

CUREM 2006

Situations – Entwurf und Strategie im urbanen Raum
Reader zum Modul Städtebau 6.7.2006

!Stadt! – Versuch einer Einleitung - <i>Mark Michaeli</i>	7
Die Schweiz zwischen Metropolis und Arcadia - <i>Christoph Blaser/ Mark Michaeli</i>	19
SITUATION	
Urban Design - Five Situations - <i>Kees Christiaanse</i>	27
Kulturlandschaften - <i>Tim Rieniets</i>	39
WAITING LANDS	
Planning and Historical Space - <i>Philip Ursprung</i>	53
Stadtentwicklung ohne Städte - <i>Klaus Overmeyer</i>	59
SUSURBIA	
The Urban Archipelago - <i>Mark Michaeli</i>	69
Fluxe - Die Physiologie der Stadt - <i>Mark Michaeli</i>	77
MUDs	
Brandhubs - <i>Kerstin Höger</i>	89
Corporate Urbanism and Sustainability - <i>Kees Christiaanse/ Kerstin Höger</i>	109
Glossar	115
Biographie	119

„(...) Urban design is no longer an off-the-peg profession that people can be trained to perform, but a discipline that must be defined and invented by its practitioners and that is as complex as the city herself.

Designers can no longer sit behind their desks until a commission comes their way; projects of this kind must be exhaustively identified, defined and conquered on one's own initiative.”

aus: Kees Christiaanse, "Urban Design – Five Situations", 2006.

!Stadt! – Versuch einer Einleitung

Mark Michaeli

Vorbemerkungen

Was "Stadt" sei, schien geklärt. Allgemeine Definitionen des Gemeinwesens Stadt, welches sich arbeitsteilig und in funktional differenzierter Form mit territorialem Herrschaftsanspruch weit über die umgebende Landschaft erhob, welches als kulturelle Errungenschaft die zentrale Hoheit innerhalb eines Systems von Verbindungen und Austausch, einen Hort der Bildung und des Wissens darstellte, aus dessen Mitte Erfindungen geboren, Entdeckungen gestartet und Eroberungen getätigt wurden, bestimmten lange unsere Sichtweise des Begriffes und grenzten damit nachhaltig die Arbeitsbereiche des Städtebauers von anderen raumwirksamen Disziplinen ab. Bekannte Definitionen wie die von Louis Mumford aus „The culture of cities“ von 1938, die Stadt sei ein „Ort höchster Konzentration von Macht und Kultur eines Gemeinwesens“ prägten lange unser Bild der Stadt, liess uns die italienische Renaissancestadt als Musterbeispiel schlechthin benennen, während andererseits das koreanische Seoul, schon im Mittelalter als millionenfache Ansammlung von Menschen existierend, aufgrund seiner vollkommen anderen gesellschaftlichen Strukturen aus der Riege der „Städte“ in die der „Siedlungen“ verbannt wurde. Hier fanden sich viele urbane Ballungen wieder, welche der genannten, durch europäische Vorstellung vom Wesen der Stadt dominierten Definition nicht entsprachen.

Vor dem Hintergrund der mit der individuellen Motorisierung einsetzenden Suburbanisierung, die Mumford in den Vereinigten Staaten schon 1938 deutlich beobachten konnte, wurde im europäisch-nordamerikanischen Kontext gleichzeitig und bewusst eine Linie zwischen den eigentlichen „Städten“ und den sie umgebenden „Siedlungen“ gezogen. Diese Demarkationslinie drückte klar die Verachtung gegenüber diesem neuen Phänomen aus, einer Verachtung, die notabene bis heute anhält und immer noch Einzelnen als Rechtfertigung dient, sich mit diesen Strukturen Suburbias oder des Sprawl nicht auseinandersetzen zu müssen, obwohl diese Phänomene längst eine grössere Verbreitung erlangt haben als die klassischen Stadtgefüge.



Andrea Mantegna: Christus am Ölberg, Ausschnitt aus der Predella des San Zeno Altars in Verona, 1460. In der Darstellung der Stadt Jerusalem hat sich vor den Toren der städtischen Mauerringe eine Art kleiner Sprawl gebildet. Aus welchem Grund auch immer entstanden, scheint hier die klare Grenze zwischen Stadt und Landschaft formal in Frage gestellt.



Ausschnitt aus einer Ortofotografie der Landestopografie (swisstopo) im Bereich Schwamendingen, Wallisellen, Dübendorf (Zustand 2002). Leicht lässt sich das komplexe Patchwork aus besiedelten und unbesiedelten Räumen erkennen. Die Landschaft als Ganzes wirkt vollkommen urbanisiert, von Infrastrukturen fragmentiert und mit einer Vielfalt von unterschiedlichen baulichen Typologien überzogen. Aus alten ländlich geprägten Dorfkernen hervorgegangen, sind die Siedlungen längst in nahezu zufälliger Art und Weise zusammengewachsen, Grünräume existieren nur noch als eingelagerte, häufig schwer zugängliche Resträume, welche sich einer weiteren urbanen Entwicklung bislang entziehen konnten.

Die Dualität aus Stadt und zugehöriger, versorgender Landschaft und die gegenseitige räumliche Abgrenzung zueinander, von grosser Bedeutung für die Gültigkeit der klassischen Stadtdefinition, können in der heutigen Stadtsituation nur noch schwer nachvollzogen werden, zu sehr haben sich Morphologie wie auch Physiologie der Stadt von der tradierten Modellvorstellung entfernt. Notgedrungen befindet sich heute somit der Städtebau in einer Orientierungsphase, die zum Ziel hat, konstituierende Elemente der zeitgenössischen Stadt zu entdecken und zu erarbeiten, und damit den Blick auf die urbanen Systeme zu schärfen.

Festzustellen bleibt, dass damit nicht etwa tradierte Bilder der Stadt gänzlich in Frage gestellt oder deren spezifische Qualitäten in Abrede gestellt werden, sondern dass neue Wahrnehmungs- und Verständnisebenen das Bild der Stadt produktiv erweitern und ergänzen müssen.

Dieser Prozess hat in der Geschichte häufig stattgefunden. So war zur Zeit des Römischen Imperiums allein Rom „die Stadt/die Urbs“ und nicht vergleichbar existierten die anderen Stathaltungen/Provinzverwaltungen und Ansiedlungen ohne dieses Prädikat. Und die griechische „polis“, auf die inhaltlich unsere heute noch verwendeten Stadtdefinitionen im Kern zurückgehen, stellte vielmehr die Organisation des Gemeinwesens dar, keinesfalls machte dieser Begriff eine Aussage zur Physis der gebauten Stadt. Nach dem Zusammenbruch der verschiedenen Grossreiche in Europa und erst mit der Neuorganisation der Landschaft in Hoheitsbereiche, der teilweisen Säkularisierung der Machtverhältnisse, der ersten Setzung von städtischen Rechtssystemen und der Einrichtung regelrechter Machtzentralen, nach Jahrhunderten der Machtausübung ohne räumlich fixierte Residenzen, konnte sich in einem über Jahrhunderte erstreckenden Prozess eine Vorstellung der Stadt (und des städtischen Gemeinwesens) herausbilden, derer sich auch Mumford in seiner Definition bedient. Die hier gefundenen Charakteristika liessen sich problemlos und im weitesten Sinne verstanden zurück bis zu den mesopotamischen Stadtstaaten diagnostizieren und prägten somit das tradierte Bild der Stadt bis heute. Ähnliche Prozesse der Begriffsbildung und Begriffsmutation lassen sich für termini wie „Landschaft“, „öffentlicher Raum“, etc. finden. Als ständige Redefinition des Begriffs stehen sie in einer bis heute andauernden Tradition, die in Geschichte und Gegenwart verankert, es immer wieder zugelassen hat, neue Inhalte und Bedeutungen in den „Bestand“ des Begriffes zu integrieren. Was ist aber heute zu tun, wenn der Begriff als Gefäss von Bedeutungen wiederum nicht mehr ausreicht?

Mit der Wortschöpfung „Metapolis“ rief uns 1994 François Ascher aus der Sicht eines Soziologen, mit „Zwischenstadt“ Thomas Sieverts 1997 aus der Sicht des Stadtplaners dieses Problem in Erinnerung. Das Licht, welches sie auf die Problematik warfen, stellte auf der Basis von Beobachtungen der Entwicklung insbesondere der europäischen Metropolregionen die mumford'schen Definitionen nachhaltig in Frage. Zwar konnten für Teilbereiche immer noch dieselben Charakteristika beobachtet werden (und einige davon in der Entwicklung der letzten zehn Jahren sogar wieder verstärkt) dennoch rangen die Autoren vor dem Hintergrund ihrer beruflichen Praxis mit dem Begriff „Stadt“, der für sie einerseits so viel mehr und andererseits so viel weniger bedeutete als für Mumford.

Vor dem Hintergrund eines globalen Hinterlands, von zusammenwachsenden Bebauungstep-pichen, der Verödung ganzer Vorstadtgebiete (in Amerika häufig mit massiver Armutproblematik einhergehend) und zunehmender Mobilitätsproblematik sowie gesellschaftlicher Segregation riefen sie zu einer neuen Wahrnehmung der urbanen Realität auf, welche die oben genannten Problematiken wieder in das Gesichtsfeld des Städtebauers rücken sollte.

Weder die Verklärung dieser Strukturen noch Schönrederei standen hier Pate, sondern viel-



Illustration aus der Studie „European Central Park“ von Theo Deutinger, 2005. In provokativer Art versucht dieser „Stadtplan“ Zusammenhänge des urbanen Europas nachzuzeichnen. Wichtige Aktivitäten sind durch Icons, Identitäten durch „Quartiersnamen“ angedeutet. In der Tat sind die Raumbezüge in den Zeiten eines globalen Hinterlandes wesentlich grossräumiger und komplexer geworden. In „Netzstadt“ spricht Franz Oswald 2003 gar von einem flächendeckenden, weltumspannenden urbanen System. Veränderungen in diesem Massstab haben direkten Einfluss auch auf lokale städtebauliche Chancen und Entwicklungen, und umgekehrt.

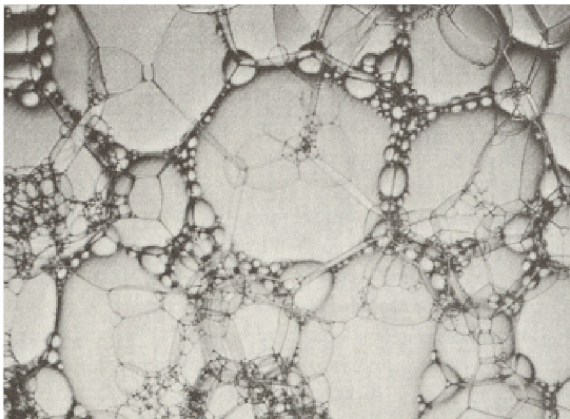


Illustration aus: Peter Sloterdijk, Sphären III – Architekturen des Schaums, 2004. Sloterdijk macht den Zusammenhang zwischen Städtebau und den Gesellschaftswissenschaften zum Gegenstand seiner Diskussion. Die Brisanz sieht er insbesondere darin, dass neue Kommunikations- und Versorgungsmöglichkeiten städtische Gesellschaften als Ganzes in Frage stellen, weil deren Ideal stark von einem humanistischen Bildungssystem geprägt ist, welche er insbesondere durch die immunisierte Verwirklichung von Partikularinteressen gefährdet sieht.



Fotografie von Jordi Bernardo. Bilder der urbanisierten Landschaft lassen sich mit einer etablierten Ästhetik kaum noch dekodieren. Gleichsam in einem Schockzustand halten wir uns deswegen an vertrauten Bildern fest, machen diese zum Markengesicht unserer Urbanität. Hier prallen Realitäten und Mythen unvermittelt aufeinander.

mehr die Besorgnis, produktive Qualitäten der Stadt in puncto Zugänglichkeit, Verbindlichkeit und Nähe unwiederbringlich zu verlieren und damit die enormen kulturellen Potenziale der Stadt als Lager und Erzeuger von Wissen in Zukunft nicht mehr ausschöpfen zu können.

Peter Sloterdijk sieht im dritten Band „Schäume“ seines 2004 erschienenen Werks „Sphären“ gar in den „wirklichen Städten“ „riesige Hemmungsmaschinen,“ deren konzeptuelle Schwäche sich in ihrer Unfähigkeit zur Verbindung von Gemeinwesen und bewusster Nicht-Teilnahme am Gemeinwesen ausdrückt. Hier wird ein wunder Punkt unserer zeitgenössischen städtischen Gesellschaften offensichtlich, den wir offenbar bisher übersehen haben oder dem wir aufgrund unserem durch humanistische Bildung geprägten Wertesystem keine Existenz innerhalb unseren Städten zugestehen wollten. Nun in der Folge resignierend das Ende der Stadt (verstanden als das Ende der sozialen Ordnungen wie sie für die Stadtextistenz essentiell sind) diskutieren zu wollen, die Städte als anarchisch sich entwickelnde Megastruktur, welche die klassische europäische Stadt mit ihren Vorstellungen von Autoritäten, Hierarchien und Territorien überschreibt zu verstehen, soll dennoch nicht Gegenstand der im Rahmen des Moduls Städtebau geführten Diskussion sein.

Themen

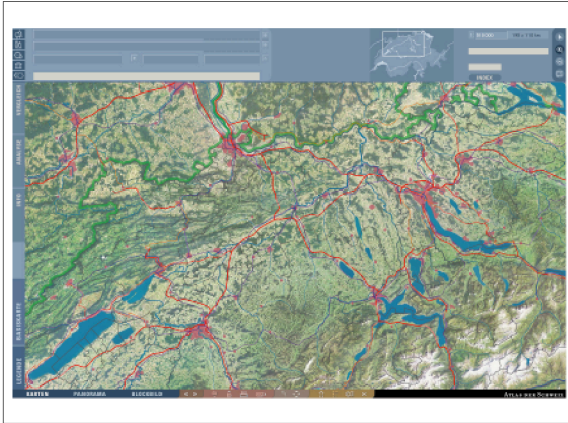
Dennoch zeigen wir uns ob dieser Entwicklung alarmiert und wollen diese zum Anlass nehmen, einen genaueren Blick auf die zeitgenössische Auseinandersetzung zum Thema Städtebau zu werfen. Innerhalb einer Periode von nur zehn Jahren, die zwischen den Schriften von Ascher und Sloterdijk liegen, und der wir uns in thematischer und nicht-chronologischer Darstellung widmen wollen, haben sich für den Städtebau mannigfaltige Wahrnehmungen, Aufgaben, Problemfelder erschlossen. Diese gilt es, durch geeignete Strategien begreifbar und gestaltbar zu machen. Im Sinne von Nietzsches „Über den Nutzen und Nachteil der Historie für das Leben“ sollen durch die differenzierte Auseinandersetzung mit dem uns umgebenden Bestand produktive Konzepte und Instrumente für den Entwurf unserer urbanen Umwelt in Gegenwart und Zukunft entwickelt werden.

Am Anfang steht das **Wahrnehmen**. Rütteln wir an der tradierten Definition Stadt, so fördert eine aufmerksame Beobachtung unserer Umwelt **ungesehene Städte** zutage, die sich in immer neu definierten urbanen Komplexitäten abdrückt. Sie offenbart einerseits neue Bilder, lässt uns andererseits jedoch hilflos zurück, wenn diese mit der uns bekannten Semantik in Einsichten übersetzt werden sollen.

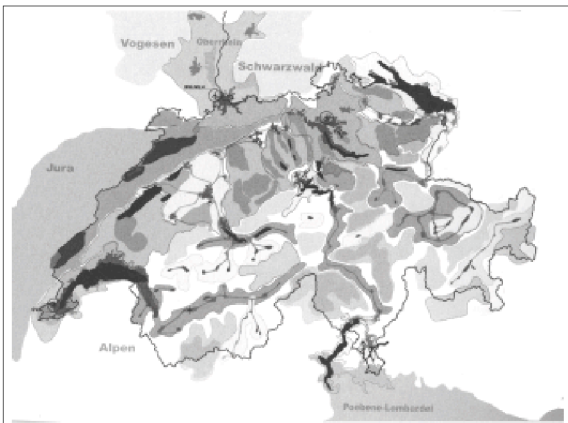
Als Beispiel hierfür kann die Dualität zwischen Stadt und Landschaft in der tradierten Stadtvorstellung dienen. Der Gegensatz zwischen den beiden Grundgrössen hat sich in den urbanen Ballungsräumen längst aufgelöst und in einen Aggregatzustand transformiert, der mit herkömmlichen Mitteln der Beschreibung kaum zu erfassen ist. Gleichzeitig fiebern Landschaftsarchitekten wie Städtebauer in unzähligen Forschungsarbeiten und Publikationen einer Erklärung entgegen, welche synergetischen Potentiale für den zukünftigen Städtebau nutzbar gemacht werden können.

Dabei geht Wahrnehmung über das rein statistische Beobachten weit hinaus. Wahrnehmung unserer heutigen Stadt bedeutet auch, sich Konzeptionen zu nähern, die abseits herkömmlicher Modellvorstellungen der Stadt liegen.

Hier scheiden sich häufig Wunschvorstellungen von Realitäten, und die **Situation der Schweiz** als



Karte aus dem Atlas der Schweiz der Landes- topografie (swisstopo). Dargestellt in dieser so genannten Basiskarte sind die wichtigsten Besiedlungen und Hauptinfrastrukturen des Mittellandes, 2004. Interessanterweise führt die Wahl der kodierenden Kartensignaturen dazu, dass ein „grünes“, von Landwirtschaft geprägtes Bild dieser äusserst stark und dispers besiedelten Region entsteht. Luftfotografien wie auf S.6 vermitteln ein anderes Landschaftsbild. Metropolis und Arcadia als ideologische Pole scheinen hier aufeinander zu prallen.



In unterschiedlichen Raumtypen gliedert das ETH Studio Basel in ihrem „Die Schweiz – Ein städtebauliches Portrait“ (2006) das gesamte Land. Die Typologie leitet sich dabei komplementär aus morphologischen, physiologischen, kulturellen und sozialen Gesichtspunkten ab. Die Aktivitäten in den einzelnen Regionen erscheinen hier als Generator der territorialen Ordnung der Schweiz.



Fotografie des Kowloon Reclamation Housing Developments aus der Publikation „Mapping HK“ von Guttierrez und Portefaix, 2000. Ökonomischer Druck bestimmt in hohem Masse die städtebauliche Entwicklung der Stadt mit. Bleibt er aus, liegt die Planung ihrer Ressourcen beraubt danieder. Zeigt er sich machtvoll wie hier in China, sollte sich die Planung ihrer Funktion als Schützer von Gemeininteressen bewusst sein, was wie im gezeigten Beispiel nicht immer einfach ist.



