



*HAVLILAR ORASI - VOHA*

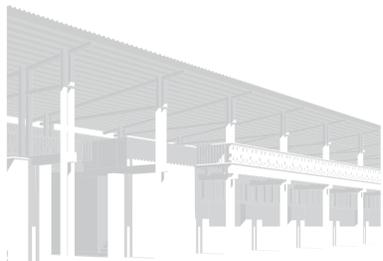
MASTERARBEIT - MAHALLA

Okan Tan  
Herbstsemester 2021

ETH Zürich - Departement Architektur

Professur Christ & Gantenbein  
Assistent Julien Bellot

Kooperation  
Digital Building Technologies Benjamin Dillenburger

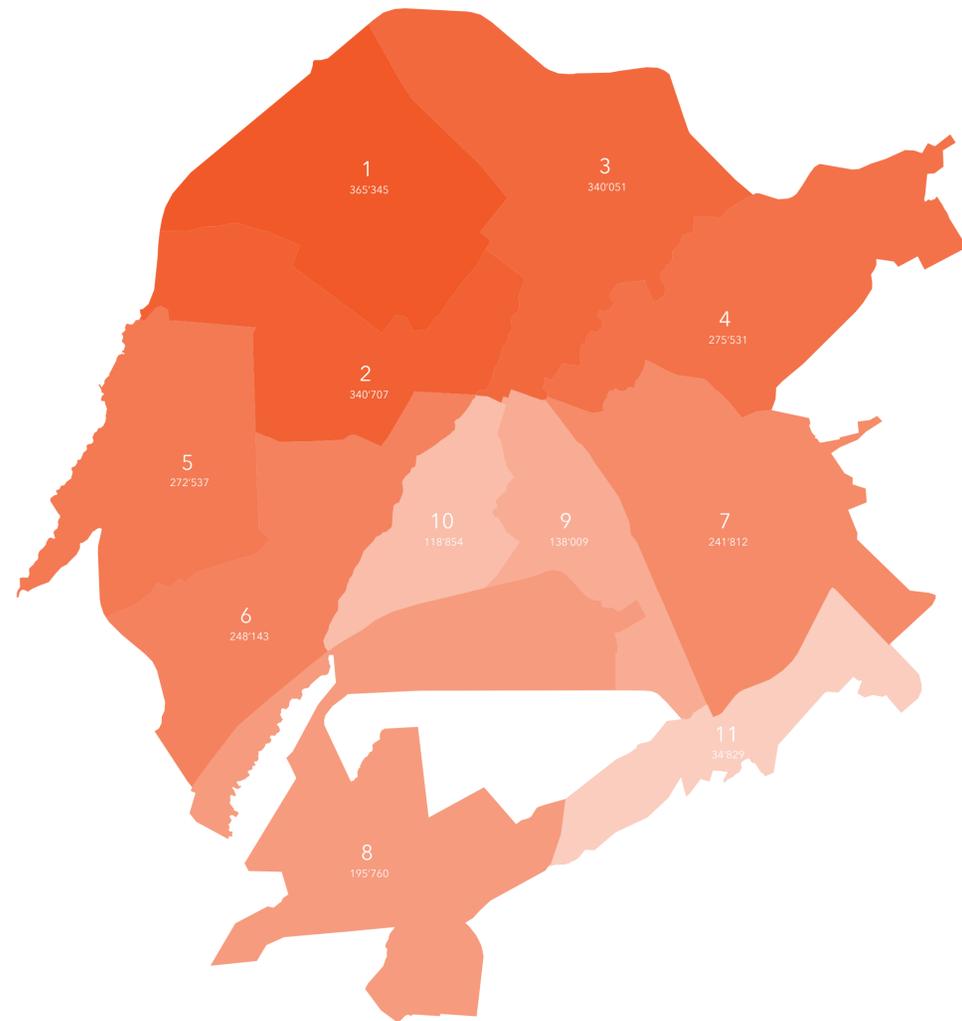


Die Stadt Taschkent befindet sich momentan in einer Erneuerungsphase. Das Ziel ist, der Gegenwart gerecht zu werden und in der Zukunft eine Internationale Rolle zu bekommen. Das Alte muss dem Neuen Platz machen. So wird die Stadt attraktiver und führt dazu, dass die Einwohnerzahlen jährlich steigen. Aber um eine zeitgemässe Stadt zu sein, benötigt es mehr als nur Bauten zu errichten. Das Strassennetz hinkt der Erwartungen hinterher. Seine Kapazität wurde schon vor etwa zehn Jahren ausgeschöpft und muss noch mehr auf sich nehmen. Um den Verkehr zu entlasten, benötigt es eine Alternative, z.B öffentliche Verkehrsmittel. Dieser funktioniert auch nicht, da die öffentlichen Verkehrsmittel auf dem Busverkehr aufgebaut sind. So ist einem lieber Minuten lang im Stau zu warten, statt ungewiss an der Bushaltestelle zu stehen. Die so schön repräsentierte Metro erschliesst mehrheitlich das Zentrum und die neu errichteten Bezirke, deshalb kann die Mehrheit der Einwohner nicht davon profitieren. Aus diesen Gründen wird die Anzahl der Individualverkehr in den kommenden Jahren rasant weiter steigen und die Situation wird sich nur noch verschlechtern.

