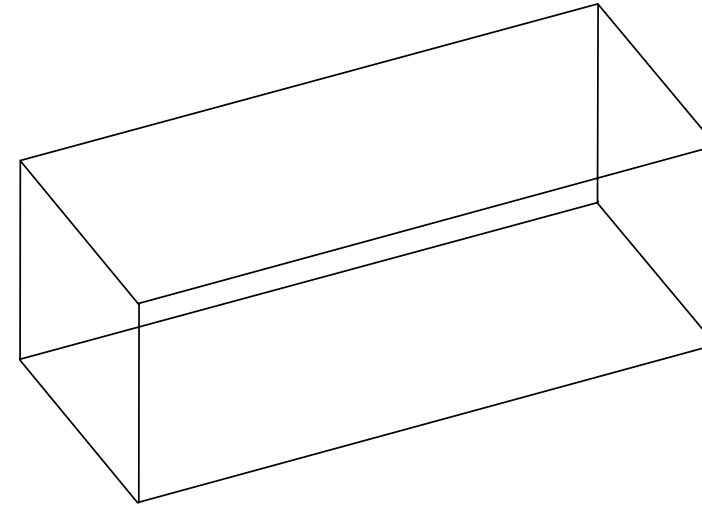
#6

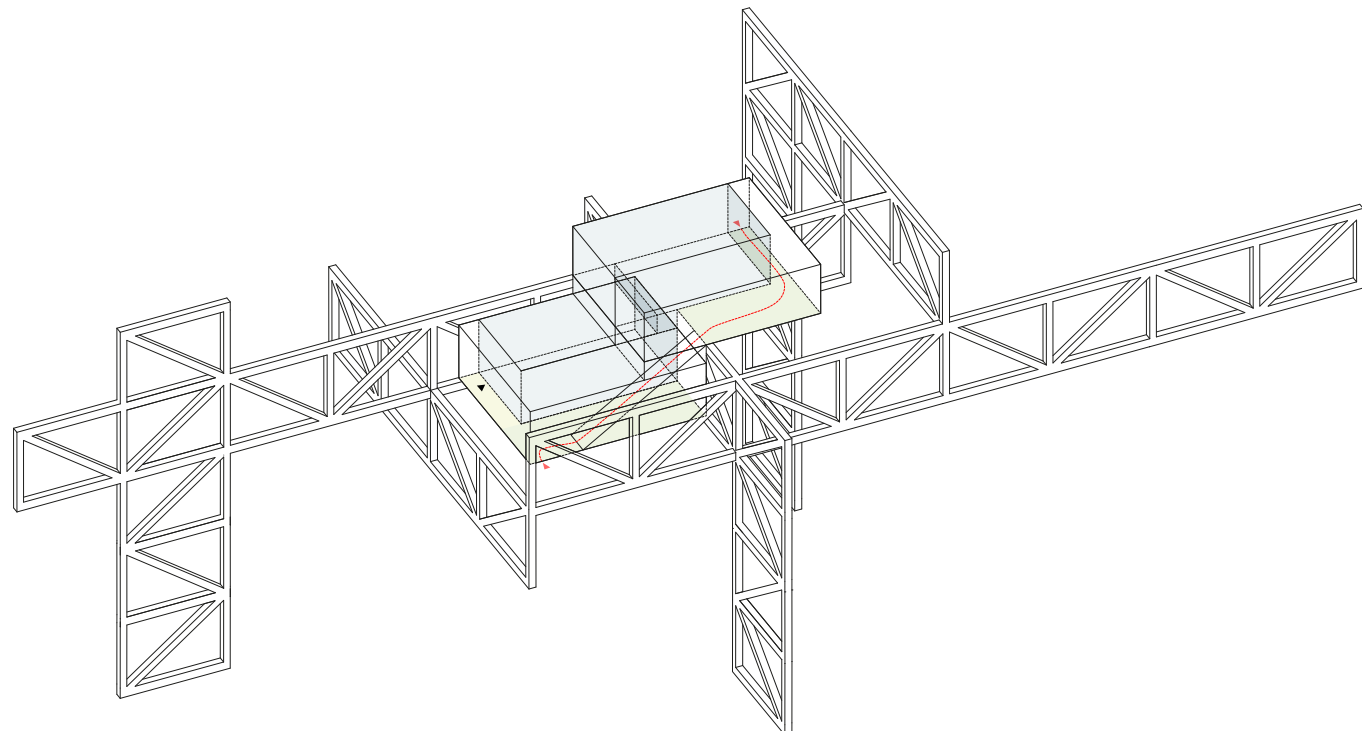
Der Vorteil der modularen Ausführung ist die Vorfertigung und dadurch die Gewährleistung der Nachfrage und der ökonomische Standpunkt bei automatisierter Arbeitsweise. Jedes Modul besteht hier aus einer Minimalbox mit 4 modularen Holzrahmen bzw. -platten. Das größere Modul besteht jeweils aus 2 dieser Minimalboxen. Diese sind speziell für den Transport auf Standard LKW's ausgelegt und erreichen den gewünschten Standort per Straße oder Zug. Durch die leichte Bauweise kann das Modul vor Ort zusammengebaut und mit Hilfe eines mobilen Kranes auf ihren entgeltigen Standort gehieft oder gestapelt werden.

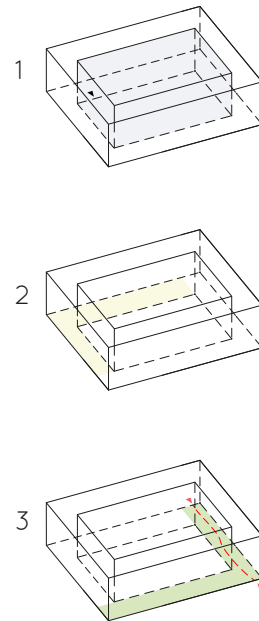
Jedes Modul hat jeweils direkt darüber und darunter eine Installationsebene welche Rohrleitungen wie Wasser, Gas- und Strom entlang von Wegen und der Konstruktionsebenen in die Versorgungshauptpunkte (die Erschließungstürme) leiten.

Die kompakte Bauweise ist auf das japanische Kulturverständnis von Raum und Aussenraum angepasst. So verschwimmen die Grenzen und das System „Box in Box“ fördert ein Zusammengehörigkeitsgefühl in der Nachbarschaft. Die kubische Ausführung minimiert Energieverluste durch sein optimiertes „Fläche zu Volumen“ Verhältnis. Jede Box hat, sofern darüber keine andere Box angebracht wird, die Möglichkeit einer Terrassenausführung und bietet so ihren EinwohnerInnen eine seltene Möglichkeit: persönlichen Grünraum.

In der entstehenden Struktur wird es auch Geschäfte, Dienstleistungen, Gastronomie sowie Communityplätze geben. Um ein flexibles Raumprogramm mit den Modulen zu ermöglichen, werden diese je nach Anforderungen mit Hilfe eines Kombinationskataloges zu größeren Einheiten zusammengeschlossen. In einer Ebene, sowie in mehreren Geschoßen. Dieser Katalog soll eine poröse Ausführung des Gesamtvolumens garantieren um Luft / Licht und Zirkulation bestmöglichst zu ermöglichen.







Das „Box-in-Box“ System wird auf Basis einer anderen Kultur hier in Europa etwas zu rigide gesehen. Für den behutsamen Umgang mit öffentlichen Flächen und das Aneignen sowie Abstufen selbiger (mit Auslagen, Vordach, Jalousien, Schiebetüren, Eingangsstufen) gibt es in Japan eine lange Geschichte. Fließende Übergänge sind in älteren japanischen Wohnviertel weit verbreitet und im traditionellen Wohnraum mit ihren flexiblen Wänden und unterschiedlichen Bodenniveaus üblich.¹

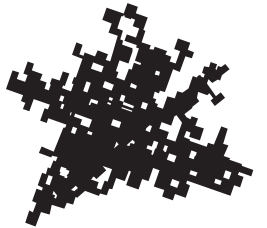
Großen Erfolg feierte Architekt Sou Fujimoto mit seinem Einfamilienhausprojekt N. Er schreibt in seinem Buch „Primitive Future“ sehr einfühlsam über das Verhältnis von Innen und Außen, dem Haus und der Stadt. So scheinen beide jeweils sehr unterschiedlich und doch mit selben Kontext. Er versucht die Grenzen zu eliminieren und ein Zusammen zu kreieren. „Exteriority is not architecture. Interiority is not architecture. Architecture exists in how exteriority and interiority are connected.“²

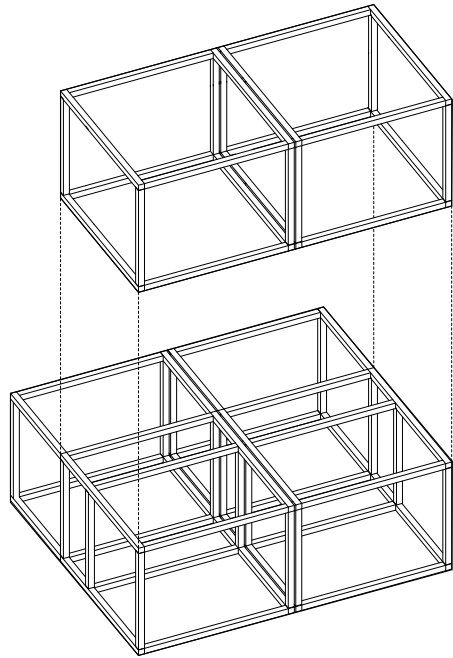
Das Modul wird nach dieser Vorstellung unterteilt in eine innere Box (1) die den EinwohnerInnen als Wohnraum oder Gewerbefläche zur Verfügung steht und in eine äußere Box (2+3). Die Fläche zwischen den Boxen kann zum Beispiel als Vorbereich (2) für die innere Box bzw. eine Art Veranda bilden (2) (halböffentlich) oder als öffentliche Transitfläche (3) genutzt werden. Die traditionellen flexiblen Raumnutzungen als kultureller Hintergrund scheinen in Japan im alltäglichen Gebrauch des urbanen Raumes flexible und temporäre Formen möglich zu machen, sodass es in Tokio gelingt, den engen Raum der Metropole intensiv auszunutzen, ohne das allzu große Konflikte auftreten.³ Die Zuordnung von öffentlicher Fläche zu den Modulen soll ein Verantwortungs- und Zusammengehörigkeitsgefühl für die Gemeinschaft und Nachbarschaft fördern.