In Gebieten mit kleinem Entwicklungsdruck haben sich inzwischen für Investoren, Städte, wie auch potentielle Nutzer produktive Formen der Zusammenarbeit etablieren können. Wie hier mit dem Beispiel von Zwischennutzungen in Berlin wird damit gleichzeitig eine Sicherung brach gefallener Gebäude, eine Belebung sonst entvölkerter Areale, eine Aufwertung des Gebietes durch kulturelle Aktivitäten, eine Imageverbesserung und attraktive Angebote für sonst von der Gentrification aus den Städten vertriebene, sozial und kulturell engagierte Akteure erreicht.

Beispiel heranziehend, muss längst konstatiert werden, dass Raumplanung und Städtebau in den letzten fünfzig Jahren weder in der Lage war, die Entwicklung des Sprawls wirksam aufzuhalten, noch sie gestaltend zu kanalisieren. Und obwohl unsere Umwelt längst nicht mehr die Zeichen einer **arkadischen** Landschaft trägt, so darf sie doch auch nicht **Metropolis** sein, zu sehr stehen einerseits konservative Leitbilder und andererseits die Unfähigkeit zum Systemwechsel im Weg. Was bleibt, ist ein unentschiedener und undeutlicher Mittelweg, der sich scheinbar ohne jede bewusste Gestaltung und Kontrolle und ohne sinnliche Qualitäten in die verbliebenen Leerflächen des besiedelbaren Raums entwickelt.

Ein Blick auf die Schweiz lohnt sich in diesem Zusammenhang nicht nur, weil sie sich in eben diesem genannten Spannungsfeld befindet, sondern auch, weil hier in den letzten Jahren in verschiedenen Studien, wie „Stadtland Schweiz“ (Avenir Suisse) oder „Netzstadt“ (ETH Zürich) nennenswerte Ansätze gemacht worden sind, die Problematik in ihrer Komplexität zu erfassen und in Modellansätzen systematisierbar zu machen.

Innerhalb des heutigen Bestandes wird die territoriale Ordnung der Schweiz auf der Basis beobachtbarer und projizierter **Aktivitäten** untersucht. Es entsteht ein städtebauliches Porträt der Schweiz vergleichbar mit jenem des ETH Studio Basel, welches ein neues Licht auf vermeintlich bekannte Sachverhalte wirft. Damit hinterfragt es auch die elementaren räumlichen Verwandtschaften, die Topologie des Gefüges neu.

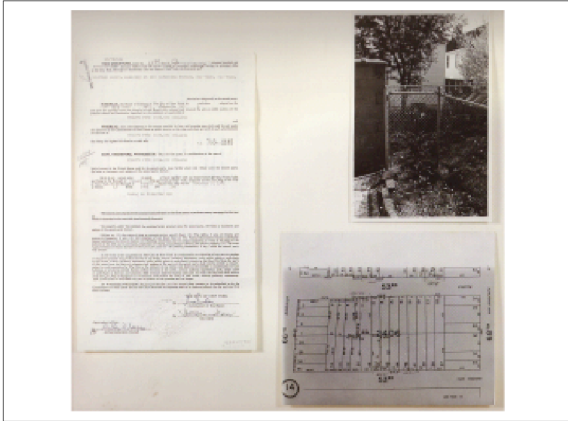
Diese Beobachtungen gelten indessen nicht nur grossräumig auf nationalem oder globalem Massstab. Vielmehr sieht sich auch in den lokalen Massstäben das urbane Gewebe eines Umbaus der **Territorien** gegenüber. Ganz zu schweigen von interskalaren Phänomenen, welche lokale eingrenzbar Oekonomien mit globalen verbinden und damit tradierte Wirtschafts- und Hierarchiesysteme urbaner Strukturen in Frage stellen. Das Hinterland des städtischen Gefüges gewinnt dadurch an neuer Brisanz, vor allem auch, weil es sich mit anderen Hinterländern vielfach überlagert und zu ihnen in Konkurrenz tritt.

In dieser vielfach und komplex vernetzten Welt organisieren sich die **Oekonomien** neu und erfinden neue Methoden der Standortwahl. Die schon erwähnten Konzepte von Zugänglichkeit und Verbindlichkeit reichen aber nicht aus, diese neue Anordnung zu begreifen. Ein drittes Konzept, das der „Nähe“ tritt in der Wissensgesellschaft an ihre Seite. Und so kann der (tradierten) Stadt als Garant dieser Nähe durchaus eine Überlebenschance attestiert werden. Dennoch wird diese Stadt in einem anderen Kontext zu lesen sein als bisher. Die städtebauliche Praxis gibt Aufschluss über diesen Paradigmenwechsel, hat sie doch längst erkannt, dass zunehmend auch andere Akteure als bisher an Bedeutung für die Entwicklung und als Trägerschaft der Stadt gewonnen haben. In einer sozialen Marktwirtschaft bedeutet das, dem Prinzip der „Verantwortung“ folgend die Stadt weiterzuentwickeln und sie als Gemeinwesen nicht einer vollkommen liberalisierten und rein profitorientierten Spekulation zu überlassen.

Public-Privat-Partnerships haben sich für beide Seiten deswegen vor allem dort als produktiv erwiesen, wo die Stärkung der ökonomischen Situation sich direkt in einer Win-Win-Situation für das Gemeinwesen und seine privaten Partner abbildet, und wo diese Leistung nur durch gemeinsame Konzepte erreicht werden kann.

Wie fragil dieses Gleichgewicht ist und wie sehr es Gegenstand einer geeigneten Supervision sein muss, zeigen nicht nur gelungene Beispiele seit dem zweiten Weltkrieg.

Als notwendige Kritik muss deswegen die **Kulturproduktion** einer städtischen Gesellschaft ge-



Gordon Matta weist mit seinem 1975 durchgeführten Projekt „Reality Property“ auf die durch den Grundstücks- und Immobilienmarkt in New York entstehenden unbenutzbaren Resträume und Restparzellen hin. Diese Grundstücke werden kartiert, beschrieben und in einer Kunstaktion zugänglich gemacht.



Projekte wie hier die Indoor Mall des Hotels Venetian in Las Vegas weisen auf einen Verständniswandel des Begriffs „öffentlicher Raum“ hin. Er wird hier durch nostalgisch verklärende Zeichen, einen Mythos des urbanen öffentlichen Raums ersetzt, richtet sich aber nur an Teilöffentlichkeiten ohne Gestaltungsrechte. Gleichzeitig verlangt die Situation unserer Städte eine intensive Beschäftigung mit der Thematik, weil die Schere zwischen idealisierten Bildern und real existierendem öffentlichen Raum mit all seinen Problemen längst weit aufgegangen ist.



Die ständige und flächendeckende Verfügbarkeit von Infrastrukturen bestimmt unsere heutige Lebensform. Einrichtungen der Grundversorgung, der Kommunikation und des Transportes, aber auch der Freizeitgestaltung sind in der urbanisierten Landschaft omnipräsent. Als Beispiel hier die Skihalle Snowtropolis in Senftenberg (Lausitz), cirka 150 km südöstlich von Berlin.

sehen werden, die sich fortwährend mit den Grundwerten des Gemeinwesens auseinandersetzen. Insbesondere die sozialreformerischen Bewegungen der sechziger Jahre haben sich vor dem Hintergrund des Verlustes des öffentlichen Raumes, und damit des Spielfeldes auf dem sich die städtische Gesellschaft bildet, produktiv mit der Thematik Stadt auseinandergesetzt.

Installationen und Happenings, aber auch die Auseinandersetzung mit der bis dahin weitgehend unentdeckt gebliebenen Populärkultur haben neue Einsichten in das Funktionieren der Stadt und der Soziologie der Stadt vermittelt. Wie brisant diese Experimente auch heute noch sind, zeigen neuere Untersuchungen wie z.B. der „Guide to Shopping“ von Rem Koolhaas.

Gleichzeitig sehen wir uns heute einem veränderten Verständnis von städtischer Öffentlichkeit gegenüber, welches wir bislang für die europäischen Städte nur bedingt und als Randerscheinung haben akzeptieren können. Ist die tradierte Vorstellung von städtischer Öffentlichkeit und deren räumlichen Gefässe, d.h. dem **öffentlichen Raum** überhaupt noch zeitgemäss? Fordern nicht einerseits neue Formen der Öffentlichkeit und andererseits ein in die Vergangenheit Halt suchendes Verständnis der Morphologie des öffentlichen Raums eine kritische Auseinandersetzung mit dem Thema?

Durch neue Nutzungsanforderungen ist der öffentliche Raum in der Stadt immer weiter zurückgedrängt worden, und obwohl historische Stadtstrukturen diese Veränderungen teilweise integrieren können, stellen sich in Bezug auf die weiteren urbanen Gebiete ohne solche historische Substanz auch Fragen nach der Schaffung neuer Typen des öffentlichen Raums, die gegenwärtigen und zukünftigen Anforderungen gerecht werden können.

Nicht ohne Einfluss wird hier die weitere Entwicklung der städtischen und regionalen **Infrastruktur** oder dem Infrastrukturangebot sein. In einer durch verhältnismässig kleine Anpassungen des Bestandes vollzogenen Neuorganisation innerhalb der Netze sehen Fachleute die Möglichkeit, Versorgungsnetze einfacher und effizienter zu gestalten. Einige der Prozesse vollziehen sich fast unsichtbar, wie zum Beispiel durch angepasstes Zeitmanagement, andere Entwicklungen treffen insbesondere an den existierenden Grenzen der Gebietskörperschaften und –hoheiten auf massiven Widerstand.

Dennoch ist das Potenzial der verdichteten Infrastruktur der europäischen Ballungsräume lange nicht ausgeschöpft und gelten damit verbundene synergetische Gewinne als Ressource in der zukünftigen Städteplanung.

Besonderes Augenmerk ist dabei nicht nur auf physisch manifestierte Versorgungsnetze wie Verkehrs- und Energiestrassen, Schulen und Grossverteiler, sondern vor allem auch auf deren Nutzung und Bespielung zu richten. Längst mindern Kapazitätsengpässe die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur in Spitzenzeiten, während zu Randzeiten massive Überkapazitäten angeboten werden. Die Frage der Lebensgewohnheiten und –rhythmen in unseren Städten wird durch diese virtuellen Choreographien, wie sie z.B. durch zeitabhängige Zuschläge für die Angebotsnutzung vorstellbar sind, nachhaltig beeinflusst.

Als operative Grösse zur Gestaltung der Stadt tritt hier neben die Morphologie der Stadt die **Physiologie** als Abbild der **Fluxe** im urbanen Raum. Weniger die bereitgestellten Trägernetze der Flüsse von Menschen, Gütern und Informationen, als der Fluss als Prozess selbst rückt in den Brennpunkt des Interesses und fördert bisher ungeahnte Möglichkeiten zutage.

Wie vielfältig sich diese physiologischen Sachverhalte präsentieren können und wie sehr sie das Ansiedlungsverhalten steuern, darf insbesondere in einer hochmobilen Gesellschaft nicht unter-



Auf der Suche nach neuen Bildern und Begriffen der Stadt im ganzen Prozess der neueren Urbanisierung befindet sich nicht allein der Städtebau, sondern auch die Landschaftsarchitektur. Dabei erscheint die Natur in zwischenstädtischen Räumen in ganz spezifischen Formen und -typen. Hieraus entstehen neue gestalterische Möglichkeiten, welche derzeit Gegenstand verschiedener Studien und Forschungen sind. Illustration aus Stefan Körner: Natur in der urbanisierten Landschaft, 2005.



„After Planning“, Durres Polder, Tirana, 2004. Fotografie von Bas Princen.

schätzt werden. Mit dem Blick auf die nachhaltige Bewirtschaftung urbaner Systeme können hier gewaltige Gewinne erzielt werden, die auch in Zeiten knapper oder gar rückläufiger Ressourcen Strategien zur Weiterentwicklung der Stadt ermöglichen.

Gleichzeitig können damit grundlegende Probleme der Ökologie in unseren Städten angegangen werden. Für den sich bisher hauptsächlich in der konservierenden Rolle befindlichen Naturschutz gilt es eine verantwortungsvolle und gestalterische Rolle zu entwickeln, in welcher er produktive Konzepte für den Schutz von Eigenart der **Natur in der urbanisierten Landschaft** erarbeitet. Er trägt damit zur Akzeptanz und Identifikation mit dem Gebiet bei und kann insbesondere in Zeiten des Rückbaus, der Aufgabe und der Schrumpfung von städtischen wie ländlichen Strukturen unserer Kulturlandschaft einen Beitrag zum Fortbestand der Standards und Qualitäten in unseren Städten leisten.

Zu guter Letzt müssen **Instrumente** erarbeitet werden, mit denen die städtische Entwicklung sinnstiftend beeinflusst werden kann. In Kenntnis der heutigen Planungsinstrumente und deren Limitierungen gilt es, kreative Konzepte des Zusammenwirkens von Autoritäten, Interessengruppen und Prozeduren zu entwickeln, die in einem ausbalancierten Verhältnis von **Kontrolle und Laisser Faire** auch in Zukunft die Stadt plan- und gestaltbar machen und sie nicht machtvollen Partikularinteressen preisgibt, die früher oder später die Stadt zu dem werden lassen, was Imre Kertész 2002 unter folgender Stadtdefinition zusammenfasst.

Die Stadt sei gleich einem „*vorzeitigem Verfall preisgegebenen, von Luftverschmutzung überzogenen, durch allen möglichen Dreck, Diebstähle, Langversäumtes, sich in Ewigkeit hinziehende Provisorien und eine von Zukunftslosigkeit geprägte Gleichgültigkeit zugrunde gerichteten Gebäudehaufen.*“

(Aus: Imre Kertész, Eine Gedankenlänge Stille, während das Erschiessungskommando neu lädt, Essays, 2002.)

Literatur zum Thema:

Avenir Suisse, Eisinger, Angelus, et al.: *Stadtiland Schweiz*, Basel/Boston/Berlin, 2005.

ETH Studio Basel, Diener, Roger, et. al.: *Die Schweiz. Ein städtebauliches Porträt*, Basel/Boston/Berlin, 2006.

Forster, Kurt: "Schmelzkäse oder Fondue", in: Oswald, Franz, Schüller, Nicola: *Neue Urbanität, das Verschmelzen von Stadt Und Landschaft*, Zürich, 2003.

Oswald, Franz und Baccini, Peter, in Zusammenarbeit mit Michaeli, Mark: *Netzstadt - Einführung in das Stadtentwerfen*, Basel/Boston/Berlin, 2003.

Professur für Architektur und Städtebau ETH Zürich Prof. K. Christiaanse: *Entwurf und Strategie im urbanen Raum: Die Programmlose Stadt*, 2004.

Sieverts, Thomas, et. al.: *Zwischenstadt-inzwischen Stadt? Lesen begreifen verändern*, Wuppertal, 2005.

Sieverts, Thomas: *Zwischenstadt : zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, Braunschweig, 1997.

Weiterführende Literatur zum Thema:

Brake, Klaus; Einacker, Ingo; Mäding, Heinrich: *Zwischenstadt Band 3: Kräfte, Prozesse, Akteure - zur Empirie der Zwischenstadt*, Wuppertal, 2005.

Pope, Albert: *Ladders*, Houston, 1996.

Sloterdijk, Peter: *Sphären III - Schäume*, Frankfurt am Main, Auszüge veröffentlicht in Arch+, "Architekturen des Schaums", 2004.

Die Schweiz zwischen Metropolis und Arcadia

Christoph Blaser/ Mark Michaeli

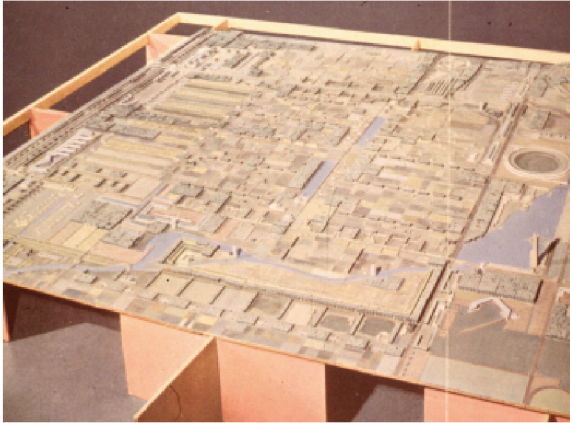
Metropolis und Arcadia sind extrem positionierte Idealbilder der urbanisierten Landschaft.

Einerseits Metropolis als die hochverdichtete, produktive und dynamische, teils gar bedrohliche Grossstadt, andererseits mit Arcadia das pastorale Landschaftsidyll, in dem die Menschen in Einklang mit der Natur leben. **Als Gegensatzpaar eignen sich die Begriffe um die weite Bandbreite unterschiedlicher Vorstellungen zur urbanen Besiedlung der Landschaft widerzuspiegeln.**

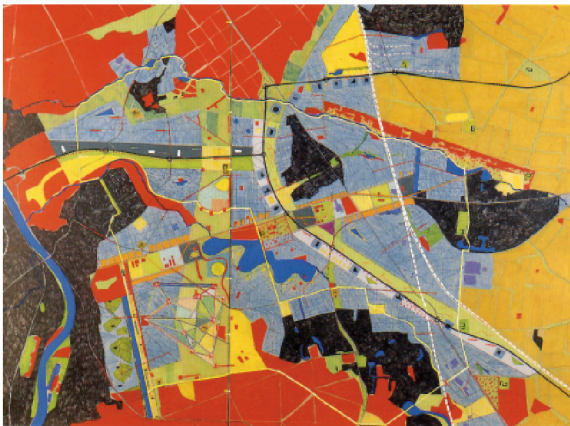
In der Schweiz ist dieses Begriffspaar klar an der räumlichen Struktur nachzuvollziehen.