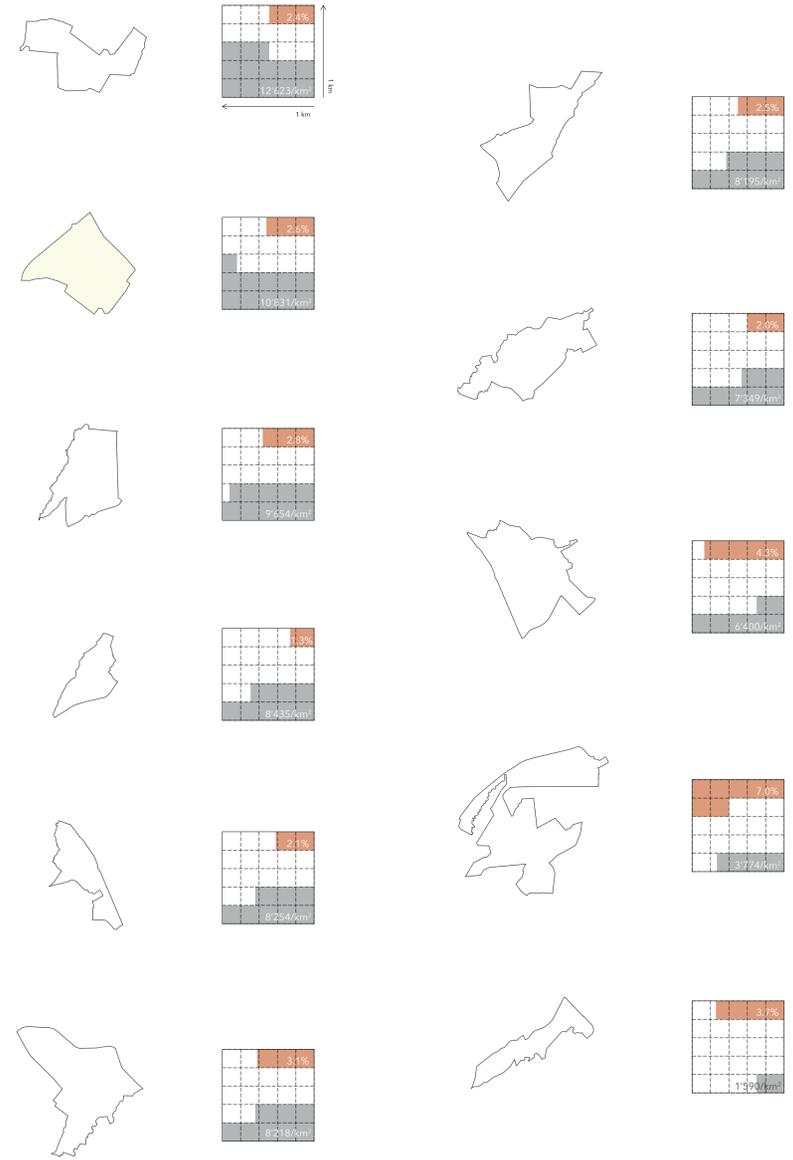
Durch diesen Wandel in Taschkent leiden auch die Mahallas. Viele der historischen Quartiere mussten ihren Platz abgeben. Obwohl die Mahalla in dem Grosstadt Tumult eine hohe Lebensqualität aufweist. Je weiter das labyrinthartige Strassennetz betreten wird, desto mehr wird die Qualität der Mahalla verstanden. Die Stille, wo nirgends in Taschkent vorhanden ist, lässt einen Entspannen. Auch die Dimensionen sind dem menschlichen Auge angenehm und erweitern das Wohlbefinden. Hinter den geschlossenen Lehmfassaden verbergen sich die Innenhöfe. Die Courtyard Typologie ist ein Kontrast zum Strassenraum. Es ist ein Lebensraum, welcher sich zusätzlich von der gesamten Aussenwelt abschotten lässt und die Privatsphäre klar in den Vordergrund stellt.

Aber diese idyllische Welt wird durch den Individualverkehr, welcher seinen weg bis in die Mahalla gefunden hat, zerstört. Der Strassenraum wird als Abstellplatz genutzt und der geringe Wohnraum wird des Öfteren als Garage verwendet. Das Erscheinungsbild der Mahalla zeigt die groben Eingriffe der Strassenerweiterung vor 30 Jahren auf. Somit wird das Bild der Mahalla nicht gerecht und soll auch der Gegenwart entsprechen.

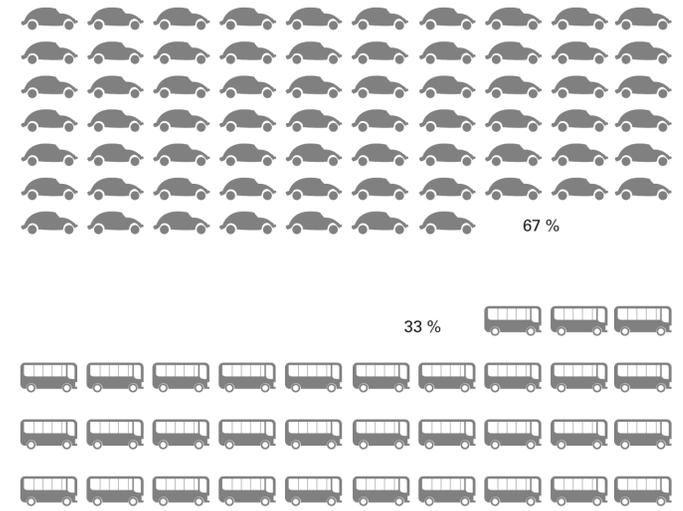
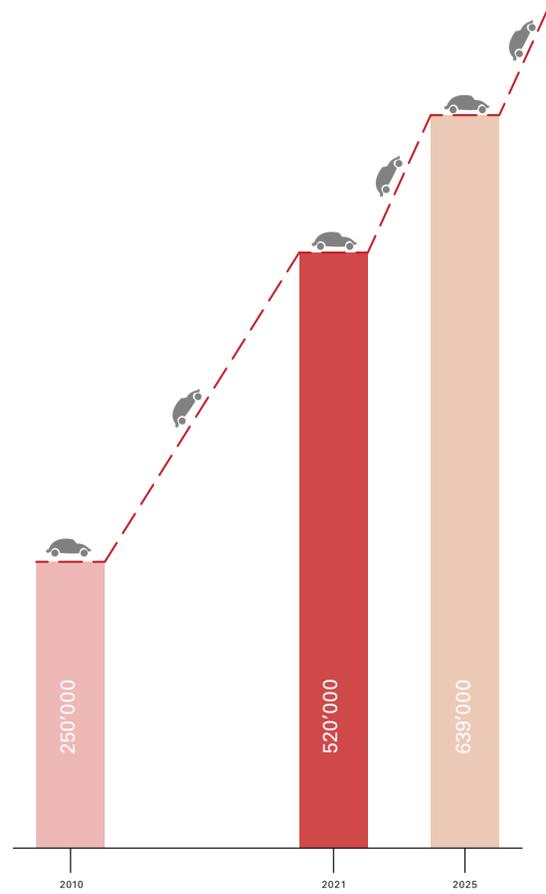
Das Projekt Voha soll die grundlegende städtische Qualität in der Mahalla Koshtut wieder herrichten. Dieser dient als Pufferzone zu der Mahalla. Der Individualverkehr soll in der Mahalla auf ein Minimum reduziert werden. Durch die Parkplätze, welche an der Randzone errichtet werden, soll das Projekt Voha auch die infrastrukturelle Aufgabe der Mahalla Koshtut zukunftsorientiert erleichtern. Zum Beispiel der Umschlagplatz für die Logistik in oder aus der Mahalla wird jeweils über zwei optimale Lagen zur Verfügung gestellt. Als Gesamtbild verkörpert das Projekt Voha der Mahalla Koshtut ein neues, zeitgenössisches und repräsentatives Erscheinungsbild in der ständig wachsenden Stadtgefüge von Taschkent.