¹ Tokyo. Die Strasse als gelebter Raum, by Jürgen Krusche, Frank Roost, S.64

² Sou Fujimoto Primitive Future aus Contemporary Architect's Concept Series 1, S.74-81

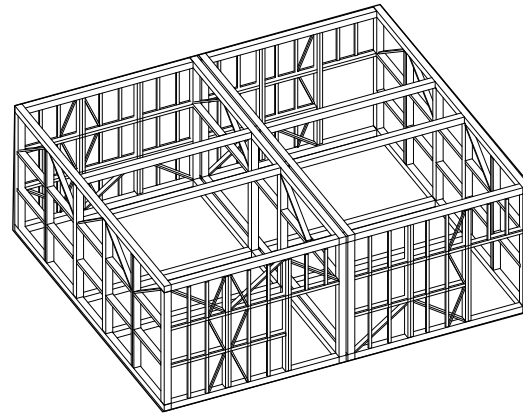
³ Tokyo. Die Strasse als gelebter Raum, by Jürgen Krusche, Frank Roost, Flexible Raumnutzung S.65





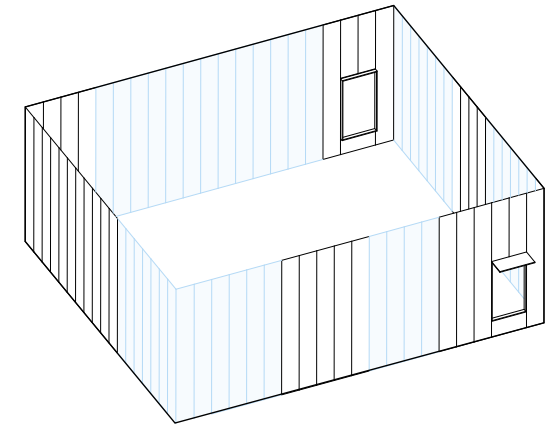
Primärkonstruktion

Bei dem großen Modul wird die Hauptkonstruktion aus 20/20 Leimbändern definiert. Es werden kraftschlüssige Holzverbindungen im Werk vorbereitet und vor Ort zusammengesetzt und gegebenenfalls mit Stahlwinkel verstärkt.



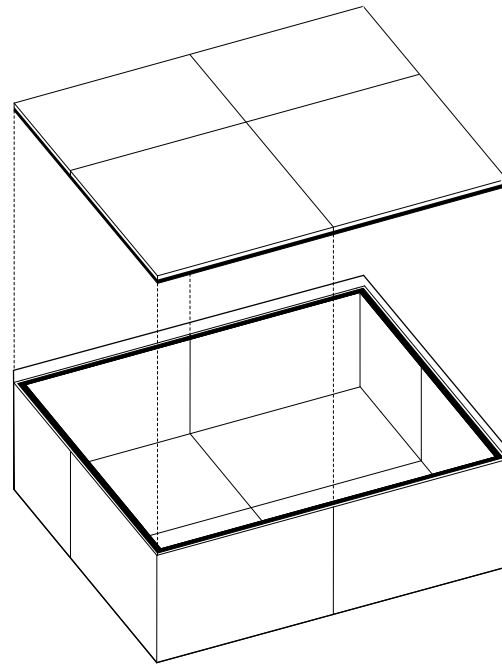
Sekundärkonstruktion

Die benötigte Steifigkeit des Baukörpers wird mit einem engen Raster (20-80cm) aus weiteren Holzträgern erzielt. Sie definieren die Decke und den Boden der „outer Box“. Für diverse vertikale Erschließungen ist dieses Raster flexibel auszulegen und gegebenenfalls auszuwechseln.



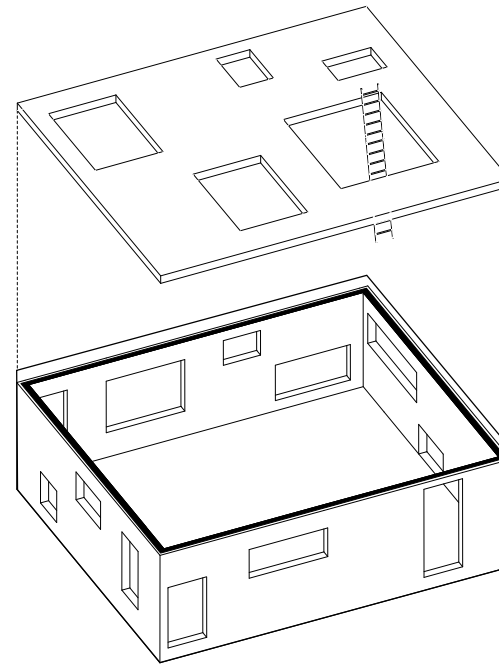
Fassadenpanelle

Die Fassade ist angepasst an die Sekundärkonstruktion und besteht aus jeweils 50cm Paneelen wahlweise aus Feinblech oder Glas. Diese Modulbauweise wurde speziell für Gewerbe sowie andere Funktionen entwickelt, die starken Bezug nach Außen wünschen. Hinter der Feinblechfassade wird der Zwischenraum mit Wärmedämmung ausgefüllt.



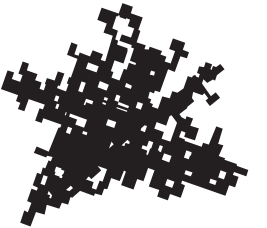
Vollholz Plattenbauweise

Mit einer Plattenbauweise kann eine individuelle Fassadengestaltung erzielt werden. Es werden die vorgefertigten Wand- und Deckenteile nach Kundenwunsch mit Fenster-, Tür- und Deckenöffnungen versehen und angeliefert und vor Ort zusammengestellt.



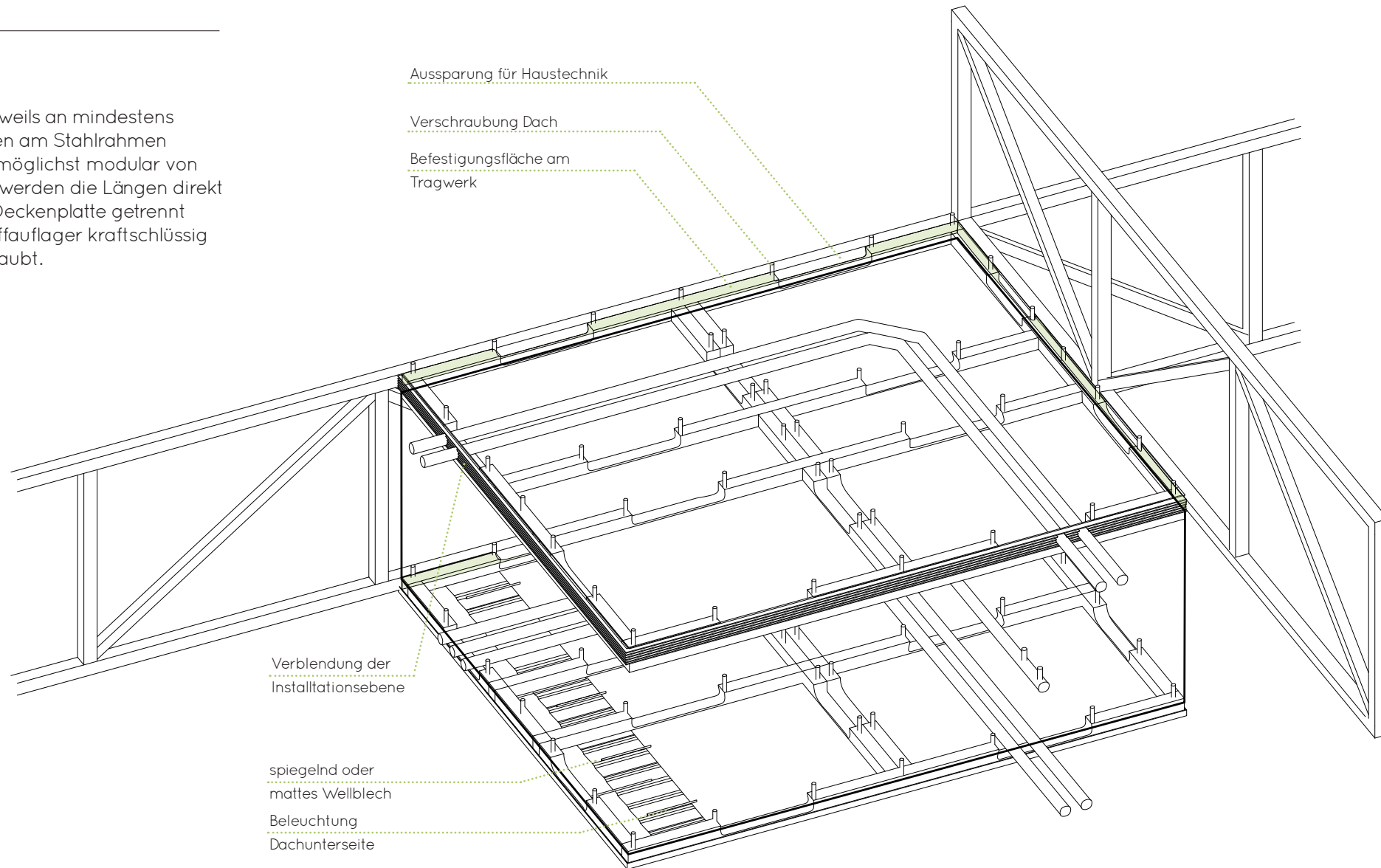
Fassadenaussteifung

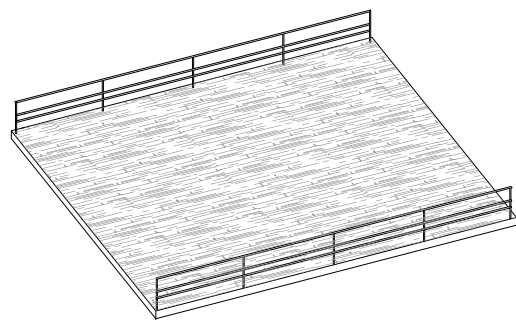
Bereits im Werk vorgefertigt beinhalten die Fassadenelemente standardisiert 15cm Vollholzplatten aus regionalem Anbau sowie eine 8-10cm Wärmedämmung. Die Fassade wird in weißem Feinblech ausgeführt.



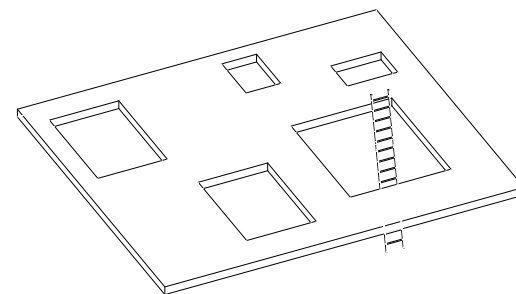
Aufhängungsebene

Die Boxen werden jeweils an mindestens zwei Längsrichtungen am Stahlrahmen montiert. Da dieses möglichst modular von staten gehen kann, werden die Längen direkt über und unter der Deckenplatte getrennt durch eine Kunststoffauflager kraftschlüssig miteinander verschraubt.