Hier die alpinen rural geprägten Gebiete, dort die verdichteten, quirligen Metropolenräume des stark besiedelten Mittellandes. Eine genaue Untersuchung der Räume (auf dem grossen Massstab), wie sie zum Beispiel die Projekte „Stadtland Schweiz“ (2003), „Netzstadt“ (2003) und „Die Schweiz-Ein städtebauliches Portrait“ (2006) vornehmen, zeigt aber, **dass nicht einfach nur jeweils das eine oder das andere existiert. Die Urbanität (d.h. typische Lebensformen urbaner Gesellschaften) in der Schweiz ist insbesondere dadurch geprägt, dass selbst in den abgelegenen Regionen ein urbaner Lebensstil gepflegt wird, während Bewohner der Agglomerationen den nahegelegenen Alpenraum zur Freizeitgestaltung in seiner ländlichen Idylle schätzen und benützen. Metropolis und Arcadia beschreibt also den Traum vom gleichzeitig städtischen und ländlichen Leben.**

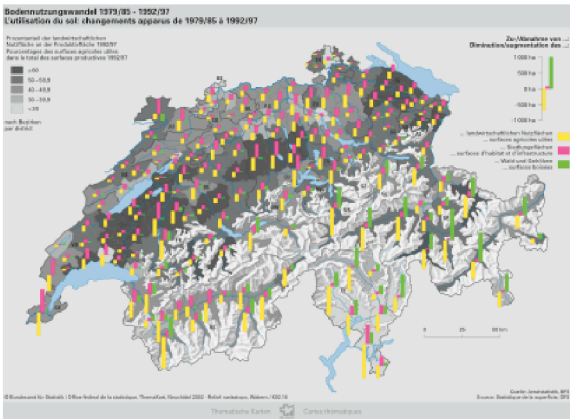
Kevin Lynch beschrieb in den sechziger Jahren das ideale Haus des Amerikaners mit der Vorderseite an einem von städtischem Leben erfüllten Boulevard gelegen, während sich die Gartenfassade in die weite Landschaft öffnet. Er greift dieses Thema aus einer viel älteren Debatte aus Architektur und Städtebau auf, welche nach den von den Städten ausgehenden Krisen des 20. Jahrhunderts (Weltwirtschaftskrise, Inflation, Depression, Kriege) andere Lebensformen



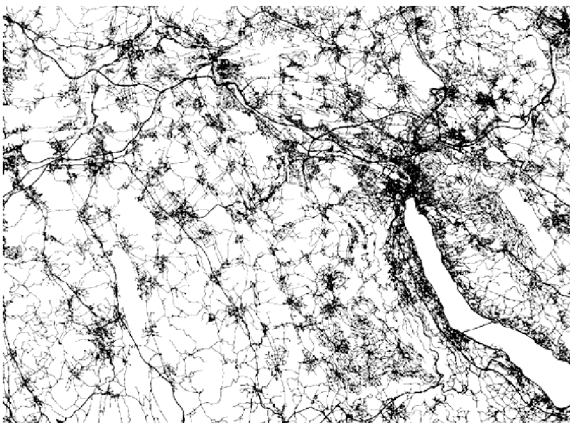
Modellansicht von Broadacre City von Frank Lloyd Wright, 1931-1935. Wright wendete sich mit dieser Vision gegen die seiner Meinung nach deindividuierten Lebensformen der arbeitsteiligen fordistischen Gesellschaft, welche er in den Städten Nordamerikas beobachtete. Sein Modell schlug eine Deurbanisierung als Weg zur Individualisierung der Gesellschaft dar. Wenn auch nicht realisiert, so können jedoch Wesensmerkmale von Broadacre City auch in fast allen Suburbanisierungsbewegungen wiedergefunden werden. Das Wright'sche Ideal der Vielfalt ist hierbei aber eher seltener zu finden.



Plan der Ville Nouvelle Melun-Sénart, 1987. Das Office for Metropolitan Art entwickelt hier einen Stadtgrundriss, der sich aus generisch geprägten Quartieren einerseits und einem verbindenden Freiraum andererseits zusammensetzt. Dabei werden Infrastrukturen, sowie öffentliche Funktionen in diese Freiräume integriert, wodurch einerseits landschaftliche Qualitäten in der Stadt erlebbar gemacht, andererseits städtische Programme sinnvoll strukturiert werden können.



Das Bundesamt für Statistik veranschaulicht in diesem Diagramm des Bodennutzungswandels die Veränderungen zwischen 1979 und 1997. Gelb sind Landwirtschaftliche Nutzflächen, Rot Siedlungsflächen und Grün Wald- und Gehölzflächen ausgewiesen. Insgesamt feststellbar ist der starke Rückgang von landw. Flächen. In den Metropolregionen (insb. Nordschweiz, Mittelland, Bassin Lémanique, Sottoceneri) ist ein starkes Anwachsen der Siedlungsflächen zu konstatieren, während in den alpinen Regionen und im Tessin der Wald massiv auf dem Vormarsch ist.



Darstellung der Verkehrsinfrastrukturen im Raum Zürich, aus: After Sprawl (2002) von Xaveer de Geyter. Deutlich zu erkennen ist der kleinräumige und engmaschige Aufbau der Netze. Abgesehen von den grösseren Städten (wo das eigentlich in ganz Europa festgestellt werden kann) sind insbesondere auch die „ländlichen“ Gebiete in dieser Grafik beachtenswert. Auch sie verfügen über ähnliche dichte Verknüpfungen. Neuere Forschungen sprechen von diesen Räumen deswegen folgerichtig von einer in ihrer Gesamtheit urbanisierten Landschaft in der Schweiz.

propagiert. **Broadacre City**, 1931-35 vom amerikanischen Architekten Frank Lloyd Wright entwickelt, gilt als der **Archetyp dieser die Deurbanisierung propagierenden Stadtvisionen**. Während frühere Vorläuferprojekte (z.B. B.Taut) eine neue Spiritualität und damit verbunden neue (kommunitaristische) Lebensformen vorschlugen, entlädt sich Wright all dieses Ballastes, macht seine **Kritik an der Stadt** einzig an den durch sie erzeugten deindividualisierten Lebensformen der arbeitsteiligen fordistischen Gesellschaft fest. Sein Vorschlag in den Projekten Broadacre City und Usonia setzt deswegen konsequent auf die Entdichtung, den direkten Bezug zwischen Bewohner und der landwirtschaftlichen Produktion und die Bildung kleiner administrativer und organisatorischer Einheiten, welche eine **Individualisierung der Gesellschaft** zur Folge haben. Von einer ähnlichen Kritik an der jeweils zeitgenössischen Situation der Städte gehen auch Projekte wie die Ville Radieuse (1935) von Le Corbusier, die Wohnsiedlung Halen bei Bern von Atelier 5 (1955-61), aber auch neuere Projekte wie der Entwurf für die Ville Nouvelle Melun-Sénart des Office for Metropolitan Art (OMA) von 1987 aus, **ohne dabei städtische Gesellschaftsmodelle ähnlich radikal wie Frank Lloyd Wright in Frage zu stellen**.

Anders jedoch als in diesen idealisierenden Projekten, die integrale Konzepte für den Umgang mit Stadt und Landschaft vorschlugen, vollzieht sich die reale Metamorphose von Stadt und Landschaft (auch in CH) in Realität allerdings meist vollkommen anders. Weder ist sie ein radikaler Bruch mit den städtischen Gesellschaftsordnungen (Wright), noch kann sie eine durch neue Technologien in den individuellen Kommunikations- und Mobilitätsangeboten verstärkte Individualisierung der Gesellschaft und damit auch der Lebensform und deren räumlichen Konsequenzen sinnvoll eindämmen.

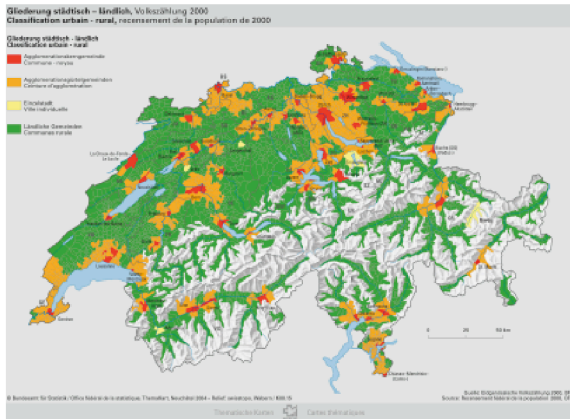
Folgende **drei Gründe** stellen sich für die räumliche Entwicklung der Schweiz als **besonders relevant** dar. Erstens hat die besondere Ausprägung der Besiedlung mit der räumlichen Enge und der damit **knappen Ressource Land** zu tun. Zweitens behindern **Partikularinteressen der weitgehend in Planungsentscheiden autonomen Gemeinden** (siehe Vorlesung 1.7) häufig grossräumigere Konzeptansätze. Als dritter Punkt sei auch jene Entwicklung genannt, in der immer mehr Personen mit dem **Wunsch nach einer solchen Lebenssituation zwischen Stadt und Land** (und den finanziellen Mitteln zur Verwirklichung) in die ehemals ruralen Räume der Agglomeration strömen und dadurch spätestens seit den 1950er Jahren eine starke Suburbanisierung praktisch im gesamten Ballungsraum zwischen Genf und St.Gallen festzustellen ist. **Das Resultat ist eine kleinräumige Landschaftsstruktur mit verstreuten (Klein-)Siedlungen und intensiver Wegvernetzung**.

Neuere Forschungen sprechen deswegen auch von einer total urbanisierten Schweiz (oder gar „urbanen Schweiz“).

In diesem Verständnis der komplexen Raumstruktur findet sich auch ein auf 1763 zurück datierbares Zitat von Jean Jacques Rousseau wieder, der seinen Eindruck des Landes wie folgt festhielt: *„Die ganze Schweiz ist wie eine grosse Stadt, die in 13 Viertel unterteilt ist...“*

Mit dem zweiten Teilsatz gibt er einen Hinweis auf die damals wie heute **föderative Organisationsstruktur**, welche die laufende Entwicklung und Überformung der urbanisierten Schweiz zu dem uns aus der eigenen Anschauung bekannten **komplexen Gefüge aus Siedlungs- und Landschaftsteilen begünstigt**.

In welchem Mass diese Entwicklung den Raum überformt hat, lässt sich bei einer quantitativen Betrachtung der Gesamtheit aller bestehenden Gebäude abschätzen. **Innerhalb der letzten zwei**



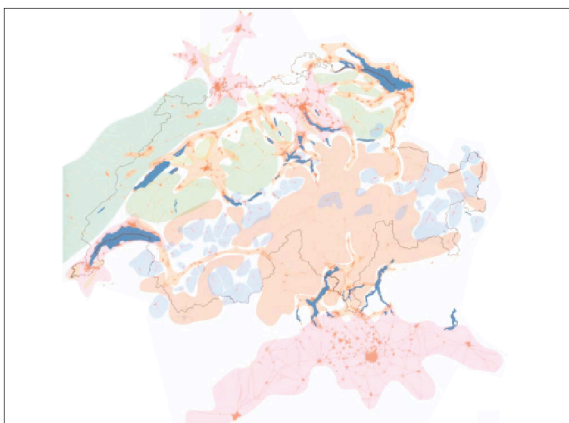
Darstellung der Agglomerationsräume mit den Agglomerationszentren (rot) und Agglomerationsgemeinden (orange) durch das Bundesamt für Statistik im Jahr 2000. Im Mittelland sind die Agglomerationssteppiche zu Lasten der ländlichen Räume (grün) zusammengewachsen. Einzelstädte (gelb) ohne Agglomeration existieren nur noch wenige (Bsp: Langenthal, Lyss, Martigny, Davos).



Luftfotographie des Siedlungsraums im Norden von Zürich (ca. 2002). Am oberen Bildrand ist der Flughafen zu erkennen, am unteren die A1 Richtung St. Gallen und das Industriegebiet rund um das Glattzentrum. Bebaute und unbebaute Strukturen wechseln hier in unterschiedlichen Massstäben und scheinbar ohne Ordnung ab. Dabei sind die einzelnen Raumtypen in sich wiederum äusserst heterogen. Eine Massierung entlang der Infrastrukturen und insbesondere an wichtigen Knotenpunkten (Ausfahrten, Flughafen, etc.) ist insb. bei Gewerbebeuten feststellbar.



Abbildung aus „Stadtland Schweiz“ von Avenir Suisse, Eisinger, Angelus (2002). Die Grafik verdeutlicht die Struktur des dezentralisierten Städtenetzes Schweiz. In Auge sticht insbesondere die Konzentration vor allem auf das Mittelland und die starke Verknüpfung des regionalen Städtenetzes im Tessin an das Mailand und die Pceebene umfassende oberitalienische Städtenetzwerk. Durch Linien sind in der Graphik Raumbezüge angedeutet, wobei hier regionale Bezüge im Vordergrund der Betrachtung standen.



Diagrammatische Darstellung der Raumtypen in der Schweiz aus: „Die Schweiz – Ein städtebauliches Portrait“ des ETH Studio Basel, Diener et al., 2006. Anders als das BFS über Nutzungen oder Stadtland Schweiz über Dichten versucht das Studio Basel die Räume über identifizierbare Qualitäten, Zusammenhänge, etc. zu charakterisieren. Die hierbei portraitierten Typen (z.B. stille Zonen, alpine Brachen, Metropolen...) lassen sich aus verschiedenen spezifischen Merkmalen ableiten und portraitiert somit den Raum auch abseits von Statistiken.

Generationen haben die veränderten Lebensstile basierend auf neu verfügbaren Technologien, Hang zu individuellem Wohnen im eigenen Haus usw. zur Verdoppelung des Bauwerks Schweiz geführt.

Die aus dieser Entwicklung in den Ballungsräumen entstandenen Siedlungsteppiche, so genannte **Agglomerationen**, sind nach Tom Sieverts (1997) heute **Lebensort für die Bevölkerungsmehrheit**, die dort suburbane Lebensformen pflegt. Weder lebt also die Bevölkerung hauptsächlich in den für uns in einfachen Kategorien von Begriffen und Bildern erfassbaren metropolitenen Kernstädten, noch in den arkadischen Ruralräumen.

Der **in seinen formalen Qualitäten schwierig zu beschreibende**, wie oben schon angedeutet, häufig jedem gestalterischen Ansatz spottende, dominierend durch die Bedeutung der sichtbaren und unsichtbaren Infrastrukturlinien als Abbild der dort wirksamen Standortpräferenzen von Erreichbarkeit (accessibility), Verbindlichkeit/Verbindung (connectivity) und Nähe (proximity) überformte „Überlaufraum“ (Sieverts), der auch als **Zwischenstadt** bezeichnet werden kann, entfaltet heute die **grösste Dynamik bezüglich wirtschaftlichem als auch demographischem Wachstum**. Die immer dichter besiedelten Agglomerationen **entwickeln sich entlang bestehender und geplanter Infrastrukturen** (siehe auch Vorlesung 1.8) **über bestehende administrative, historische und geographische Raumgrenzen hinweg**, schaffen mitunter ganz neue Raumzusammenhänge (siehe Beispiel S5, welche einen vollkommen neuen Entwicklungskorridor für den Kanton ZH beschreibt). Diese Grenzüberschreitungen präsentieren sich auf den verschiedenen Massstabsebenen interkommunal, aber auch interkantonal und international und stellen die **Planung vor vollkommen neue Aufgaben der Zusammenarbeit in Verfahren und Planungsprozessen**.

Während auf kommunaler Ebene ganz unterschiedliche Formen der Zusammenarbeit oder auch Nicht-Zusammenarbeit vorliegen, spiegelt **in einem grossen (nationalen) Massstab die zunehmende Bedeutung der seit den 1930er Jahren entwickelten Landesplanung** die neuen Urbanisierungsprozesse in der Schweiz wieder. Hatte schon Armin Meili ca. 1930 von der **weit dezentralisierten Grossstadt Schweiz** gesprochen, so galt seit dem Anfang der siebziger Jahre das **Leitbild der „dezentralen Konzentration,“** welches in 1996 in das **Leitbild des Städtetetzes Schweiz** weiterentwickelt wurde.

Obwohl von öffentlicher Hand entwickelt und Massnahmen in ihrem Sinne in Form z.B. der Agglomerationspolitik des Bundes gefördert, **zeigen jedoch die Leitbilder auch auf, dass die räumliche Realität die administrative Ordnung und politische Ausgestaltung von Entscheidungsprozessen in der Schweiz längst hinter sich gelassen hat.**

Seit dem Ende der 1980er Jahre beschäftigen sich deswegen diverse Forschungsinstitutionen genauso wie offizielle Planungsabteilungen intensiv mit der methodischen Analyse und der **modellhaften Umsetzung in strategische Konzepte für eine zukünftige Raumentwicklung in der Schweiz**. Exemplarisch und keinesfalls vollständig sollen hier die in der aktuellen städtebaulichen Debatte immer wieder erwähnten Projekte und Publikationen wie „Netzstadt“ (Oswald/Baccini, 2003), „Stadt-Land Schweiz“ (Avenir Suisse/A. Eisinger et al., 2003), „Die Schweiz – ein städtebauliches Porträt“ (ETH Studio Basel, 2005), Raumentwicklungsbericht 2005 (ARE), Zukunftsszenarien für eine polyzentrische Schweiz (Bundesamt für Raumentwicklung ARE) genannt werden.

Literatur zum Thema:

Sieverts, Thomas: *Zwischenstadt – zwischen Raum und Zeit, Ort und Welt, Stadt und Land*, 1997.

Sieverts, Thomas et al.: *Zwischenstadt –inzwischen Stadt?*, 2005.

Oswald, Franz und Baccini, Peter in Zusammenarbeit mit Michaeli, Mark: *Netzstadt – Einführung in das Stadtentwerfen*, 2003.

Bölling, Lars und Sieverts, Thomas (ed.): *Mitten am Rand*, 2004.

Eisinger, Angelus und Schneider, Michel: *Stadtiland Schweiz*, 2003.

Eisinger, Angelus: *Die Stadt der Architekten – Anatomie einer Selbstdemontage*, 2006.

Diener, Roger et al.: *Die Schweiz – Ein städtebauliches Portrait*, 2006.

Weiterführende Literatur zum Thema:

Eisinger, Angelus: *Städte bauen. Städtebau und Stadtentwicklung in der Schweiz 1940-1970*, 2004.

Lynch, Kevin: *A theory of good City Form*, 1980.

SITUATION

Urban Design - Five Situations

Kees Christiaanse

Since the publication of Christopher Alexander's article 'A City is not a Tree', in which the modernist division of functions was cast into doubt in favour of a more holistic approach, designers have been pre-occupied with the question of to what extent urban design can be said to be a science. Dalibor Vesely gave a concise answer: 'Larger domains of life resist being treated as systems.' For many designers this observation lends legitimacy to the practice of hiding themselves alternately behind artistic or scientific arguments, a cunning means of always being right. Christopher Alexander explains the complexity of the urban landscape with which we are confronted, and illustrates it using a diagram from Ruth Glass' redevelopment scheme for Middlesbrough.

In this designer, the heterogeneous social networks coincide neither with each other nor with the physical boundaries of a neighborhood. The complexity that such a diagram brings to light is indicative of just how complex it is to devise an urban design. How can we avoid being merely artistic or reductive in our work and instead develop an approach in which science, art and intuition attain a mature complementarity? As urban designers we ought to design sustainable, smart 'breeding grounds' where existing and novel structures and programmes, some still unknown to us, might flourish and interweave.

Dalibor Vesely proposes using the term 'situation' to describe the condition of the urban landscape in all its complexity. 'Situation is not a technical but an ontological term, it is our mode of being in the world. The capacity of typical situations to hold together sometimes very heterogeneous elements and the capacity to give them a primary common meaning, makes them not only a critical vehicle of urbanity but also an important criterion of the basic humanity of urban space.' Despite its vagueness, 'situation' is a useful term, because our field of work does not consist of isolated categories but rather of a mixture of theme, programme, typology, context and method (the what, why, where and how combined).