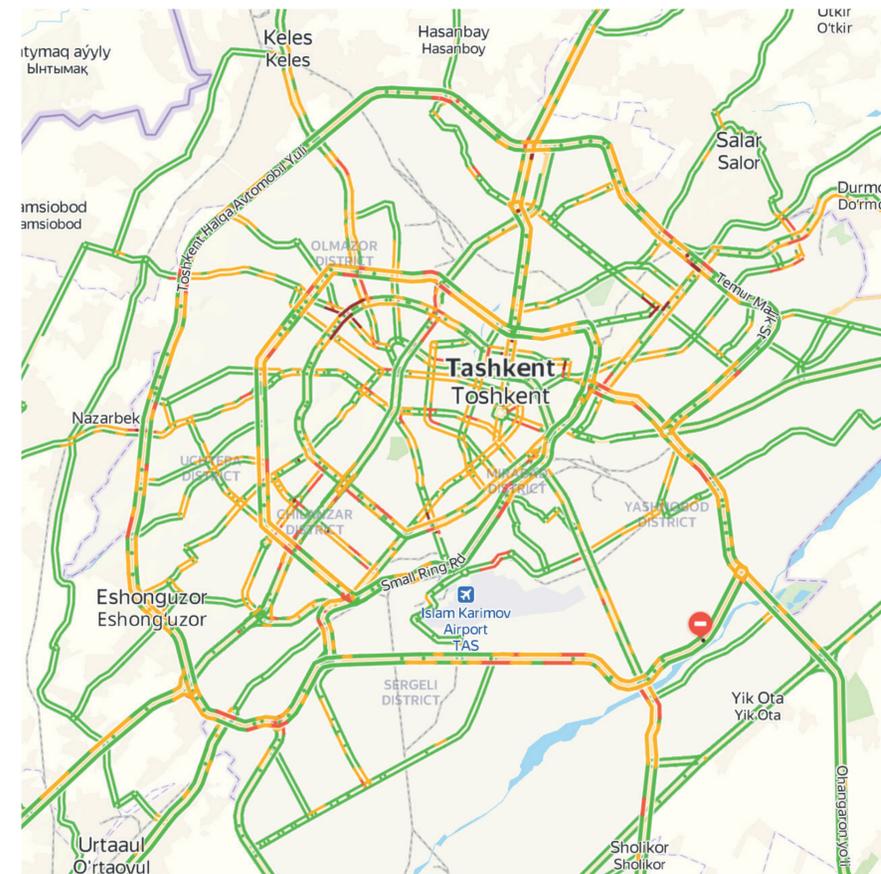
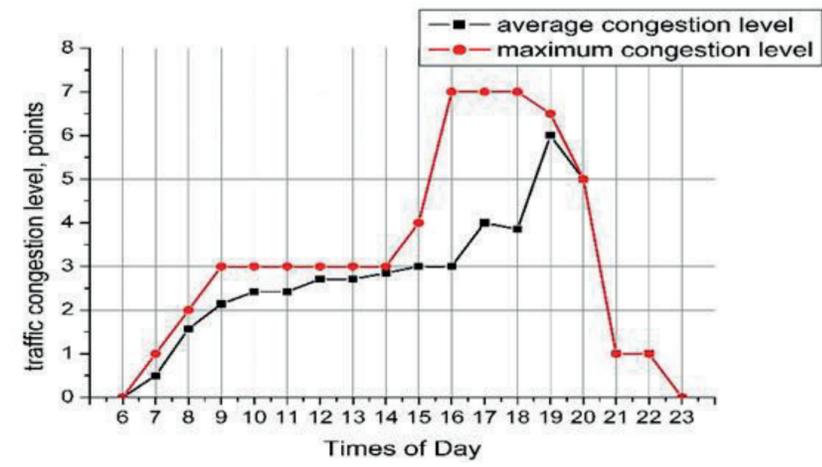


EINWOHNERZAHL PRO BEZIRK STADT TASHKENT  
 1. Almazar 2. Shaykhantakhur 3. Yunusabad 4. Mirzo-Ulugbek 5. Uchtepa 6. Chilanzar 7. Yashnabad  
 8. Sergeli 9. Mirabad 10. Yakkasaray 11. Bektemir