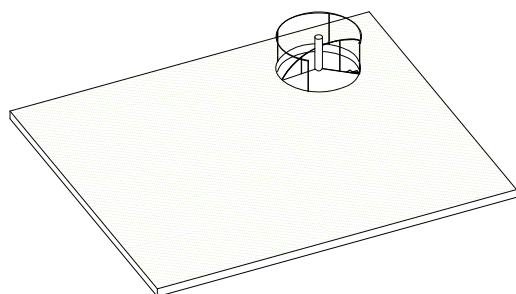




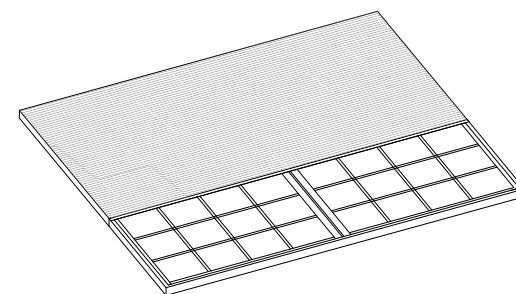
Pflasterung-Weg



Feinblech-Dach



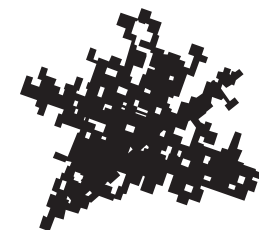
Begrünung-Garten



Teilverglasung-Oberlichte

Dachkonstruktion

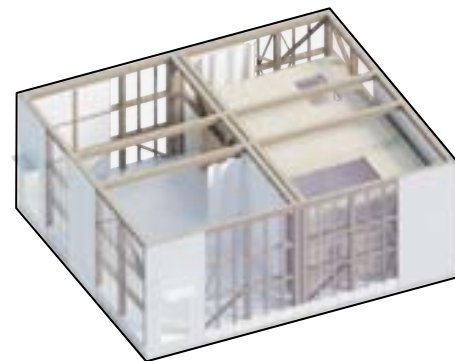
Um ebenerdig von den Modulen und Stegen auf die Dächer der darunterliegende Module treten zu können, werden je nach Funktion - Weg, Terrasse, Garten - der jeweilige Dachaufbau über der Aufhängungsebene montiert. Solitär angebrachte Module können über eine Wendeltreppe oder Holzleiter das Dach erreichen.





HOLZ / TIMBER

Holz wird primär für die Konstruktion der Boxen angewendet. Verglichen mit Stahl ist hier das geringe Gewicht und die Vermeidung von Kälte- und Wärmebrücken entscheidend. Es gibt je Modul 2 Ausführungen: Pfosten-Riegel & Plattenbauweise.

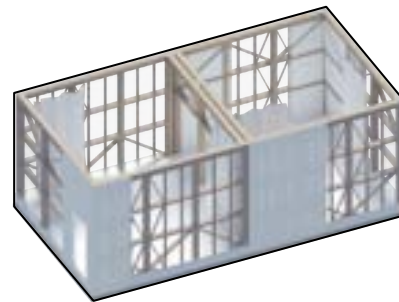


Modul A



GLAS

Vor allem für Gewerbe und Gemeinschaftsräume ist die Kommunikation nach außen entscheidend. Das Modul A+B erlaubt durch modulare Paneele aus Glas und Feinblech eine individuelle Gestaltung der Fassade.

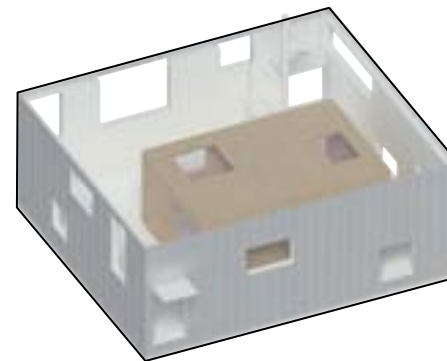


Modul B



WEISSES FEINBLECH / GALVALUME

Die Module C und D sind aus Plattenbauweise und Öffnungen können nach Bedarf angeordnet werden. Die Fassade wird mit dem für Japan typischen Galvalume ausgeführt. Die Minimalbox im Inneren, als mit Brandschutz bestrichenen Vollholz-Ausführung, vorgeschlagen.



Modul C



BEGRÜNUNG / GREENERY

Die Dächer der Module sollen weitmöglichst begrünt werden. Für öffentliche Plätze wird eine Pflasterung aufgebracht. Substratboxen stellen für Bäume (primär Flachwurzler) ausreichend Platz zur Verfügung. Diese ist fest mit dem primär Tragsystem der Boxen verankert. Die Entwässerung erfolgt über die Versorgungsebene.



Modul D

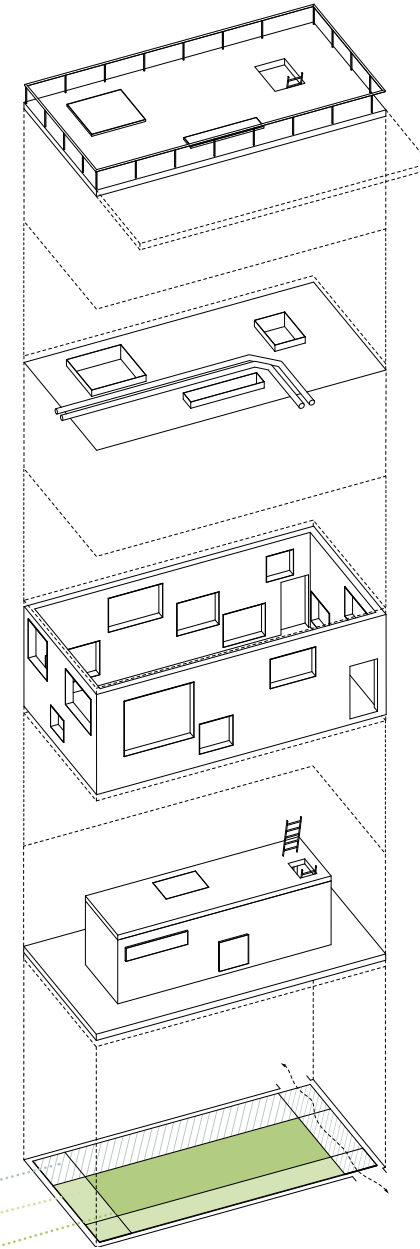
begehbare Dach (erweiterbar) oder
öffentliche Wegfläche bzw. Grünfläche

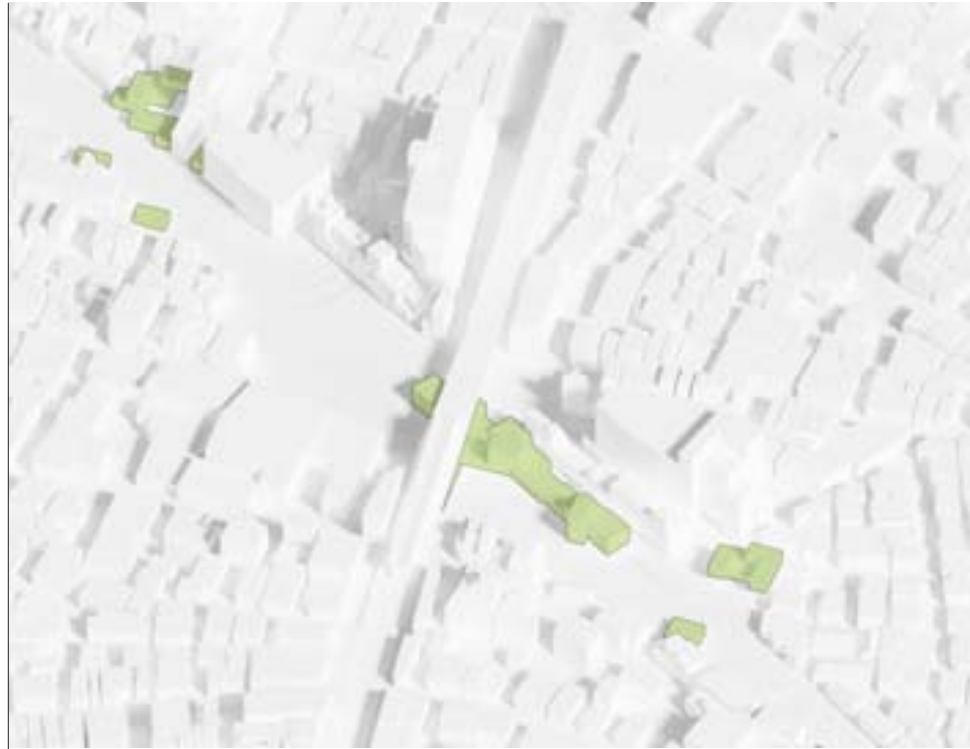
Versorgungsebene

Außenbox, verglast oder offen

Innere Box, verschiedene Größen & Querschnitte
ausführbar

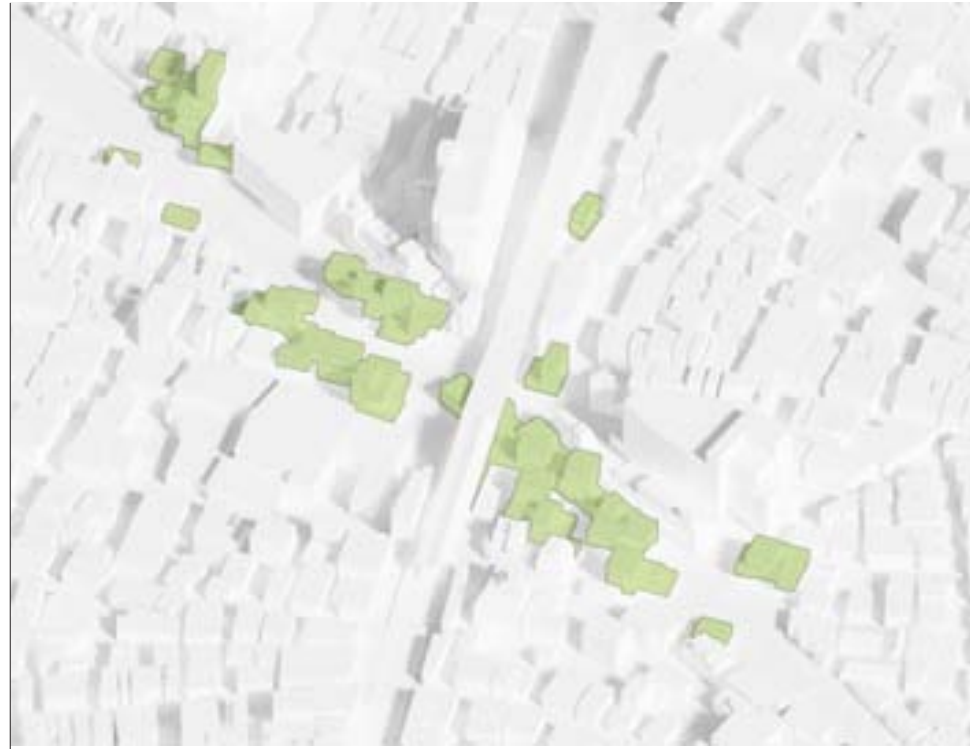
Flächennutzung:
öffentlich,
semiöffentlich
private Flächen





2013

Fertigstellung des Bahnhofgebäudes
sowie Einrichtungen entlang der
Greenline.