Situation 1: Waterfronts

In many cities, former dockland areas are development sites for attractive, water-oriented districts. These areas often prove to be breeding grounds for forms of urbanity that are spawned by an unorthodox mixture of buildings, programme and public space. We might even contend that the survival of 'urbanity' can be ensured, and imbued with new meaning, in these areas. In typological terms, waterfronts range between two extremes: from 'city branding' waterfronts that act as representative symbols for the city and have a high density of shopping, entertainment and gastronomy alongside high-quality combinations of living and working, to 'waiting lands' that are too far from the centre to form an urban waterfront but too close by to be left to the periphery.

Ultimately, the archipelago concept, in which characteristic urban 'islands' form a hierarchical network with various centres of gravity and interrelationships, appears to provide a way of imparting a legible cohesion to the heterogeneity of the modern city.

The centre of Rotterdam was blitzed by the Nazis in 1940. In the design for its reconstruction, the city's original street-pattern was completely replaced. The Coolingsingel, previously an eccentric boulevard, became the main axis of an orthogonal street layout, leading to harbour basins with unimpeded views of the river. This 'window on the river' brought an awareness of the harbour deep into the city and became an official urban concept in subsequent decades. In the late 1960s this 'window' concept was in turn displaced by its antithesis: an introverted water concept, based on Amsterdam's historic canals, filled with the 'tree-houses' of architect Piet Blom and replicas of historical shipyards. In the mid 1980s, the city's administrators decided to transform Rotterdam from a city beside a river into a city with a river flowing through it. The Erasmus Bridge was built and a new 'half' city-heart was developed in the dock-land area on the river's southern banks.

Such a three-fold paradigm shift in urban concept, all within the space of 35 years, raises the question of the value of urban concepts in a time of change. How can we, other than by sketching strategies and scenarios for changing circumstances, establish distinctive spatial qualities without these being dismissed within a decade? One concept that seems to offer a workable basis is that of the archipelago, as in Eliel Saarinen's archipelago concept for Helsinki dating from 1918. In this proposal the city is no longer seen as a coherent and harmonious whole, but as an organism composed of hybrid elements that derives its cohesion from the interrelationships and hierarchies of those elements, embedded in a unique topographical context.

The archipelago concept also furnishes a useful basis for Amsterdam. Along the waterfront it is literally visible in the succession of projects in the harbour district, as well as in their graduated spatial and social differentiation and their integration within the city. The 1991 'Amsterdam Waterfront' project, designed by OMA, KCAP, West 8, UN Studio and Neutelings-Riedijk, was an ambitious project to provide Amsterdam with a representative, alluring water-front à la Baltimore in one fell swoop. Essentially it consisted of a chain of islands with highly varied urban development concepts. Though the project 'fell in the water' politically, its basic principle became the leitmotif for the later development of the IJ-oever (the banks of the IJ-river).

The Houthavens, the Silodam, the Wester- and Oosterdoks-eilanden, the Oostelijke Handelskade, Java-eiland, Borneo-Sporenburg, Zeeburg and IJburg represent markedly different concepts, whose mutual cohesion is primarily determined by the archetypical form of the harbour piers and their necklace-like layout. They represent a catalogue of recurring themes in waterfront projects

and all of them 'seek out lost urbanity' in their own particular way. The cohesion of the IJ-oeverers, in spite of the emblematic diversity, demonstrates the suitability of the archipelago model as a design instrument for larger areas, such as the Hafen-City project in Hamburg.

Within a robust structure of public spaces that is based on the configuration of harbour basins and piers, there is a system of development 'fields' that derive their cohesion from a certain typological kinship, but are at the same time differentiated per district in accordance with design guide-lines that vary with the context and the position vis-à-vis the whole. The centre is evolving into a compact, highly densified urban district with a mix of functions, the piers between the harbour basins into predominantly residential areas with transparent vistas while along the River Elbe a high-rise zone with a dynamic skyline is emerging. At the ends of the harbour basins are 'neuralgic' points with public attractions: the Cruise Terminal that no self-respecting waterfront development can seem to do without, a sea life center, and the philharmonic concert hall designed by Herzog & de Meuron that perches on top of a warehouse. The structural urban concept is not restricted to the Hafen-City projects, but is geared to a broader vision for Hamburg's waterfront.

Such integration within the city signals a change in approach from traditional, autonomous and introverted waterfront concepts. The waterfront is treated not as a hermetic unit, whose relationship with the city is determined only by its direct connections, but as a vision within which areas at a distance from each other can be activated in a 'controlled laissez faire'.

Perhaps the waterfront's most significant contribution to the contemporary city is its potential role as 'saviour' of an idea of urbanity, at least as we prefer to interpret it: urbanity exists when new types of activities and networks spring from the interaction between the of highly diverse social networks. The proximity of the city centre, the presence of characteristic sculptural forms with marked contrasts in scale, the transitions and the materiality of quayside structures and surfaces, and the structuring form of the harbour basins provide the backdrop for activities with a catalytic effect on the interaction between social groups. This potential for urbanity constitutes the deeper, essential significance of waterfront areas for the contemporary city.

Many people see the archipelago idea as the endorsement and acceptance of the disintegration of the city in favour of Joel Garreau's 'Edge Cities'. However, the archipelago is not simply about the islands, but more especially about the quality of their structural relations and their shared hierarchies, which distinguish the archipelago as an organism with multiple functions in which the historical city, the waterfront, suburbia and the periphery support one other in mutual dependency.

Situation 2: Waitingland

Former port, railway and industrial areas that, for various reasons, have not immediately been earmarked for development form a potential reservoir for urban redevelopment. The total surface area of these sites often equals the surface area of urban expansion areas, an indication of the massive waste of space that occurs. To stimulate development in areas like this, it is not hard-and-fast designs that are needed, but transformation methodologies in which urban management and stakeholder management are aligned with the design process.

New urban hybrid forms evolve in former port and railway areas. In many cities there are indications that these areas have the potential to produce a new breed of urbanity. They owe this capacity to a diversity of factors. They are often partially developed. They may occupy a dramatic and distinctive position vis-à-vis the city, containing a mixture of recent and historical structures or of large and small-scale architectural volumes and activities. The presence of spectacular industrial buildings tends to attract creative businesses. This makes it possible for these activities to function symbiotically, in a mixture ranging from low budget/high culture to high budget/low culture.

Neither the city centre nor the periphery provides these conditions. The city centre has become a 'theme park' for fun shopping and is too expensive. The periphery is too anonymous, too one-dimensional, too dispersed.

These areas require specific development strategies that will protect the balance of mixed activity against possible homogenization. They are physical breeding grounds for the development of an urbanity that is usually smothered by blanket construction based on traditional planning processes. 'Waiting lands' do not usually enjoy a protected status and are therefore vulnerable. That is why the development of management instruments is so important. This does not mean leaving waiting lands empty or maintaining the status quo. Rather, it means orchestrating a phased, open-ended development, in which existing, built, natural and programmatic qualities are integrated.

The notion of the 'loft' occupies a key position in this strategy. It stands for a combined live/work space, a characteristic space of generous dimensions that can be appropriated using minimal but effective interventions. Buildings in these areas are flexible, with plenty of light, large surface areas and high-ceilinged spaces. Not flexibility in the usual sense, which only results in poor-quality, standard spaces, but a 'conquerability' of powerful, tectonic spaces. In these areas, the term 'loft' is also and primarily applicable to the outdoor space between the buildings. Independent of the specific quality of the buildings, the context creates a powerful tectonic, which is unique in the city. It is part formal, part informal and 'colonizable'.

In 2004, the City of Rotterdam and the Rotterdam Port Authority established 'Stadshavens' to coordinate the development of all port areas within the urbanized area. Its goal is to initiate sustainable development of the harbour in harmony with the city. In the past, redundant port areas were simply filled in with housing, offices, cultural amenities, cafés and restaurants in line with an overall vision, whereupon they were no longer called 'port areas' but 'waterfront'.

Stadshavens represents a significant change of paradigm. In general, no cut and dried plans or designs will be devised to introduce new functions in the harbour basins, but rather transformation strategies that take the status quo as their point of departure. The idea is to expand and elaborate the area with temporary and permanent urban activities before it can be homogenized by monofunctional developments or degenerate into second-rate functions, such as breaker's yards, which would usher in a process of socio-cultural depreciation. The hope is that the infiltration of lively, mixed functions will enable the port areas to maintain a stable socio-cultural value and accrue added value in the long term. This strategy provides the opportunity to try out new forms of functional mix or to test the effect of experimental concepts.

KCAP is working on a strategy for Waalhaven, a harbour with shipyards, container terminals and other businesses around a garden suburb from the 1930s. KCAP and ETH-Zurich are documenting, interpreting and evaluating the existing structures and devising various development

scenarios which are analysed and visualized. Models, ranging from a cautious evolution from the status quo to filling in the harbour for suburban development, are set alongside each other. The possibility of consolidating valuable port buildings with cultural events or pioneering activities is being investigated. Where Waalhaven and other waiting lands differ from inner-city port areas is in their distance from the city and their massive scale, which make natural urbanization unlikely. With a non-interventionist government policy, the areas would fill up with business activity. This, however, would result in vast mono-functional areas lacking in urbanity, something that is not acceptable in a contemporary agglomeration.

KCAPs 'simultaneous chess' method accordingly involves drawing up a complete inventory of existing structures and activities as well as of all possible activation potentials in an area. These are then converted into a process-design that is developed alongside the spatial strategy.

Situation 3: Landscape

Various studies have shown that the development of sprawl is inevitable in a liberal social democracy where prosperity is increasing. It is to this we owe the periphery and suburbia. Besides the desire for controllability and steerability and such aspects as mobility, functional mix, sustainability and social stability, here we are also faced with the issue of new ways of approaching the relationship between developed and undeveloped areas.

Architects, urban planners and landscape architects cannot sidestep the uncontrollability of developments in these areas and must set their minds to finding new design instruments to handle this. 'Landscape', in the sense of a balance between nature and culture, turns out to be an unexpected instrument for addressing this uncontrollability.

The urban landscape, a popular contradiction in terms used to refer to the increasingly blurred distinction between city and countryside, which I prefer to call a 'cultural landscape', is composed of a complex collection of systems that might or might not be mutually supportive, complementary or isolated. It is a dynamic field of concentration and differentiation that constantly fluctuates under the influence of myriad factors, analogous to the balance of human interventions and natural growth in a landscape.

'The face of Berlin as a whole has characteristics of a natural landscape. It has as little formal structure as nature does and is like a landscape in the way it maintains its position so unconsciously. Its contradictions, its toughness, its openness, its juxtapositions and its splendour are all unintentionally expressed in this landscape, which grew by itself,' wrote Siegfried Kracauer in his 1931 collection of essays, *Strassen und Plätzen in Berlin*.

In his essay 'Im Zauberland der Peripherie', Fritz Neumeyer writes about: '... The concept of the landscape – a category that since the Enlightenment has been positively charged with democratic notions of freedom and which stands for informality in relationships and for the picturesque quality of appearances.'

If we project these two descriptions onto the city, then Kracauer represents Rem Koolhaas's 'Generic City', where growth is apparently uncontrolled, whereas Neumeyer envisages a kind of 'city as landscape' produced by aesthetic intervention: 'The city can indeed be reinterpreted as a wide landscape; however, it may not be completely dissolved beyond the limits of the unifying form into a landscape of individuals,' writes Neumeyer. 'The principle of dialogue becomes pointless when no one can express themselves any longer because there is neither a common interest nor

a common language.'

Towards the end of the 18th century, the French cultural landscape had detached itself from nature by means of geometric interventions. The contemporary map of Paris and environs resembles a collection of airfield landing strips gouged into the landscape. It is almost impossible to regard Versailles as a park, since it more closely resembles an urban design, with building blocks of lopped trees enclosing tamed nature like a corset. A utopian urban model was, as it were, prepared in the landscape, to be transplanted later to Paris in the form of the Haussmann Plan, in which the new 'boulevard facades' are the trees of Versailles, obscuring the untrammelled growth. A system of points and lines captures nature as if in a web and establishes a controlled cultural landscape.

While Neumeyer might have wished to emulate Haussmann, bent on mastering uncontrolled growth using aesthetic tools, I am more interested in seeking out the border where, with a minimum of means, a legible cohesion can be generated.

In a master plan for Arnhem we use the landscape to compensate the waning influence of urban planning on the quality and style of the architecture. It illustrates not merely the long-standing 'commodity' character of architecture, but more especially the fact that post-modern urban planning and architecture are once again (as in the 19th century) moving apart: whereas the narcissistic architect, an aesthete by definition, will never be in a position to abandon his sense of good taste, the urban planner is the coordinator of the collective lack of taste, which is perhaps even more aesthetic.

Under the project name 'KaisersRot', KCAP has been working alongside the ETH Zurich on software-assisted design tools. These can be used to simulate developments that permit a high degree of freedom for the organization of the different program elements within predetermined urban planning visions. This design method with specific 'control & laissez-faire' mechanisms within a subjective design vision is a direct reference to Neumeyer's landscape image: an aesthetic image, achieved by 'steering' nature using local and controlled aesthetic interventions. In this way the 'landscape' concept helps us to reconcile the fragmentary and discontinuous in an urban planning vision.

Situation 4: MUD

Station areas, airports and other urban hubs are increasingly evolving into urban concentrations known as high-density Mixed-Use Developments (MUDs), where high concentrations of people from a diversity of backgrounds converge, not only to travel, but primarily in search of social contact, entertainment, shopping or work. These former agents of largeness of scale and division of function, now are evolving urban forms with a stimulating effect on mixed use.

A map by architect Maarten Kloos presents Amsterdam Airport Schiphol as the capital of the surrounding agglomeration. In it, the City of Amsterdam has been renamed Schiphol Noordoost (Schiphol North-East), Haarlem has become Schiphol-West and the seaside resort of Zandvoort has been renamed Schiphol-Plage. Schiphol Airport handles 40 million passengers a year and employs enough people to populate a town. Schiphol enjoys everything that goes to make a city: hotels, an intercity station, every conceivable kind of shop, entertainment, an annex of the Rijksmuseum with paintings by Jan Steen, stables and a mortuary. And Schiphol, in contrast to American urban entertainment centres, even has homeless people, since the covered plaza is

public space, at least officially. Anyone who would deny the existence of urbanity here should simply go and have a beer in one of the 'brown cafés', where people from all kinds of backgrounds sit drinking into the small hours. These cafés, replicas of 'Old Amsterdam', infiltrated the airport like an architectural Trojan Horse. Since their arrival, Schiphol has been transformed from a homogeneous 'total design' environment into a labyrinth of heterogeneous stage sets. Here an architectural complex changes spontaneously, as it were, from a building into a town, because of the 24-hour flow of people and steady expansion in size and program: the laws of the architecture become those of urban planning.

It is heartening to see that airports and station areas, once the motors of a large-scale division of functions, have now become the protagonists of an increasing and radical mix of functions that is redefining the concepts of public-ness.

The most important features of high-density MUDs are: a location next to a high-quality public transport hub and the proximity of a city centre or high-quality cluster with sufficient density to bring about an intensive mix of functions. This radical mix is the product of the insight that the old dogmas of forcibly reducing road traffic in order to stimulate use of public transport and barring large-scale shops and distribution from the city in order to protect small retailers are no longer valid. The construction of highly accessible parking facilities close to Inter-city stations demonstrably stimulates use of the train.

The conditions, factors and elements described here are combined in an intensified form in the project for the Bishopsgate Goods Yard near Liverpool Street Station in London. Here there are enormous pressures on development because of the proximity of the City of London's financial district. Commercial rents are the highest in Europe, and the Floor Area Ratio (FAR) in the office district around Liverpool Street is about 5, a density that is twice as high as the average in other densely built European cities. The problematic accessibility means that the car has been replaced by the pedestrian as the major determinant of scale: the dimensions of pedestrian routes have become the norm because of the massive streams of pedestrians during rush hour.

In Bishopsgate there is a meeting of highly diverse lifestyles and cultures: the financial district, the burgeoning East End cultural scene and a diversity of communities, including the biggest Bangladeshi immigrant population in Europe. Part of the site is occupied by the vaulted brick viaducts of the former goods railway, which have been granted listed status and, in calling to mind the ruins of Ancient Rome, provide an 'atmospheric' basis for future development. This diversity of interests holds the promise of an exemplary 'high-density Mixed-Use Development': high-performance offices, shopping, entertainment, cultural facilities, exclusive residential properties, social-sector housing, high-quality public spaces, an underground station and semi-permanent functions between the arches plus a new railway line are to be developed. Within a logical system of streets and squares that is based on the surrounding morphology and is partly set three-dimensionally on two levels because of the system of viaducts, urban blocks that form a plinth of limited height will be built. High-rise towers will shoot skywards from construction envelopes, determined by penetration of daylight and local visual aspects. The 'Alpine landscape' of these envelopes ensures a great amount of freedom without loss of urban cohesion.

Situation 5: Valley

Today, in an enlarged version of the medieval city streets devoted to a particular professional guild, related business activities demonstrate a propensity to cluster together. This sometimes results in whole regions with specific functional centres of gravity, but it can also take the form of smaller functional clusters, such as university campuses. With a nod to Silicon Valley, we have dubbed these areas 'valleys'. These functional concentrations can be regarded as urban planning entities with highly specific network relationships and as such they require appropriate development strategies.

The medieval city had guild streets, concentrations of different professions with shared codes of behavior. The spontaneous development of analogous modern concentrations can be observed in all kinds of places: from fashion boutiques along the main streets of city centers to car dealers at highly visible locations along the motorway. The clustering of related activities is also evident at the scale of a city district, as in university campuses and medical complexes. Such clustering is the logical consequence of the increase in scale and specialization in our culture and is consequently irreversible. It also goes hand in hand with undesirable side effects in the form of the disintegration of the city into isolated islands, dormitory towns, increasing mobility and a lack of human scale.

Silicon Valley is intriguing because it is a prime example of an 'Edge City' that has evolved from a mono-functional, peripheral concentration into an agglomeration that includes homeless people and second-hand bookstores (the presence of a second-hand bookshop in an Edge City is, according to Joel Garreau, a sign of emerging urbanity). The IT-related business activity has attracted suppliers, service companies, shopping, cafés and restaurants, entertainment and residential development. Within this urban culture, global and local economies support one other. If we call an urbanized area with a global allure that has sprung from a single function a 'valley', then there are 'valleys' to be found all over the world. With hindsight we can read the Ruhr-area as a 'valley' where the most important driver for development was coal, rather than the intellectual capital garnered from Stanford University that drove Silicon Valley.