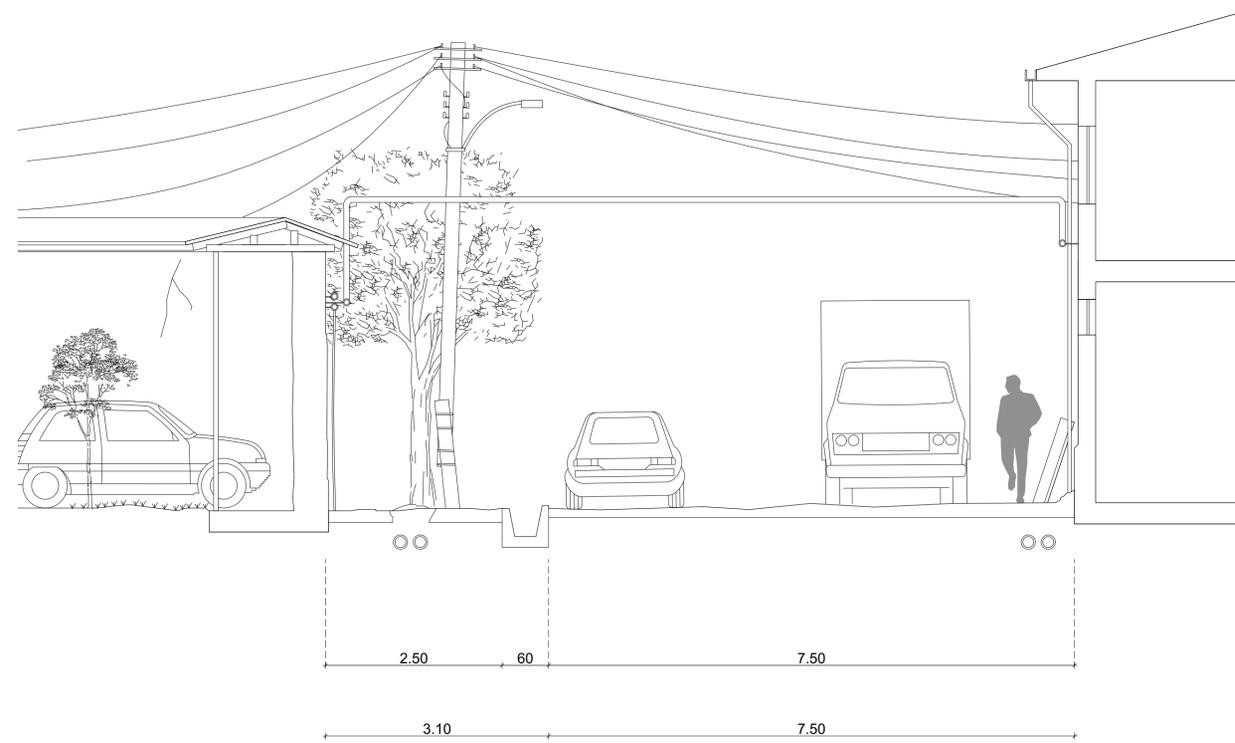
DICHTE & ZUNAHME DER EINWOHNER PRO BEZIRK 2020  
 ■ 1'000 Einwohner per km² ■ 1% Zunahme der Einwohner (2018 - 2020)