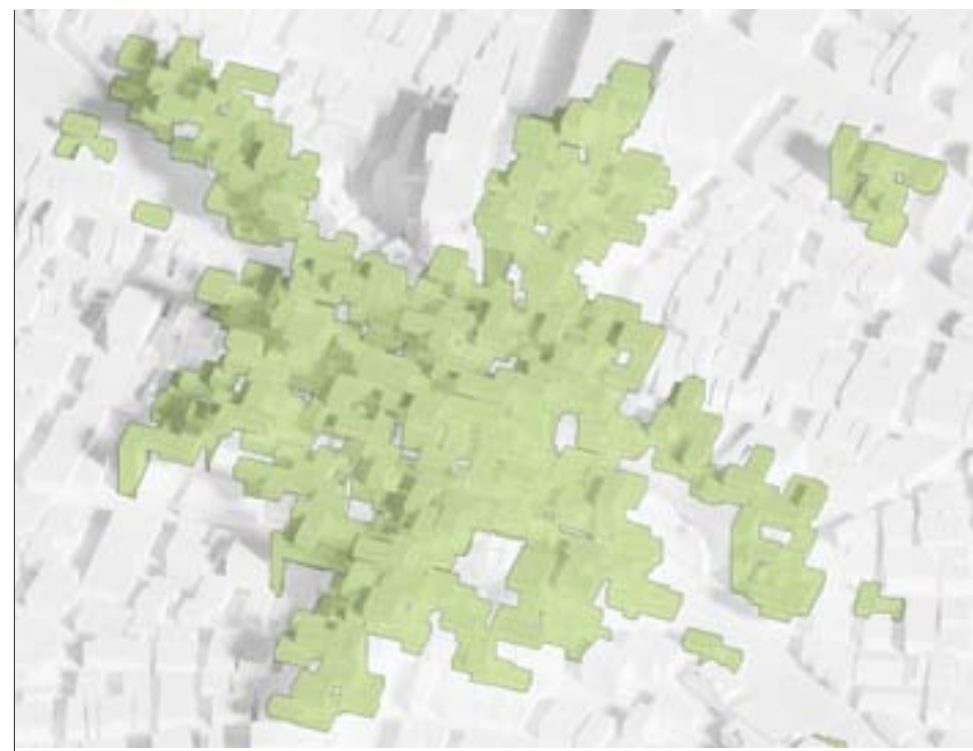
2015

Erweiterung der Struktur mit weiteren
Ebenen. Umbau der Keio - Bahntrasse.



2020

Vernetzung alle bestehender
Erschließungstürme sowie Erweiterung
der Struktur mit mehreren Ebenen



2040

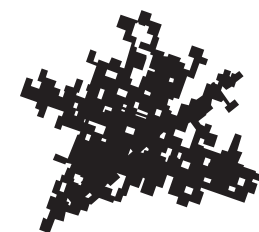
Überwachsen und einfügen in Nischen und Baulücken in der Umgebung, Zusammenwachsen separater Module. Dieser Stand wird in der Arbeit genauer dargestellt.

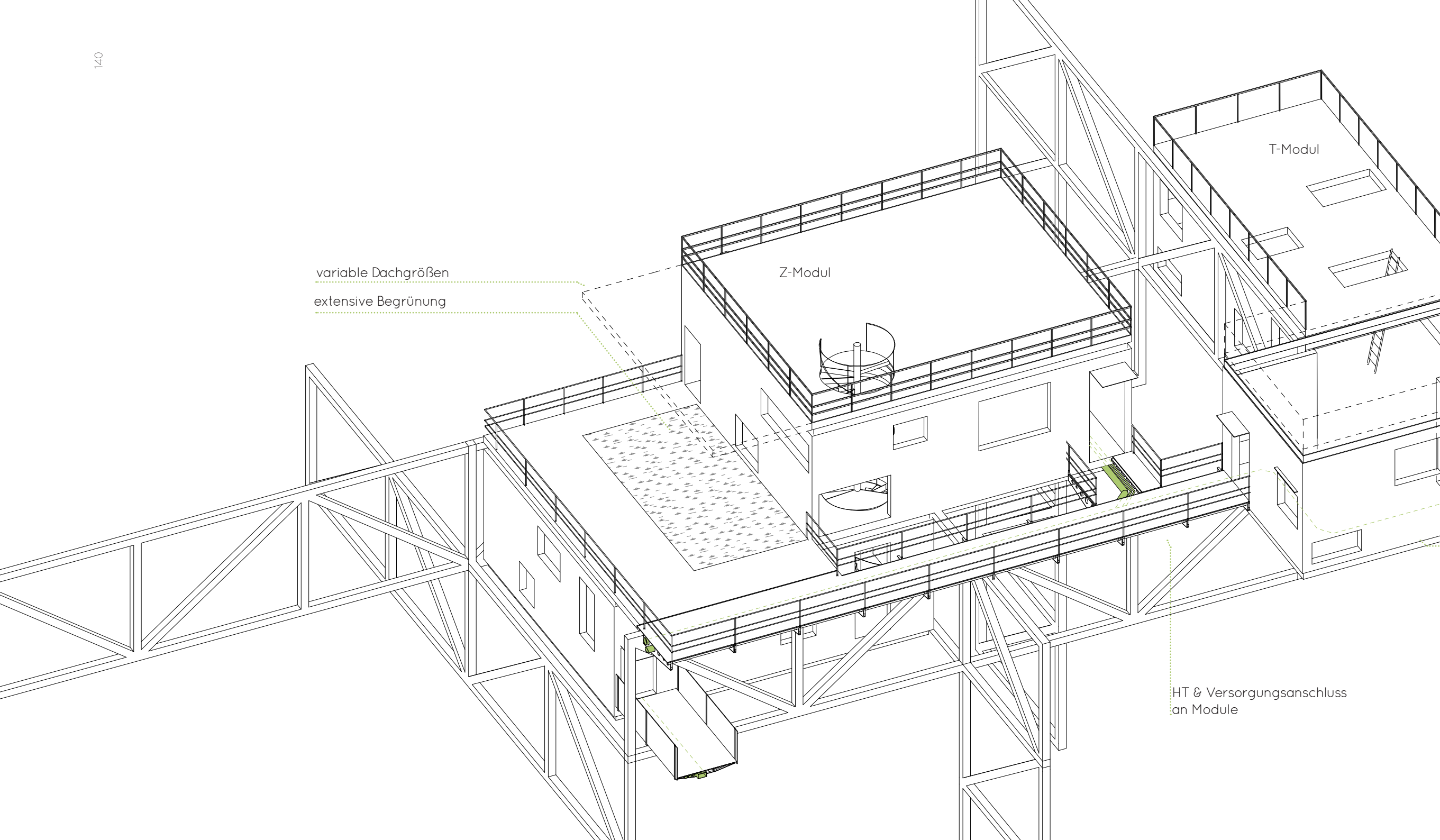
2060

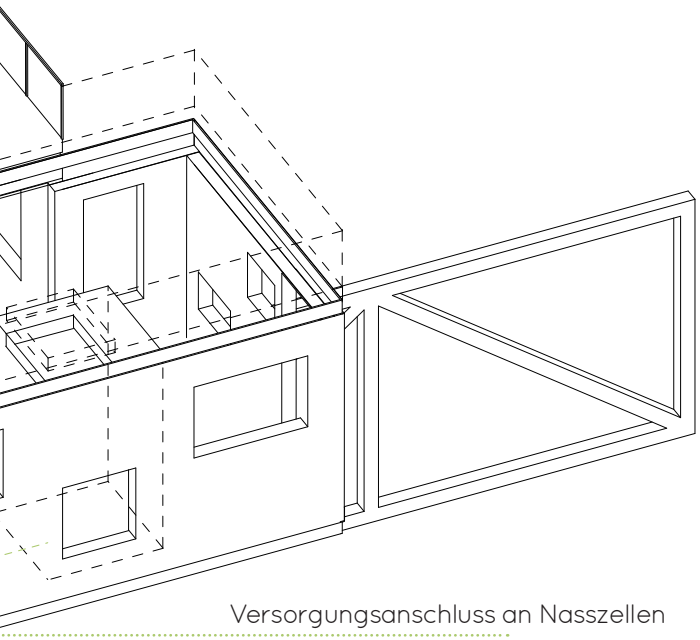
Das Modulare System weitet sich auch auf das restliche Viertel aus, sofern Bauplätze zur Verfügung stehen. Bei Bedarf wird das System mit Erschließungstürme sowie Ebenen erweitert.