The Veneto in northern Italy is a valley, even though it is as flat as the Netherlands. This agricultural landscape, dotted with villages and scored by country roads, has developed into an industrial network landscape, in which the development of the spatial structure and business activity compete with each other. Here you can see an amazing combination of local, small-scale business activity and global brands. There are villages where shoes for various global brands or handbags for Prada are produced in little backyards. The Benetton and Max Mara complexes combine agricultural activity in the form of a farm with a global headquarters.

Like the trend of mixing local and global functions in airport cities and the social neighbourhood function of the convenience store as a franchise of a multinational concern, these new functional combinations are in a certain sense evidence of a rapprochement between the globally 'inhuman' and locally 'human' socio-economic structures.

The Hönggerberg campus of the ETH in Zurich is a standard university complex from the 1960s, when the creation of large-scale universities led to expansion outside the city. The campus was built as an isolated enclave on a green hill. In the 1960s, it still stood outside the city, now it is a monofunctional island in the middle of the archipelago formed

by the Zurich agglomeration. Just as the city has evolved into an agglomeration, the atomization of the university has resulted in its development into an agglomeration within the city or, to put it more positively, the university has become interwoven with the city despite separation and specialization. Proceeding from this interpretation, we can try to bring the suburban campus into contact with surrounding city districts, generating a communal basis capable of supporting new activities. A basis for commercial functions like shops, cafés and restaurants is achieved by a densification of the campus with, alongside additional university buildings, residential buildings where live/work combinations and spin-off business activities are possible as well as complementary amenities like a primary school. Thanks to lecture halls and foyers also being used for events and community activities there is a socio-cultural exchange with the city. While it is true that no inner-city urbanity will evolve here, it does provide fertile ground for a gradual development towards a well-balanced environmental quality.

These five situations show how urban design is no longer an off-the-peg profession that people can be trained to perform, but a discipline that must be defined and invented by its practitioners and that is as complex as the city herself.

Designers can no longer sit behind their desks until a commission comes their way; projects of this kind must be exhaustively identified, defined and conquered on one's own initiative.

Literatur zum Thema:

Christopher Alexander, „The City is not a Tree“, in: *Architectural Forum*, Vol 122, No 1, April 1965, pp 58-62 (Part I), Vol 122, No 2, May 1965, pp 58-62 (Part II), 1965.

Koos Bosma and Helma Hellinga (ed.), *Mastering the City*, 2 vol., Rotterdam 1997.

Joel Garreau, *Edge City: Life on the Frontier*, New York 1991.

Studio Urban Catalyst, *Urban Catalyst Research Report. Temporary Use and Urban regeneration in European Cities*, Berlin 2003.

Kees Christiaanse et al., *KCAP Architects and Planners: Situation*, Rotterdam 2005.

Maarten Kloos (ed.), *ArCam, Schiphol Airport Amsterdam*, Amsterdam 1996.

Rem Koolhaas, „The Generic City“, in: *S,M,L,XL*, New York, 1995.

Siegfried Kracauer, „Berliner Landschaft“ (1931), in: Siegfried Kracauer, *Strassen in Berlin und anderswo*, Berlin 1987

Fritz Neumeyer, „Im Zauberland der Peripherie“, in: Westfälischer Kunstverein Münster (ed.), *Die verstädterte Landschaft. Ein Symposium*, Munich 1995.

Jaqueline Tyrwhitt and Ruth Glass, *The Survey and Replanning of Middlesbrough*, Middlesbrough 1945.

Dalibor Vesely, „Architecture and the Ambiguity of Fragment“, in: Robin Middleton (ed.), *The Idea of the City*, London 1996

Kulturlandschaft - Beobachtung zum Verhältnis von Stadt und Landschaft

Tim Rieniets

Stadt und Landschaft sind Gegensätze, Antipoden, Komplementärräume. Unsere Gewissheit, dass Stadt und Landschaft scheinbar gegensätzlicher Natur sind, reicht weit in die Geschichte zurück und entspringt dem jahrhundertelangen Bestreben der Menschen, sich von der Abhängigkeit der Natur zu befreien. Stück um Stück haben sie der Natur Macht abgerungen. Sie haben sich die Erde im biblischen Sinne untertan gemacht, und sie haben die Natur vor die Tore ihrer Städte verbannt. Aber die Realität entzieht sich mehr und mehr den alten Kategorien von Stadt und Landschaft. Das dualistische Modell ist veraltet und verlangt nach einer neuen Deutung. Im folgenden Aufsatz werden einige Beobachtungen zum veränderten Verhältnis von Stadt und Landschaft am Beispiel Deutschlands beschrieben.

Die Dominanz der Stadt

Früher war die Stadt der uneingeschränkte Hort politischer und religiöser Macht, während das Land die Versorgung mit Nahrungsmitteln, Brenn- und Baustoffen sicherte. Ohne ihr Hinterland war eine Stadt nicht überlebensfähig. Auch das Bevölkerungswachstum der Städte wurde überwiegend durch den Zuzug der geburtenreichen Landbevölkerung gesichert. So war die politische Macht den Städten vorbehalten, aber das Land war den Städten wirtschaftlich und demographisch überlegen. In der Neuzeit hat sich dieses Verhältnis zwischen Stadt und Landschaft völlig gewandelt. Das Land ist den Städten heute in praktisch allen entscheidenden Faktoren unterlegen. Die Städte sind nicht nur die Zentren der politischen Macht, sie beherbergen mehr Bewohner, sie bieten mehr Arbeitsplätze und eine bessere Versorgung. In den Städten werden politische Entscheidungen getroffen, technische Fortschritte erzielt und kulturelle Entwicklungen hervorgebracht.

Die Dominanz der Städte ist so übermächtig, dass sie offenbar zu einer ernsthaften Gefahr für die Landschaft geworden ist. Das Verhältnis von Stadt und Natur ist in eine bedrohliche



Schiefelage geraten. Nach Jahrhunderten der Urbarmachung und Ausbeutung ist plötzlich die bittere Erkenntnis über uns hereingebrochen, dass wir die Natur nicht nur beherrschen, sondern zerstören. Während die Stadt in früheren Epochen Schutz vor äußeren Gewalten bot, bemühen wir uns heute, die Landschaft vor der Zerstörung der Stadt zu schützen.

Mit der aufkommenden Umweltschutzbewegung in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts ist der Schutz der Natur zum ideologischen Leitbild geworden und hat einen breiten Konsens in Politik und Gesellschaft gefunden. Das Bewusstsein für das zerstörerische Verhältnis zwischen Stadt und Natur ist auch Bestandteil in der Praxis von Architekten und Planern geworden und hat eine groteske Konfrontation hervorgerufen. „Die eine Seite - Stadtplanung - plant und entwickelt, die andere Seite - Landschaftsplanung - prüft, bewertet, erhebt, beschreibt den Ausgleich und ‚bestraft‘ den Stadtplaner, den Bauherr und Investor mit Ausgleichsmaßnahmen für seinen Eingriff: Planen und Bauen sind ‚böse‘ und müssen bei der Landschaftsplanung (...) ‚um Verzeihung bitten‘ und aktiv Busse tun.“[1]

Der Kampf zwischen Stadt und Land ist in eine neue Runde gegangen. Aber das Rennen wurde längst entschieden: zugunsten der Städte. Was wir unter Landschaft verstehen - das ästhetische und ökologische Gegenmodell zur Stadt - ist heute selbst ganz den Bedingungen der Stadt unterworfen. In Wirklichkeit sind Stadt und Landschaft nur noch unterschiedliche Erscheinungsformen derselben kulturellen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedingungen. Die beiden Komplementärräume ‚Stadt‘ und ‚Landschaft‘ haben sich in eine gemeinsame Kultrulandschaft aufgelöst.

Ausgrenzung und Eingrenzung der Landschaft

Mit dem Bau der Städte hat man die Natur vor die Stadttore verbannt. Die Städte wurden zu Orten der totalen Ausgrenzung der Natur. Erst diese Ausgrenzung hatte zur Folge, dass eine Differenzierung des menschlichen Lebensraums in ‚Stadt‘ und ‚Landschaft‘ sinnfällig wurde.

Der Begriff ‚Landschaft‘ wurde zunächst im geografischen Sinne gebraucht, um ländliche Gebiete zu bezeichnen (noch heute trägt die vorstädtische Region um Basel den Namen ‚Basel Landschaft‘). Erst später ist diese erdkundliche Bedeutung der ästhetischen Auslegung des Begriffs gewichen. Landschaft wurde zum Idealbild göttlicher Schöpfungskraft und zum moralischen Gegenmodell der Stadt.

Das ästhetische Konzept der Landschaft ist eine Erfindung der Stadt. Nicht zufällig war die Landschaftsmalerei, die sich seit dem 15./16. Jahrhundert entwickelte, immer ein Metier von Städtern. Wie hätte auch ein Bauer, der niemals eine Stadt betreten hat, die ästhetische und metaphysische Bedeutung der Landschaft erkennen sollen?

Der totalen Ausgrenzung der Natur folgte eine mentale Hinwendung zur Landschaft. Die Landschaft war nicht nur Gegenstand der Malerei, sie entwickelte sich zu städtebaulichen Gattung mit vielen Facetten. Idealisierte und eingegrenzte Formen von Natur, wie Parks, Gärten, Wälder und Naherholungsgebiete, Gartenstädte und Kleingartensiedlungen sollten die Qualitäten des städtischen Lebens im Sinne des jeweils gültigen Landschaftsideals aufwerten.

Besonders drastisch hat sich die Hinwendung zur Landschaft an den Rändern der Städte veräumlicht. Dort, wo sich die mittelalterliche Stadt durch Mauern und Wälle vor den äußeren Gefahren zu schützen versuchte, ist heute das bevorzugte Wohngebiet vieler Städter. Die Nähe zur Landschaft hat sich zum Standortfaktor einer marktorientierten Wohnsuburbanisierung entwickelt. Dementsprechend hat sich die Form der Stadt durch die Ausdehnung der suburbanen Neubaugebiete grundlegend verändert. Ihre Ränder sind verworfen und ausgefranst, und die



klare Trennung zwischen Stadt und Landschaft ist einem diffusen Übergang gewichen. Während die mittelalterliche Stadt den Ausschluss der Landschaft praktiziert hat, entwickelte sich die postindustrielle Stadt an ihren Rändern zu einem ‚Landschaftskollektor‘ mit stetig wachsendem Aufnahmevermögen.

Die Suburbanisierung und die daraus entstandenen Mischformen aus Stadt und Landschaft sind heute Gegenstand zahlreicher Diskussionen.[2] Sie wurden mit Begriffen wie ‚Zwischenstadt‘, ‚Totale Landschaft‘ oder ‚Neue Urbanität‘ charakterisiert. Die Suburbanisierung ist sicherlich die unmittelbarste Form der verstädterten Landschaft, aber sie ist bei weitem nicht die einzige.

Neue Akteure

Um 1800 waren in Europa rund 80% der Bevölkerung in der Landwirtschaft beschäftigt, und nur ein entsprechend kleiner Teil lebte in Städten. Die Gestalt der Kulturlandschaft war für die meisten Menschen unauflösbar mit der eigenen Arbeit und dem eigenen Alltag verbunden. Seit Mitte des 19. Jahrhundert ist die ländliche Bevölkerung in den sich industrialisierenden Ländern rückläufig. Die Industrialisierung förderte diesen Prozess in zweifacher Hinsicht. Zum einen zog sie die Menschen vermehrt in die Städte, wo sie sich bessere Lebens- und Arbeitsbedingungen versprachen. Zum anderen sorgte die Industrialisierung auch in der Landwirtschaft für eine Steigerung der Produktion und einen Rücklauf der Arbeitsplätze.

Heute sind in Deutschland nur noch 1% der Bevölkerung in der Land- und Forstwirtschaft beschäftigt. Das bedeutet, dass nur noch 1% der Bevölkerung aktiv an der Gestaltung und Pflege von rund 80% der Landesfläche beteiligt sind! Die Produktion und Pflege von Kulturlandschaft ist also vom kollektiven und allgegenwärtigen Prozess zum Spezialgebiet einer kleinen Minderheit geworden. Auch die Entscheidungsprozesse über die Produktion von Kulturlandschaft ist arbeitsteilig geworden. Diejenigen, die noch aktiv in Land- und Forstwirtschaft arbeiten, richten sich nach den Vorgaben von Markt und Politik. Die restlichen 99% der Bevölkerung bestimmt durch ihr Konsumverhalten über die land- und forstwirtschaftlichen Produktion.

Die Landwirte sind zu einer Minorität geworden, nicht nur im landesweiten Durchschnitt, sondern nicht selten auch im heimischen Dorf. Ihre neuen Nachbarn - häufig Zugezogene aus der Stadt - haben keine Beziehung mehr zur Landwirtschaft und fühlen sich durch die Lärm- und Geruchsbelästigungen gestört. Darüber hinaus sind die eigenen Kinder immer seltener bereit, den elterlichen Hof zu übernehmen. Im Gegensatz zu den Eltern sind ihre Lebensweisen und Lebensziele städtisch und nicht mehr ländlich.

Die Industrialisierung hat aber nicht nur die Landflucht des 19. Jahrhunderts und die Marginalisierung der Landwirtschaft im 20. Jahrhundert verursacht. Sie hat in den vergangenen Jahrzehnten eine neue Stadtfucht gefördert, indem sie einer wachsenden Zahl von Menschen ein immer größeres Maß an Freizeit, Mobilität und Wohlstand bescherte und die Landschaft auf diese Weise in den individuellen Einzugsbereich der Städter brachte. So gibt es neben der ständig sinkenden Zahl von Landwirten eine steigende Zahl neuer Akteure: Suburbaniten und Pendler, Naturschützer und Aussteiger, Öko-Bauern und alternative Energieerzeuger, Sportler und Touristen. Das Land, einst Raum des Arbeitslebens und des Alltags für die Mehrzahl der Menschen, wird immer mehr ein Ort für Freizeit, Erholung und individuelle Lebensmodelle einer verstädterten, postindustriellen Gesellschaft.

Globales Hinterland

Mit Kulturlandschaft bezeichnet man jenen Raum, der durch anthropogene Einflüsse überformt



wurde und seine ästhetische Ausprägung erhalten hat. Kulturlandschaft war deshalb niemals das Resultat einer übergeordneten Idee, sondern das Nebenprodukt der sozioökonomischen Bedingungen einer Region. Mit der zunehmenden demografischen und wirtschaftlichen Dominanz der Städte wurde auch die Kulturlandschaft nach und nach das Produkt städtischer Bedingungen. Der zunehmende Einfluss der Städte auf ihr Umland ist aber nicht nur die Folge ihrer steigenden Bevölkerungszahlen gegenüber einer abnehmenden ländlichen Bevölkerung. Dieser Prozess wurde durch die städtischen Konsummuster noch verstärkt, weil das Stadtleben nachweislich einen deutlich höheren Bedarf an Ressourcen hatte als das Leben auf dem Land.[3] Die wirtschaftliche und räumliche Abhängigkeit von Stadt und Landschaft ist schon früh Gegenstand der Forschung gewesen. Der deutsche Agrarökonom von Thünen (1783-1850) hat als erster ein räumliches Modell aufgestellt, um die wirtschaftlichen und geografischen Gesetzmäßigkeiten der Agrarlandschaft zu untersuchen. Zu diesem Zweck stellte er eine einfache Gleichung auf, mit der er das verderbliche landwirtschaftliche Produkt mit dem Faktor Transport in Verbindung brachte. Je unverderblicher das Produkt, umso besser kann es transportiert oder gelagert werden. Darum werden diese Produkte in größerer Distanz zum Absatzmarkt - der Stadt - angebaut, während sensiblere Produkte notwendigerweise in unmittelbarer Nähe zur Stadt erzeugt werden müssen. Mit diesem Modell konnte von Thünen nachweisen, dass die Gestalt der Agrarlandschaft bestimmten ökonomischen Gesetzmäßigkeiten folgt.

Heute sind die Thünen'schen Kreise ein völlig ungenügendes Modell. Die Einflussfaktoren sind viel zahlreicher und die Abhängigkeiten sind komplexer geworden. Außerdem sind Transport und Lagerung durch die technischen Fortschritte und die niedrigen Energiepreise zu untergeordneten Standortfaktoren geworden. Die Thün'schen Kreise haben aber immer noch Gültigkeit mit der Erkenntnis, dass die Erscheinung unserer Kulturlandschaft zu einem nicht unerheblichen Teil durch einen Komplex von wirtschaftlichen und technischen Anforderungen entspringt.

Das Hinterland einer Stadt, wie es von Thünen idealtypisch abgebildet hat, ist heute nicht mehr existent. Der Raum, der zur Versorgung einer modernen Stadt beansprucht wird, ist räumlich unabhängig von der Stadt; ein virtuelles Hinterland, dessen Lage, Form und Dauerhaftigkeit von der Logik der globalisierten Wirtschaft abhängig ist. Darum liegt dieses virtuelle Hinterland nur zu geringen Teilen in unmittelbarer Nachbarschaft der Stadt. Der größte Teil dieser Flächen liegt in anderen Regionen oder anderen Ländern. Die Darstellung der tatsächlichen landschaftlichen Auswirkungen der Städte liegt aber im Bereich des Unmöglichen - zu komplex und räumlich zu verflochten sind die verschiedenen Einflussfaktoren.

Allein der Flächenbedarf, den unsere städtische Lebensweise erforderlich macht, kann eine Vorstellung davon geben, dass es kein Hinterland mehr gibt, das sich einer Stadt räumlich eindeutig zuordnen ließe. Zürich zum Beispiel hat einen Flächenbedarf, der 200mal so groß ist wie die Stadt selbst. Berlin benötigt eine Fläche, die etwa ganz Ostdeutschland entspricht.[4] Und das virtuelle Hinterland von London ist doppelt so groß wie ganz Großbritannien![5] Diese Zahlen gehen aus Berechnungen hervor, mit denen alle raumintensiven Nutzungen quantifiziert werden, um die Nachhaltigkeit städtischer Systeme bewerten zu können ('Ecological Footprint'). Zu diesem Zweck wird neben dem direkten Platzbedarf der Stadt (Gebäude, Verkehrsflächen etc.) auch der notwendige Raumbedarf zur Gewährleistung aller Versorgungs (Nahrungsmittel, Energie, Wasser, Konsumgüter etc.) und Entsorgungen (Abfall, Wasser, Emissionen etc.) in Rechnung gestellt.

Aus diesem Modell geht hervor, dass Länder mit einem hoch entwickelten Lebensstandard nicht in der Lage sind, ihre Bedürfnisse auf eigenem Grund und Boden sicherzustellen. Folglich



sind sie darauf angewiesen, Produkte mit raumintensiver Produktion aus anderen Ländern zu importieren. Das Hinterland unserer Städte liegt in Spanien, Brasilien und Marokko. Dort wird für unseren Markt produziert, die Produkte werden in unsere Städte geliefert aber die dafür entstandene Landschaft im Erzeugerland zurückbleibt.