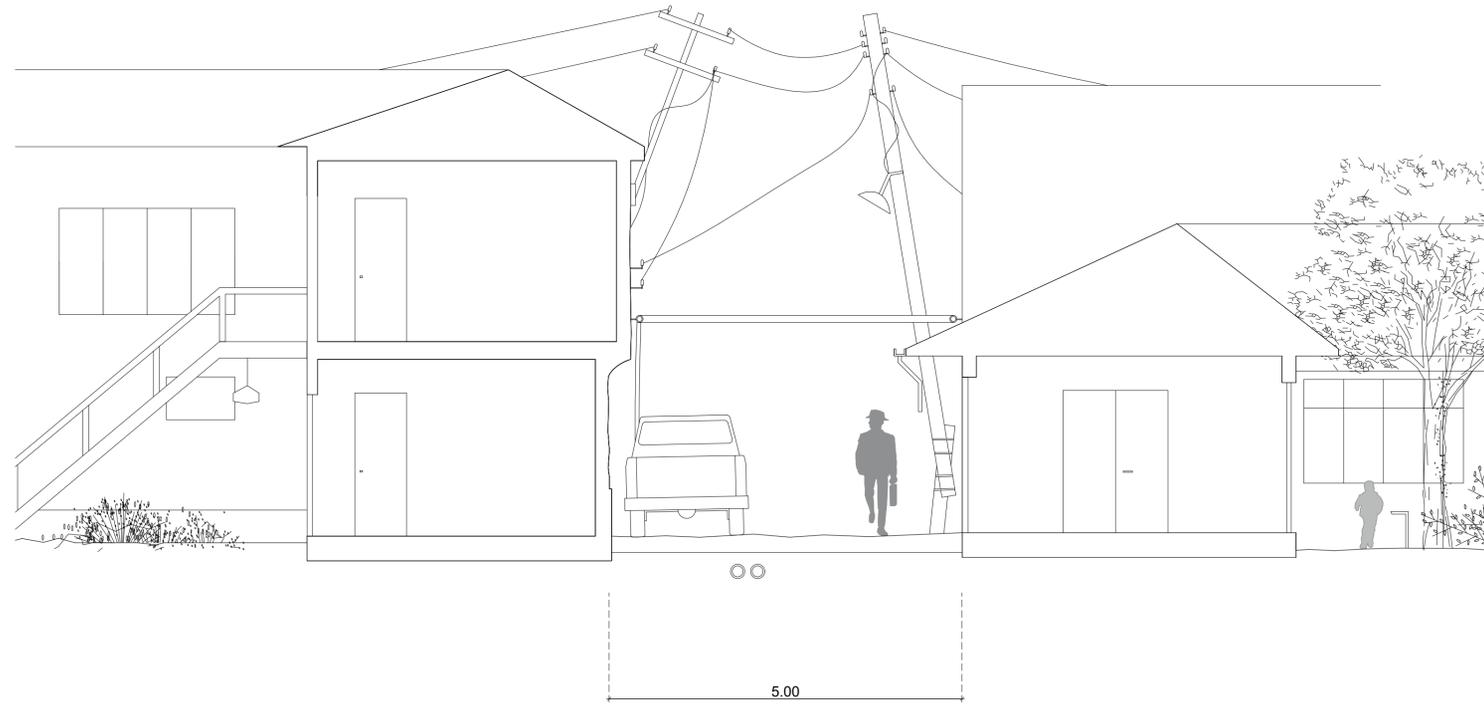


II. MAHALLA KOSHTUT



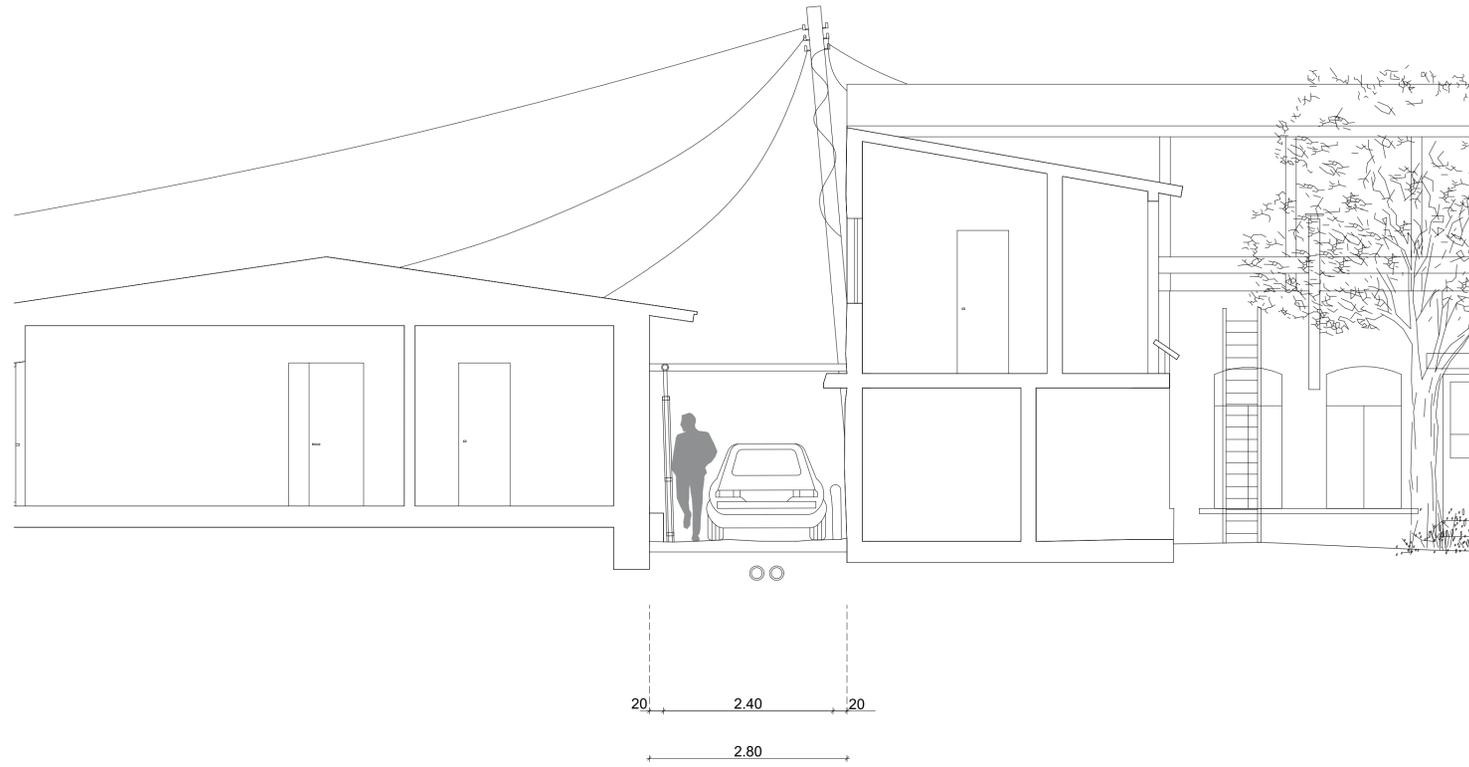
HAUPTSTRASSE

II. MAHALLA KOSHTUT

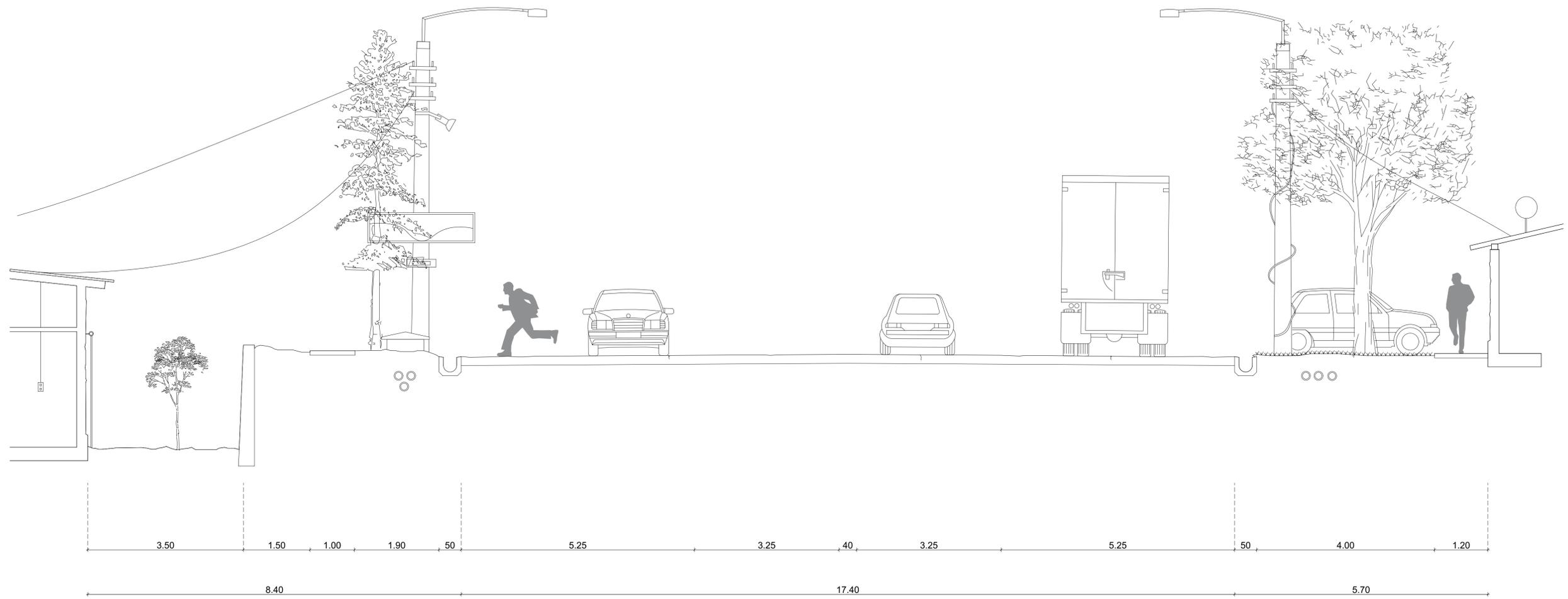


NEBENSTRASSE

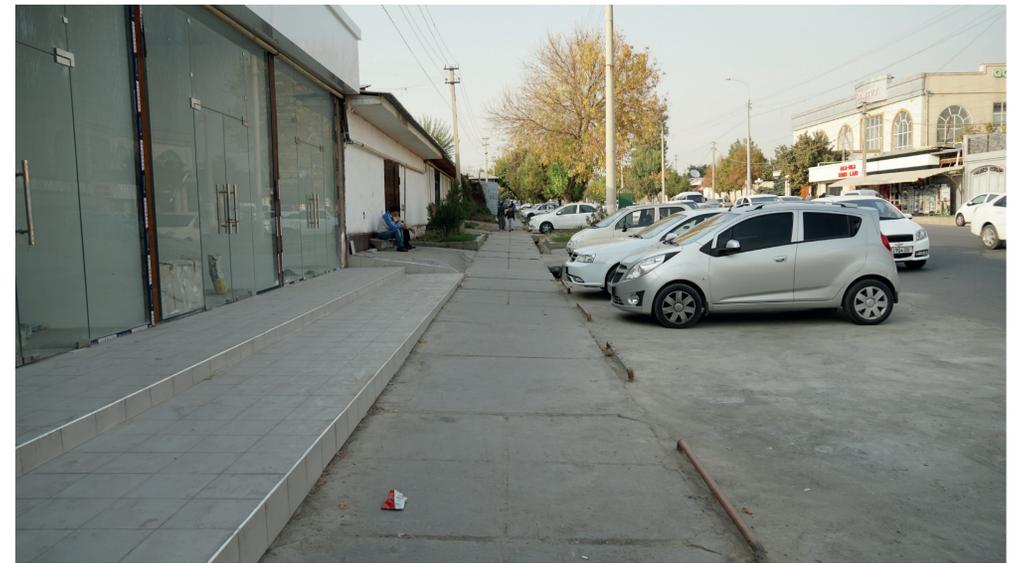
II. MAHALLA KOSHTUT



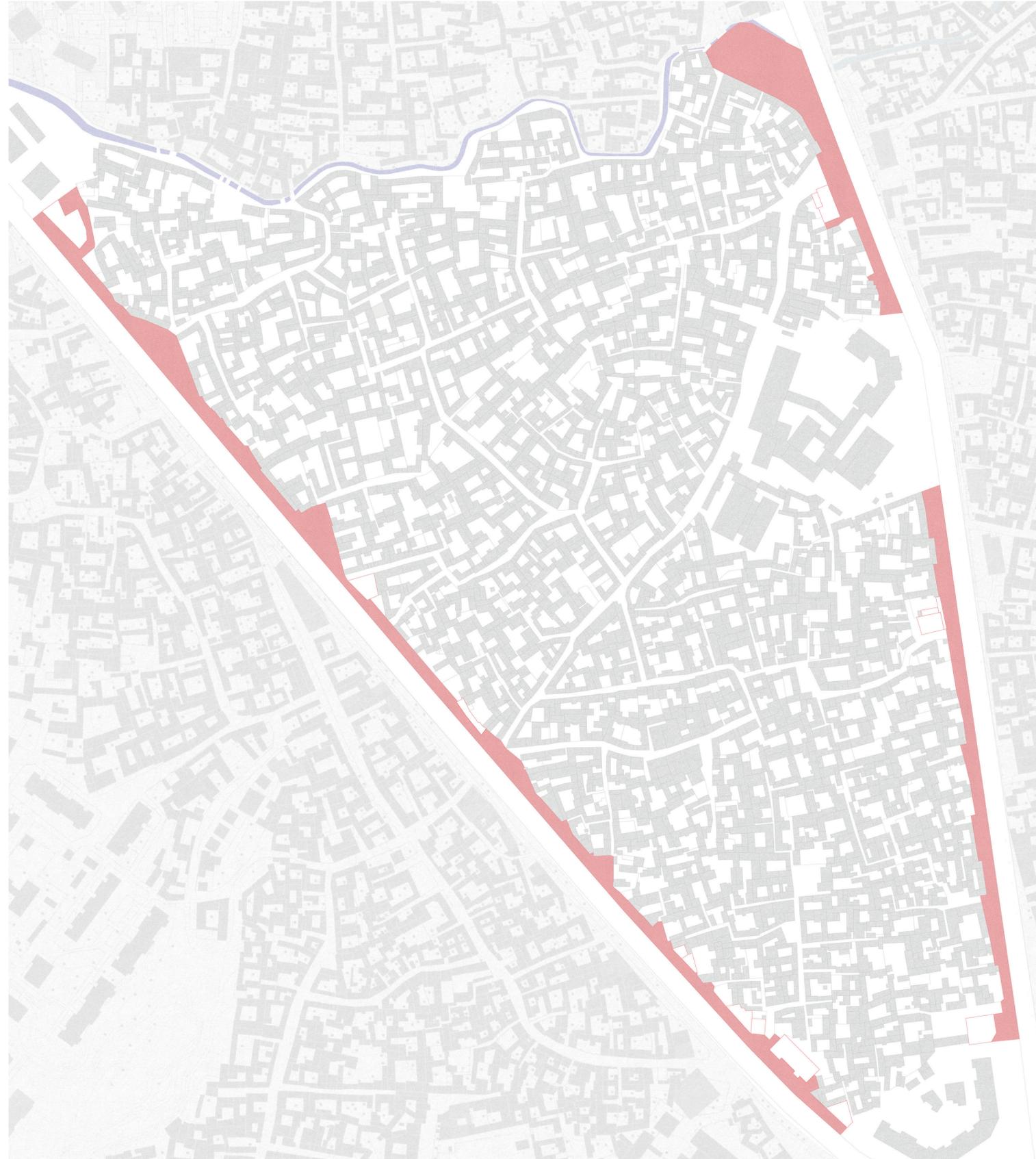