ZEITACHSE

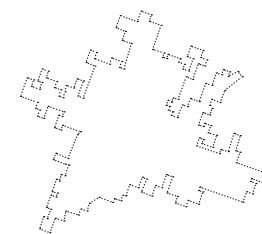
5-139

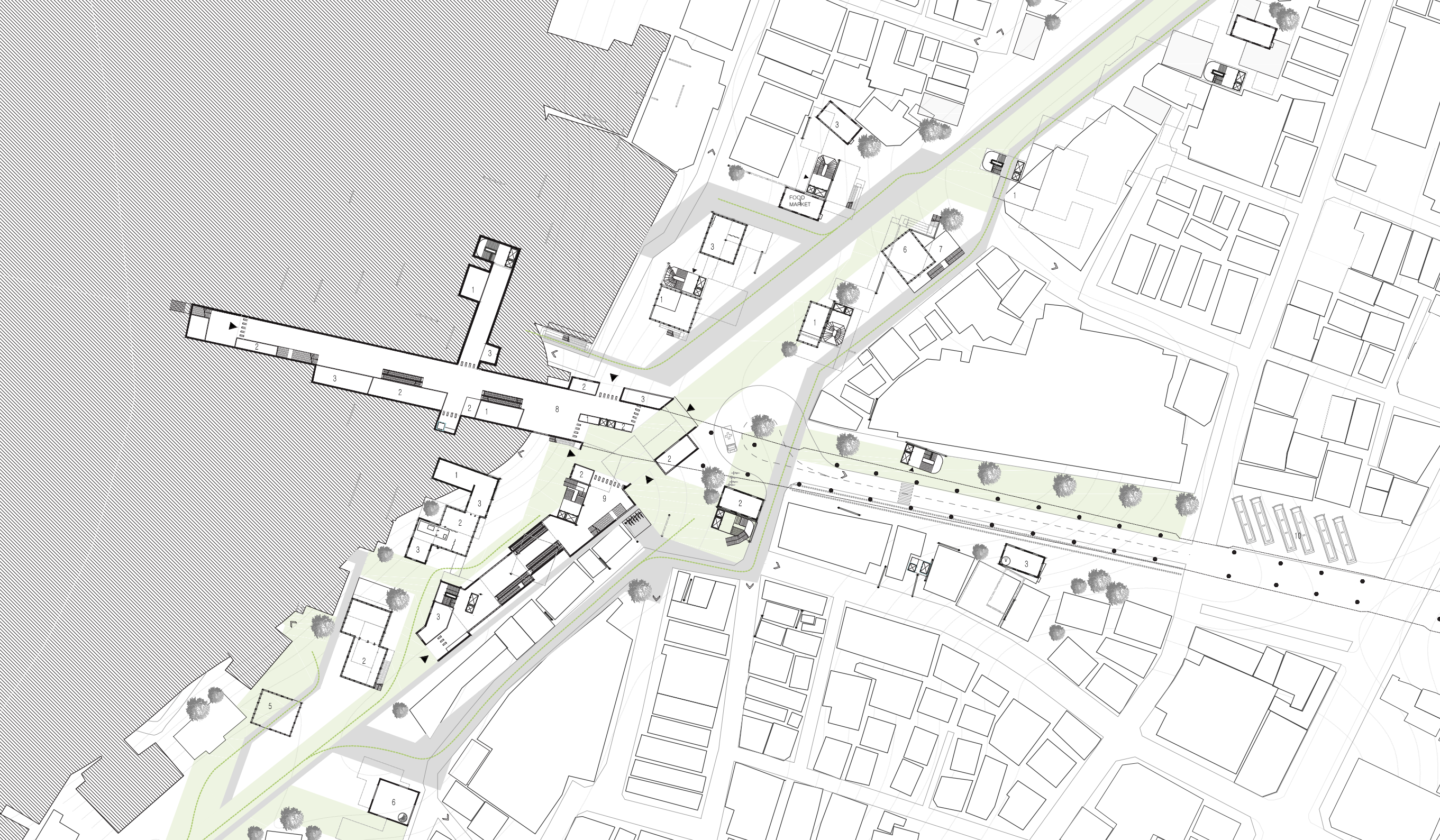




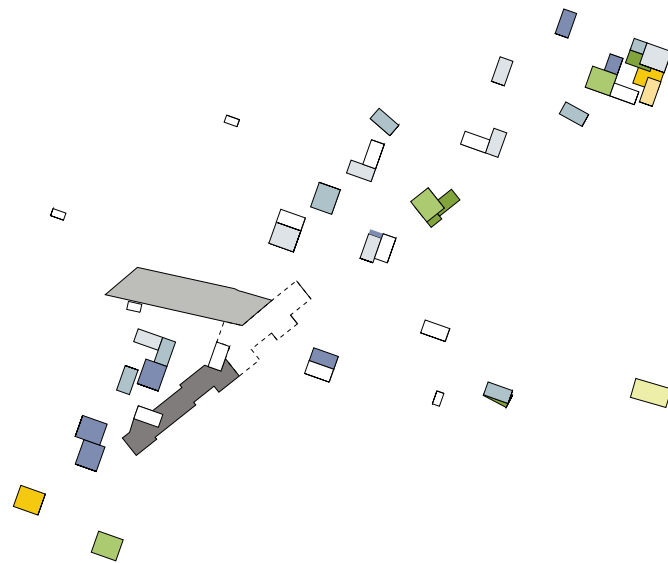


Versorgungsanschluss an Nasszellen



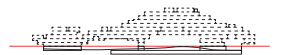


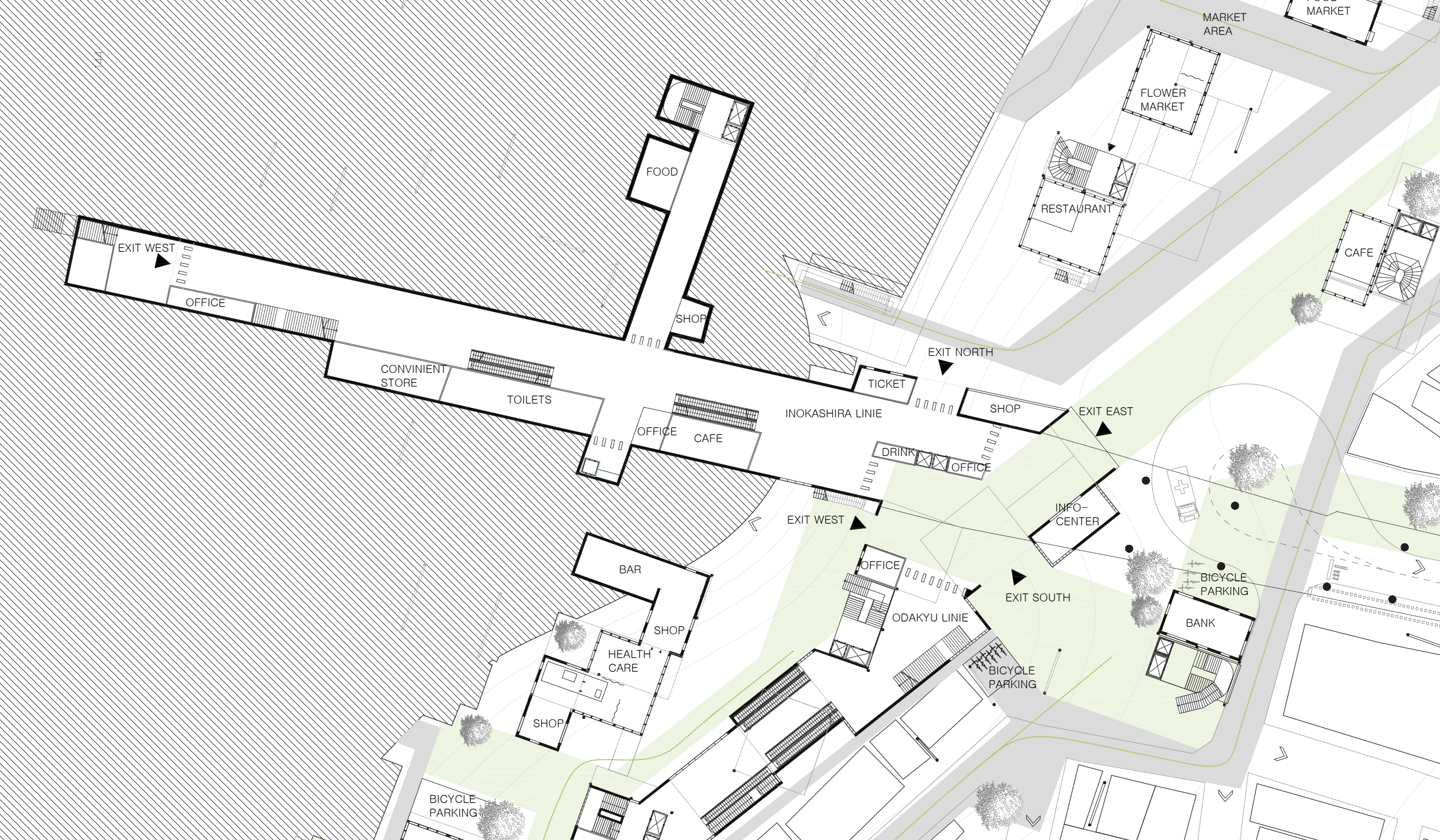
- 1 Gastronomie
- 2 Büro
- 3 Gewerbe
- 4 Wohnen
- 5 Gemeinschaft
- 6 Kultur & Bildung
- 7 Grünfläche
- 8 Keio Bahnhof
- 9 Odakyu Bahnhof
- 10 Busbahnhof
- Erschließungstürme



Um das System besser verstehen zu können zeige ich folgend das Erdgeschoß mit der zentralen Anschließung an die gegebene Situation.

Das Viertel wird mit den Erschließungstürmen an die neue Erhobene Struktur angebunden. Im Erdgeschoßbereich ist die Struktur zurückhaltend und führt nur mit einzelnen Modulen langsam ansteigend in die Höhe. Der Bahnhof wurde leicht umkonzipiert - so findet sich zentral ein frei zugänglicher Raum der die vier Viertel sowie die zwei Zugänge der Keio und Odakyu Bahnlinien verbindet. Eine Lichtinstallation, eingelassen in die Bodenpflasterung (im Plan als grüne Linie dargestellt) führt die Greenline in das Viertelzentrum und dient zur Orientierung. Ein Busbahnhof ist westlich unter der Keio-Bahntrasse angeordnet. Für Einsatzfahrzeuge gibt es die Möglichkeit unter jener Trasse bis zum Bahnhof zu gelangen.





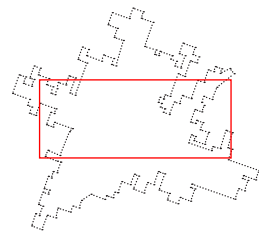


M 1:500



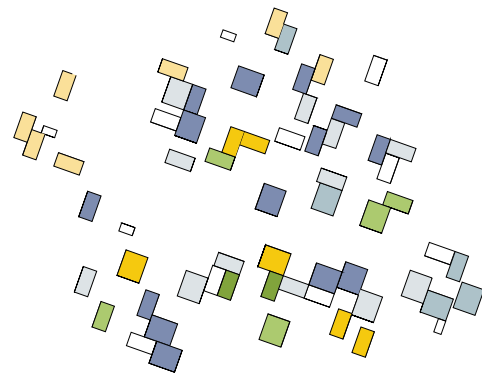
ERDGESCHOSS

5-145





- 1 Gastronomie
- 2 Büro
- 3 Gewerbe
- 4 Wohnen
- 5 Gemeinschaft
- 6 Kultur & Bildung
- 7 Grünfläche
- Erschließungstürme

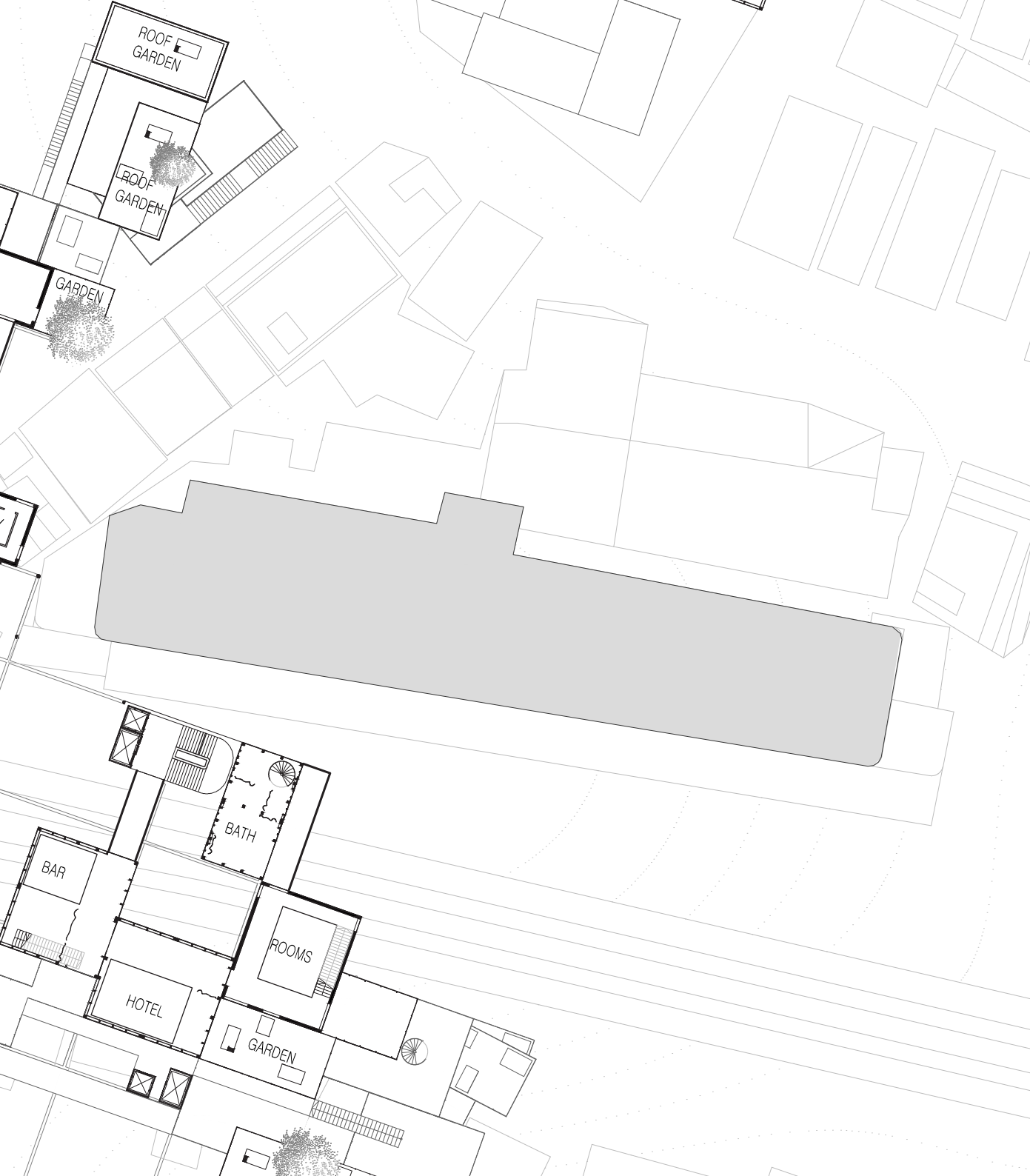


Als nächstes möchte ich kurz ein Beispielgeschoß näher behandeln. Hier wird die Hauptebene 6 genauer dargestellt, welche primär wie eine reguläre Erdgeschoßzone verstanden werden kann. So wird hiervorwiegend Gewerbe, Gastronomie und Kultur untergebracht. In die weniger frequentierten Ebenen darunter und darüber ordnen sich Wohn- und Gemeinschaftsstrukturen an.