Agrarinseln

Die Auswirkungen der Globalisierung auf unsere Kulturlandschaft sind scheinbar paradox: Während unser Flächenbedarf über alle Grenzen hinaus geht, wird die Präsenz der heimischen Landwirtschaft immer geringer. Die flächendeckende Landwirtschaft, die über Jahrhunderte das Bild unserer Landschaft dominiert hat, verliert nicht nur ihre wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung, sondern auch ihre landschaftliche Vorrangstellung. Für Deutschland wurde prognostiziert, dass der Flächenanteil der Landwirtschaft von derzeit 54% der Landesfläche in den kommenden Jahrzehnten um die Hälfte sinken wird. Damit würden rund 90.000 km² landwirtschaftlicher Fläche aus dem Wirtschaftskreislauf ausscheiden. Nach Jahrhunderten der Urbarmachung hätten wir dann erstmals zuviel kultiviertes Land. Ein historisch einmaliger Vorgang.

Der Rückzug der Landwirtschaft vollzieht sich in Deutschland bereits seit den siebziger Jahren. Die Gründe für diese Entwicklung sind vielfältig. Zunächst wurde die landwirtschaftliche Nutzung in Stadtnähe immer häufiger von Wohnnutzungen abgelöst. Die Flächen wurden zu Bauland umgewidmet, um den Raumbedarf der wachsenden suburbanen Gebiete zu decken.

Dazu kommen die Ertragssteigerungen in der Landwirtschaft, die sich auf den Flächenbedarf auswirken. Durch den technischen und biologischen Fortschritt kann die Landwirtschaft immer mehr Erzeugnisse pro Flächeneinheit produzieren. Dadurch sinkt der Flächenbedarf theoretisch um 1-2% im Jahr. Durch die zunehmende Konkurrenz billiger Anbieter aus dem Ausland wird die Produktivität und Wirtschaftlichkeit zusätzlich verstärkt. Was zu teuer ist, wird von billigeren Anbietern bezogen.

Obwohl diese Kräfte schon lange auf der Landwirtschaft lasten, wurde ihr Rückzug bisher durch massive politische und finanzielle Eingriffe aufgehalten oder zumindest verlangsamt. Die Landwirtschaft wurde in Europa durch Zölle vor der internationalen Konkurrenz geschützt. Die heimische Produktion wurden hingegen durch hohe Subventionen gefördert. Man konnte praktisch überall gewinnbringend Landwirtschaft betreiben, ungeachtet wie gut die Qualität der Böden oder wie weit die Entfernung zu den Abnehmern war.

Diese Subventionspolitik hat nicht nur Proteste der ausländischen Konkurrenten hervorgerufen, es hat auch die Staatshaushalte zunehmend belastet. Mitte der achtziger Jahre hat die europäische Agrarpolitik 70% des gesamten EU-Haushaltes verschlungen. Ersts seit Anfang der neunziger Jahre versucht man durch Reformen die Kosten im Agrarsektor zu senken und die Landwirtschaft langsam an das Weltmarktniveau heran zu führen.

Wenn die Zölle und Subventionen in Zukunft verringert werden oder sogar wegfallen sollten, wird sich die Landwirtschaft aus der Fläche zurückziehen und nur noch dort bleiben, wo eine besonders hohe Bodenproduktivität und gute Infrastruktur herrschen. Nach agrarwissenschaftlichen Berechnungen blieben nur noch einige ‚Agrarinseln‘ mit intensiver landwirtschaftlicher Nutzung übrig.[6] Die Landwirtschaft würde vom flächendeckenden Grundmuster unserer Kulturlandschaft zu einem regionalspezifischen Ereignis werden.



Kulturlandschaft der Veränderung

Bis ins 19. Jahrhundert hat sich die Kulturlandschaft in einer Langsamkeit entwickelt, dass wir sie mehr als Zustand und nicht als Raum der Veränderung wahrgenommen haben. Kulturlandschaft war darum niemals das Medium für zukünftige Projektionen, sondern stets eine konservative Disziplin. Im Unterschied zu den früheren Epochen vollzog sich der landschaftliche Wandel in den vergangenen 100 bis 150 Jahren aber in zunehmender Geschwindigkeit und Massivität. Der technische Fortschritt hat die Landschaft in kürzester Zeit radikal verändert. Die Erfindung des Kunstdüngers und die Entwicklung der Landmaschinen haben den Landbau und damit auch dessen Einfluss auf die Gestalt der Kulturlandschaft erheblich verändert. Die Industrialisierung von Landwirtschaft und Viehzucht haben sich im Landschaftsbild niedergeschlagen. Die Agrarlandschaft wurde durch Begradigungen, Rodungen und Flurbereinigungen den Bedingungen der Maschinen angepasst. Aus der kleinteiligen, vorindustriellen Agrarlandschaft wurde eine großmaßstäbliche Agroindustriellandschaft.

Auch heute noch beschleunigen sich die landschaftlichen Veränderungsprozesse, wie die Statistiken der Flächennutzungen verdeutlichen. Zwischen 1994 und 1997 wurden in der Bundesrepublik pro Sekunde rund 33,5 m² der Landesfläche verändert. Zwischen 1997 und 2000 waren es 35 m² [7].

Jeden Tag werden 120 Hektar Boden durch neue Siedlungen und Verkehrswege versiegelt. Jeden Tag gehen 30 neue Windräder in Betrieb. Jeden Tag schließen 63 Bauernhöfe ihre Tore.

Diese Entwicklungen signalisieren aber nicht das Ende unserer Kulturlandschaft, obschon die Ungewissheit, was eigentlich unsere heutige Kulturlandschaft ausmacht, immer größer wird. Kulturlandschaft hat sich immer verändert; ihre Veränderung ist wohl das einzige, was über die Jahrhunderte konstant geblieben ist. Neu ist jedoch die zunehmende Geschwindigkeit der Veränderung, und das ist vielleicht das eigentliche Charakteristikum der Kulturlandschaft von heute.

Anmerkungen und Literatur:

[1] NEUMANN, Klaus und SIEVERTS, Thomas (1997): Vom bösen Bauen und der guten Natur DISP 128, Zürich

[2] Vgl.: SIEFERLE, Rolf Peter, SIEVERTS, Thomas, OSWALD, Franz

[3] BOYLE TORREY, Barbara (2004): Urbanization: an Environmental Force to be Reckoned With. Population Reference Bureau, www.prb.org

[4] PACHOLSKY, Jens (2000): The Ecological Footprint of Berlin for the Year. www.gdrc.org

[5] GREATER LONDON AUTHORITY: Sustainable development. London's ecological footprint. www.london.gov.uk

[6] KUHLMANN, Friedrich: Acht Agrarinseln inmitten eines Naturparks Deutschland Frankfurter Allgemeine Zeitung, 01.12.1993

[7] STATISTISCHES BUNDESAMT: www.destatis.de

SIEVERTS, Thomas (1999): *Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Braunschweig.

BAYRISCHE AKADEMIE FÜR NATURSCHUTZ UND LANDSCHAFTSPFLEGE (1995): *Vision Landschaft 2020 laufende Seminarbeiträge 4/95*. Salzach

ATKINS, Peter und SIMMONS, Ian und ROBERTS, Brian (1998): *People, Land and Time: an historical introduction to the relations between landscape, culture and environment*. London

OSWALD, Franz und BACCINI, Peter und MICHAELI, Mark (2003): *Netzstadt*. Basel

SIEFERLE, Rolf Peter (1997): *Rückblick auf die Natur. Eine Geschichte des Menschen und seiner Umwelt*. München

BÖHME, Gernot (1992): *Natürlich Natur. Über Natur im Zeitalter ihrer technischen Reproduzierbarkeit*. Frankfurt a.M.

WARNKE, Martin (1992): *Politische Landschaft*. München

KÜSTER, Hansjörg (1995): *Die Geschichte der Landschaft in Mitteleuropa. Von der Eiszeit bis zur Gegenwart*. München

HENKEL, Gerhard (2004): *Der ländliche Raum*. Stuttgart

WAITING LANDS

Planning and Historical Space

Philip Ursprung

Waiting for Meaning is the title of a watercolour painted in 1988 by Marlene Dumas, a South African artist living in Amsterdam. It shows a female nude, lying on her back. Like all of Dumas' work, the image triggers a series of associations. So it is natural to read the picture as a comment on the genuinely modernist, masculine fiction that women are passive, enigmatic, 'natural', only being activated, decoded, cultivated by the masculine impulse. It is a pastiche of the dualistic idea that there is such a thing as an open, timeless, unarticulated femininity, which only receives meaning and shape through masculine marking. These ideas are, of course, outdated. Or rather, thanks to feminist and post-feminist theory and practice, they can be limited in a way that is historically, socially and sexually specific. But patterns of thought and clichés are persistent.

What has this got to do with urban development? And what have these remarks about a South African artist got to do with the work of Kees Christiaanse, apart from the parallel that can be drawn between the title *Waiting for Meaning* and Christiaanse's term 'waiting lands'? I base my thinking on the idea that, particularly in the area of urbanism, a field characterized by technocratic and mechanistic thinking, a series of thought patterns still stubbornly holds firm that is interwoven with the idea of passive femininity criticized by Dumas, as well as with the dualistic way of thinking, for example, the dualistic opposition of city and country, culture and nature, articulated structure and shapeless disorganization. When planning urban parks or housing estates in suburbs, for instance, urbanists still continue to fall back on images of nature that is seemingly untouched, which they either want to protect or restore with their design. Space continues to be understood as an apparently neutral, empty medium that only needs to be planned or filled for it to be ordered once and for all. And time is also perceived as an ultimately natural, neutral axis, along which developments proceed towards a pre-determined goal.

One of the reasons for the persistence of such thought patterns is the fact that, for many town planners, theory serves not as a horizon of their practice but simply as one of several instruments for planning, either in the form of the 'history of urban planning' as a stylistic legitimization of decisions, or as an aid for generating forms during the design phase. Kees Christiaanse opposes such simplifications. Closely associated with the approach of Rem Koolhaas, who was for a long time his partner, his urbanist practice is one in which the pragmatic is thoroughly imbued with theoretical and historical reflection. My intention here is not to describe or to interpret Christiaanse's theory. What I want to do is pick up on the concept of 'waiting lands' that he coined and ask what it is that makes this concept such an explosive theme at the moment.

Terrain vague

What Christiaanse refers to as 'waiting lands' is a phenomenon that is central to the aesthetics, the visual arts, the literature, indeed the identity of our modern times. For lack of other theoretical models, we usually refer to it as the post-industrial or post-modernist phase. The term 'waiting lands' describes that terrain where the historical faults in the ground become visible under our feet, where temporal change can be seen, and where the present directly collides with the past. It also describes an area that has not yet been occupied by meaning and which is beyond control and definition. The modern observer's fascination for this phenomenon is undoubtedly connected to the genuinely romantic fascination for the fragment, the ruinous and the incomplete, in which the imagination can flourish and memory finds space. And it is connected with what Ignasi de Sola-Morales has described as 'terrain vague', enthusiasm for the empty, apparently forgotten waste ground where 'the memory of the past seems to predominate over the present'.¹

Terrain vague is to be found in the wasteland of the European inner-city areas that were destroyed in the Second World War. It is to be found in the industrial wasteland that remains from the demolition of heavy industry. It is to be found where the edges of cities merge into the suburbs, where the land prices have not yet been fixed. It is to be found in areas of the infrastructure that have suddenly become worthless, be they railway sidings that have outlived their use or airports that have become too small. And since the 1990s, it is to be found in the dilapidated housing estates and decayed industrial combines of Eastern Europe. Rotterdam and Berlin are among the European cities where these phenomena can be seen particularly clearly. Wartime devastation on the one hand and rapid economic change on the other – the move of the Port of Rotterdam, the opening up of the Wall in Berlin – have led to these two cities being marked by the phenomenon of terrain vague in a way that few other places in Europe are, with the exception of the Ruhr area and the region around Manchester. It is no wonder that architects, and in particular younger architects, feel especially attracted to these places right now.

Of course, such places have long interested artists and literary figures. It is not surprising that Piranesi's engravings, in which eighteenth-century figures are confronted with the fragments of an ancient past that appears immeasurably vast, even today strike us as being in keeping with the times. The same applies to American Earth Art. After more than thirty years it has lost nothing of its freshness for the modern viewer.² Land Art as an artistic phenomenon lasted, strictly speaking, for just two years. But the large-format interventions in the American desert that Robert Smithson, Walter De Maria, Michel Heizer and James Turrell carried out at that time have carved their traces deep into the collective imagination of artists and architects. Films have also incorporated the phenomenon effectively for a long time now. The film noir of the 1940s and '50s, for

example, would be unthinkable without that backdrop of the ruins of the dying, packed metropolis of the heyday of industrialization with its brick walls and backyards and the tight mix of residential buildings and infrastructure.³ And we still find similar scenery in cult films which use the collision of eras as a stylistic device. For example, George Miller's *Mad Max* (1979), Ridley Scott's *Bladerunner* (1982) or Andy and Larry Wachowski's *Matrix* (1999). *Terrain vague* stimulates our imagination. And it is even suitable as a reservoir for the attributes of the post-industrial lifestyle. From the punks who made music in the factory ruins of Manchester to the loft owners in Soho, a new generation has made itself at home in the remnants of de-industrialization.⁴

The fact that many architects and town planners in the recent past have identified with *terrain vague* in all its different manifestations is no coincidence, as it clearly demonstrates that their own role in society changed dramatically in the course of the 1970s. It could be that many of them see their own fate, as it were, mirrored in this phenomenon, primarily in the fact that architects in the 1970s were increasingly powerless when faced with the then acute process of the transformation of the cities. Processes such as urban blight, gentrification, ghettoization of the lower classes, and the financial misery that affected American metropolises as it did the old industrial cities of Great Britain, Belgium, France and Italy, were phenomena that architects were indeed able to notice and comment upon, but not to influence.⁵ They were not involved in the transformation of values through land speculation, the destruction of the old and the construction of the new. They were mere observers, whilst others acted. They stared like rabbits at snakes like Donald Trump, who in mid 1970s Manhattan began systematically to 'develop' one *terrain vague* after another, receiving state support to transform, for example, old railway sidings into residential projects.⁶ Architecture and town planning have still not recovered from this setback. In simple terms, most architects and town planners have suppressed the problem because they have lost control as a result of the shift in power from the government to the developers. Either, as many architects did in the 1980s, they retreat into the ivory tower of autonomy and play at being artists who do not need to worry about external pressure. Or they welcome the *terrain vague* as an aesthetic phenomenon, as have many architects of the younger generation. But they do not regard it as an indicator of the pressure to which they themselves have fallen victim. The *terrain vague* is stylized, fetishized, indeed it is declared to be a utopian scene, in which architecture hopes to meet art. But at the same time this conceals the fact that the pressure of economic changes has made architects and town planners increasingly powerless.

Christiaan attempts to turn the tables, to confront the pressure with a certain playful composure and to leave the development of urban areas neither to economic forces nor to the utopian notion of the possibility of total planning. One step in that direction is his aforementioned use of the term 'waiting lands' rather than 'wasteland', 'reserve' or 'residual', to refer to areas that are no longer used or have not yet been used, thereby making us look at them with new eyes. He does not content himself with the aesthetic fascination for *terrain vague*, but instead highlights the term and makes it dynamic. He transforms the phenomenon from an intransitive object into a transitive subject. The '*terrain vague*' becomes an actor that can itself act – even though its action for the time being consists of waiting. The plural that he uses also indicates that there is not one *terrain*, but a lot of different *terrains*.

Globalization and melancholy

What are these lands waiting for? And, once again, why are they so attractive to us? A number of fundamental considerations about this issue, which in my opinion are still valid, come from the

French philosopher Henri Lefebvre: for example, the idea of the 'blind field'. Lefebvre begins *The Urban Revolution*, which appeared in French in 1970 as *La Révolution urbaine*, with the hypothesis of 'complete urbanization': 'Urban society is gestating in and through the "bureaucratic society of controlled consumption".'⁷ According to Lefebvre, the traditional dualism of city-country is becoming meaningless, because the urban fabric is proliferating in such a way that 'a vacation home, a highway, a supermarket in the countryside are all part of the urban fabric'.⁸ In his opinion, the process of urbanization can only be described virtually, but is not yet visible. The invisible aspect of the urbanized society, that which lies between the industrial and the urbanized, is described by Lefebvre as the 'blind field'. By 'blindness', he understands the 'fact that we cannot see the shape of the urban, the vectors and tensions inherent in this field, its logic and dialectic movement, its immanent demands. ...The (relative) discontinuities between the industrial and the urban are masked and misleadingly smoothed over (as they were and often still are between the rural and the industrial)'.⁹

Lefebvre sees in 'complete urbanization' the chance to break the labour division and institutional determination that accompany industrialization. Urbanization, in his view, is a 'goal':¹⁰

It is constituted by a renewed space-time, a topology that is distinct from agrarian (cyclic and juxtaposing local peculiarities) and industrial (tending toward homogeneity, toward a rational and planned unity of constraints) space-time. Urban space-time, as soon as we stop defining it in terms of industrial rationality – its project of homogenization – appears as a differential, each place and each moment existing only within a whole, through the contrasts and oppositions that connect it to, and distinguish it from, other places and moments.¹¹

According to Lefebvre, another characteristic of this new structure of space and time is the omnipresence of the 'u-topic', which he says is not imaginary, but real: 'It is real. It is at the very heart of the real, the urban reality that can't exist without this ferment.'¹² Even if Lefebvre's neo-Marxist rhetoric seems somewhat outdated to us nowadays, terms such as the 'blind field' still remain valid. The idea roughly corresponds to the 'waiting lands'. Although these, as we interpret them with Christiaanse, are no longer 'blind'. They can see the connections of urbanization perfectly clearly. Only, like all of us, they cannot see into the future.