III. PROJEKTPERIMETER







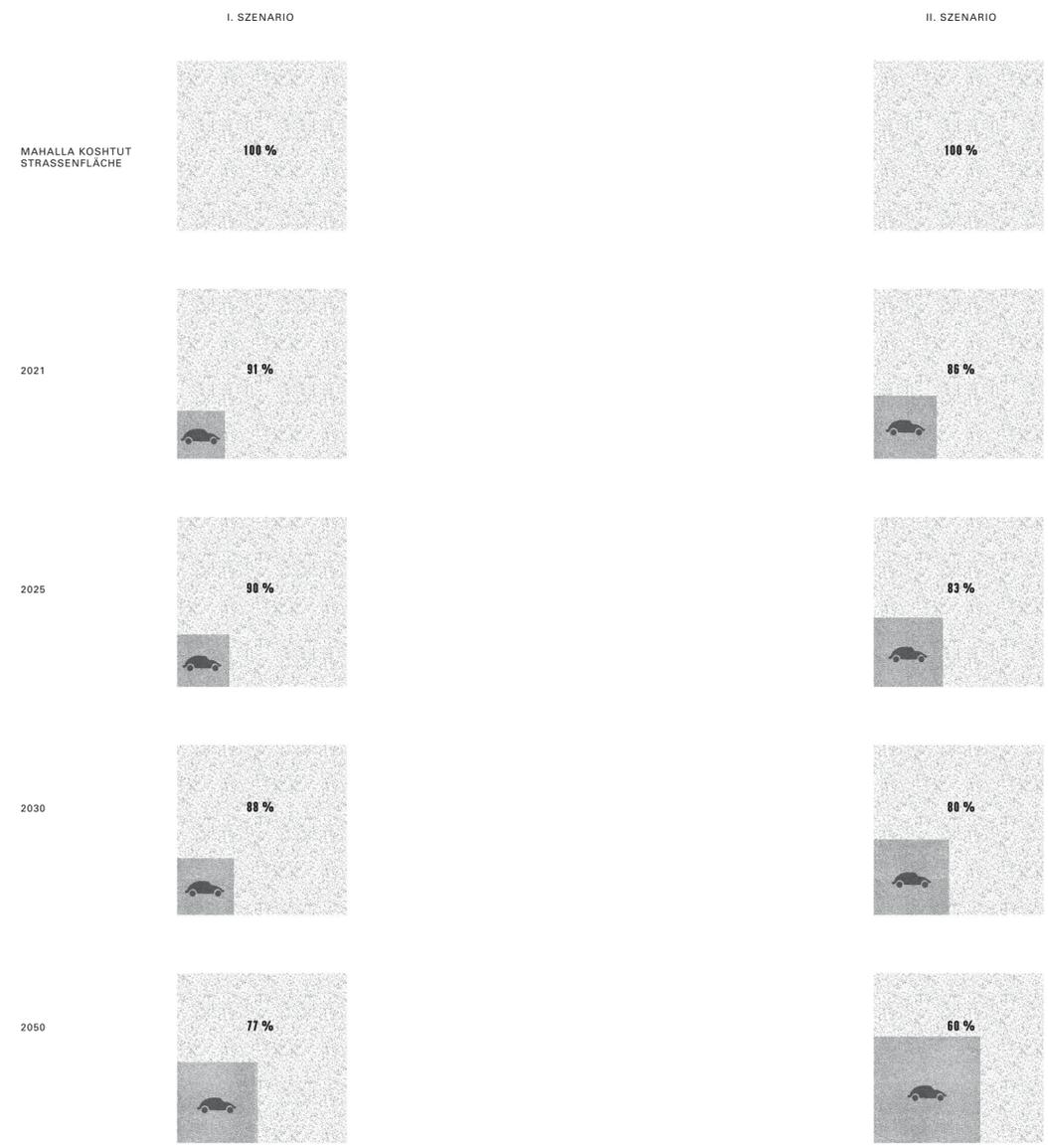
### III. PROJEKTPERIMETER



ÜBERSICHTPLAN - FREI VORHANDENE FLÄCHE UM DIE MAHALLA (rot)



MAHALLA KOSHTUT - STRASSENNETZ



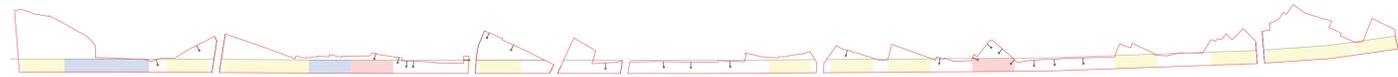
DER STRASSENRAUM DER MAHALLA KOSHTUT SOLL KEIN PARKPLATZ WERDEN!