Ausschnitt M=1:200 Ebene 6



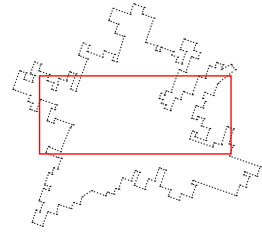




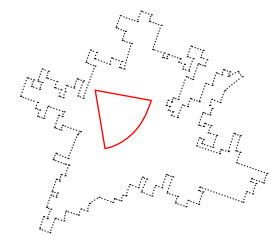
M 1:500

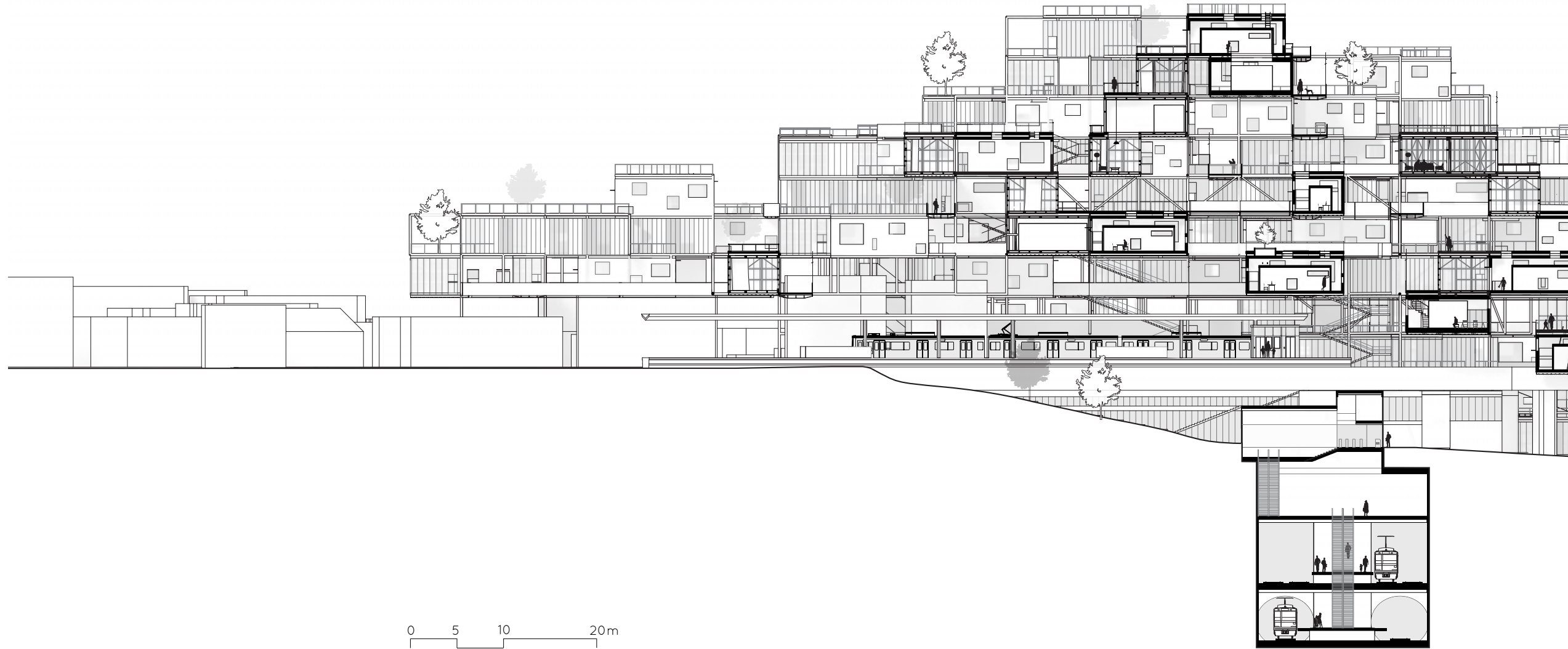
EBENE 6

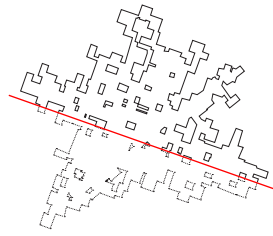
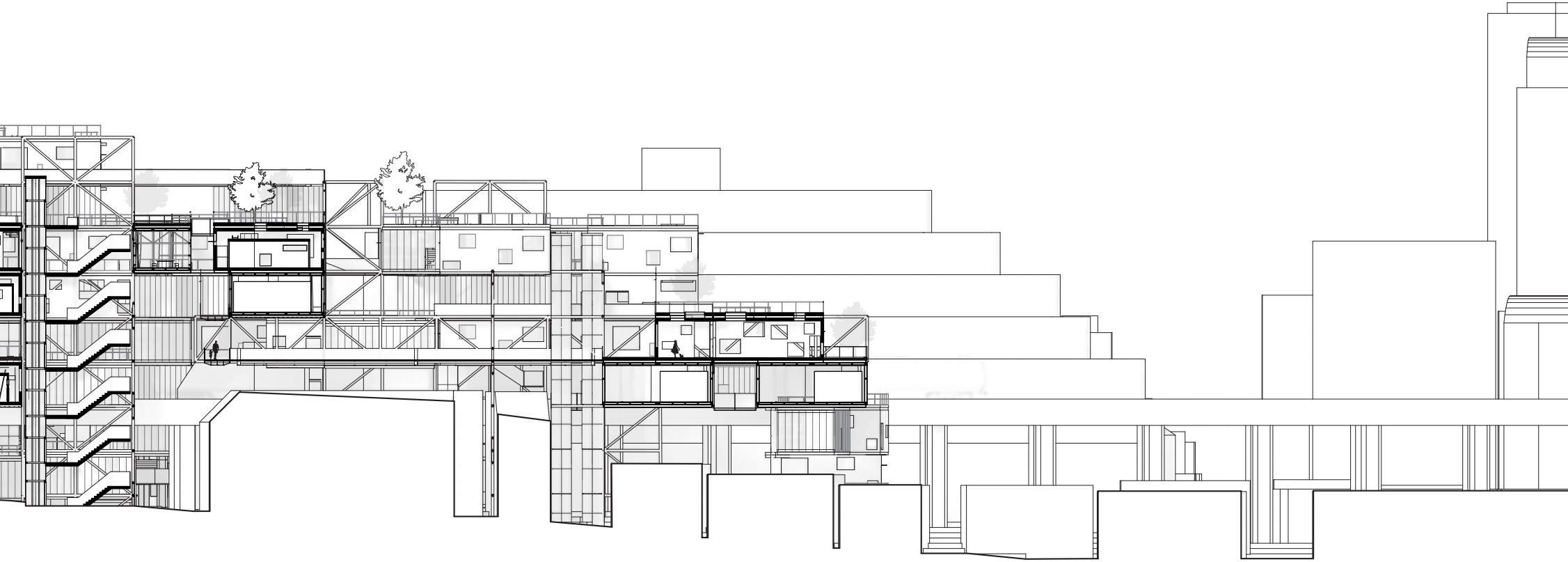
5-149