Instead of 'complete urbanization', people nowadays speak of globalization. This process, the breaking down of the borders of nation states by international corporations, the levelling out of differences, the simplification of the flow of people, services, capital and goods, the concentration of capital in ever-expanding corporations, et cetera, may be welcomed or condemned, depending on your position. According to most historians, the beginning of this globalization can be placed in the early 1970s. The repercussions of this development on town planning are still very unclear. I am interested, once again with an eye to the practice of Christiaanse and the concept of 'waiting lands', in the question of how our perception of temporality is altering in the wake of globalization. If you follow theoreticians like Michael Hardt and Antonio Negri, then globalization – to use their terminology, 'Empire' – is marked by the state of the eternal present. In their neo-Marxist, manifesto-like book, Hardt und Negri sketch the scenario of a worldwide Empire, in which the eternal present holds sway. Unlike the imperialism of the nineteenth century, when individual nation states expanded their territories in competition with each other, they present the Empire as a new world order, dominated by the eternal present: 'Empire exhausts historical time, suspends history, and summons the past and future within its own ethical order. In other words, Empire presents its order as permanent, eternal, and necessary'.¹³ They talk of a 'smooth world',¹⁴ and say that the Empire encompasses space in its totality and recognizes no territorial creation of

borders. In their words: 'Empire presents its rule not as a transitory moment in the movement of history, but as a regime with no temporal boundaries and in this sense outside of history or at the end of history.'¹⁵

Looking at it from the aspect of this realm of a-historicity, Christiaanse's concept of 'waiting lands' is additionally fruitful, because what makes them such an explosive theme for the observer is not least of all the fact that they are not subject to the timelessness of the Empire, whatever precisely is understood by this term. They elude the tyranny of the eternal present. They are waiting for something else, something better. In a just-in-time economy, where warehouses are synonymous with luxury, they are literally overflowing with stored-up time. They have reserves. In many people's eyes, that makes them particularly valuable.

For Christiaanse, it is a matter of preserving this special quality for as long as possible. In particular, this also means keeping them open to change, because no one can see into the future, and that includes the urbanists. But they can regularly check their own predictions, test their guidelines and, if necessary, propose forward changes. In Christiaanse's hands, these terrains are transformed into actors that can change over the course of time, like, for example, the former railway sidings in Berlin or the disused docks in Rotterdam. In the hands of the town planners, their potential is further strengthened and the tension-filled state of waiting is deliberately extended. It's about not determining their meaning, but keeping it open and keeping it in motion. This is only possible because Christiaanse does not understand planning as a self-contained act, but as a performative process, as something that does not strive for control, but for flexible reaction.

What the waiting lands have in common not only with Marlene Dumas' figure, but also with the lonely heroes of film noir and the protagonists of cult films since the 1970s, is melancholy. This attitude of waiting and simultaneously gathering strength has been known since antiquity as a quality that is inextricably linked with artistic creativity. At the moment the waiting lands remain calm, melancholy, cool, self-contained. But they have within themselves an awareness of historical space, which nowadays is more valuable than ever. And we can be sure that they will soon become active, bringing their surroundings, whole parts of the city, into motion, and sweeping them along.

1 Ignasi de Sola-Morales Rubio, 'Terrain Vague', in: Cynthia Davidson, ed., *Anyplace, Anyone* Corporation, New York, New York, Cambridge, Mass., MIT Press, 1995, pp. 118-123, here: p. 120.

2 See Philip Ursprung, 'Architecture under Pressure, The Legacy of Earth Art', in: *Metamorph*, 9. International Architecture Exhibition, Focus, Biennale di Venezia, Milan, Marsilio, 2004, 150-163.

3 See Edward Dimendberg, *Film Noir and the Spaces of Modernity*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 2004.

4 See Sharon Zukin, *Loft Living, Culture and Capital in Urban Change*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1982.

5 See James O'Connor, *The Fiscal Crisis of the State*, New York, St. Martin's Press, 1973.

6 See Anonymous, 'Don Trump's real estate formula', in: *Business Week*, May 26, 1975, p. 70.

7 See Henri Lefebvre, *The Urban Revolution*, translated from the French by Robert Bononno, University of Minnesota Press, Minneapolis, London, 2003, p. 4. (Original in French, *La Révolution urbaine*, Paris, Gallimard, 1970).

8 Lefebvre, 2003, p. 4.

9 Lefebvre, 2003, pp. 40 and 41.

10 Lefebvre, 2003, p. 28.

11 Lefebvre, 2003, p. 37.

12 Lefebvre, 2003, p. 38.

13 Michael Hardt, Antonio Negri, *Empire*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 2000, p. 11.

14 Hardt and Negri, 2000, p. xiii.

15 Hardt and Negri, 2000, pp. xiv-xv.

Stadtentwicklung ohne Städtebau

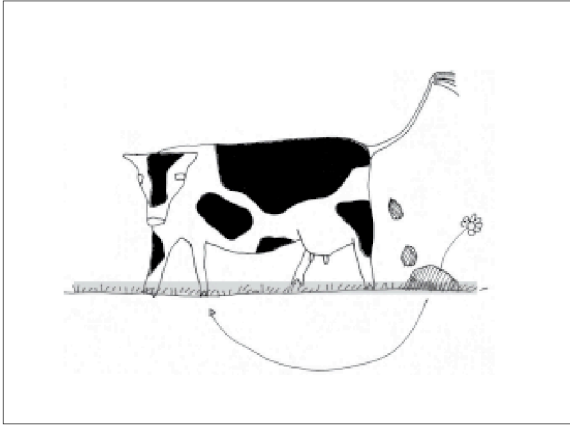
Klaus Overmeyer

Inselurbanismus

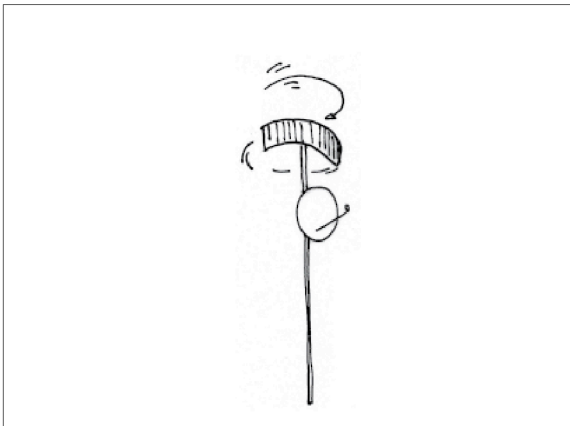
Innerhalb der letzten Jahrzehnte hat der post-industrielle Strukturwandel zu einem radikalen Stadtbau in vielen europäischen Metropolen geführt. Stadtplanung wurde zunehmend durch Investoren beeinflusst. Räumlich und ökonomisch entstand so ein ‚Inselurbanismus‘: investitionsrelevante Standorte werden als ‚Projekte‘ mit hoher Dynamik und Kapitaleinsatz geplant, die dazwischen liegenden Territorien und weniger attraktive Lagen verschwinden dagegen aus dem Bewusstsein von Projektentwicklern und der traditionellen Stadtplanung, die zwar nach wie vor gesamtstädtische Planungskonzepte favorisiert, mit deren Umsetzung jedoch an den Mechanismen der Finanz- und Wirtschaftsmärkte scheitert. Damit entsteht ein neuer Gegensatz zwischen implantierten Enklaven ohne lokale Vernetzung, in denen alles bis hin zum letzten perfiden Detail geplant ist, und städtischen Arealen, die zunehmend sich selbst überlassen bleiben.

Berlin repräsentiert diese Entwicklung wie fast keine andere europäische Metropole.

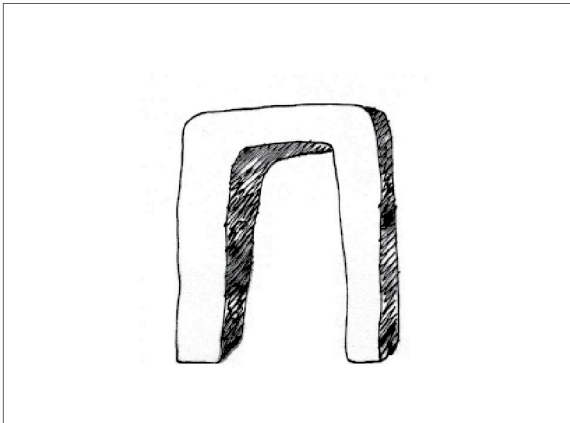
Selbst nach der baulichen Euphorie der 90er Jahre, die sich in zahlreichen neuen innerstädtischen Quartieren widerspiegelt, zeichnet sich Berlin heute noch immer durch zahlreiche Brachflächen und Lücken im Stadtgewebe aus. Oftmals verfügen diese durch ihre zentrale Lage sowie eine gute infrastrukturelle Anbindung über hohe Entwicklungspotenziale, die jedoch nur schwer aktiviert werden können. So weist beispielsweise das Baulückenmanagement der Senatsverwaltung derzeit ungenutzte, bebaubare Flächen von über 150 ha an mehr als 830 Standorten in Berlins innerstädtischen Bezirken aus. Hinzu kommen weitere Entwicklungsflächen privater und kommunaler Bestandshalter, die durch Deindustrialisierung, Aufgabe von Infrastrukturen oder Schließung öffentlicher Einrichtungen als Brachen das Stadtbild prägen. Zwar liegen für viele Teilgebiete konkrete städtebauliche Konzepte und vereinzelt sogar Bebauungspläne vor, deren Umsetzung ist jedoch ungewiss. Darüber hinaus stehen zusätzliche 1,5 Mio. m²



Zwischennutzungen recyceln vorhandene Nutzungen und bilden den Nährboden für neue Entwicklungsdynamiken.



Zwischennutzungen erscheinen nicht auf dem Radarschirm herkömmlicher Stadtplanung und Projektentwicklung.



Zwischennutzungen ziehen andere Nutzungen an.



Zwischennutzungen bilden an aufgegebenen Orten neue Adressen aus.

neu erstellte Bürofläche in Berlin leer, die derzeit nicht durch den Immobilienmarkt absorbiert werden. Durch die angespannte Haushaltslage der Stadt können selbst klassische öffentliche Räume wie Parkanlagen oder Stadtplätze nur noch bedingt unterhalten, geschweige denn neu geplant oder gestaltet werden. Es zeichnet sich immer deutlicher ab, dass der öffentliche Raum nicht mehr ausschließlich von der Kommune zur Verfügung gestellt und vom Bürger konsumiert werden kann. Traditionelle Investorenmodelle, aber auch die herkömmliche Stadtplanung stoßen damit an ihre Grenzen, da sie auf eine baulich wachsende Stadt ausgelegt wurden, nicht aber für den Umgang mit freien Flächenpotenzialen bei stagnierender oder gar rückgängiger wirtschaftlicher Entwicklung.

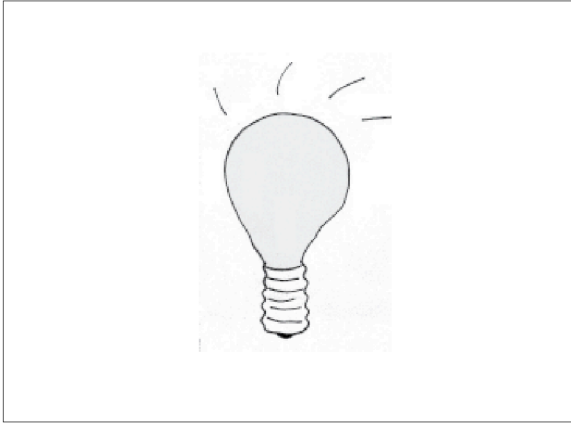
Raumpioniere Berlin

Zunehmend wird deshalb in letzter Zeit der Ruf nach Lösungen laut, von denen auch bei geringer Investitionsbereitschaft Impulse für die Stadtentwicklung ausgehen können. Gerade die Vielzahl an unfertigen, provisorischen Räumen in Berlin bilden einen fruchtbaren Nährboden für vielseitige, meist spontan und ungeplant aufkeimende temporäre Nutzungen. Zu den Raumpionieren der urbanen Nischen gehören u.a. die Clubszene, Migrantenkulturen, Mikroökonomien, kulturelle und soziale Initiativen und neue Formen von Freizeit- und Eventaktivitäten. Für sie stellen die Zwischenräume überschaubare Laboratorien dar, in denen eigene Ideen ausprobiert werden können, aber auch scheitern dürfen. Die temporären Nutzer eignen sich städtische Orte, die zwischenzeitlich aus dem herkömmlichen Verwertungsprozess herausfallen, mit minimalen Mitteln an, nutzen vorhandene Ressourcen und revitalisieren sie durch den Aufbau eigener Netzwerke. Für manche stellen die vorgefundenen Nischen eine Möglichkeit zur Verwirklichung alternativer Lebensbilder dar, für andere wird die Baracke auf dem Bahngelände zum Sprungbrett für eine berufliche Karriere. Durch eigenes Engagement, non-monetäre Austauschprozesse und hohe Kreativität entstehen neue Ökonomien, kulturelle Innovation und eine programmatische Vielfalt urbanen Lebens, die nicht länger ausschließlich von einer rein formal-ästhetischen Gestaltung öffentlicher Räume abhängig ist und ein breites Spektrum von Urbaniten aktiv an der Gestaltung von Stadt beteiligt.

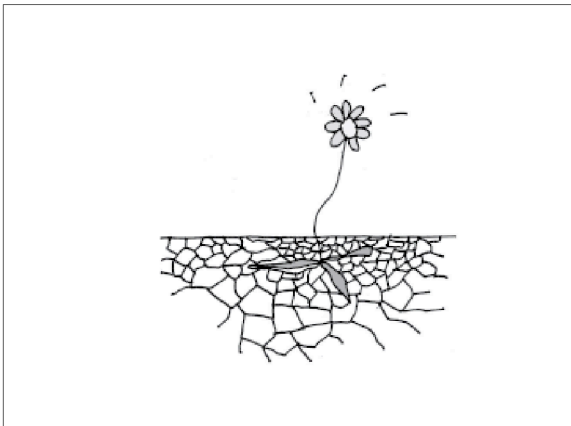
Stadtentwicklung mit Zwischennutzungen

Zwischennutzer sind damit maßgeblich daran beteiligt, Areale für das städtische Leben zurückzugewinnen, an denen die klassische Stadtplanung seit langem gescheitert ist. Die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass die Anziehungskraft des „Neuen Berlins“ weniger durch bauliche Programme, als vielmehr durch eine vitale subkulturelle Szene generiert wurde, die sich gerade in provisorischen und ökonomisch nicht verwertbaren Räumen entfalten konnte. Stadtentwicklung mit Zwischennutzungen heißt deshalb in erster Linie, sich auf eigene Stärken zu besinnen und eine neue Idee von Stadt und Städtebau zu entwickeln.

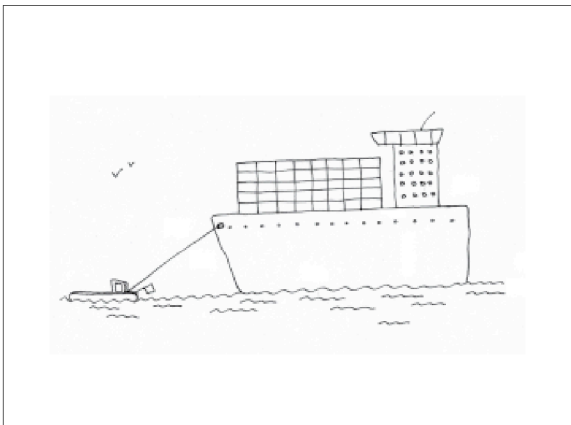
Erfolgreiche Zwischennutzungen zeichnen sich in der Regel durch eine hohe Funktionsmischung aus, die im Laufe des Entwicklungsprozesses entsteht. Sukzessive bilden sich Netzwerke und Mikrogemeinschaften heraus, die in vielen Fällen eigene Organisationsstrukturen aufbauen, unter einem gemeinsamen Label nach außen auftreten, Events veranstalten und sogar als Verhandlungspartner gegenüber Eigentümern auftreten. Ermöglicht werden diese Projekte vorrangig dann, wenn Räume umsonst oder nur zu Betriebskosten genutzt werden können. Gleichwohl ersticken viele Zwischennutzungsprojekte bereits im Keim oder Grundstücke bleiben dauerhaft leer, weil sie den Rentabilitätsvorstellungen der Eigentümer nicht entsprechen, zu hohe Investi-



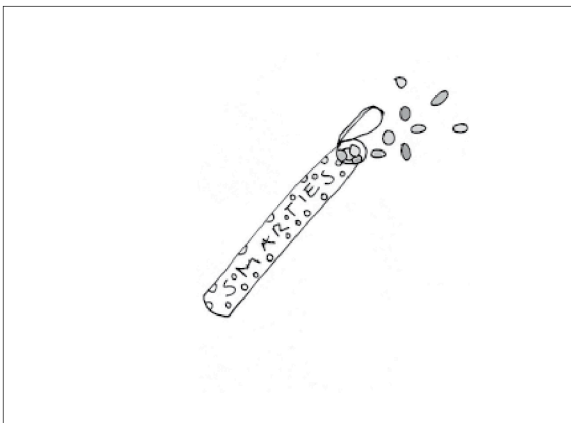
Zwischennutzungen sind innovativ.



Zwischennutzungen kommen zur Blüte ohne den Einsatz kapitalintensiver Mittel.



Zwischennutzungen lotsen etablierte Nutzer.



Zwischennutzungen bilden hohe Funktionsmischungen.

tionen notwendig sind, um Genehmigungen für die Zwischennutzung zu erlangen, oder weil die bestehende Bausubstanz schon zu marode für eine Wiedernutzung ist.

Die meisten Bestandshalter und Kommunen haben als Eigentümer, Vermieter oder genehmigende Behörden in ihrem Tagesgeschäft immer wieder mit Zwischennutzungen zu tun. Die wenigsten von ihnen verfolgen bisher jedoch eine aktive Strategie. Zwischennutzungen haben oftmals den Status einer temporären Notlösung, die helfen soll, schlechte Zeiten zu überbrücken. Es fehlt an konkreten Handlungsmodellen, wie sie in die heutige Stadtentwicklung, die zunehmend von polarisierenden Kräften und einer Dynamisierung von Nutzungen, Lebensweisen und Ökonomien geprägt ist, eingebettet werden können. Weniger geht es dabei um die Formalisierung und (Voraus-) Planung informeller Aktivitäten, als vielmehr um die Förderung von Möglichkeitsräumen und Rahmenbedingungen, in denen sich das Potenzial temporärer Nutzungen entfalten kann. Gerade für Kommunen ist damit ein Prioritätenwechsel verbunden. Als „Ermöglicher“ beharren sie nicht länger auf der Durchsetzung ihrer vermeintlichen Planungs- und Gestaltungshoheit, sondern versuchen, Partner für die Aktivierung ungenutzter Flächenressourcen zu gewinnen. Dem Bürger kommt dadurch eine neue Rolle zu: Er mutiert vom Stadtkonsumenten zum Stadtproduzenten und gewinnt an Möglichkeiten, eigene Ideen in seinem unmittelbaren Lebensumfeld umzusetzen.