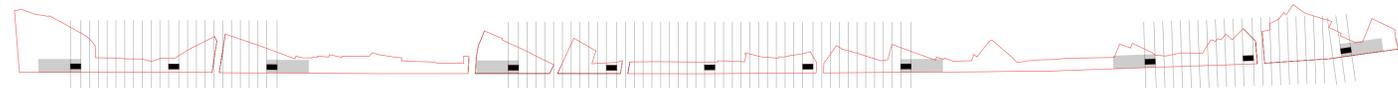
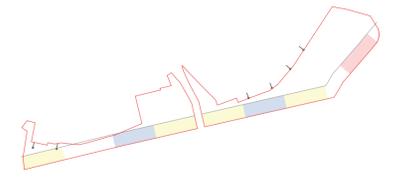
MAHALLA KOSHTUT WEST



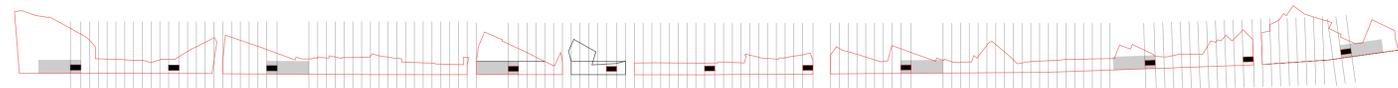
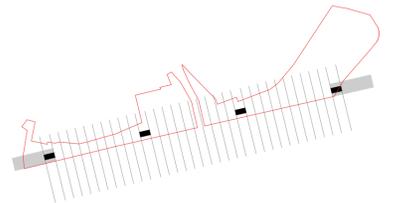
MAHALLA KOSHTUT OST



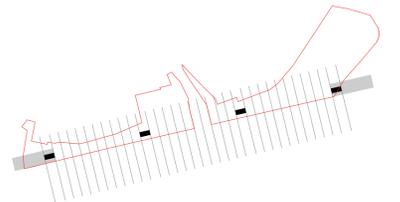
I. Position (Auf- und Abfahrt Parkplatz)