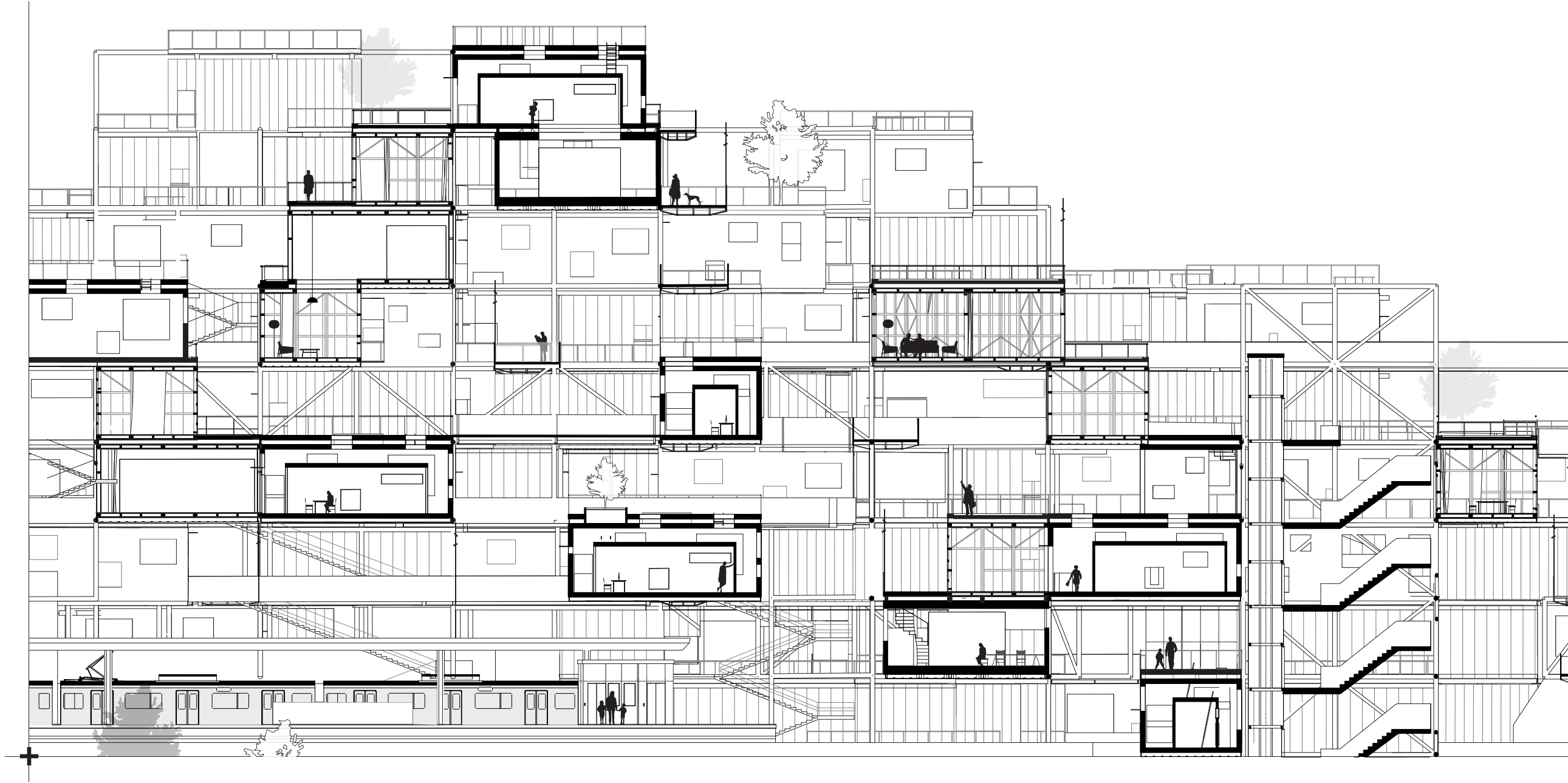


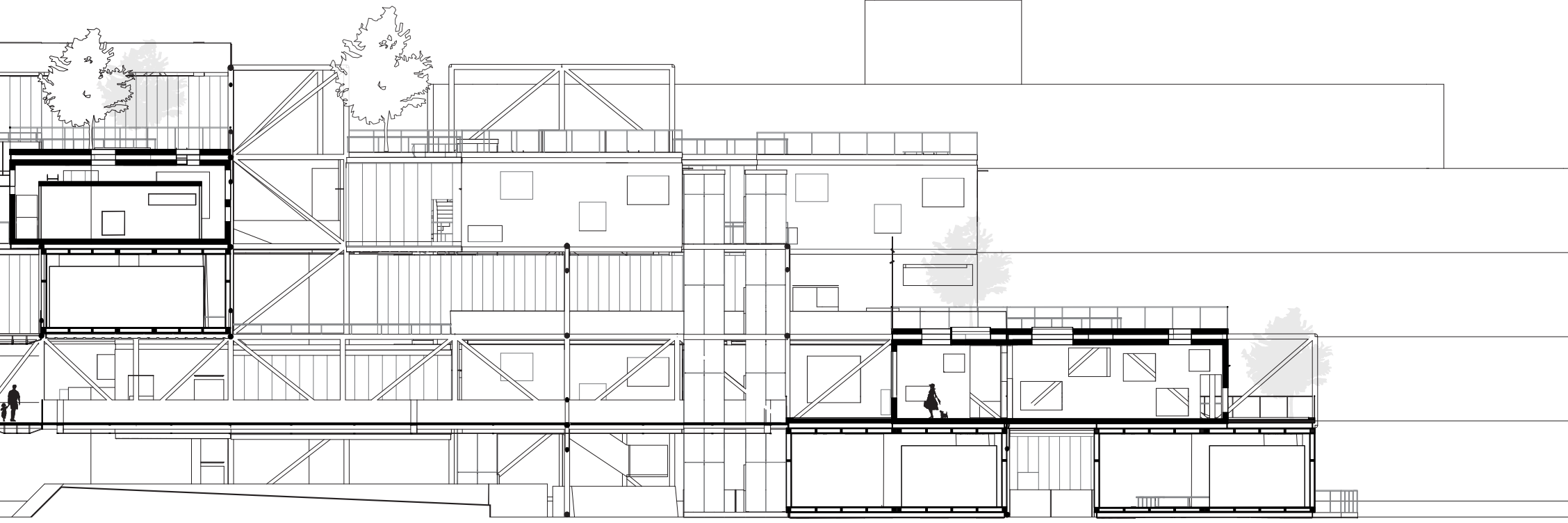




M 1:1000

SCHNITT OW

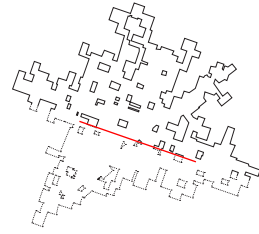




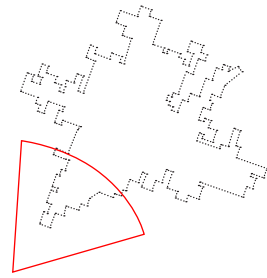
M 1:500

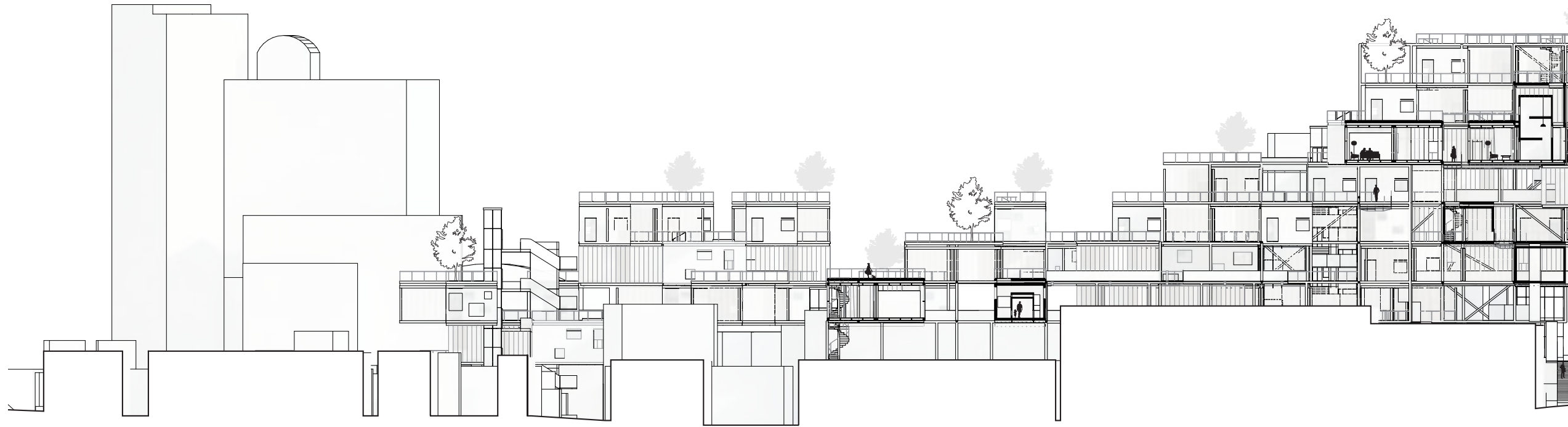
SCHNITT OW

5-155

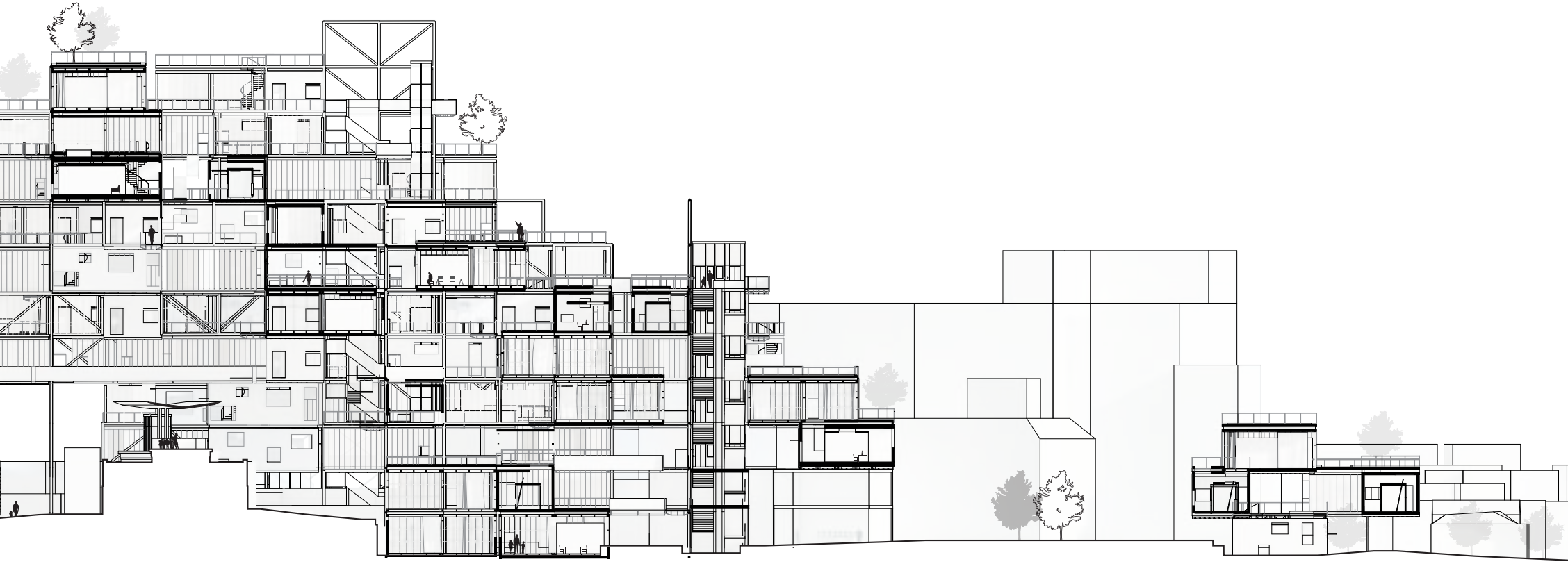








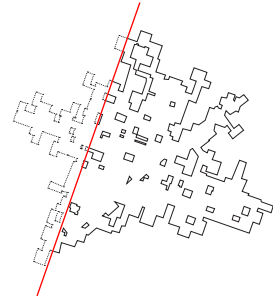
0 5 10 20m



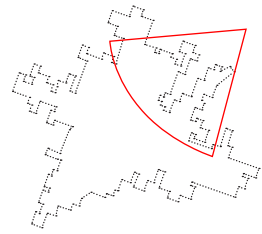
M 1:1000

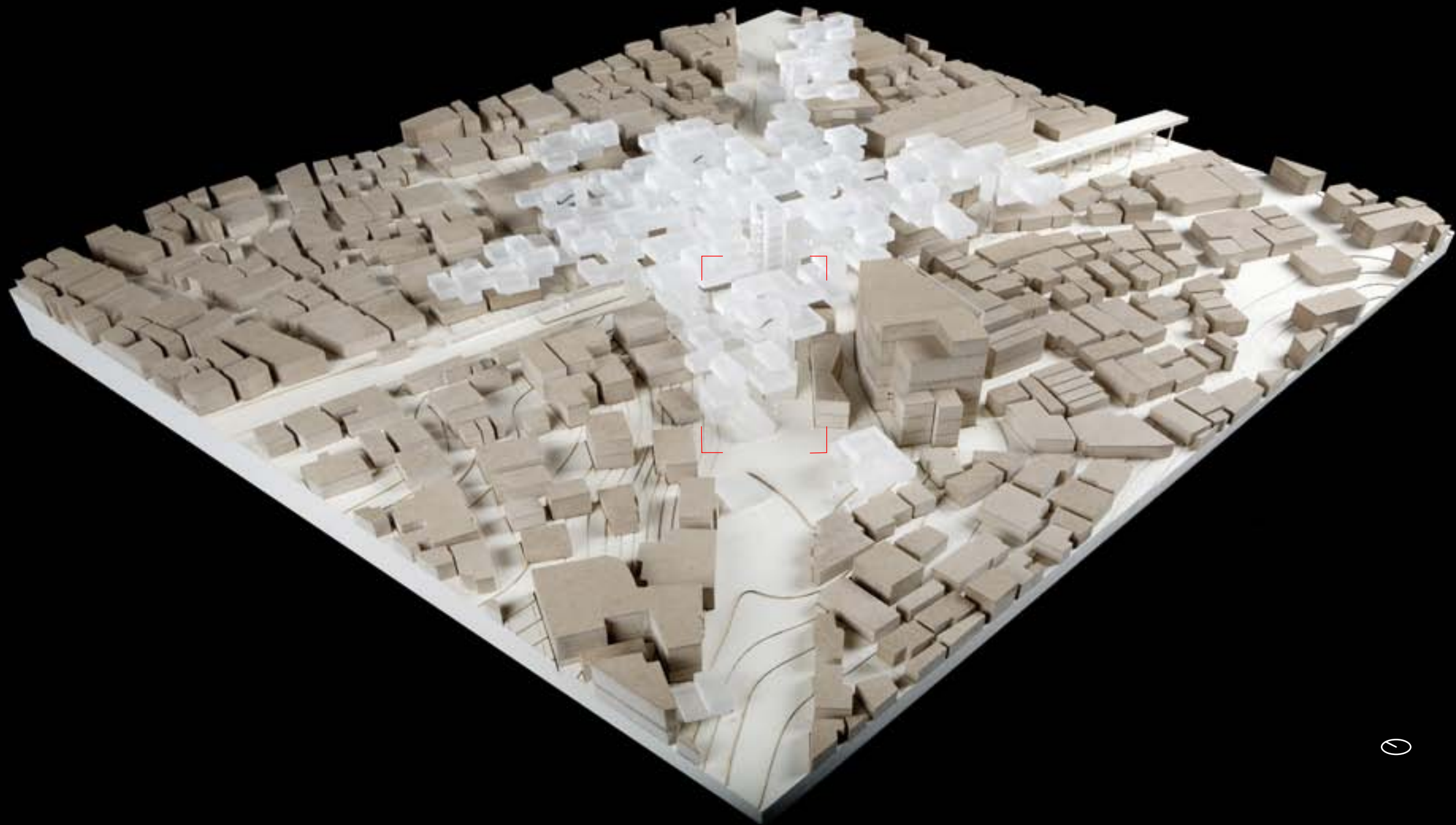
SCHNITT NS

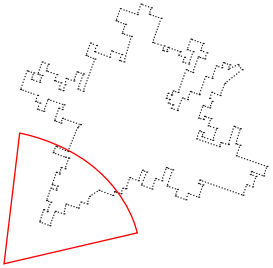
5-159









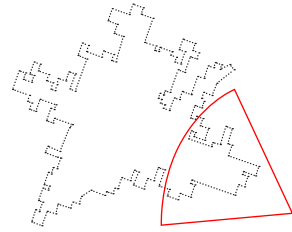


1:500

MODELLFOTOS

5-163



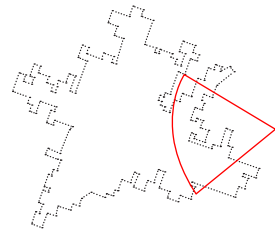


1:500

MODELLFOTOS

5-165





1:500

MODELLFOTOS

5-167



20

セイジョー

セイジョー

セイジョー

セイジョー

不動産

なみ色薬局
Rakuten Pharmacy

2F

Coffee Choice

松本文明

DANKSAGUNG

Ich möchte mich bei meinem Freund Christoph bedanken, weil er für mich im Laufe des ganzen Studiums die größte Unterstützung war und mich immer wieder motivierte meine Ideen und Ziele zu verfolgen.

Meiner Familie, die mir das Studium ermöglichte, mir alle Freiheiten gab und mir immer blind vertraute.

Meinen Freunden im Atelier in der Benedikt-Schellingergasse, die mir immer Feedback gaben. Besonderer Dank geht an Harald und Clemens, die immer zur Stelle waren wenn ich ihre Hilfe brauchte und den Verlauf der ganzen Arbeit miterlebten. Danke für eure Unterstützung bei der visuellen Darstellung meines Projektes.

Speziellen Dank auch an Walter Cernek, für deine Betreuung und deinen Glauben an das Potenzial meines Projektes.

Der Aufenthalt in Tokio hat mir bei der Analyse sowie der Erarbeitung wichtiger Plandokumente unerlässliche Hilfestellung gegeben. Essentiell war dabei die Unterstützung der Hosei Universität im speziellen Hr. Prof. Amino Yoshiaki sowie dessen StudentInnen.

Special thanks to all my japanese friends and colleges, how guided me through the maze of Tokyo's bureaucracy and language.
Thank you Hitomi, for your guidance in culture, motivation and so many other ways.
Thank you Emi for organizing essential material and data for my project!

I also wanna thank my japanese Professors: Yoshiaki Amino, Makato Yokomizu and Tomohiro Ichinose for educating me the japanese way of architecture and style.

ANHANG

- 3 Luftbildaufnahme Metropolregion Tokyo, Nasa, <http://visibleearth.nasa.gov/view.php?id=53957>
- 13 Tokio's Wachstum von 1880-1965, <http://www.fgautron.com/weblog/wp-content//tokyo-demo-growth1.jpg>
- 13 Historische Karte von Tokio (1844-1848), www.lib.utexas.edu/maps/historical/edo.html;
- 14 Diversity of Tokyo, Struggling Cities: from Japanese Urban Projects in the 1960s, Seite 35
- 15 Tokyo is Abnormal City, Struggling Cities: from Japanese Urban Projects in the 1960s, Seite 43
- 34 Shimokitazawa Luftbildaufnahmen aus dem Jahr 1920, Quelle: map.goo.ne.jp/map.php?MAP=E139.40.0.639N35.37.20.255&ZM=10&st=4
- 34 Shimokitazawa Luftbildaufnahmen aus dem Jahr 1936, Quelle: map.goo.ne.jp/map.php?MAP=E139.40.0.639N35.37.20.255&ZM=10&st=4
- 57 links: Bildmaterial von <http://www.keio.co.jp/english/>
rechts: Bildmaterial von <http://www.odakyu.jp/english/>
- 60 Bilder der neuen Bahnhöfe von nikkei sekai
- 62 Bahnhofskonzept von NIKKEI SEKAI für den Shimokitazawa Bahnhof;
- 66 Dokumente zur Erklärung des städtebaulichen Sanierungsplans Shimokitazawa,
http://www.city.setagaya.tokyo.jp/topics/toshiseibibu/01_tosikei/tikukeikaku/HPzantei/chikukeikaku/;
- 67 ob. Entschärfung der Höhen-Richtlinien, un. Analysen Shimokitazawa -Höhen und Funktionen,
http://www.city.setagaya.tokyo.jp/topics/toshiseibibu/01_tosikei/tikukeikaku/HPzantei/chikukeikaku/
<http://www.airoots.org/wp-content/uploads/2008/10/ShimokitaMAP.gif>
- 84 Städtischer Masterplan von <http://www.airoots.org/wp-content/uploads/2008/10/ShimokitaMAP.gif>
- 85 Städtische Analysen von <http://www.airoots.org/wp-content/>;
- 86 Proposal from the Workshops organized by Greenline: ob. Beitrag von Keio University, li.un., re.un Beitrag von JaimeLerner. Meiji University Beitrag
- 87 Zusammenfassende Grafik der Greenline Gruppe. Quelle: www.greenline-shimokitazawa.org
- 88 Grafik von der Homepage der Save the Shimokitazawa Gruppe: www.stsk.com"
- 91 Bild Bear Pond: <http://shimokita.keizai.biz/photoflash/476/>
- 95 Eastern Promises, Void Metabolism Ecosystem, Seite 57
- 103 Darstellung der Visionen der Greenline Community. Bilder von: Greenline Proposal at <http://www.greenline-shimokitazawa.org/GLSArchives.html>
- 111 Fotomontage des Entwurfes in ein Google Earth Bild von Shimokitazawa;
- 131 Sou Fujimoto's Prinzp of Primitive Future, in Contemporary Architect's Concept Series 1, S.76
- 131 Sou Fujimoto's Prinzp of Primitive Future, in Contemporary Architect's Concept Series 1, S.77
- 137 Galvalume Bild: <http://europaconcorsi.com/projects/245176-CASE-REAL-Phantom>

Falls nicht anders angegeben, bleiben alle Bilder, Zeichnungen und Plandokumente im Urheberrecht des Verfassers.

Das verwendete Bildmaterial aus Internetquellen war mit Zugriff von April 2014 verfügbar.

Leseliste:

Architekturmagazine und Bücher:

small Tokyo, Measuring the Non-Measurable 01, IKI 2012

Der Raum der Stadt, JDZB & Jürgen Krusche, 2008

Tokyo. Die Strasse als gelebter Raum, Lars Müller Publishers, 2010

Eastern Promises, Zeitgenössische Architektur und Raumproduktion in Ostasien, Hatje Cantz Verlag

ARCH+, Nr. 208, Tokio - Die Stadt bewohnen

Struggling Cities: from Japanese urban projects in the 1960s, The Japan Foundation, 2010

Primitive Future, Sou Fujimoto, Contemporary Architect's Concept Series 1, INAX Publishing, 2008

Small Images, Junya Ishigami, Contemporary Architect's Concept Series 2, INAX Publishing, 2008

japanische Magazine und Bücher:

SWITCH, Shimokitazawa loves you (naturally), Redevelopment, May 2005, Vol.23 No.5

Setagaya Life Magazine, Shimokita Lovers, 2012, No.41

Setagaya-ku Walker Vol.2, Shimokitazawa, Vol.182

Sanpo no tatsujin, Master of Walk Magazine, Shimokitazawa, Dez. 2012, No.201

S.C., Shimokitazawa Catalog, Master of Walk, Magazine, : Compilation of The Theatres, Live Houses, Record & Book Stores, Cafe, Antique & Toy Stores, General Stores, Used-Clothes Stores, Clothes Stores, 2007, Book by Freestyle.Inc.

Fussnoten:

11 <http://www.nationsonline.org/oneworld/japan.htm>

27 small Tokyo. by Paul Waley, S.6-7

35 Shimokitazawa, The Study of Organically developed Shopping district in Tokyo, by Keiro Hattori, S.6

35 Development Pressure and the Citizen's Power for Preservation in Tokyo - in the case of Shimokitazawa, by Masami Kobayashi, S.3

49 <http://www.stsk.net/>

69 „Development Pressure and the Citizen's Power for Preservation in Tokyo - in the case of Shimokitazawa“ from Masami Kobayashi, S. 5-6

77 Marieluse Jonas: „Private Use of Public Open Space in Tokyo.“ In: JoLA Journal of Landscape Architecture. 11/2007, S.18

79 Tokyo. Die Strasse als gelebter Raum. Jürgen Krusche, Frank Roost, S.55

103 <http://www.greenline-shimokitazawa.org/GLS-about.html>

107 Shared Space and Street Design, Future of Urban Space and Humanity, Special Issue 285

111 Non-Stop City of Access, Stefan Gruber

113 ARCH+, Nr.208, Tokio Die Stadt bewohnen, S.71

117 ARCH+, Nr.208, Tokio, Die Stadt bewohnen. Riken Yamamoto, Local Community Area, S.101

131 Tokyo. Die Strasse als gelebter Raum, by Jürgen Krusche, Frank Roost, S.64

131 Sou Fujimoto Primitive Future aus Contemporary Architect's Concept Series 1, S.74-81

131 Tokyo. Die Strasse als gelebter Raum, by Jürgen Krusche, Frank Roost, Flexible Raumnutzung S.65



Student: Lisa Sophie Geiszler, BSc.
Matr.Number: 0526264
lgeiszler@gmail.com

SPECIAL THANKS TO:

Institute: Vienna
Vienna University of Technology
Master in Architecture
Supervisor: Walter Cernek,
Ass.Prof. Mag.arch. Dr.techn.
Department: e.253.6 Gestaltungslehre und Entwerfen



Tokyo
Hosei University, Faculty
of Engineering and Design
Yoshiaki Amino,
Building Construction