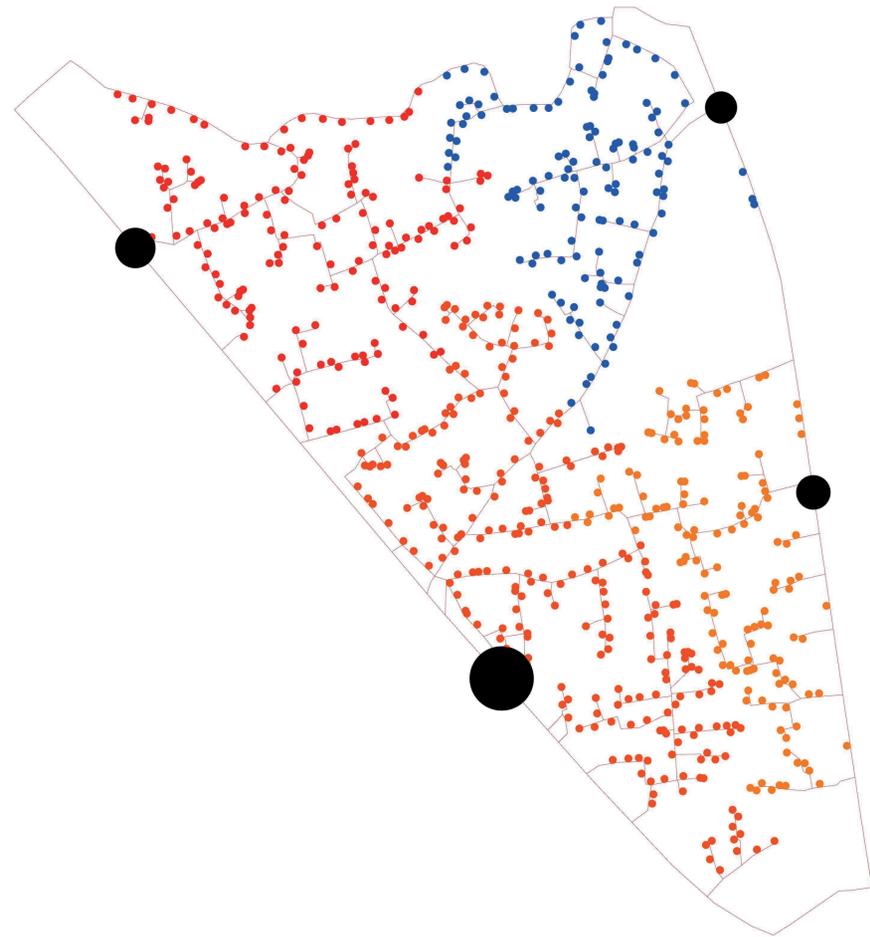


II. Raster und Erschließung (Parkplatz)



III. Raster (Perimeter)

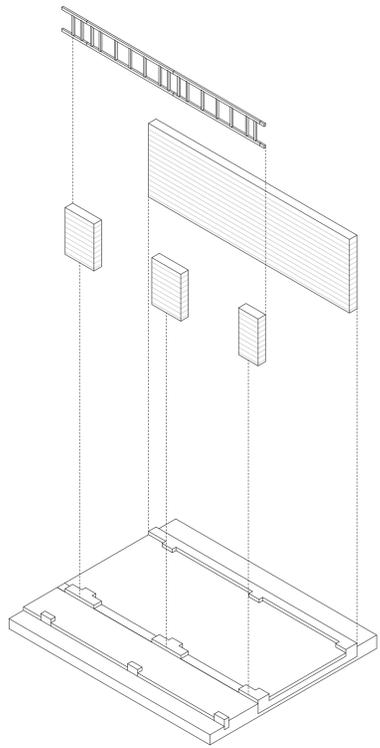




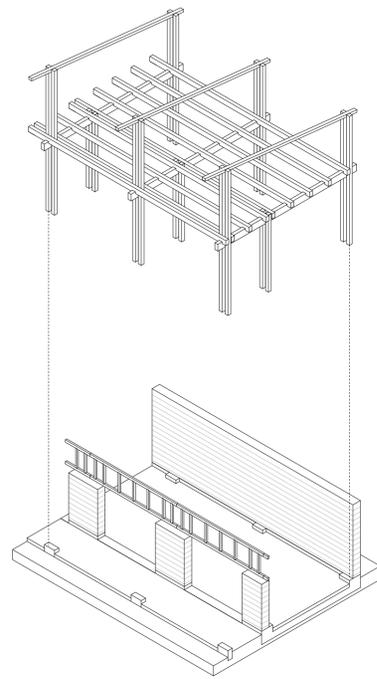
STANDORT - FLÄCHE: ERSTE HILFE STATION



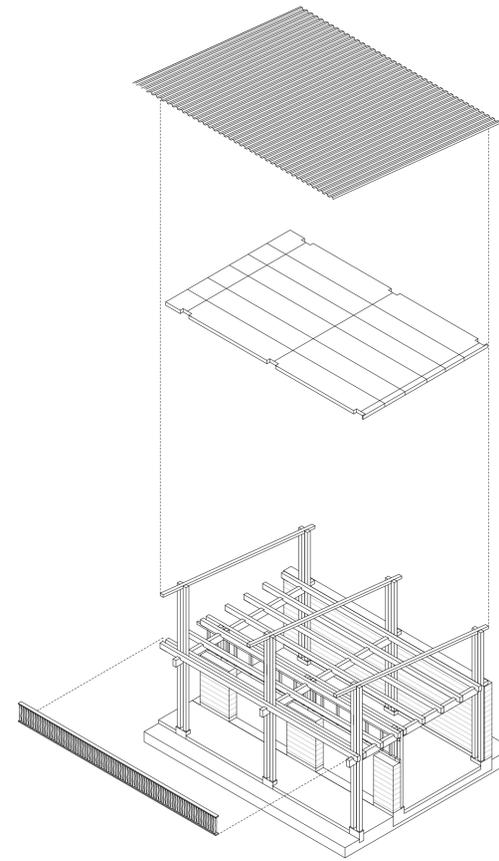
STANDORT - FLÄCHE: LEBENSMITTELLADEN



I. FUNDAMENT (Beton)  
II. WAND (Stampfehm und Holzfachwerk)



III. TRAGSTRUKTUR (Holz)



IV. GESCHOSSBODEN (Brettstapeldecke)  
V. DACH (Trapezblech)  
VI. GELÄNDER (Scheitholz)