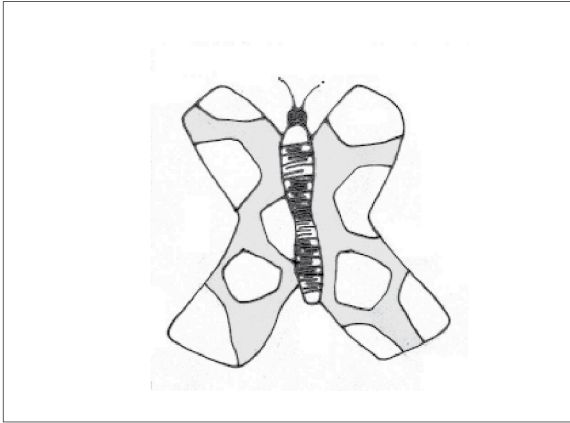
Was ist zu tun?

Auf den ersten Blick stellt die Planung von Zwischennutzungen einen Widerspruch dar: Lässt sich das Ungeplante überhaupt planen? Was können Planer von Prozessen lernen, die sich ungeplant vollziehen und deren Spontaneität ihr wesentliches Merkmal ist? Und welche Rolle können sie hierbei einnehmen? Wie lässt sich das Potenzial von Zwischennutzungen gezielt für die Stadtentwicklung einsetzen? Die bisherigen Instrumentarien und Werkzeuge der Stadtplanung geben auf diese Fragen sicherlich keine bzw. ungenügende Antwort.

Die folgenden Modelle demonstrieren beispielhaft mögliche Handlungsansätze, die von Kommunen, Flächeneigentümern und Zwischennutzungsagenten bisher erprobt wurden:

Gezielte Ansiedlung von Zwischennutzungen

Ein Amsterdamer Beispiel zeigt, dass es bemerkenswerte Ansätze für eine gesteuerte Instrumentalisierung von Zwischennutzungen als Initiatoren langfristiger städtebaulicher Entwicklungsprojekte gibt. Als Planungsbehörde und Bodeneigentümerin erprobte die Stadtverwaltung von Amsterdam Nord ein neuartiges Entwicklungskonzept für ein 8,6 ha großes Werftgelände, dessen Kern die temporäre Ansiedlung kultureller Nutzer ist. Als Pioniere und Kristallisationskerne für etablierte Nutzungen sollen diese Nutzer helfen, das Gebiet im öffentlichen Bewusstsein bekannt zu machen und mittelfristig eine lebendige Nutzungsmischung im neuen Stadtteil sicherzustellen. Hierfür wurden eine 20.000 m² große Halle einer ehemaligen Schiffswerft einschließlich der dazugehörigen Freiflächen zur Verfügung gestellt. Um eine geeignete Trägerorganisation für die temporäre Nutzung der Flächen zu finden, wurde Anfang 2000 ein Wettbewerb ausgelobt. Dieser wurde mit einem ausgefeilten Nutzungskonzept von der Gruppe Kinetisch Noord gewonnen, eine zu diesem Zweck gegründete Initiative aus der ehemaligen Besetzerszene Amsterdams. Kinetisch Noord organisiert zur Zeit die Umsetzung einer organisch wachsenden Indoor-Stadt mit über hundert Akteuren unterschiedlichster Couleur: Theater, Kleinbetriebe, Handwerker, Künstler, Händler, Existenzgründer, Schiffsbauer, Recyclingfirmen realisieren eigene Projekte in Clustern aus mobilen Elementen unter dem Dach der Werfthalle. Zur Her-



Zwischennutzungen sind flüchtig.



Amsterdam NDSM-Halle: Umnutzung organisiert von Kinetisch Noord



Berliner Bezirk Marzahn-Hellersdorf: Ponywiesen als Zwischennutzungen



Aufgegebene Infrastrukturen.

richtung der Halle stellt die Kommune insgesamt ca. 7,5 Millionen Euro zur Verfügung, die Nutzer erhalten einen 10-jährigen Nutzungsvertrag bei einer Miete von 1 Euro/m². Das Projekt bildet die Keimzelle für die Entwicklung eines etwa 2 Quadratkilometer großen Stadtteils, in dem in den nächsten Jahren über 3 Mio. m² Geschosßfläche entstehen sollen.

Kommunale Koordinierungsstelle für Zwischennutzungen

Als eine der ersten Kommunen in Deutschland hat der Berliner Bezirk Marzahn-Hellersdorf im vergangenen Jahr eine Koordinierungsstelle für Zwischennutzungen eingerichtet. Hintergrund ist vor allem der zunehmende Leerstand an öffentlichen Infrastrukturen, die immense Flächenpotenziale freisetzen, dauerhaft ungenutzt bleiben und hohe Folgekosten hinsichtlich der Unterhaltung zur Folge haben. Die Koordinierungsstelle soll sich als Anlaufpunkt für potenzielle Zwischennutzer etablieren. Wider Erwarten ist das Interesse von Zwischennutzern in der Großwohnsiedlung enorm. Zwar trifft man nicht, wie in den innerstädtischen „Szenevierteln“ auf eine Vielzahl subkultureller Nutzungen - die Bandbreite reicht jedoch von selbst organisierten Kaufhäusern über Ponywiesen, Imbisskulturen, Selbsthilfwerkstätten und Hundesalons bis hin zur Ateliernutzung von Ladenlokalen. Die Koordinierungsstelle ermöglicht und beschleunigt die Umsetzung von Zwischennutzungen, indem aufwendige Recherchen, die üblicherweise auf jeden Zwischennutzer zukommen, entfallen. Sie übernimmt die Rolle eines Lotsen, der Interessenten auf Basis ihres Nutzungsprofils aus dem kommunalen Liegenschaftskataster geeignete Flächen anbietet und unbürokratische Hilfe bei Genehmigungsfragen leistet.

Einrichtung eines Zwischennutzungsfonds

Seit Jahren betreibt die Stadt Amsterdam einen Brutplatzfonds, mit dem kulturelle Projekte wie Kinetisch Noord, aber auch einzelne Künstler gefördert werden, um auch bei wirtschaftlichem Boom kreatives Potential in der Stadt halten zu können. In Berlin, wo öffentliche Gelder immer knapper werden, diskutiert man hingegen die Einrichtung eines berlinweiten Zwischenutzungsfonds. Die Idee basiert darauf, ungenutzte private und öffentliche Flächen, die kurz- bis mittelfristig keine Entwicklungsperspektive haben, temporär in einen Flächenpool einzuspeisen und gezielt Zwischennutzungen zuzuführen. Der Fonds integriert darüber hinaus einen Nutzungspool, bei dem sich interessierte Zwischennutzer registrieren lassen können. Die Verknüpfung von überschüssigen Räumen und vorhandenen Nutzungspotenzialen soll über eine koordinierende Agentur realisiert werden, die zwischen registrierten Nutzern und Flächeneigentümern vermittelt, Nutzerakquise betreibt, mit bestehenden Netzwerken kooperiert, Finanzierungsberatung anbietet und selbst für größere städtebauliche Areale Entwicklungsstrategien unter Einbezug von Zwischennutzungskonzepten erstellt. Der Zwischennutzungsfonds ist nicht als Lückenbüßer konzipiert, sondern als Katalysator und innovative Möglichkeit, vorhandene Ressourcen und Nutzungspotenziale als Basis für eine langfristige Stadtentwicklung zu nutzen. Bisher mangelt es jedoch an einer Initiative zur Aktivierung des Zwischennutzungsfonds.

Kooperation mit Agenten

Die Stadt Wien zeichnet sich durch einen Mangel an öffentlichen Freiflächen aus. Durch Programme wie „Einfach-Mehrfach“ ist es der Stadt gelungen, vorhandene temporär verfügbare Flächenressourcen auch für kapitalschwache Akteure zu erschließen. Ausschlag gebend dafür war in Wien eine enge Kooperation zwischen Kommune und „key-agents“ (Schlüsselfiguren). Als Schlüsselfiguren entstammen die Agenten meist selbst dem Milieu aus Nutzungsininitia-



Leerstehende Flächen in Ostberlin.



Badeschiff in der Spree.

tiven, selbst organisierten Projekten und informellen Netzwerken. Verwurzelt in den Trends und Bedürfnissen unterschiedlicher lokaler Szenen haben einige von ihnen eigene Agenturen gegründet und bieten etablierten Auftraggebern ihr Know-how für die Stadtentwicklung mit Zwischennutzungen an. Ihr Leistungsspektrum reicht von moderierten Nutzerforen, über die Einrichtung projektspezifischer Ideenbörsen und Beratung bei Konflikten zwischen Eigentümer und Zwischennutzern bis hin zu „All-inclusive-Paketen“, bei denen für ein gesamtes, leer stehendes Gebäude Nutzungsprojekte gefunden und koordiniert, Förderungen beantragt und ein Businessplan erstellt werden. Bisher gelingt es den Zwischennutzungsagenten nur in wenigen Städten, sich dauerhaft zu etablieren, da weder Grundeigentümer noch Zwischennutzer bereit sind, ihre Dienstleistung entsprechend zu honorieren.

Die vorgestellten Modelle zeigen nur einige mögliche Ansätze auf, wie sich das Potenzial von Zwischennutzungen für die Stadtentwicklung intensiver nutzen lässt. Gelingt es, die unfertigen, vernachlässigten, offenen Räume zwischen den prosperierenden Stadtinseln als Nährboden für einen neuen Urbanismus zu entdecken, werden die Städte an Vitalität und Anziehungskraft gewinnen. Nutzen wir die Krise als Chance.

SUBURBIA

The Urban Archipelago

Mark Michaeli

'Interaction, not place, that is the essence of the city and city life.'

Melvin Webber, *Explorations into Urban Structures*, 1964.

In recent debates about urban design, there is hardly any notion whose presence is felt as strongly as that of the 'net'. No other notion is as connected to so much hope in new concepts for urban design, and, at the same time, to so much fear of losing urban reality as it appears to surround us. The discussion of this idea bring formalists and metabolists, system theorists and dematerialization mystics, preachers of hope and prophets of the last days of urban culture into direct contact with one other as they constantly enter into new polemics.

The explosive nature of the notion of the 'net' lies in the fact that serious examination of its content must often take place far outside the criteria that represented traditional normative and constituent dimensions in the debate about what it is that distinguishes the city from the countryside, the dialectically opposed concept. However, this does not inevitably entail a break with these value categories, but rather an enrichment, made necessary by the modern development of agglomerations, of the concept of the city. This concept defines urban elements not only on the basis of individual characteristics viewed within a closed system, but simultaneously assesses the position of the location relative to other elements within a larger structure. So, as part of a larger urban system, a new understanding of 'location' and 'context' develops, with the concepts of city and countryside fusing to form a concept of one single urbanized cultural landscape. In no way does this imply the disintegration of cities in the traditional sense. As special and important centralities, they continue to occupy an important place in the net.

At the same time, however, it can be established that, on the basis of the physical connections and infrastructure of this agglomeration landscape, the environments and relationships

within the network are in the process of constant reconfiguration. Centralities and peripheries move dynamically within the net; centres and edges of the space are subject to continual reinvention. The net does not live from the uniformity and interchangeability of its elements. Its topological qualities remain diverse, yet still specific and recognizable. The new urbanity of this network city may differ from traditional ideas about the city, but it is a reality that demands active discussion and re-evaluation by town planners. It is also a design problem.

This theme of a new urbanity based on altered patterns of use is taken up in KCAP's urban development projects and in the research and teaching programmes of the Institute for Urban Design at the ETH Zurich. In this complex issue, the different levels of the urban archipelago are examined, providing the design discipline of urban planning with new facets that fall outside traditional formal architectural problems. This means that the focus is placed on control and active participation in shaping the dynamics of urban development, as this integrates issues related to the participants, sustainability, development potential and quality assurance within the urban space. So, in the strictest sense, urban development becomes the design of a controlled space of possibility, in which a modern space is completely free to take shape.

The contemporary urban space

In 1997, Tom Sieverts compiled and published his observations on contemporary urban systems in *Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Since then, the metaphor of the 'Zwischenstadt' [or 'in-between city'] has become established in discussions on urban design, because it depicts essential characteristics of contemporary urban structures in a vivid way. A first aspect is the development of urban structures in the remaining empty spaces within the continuous urbanized landscape and the related disintegration of the opposition of city and countryside. As a second aspect of this urban typology, the new elements created as a result of the constant change and modification resist traditional planning methods. The need for a readjustment of global and local scales may be established as a third characteristic. These points seem obvious against the background of the most recent observable urban development.

In *Die totale Landschaft* (1997), Rolf Peter Sieferle refers to the new type of landscape that has come about as a result of the spatial transformation of densely populated metropolitan regions in Central Europe, in which city and countryside can hardly be viewed as separate categories. A global network of different contacts and activities has been inserted as a backbone, guaranteeing our mobility.

With the focus on North America, Albert Pope's *Ladders* (1996) uses the term 'ladders' to describe the typical form of urban structures in these spaces, whose formal arrangement reflects the reality of planning and the limited possibilities that parties such as investors or clients, and even administrative authorities, have to influence the process. What is more, at their outer limits, the 'ladders' described by Pope encounter other planning activities in an unexpected way. Their self-sufficient nature means that they are hardly able to make use of any possible outward synergistic effects. The resulting borderline situations are often empty wasteland that is not activated to play a part in the system as a whole. Contact with this system occurs only via a few docking points linked to a superordinate infrastructural system, which is certainly very robust physiologically, as a result of the individual particular planning, but which cannot be adapted morphologically, thereby clearly impairing the performance and possibilities of the net. Shaped in this way, the confused interweaving of urban networks in the densely knit, polycentric agglomeration really

does become a threat to urbanity.

Cities based on administrative planning structures that have not been adapted to the new demands of the agglomerations stand out because of their striking organizational and spatial deficiencies. Planning institutions that are closely attached to their strong local or regional authority have until now attempted to take phenomena that they can only influence in a limited way and turn them to their advantage. This has led not only to inefficient infrastructural provision, but also, between the individual administrative units, to an undefined, often poor-quality belt of reserve and compensation regions, of necessary, if also unwelcome, infrastructural systems and inferior buildings. On the one hand, these residual spaces are an obstacle to the bridging of gaps between the individual cells; on the other hand, because they have received so little attention until now, they offer freedom for planning, which should be increasingly exploited in future.

Territoriality of the urban structure

In 'Concrete rules and abstract machines', the final chapter of their book *A Thousand Plateaus*, Gilles Deleuze and Felix Guattari refer to the general connection within systems, which is only produced when every individual element (or every stratum) enters into the assemblage: 'Assemblages are already different from strata. They are produced in the strata, but operate in zones where milieus become decoded: they begin by extracting a territory from the milieus. Every assemblage is basically territorial. The first concrete rule for assemblages is to discover what territoriality they envelop, for there always is one: in their dustbin or on their bench, Beckett's characters are staking out a territory. ...The territoriality of the assemblage (including content and expression) is only the first aspect, with the second aspect being formed by the lines of deterritorialization that cross the assemblage and sweep it along. These lines are quite different: some open up the territorial assemblage to other assemblages and let it merge with others...'. The concept of territory here outlines the moves within the system and implicitly includes the information that may be deduced from this description of locations and the relationships between them within the system as a whole. An urban net as the expression of such an assemblage is territorial, that is it describes the spatial construction of exchange systems. This exchange is described by two complementary characteristics of the net: firstly, 'accessibility', which describes the accessibility of the individual components or elements of the network. The second point is 'connectivity', which expresses the ability of the net to link up the individual elements of the system.

Topology of the net

Accessibility and connectivity place the focus on a topological description of the space, whose basic idea consists of describing the configuration of the linked elements of, for example, a network, without commenting on how far points are from one other in a metric sense, or on the characteristics of the individual points as linking elements. The topological description of the structure concentrates exclusively on statements regarding the position of the element under examination within an assemblage. First generally formulated by the mathematician August Ferdinand Möbius in his *Theorie der elementaren Verwandtschaft* (1867), topology is directed at the performance features of the network, which are not based on the characteristics of the single element in the net, but on the organizational structure, the configuration, of the system.

This means that, compared with a precise metric description of space, there is at first a certain loss of information, as a result of the deliberate neglect of particular characteristics of the

space being described. So where is the advantage in a research methodology that does not, for the time being, permit a definite (metric) map of this urban network to be drawn up?

In the urbanized cultural landscape of contemporary Central European metropolitan areas, the aspect of the assemblage and the context becomes an important constitutive element of a new urbanity, defined mainly by new patterns for the exchange of goods, information and knowledge. So, rather than the physical form (the morphology) of the nets (and this does not refer exclusively to infrastructure networks), it is more the identified fluxes (the physiology) that follow a new arrangement. Within the urban net, this flow reflects the multiple accessibilities and ties within the polycentric agglomeration. The majority of the entities served within the net are of a local nature. However, physiological processes of regional dimensions can also originate within them.

As such, each individual (each participant or element of the net) in the city assemblage that organizes itself as a network potentially defines a centrality in the system, which can be a producer of fluxes at all levels of the hierarchy. The quality of the location is can only defined by an evaluation of the position relative to other elements in the net. This means that the concepts of 'scale' and 'hierarchy' gain another meaning in the net. They do not have the form of an assumed order, but constantly receive new definitions from the demands for accessibility and connectivity that were mentioned above.

In town-planning practice this can mean that an investigation of only a few urban elements or strata can initially be without significance for the evaluation of the urban system. At the moment when a possible connection (abstract or spatial) is established between the individual parts, important information can be delivered through them, allowing us to comprehend, evaluate and ultimately control the syntactic connections of the urban system more successfully.

As an addition that goes beyond the classical evaluation of the quality of locations within the net, a study carried out under the professorship of Kees Christiaanse in collaboration with the Tampere University of Technology (Joutsiniemi/Michaeli, 2005) suggests a methodology for dynamically evaluating the scale-specific topological qualities of existing network structures. This investigation of accessibility shows that characteristic spatial qualities of the net, dependent on specific scales and hierarchies, can be determined, so disproving the theory of the total entropy of such structures. As indicated above, the definition of centrality and so ultimately the positioning within the network starts as a bottom-up strategy with the particular interests of the individual user. And so it is no surprise that similar procedures are used in investors' decisions on the positioning of development sites, reflecting the participant's (in this case, a company) possibilities for influencing the planning process, the choice of instruments and the ultimate decision. This is particularly true in commerce, for example, with furniture stores, which have a high degree of dependence on strongly individualized streams of customers from extended regional areas, and in the area of logistics, for example, with postal distribution centres, which have highly complex distribution networks that are topologically very deep. Likewise, relevant key factors of the flow that is becoming ever more important for the shape of our modern-day urban systems can only be comprehended and evaluated in the topological investigation of the context of the networking, but not in the individual elements of the net.

So, an agglomeration resulting from the optimization of physiological efficiency (and the new urban nets that have been described must also be seen as such) can hardly avoid topological examination. In planning practice, however, this factor has been underestimated until now, as it still makes use of too static an understanding of context, which means that it is only partially

suitable as an explanatory model of reality. And although the valid administrative structure and competences within planning can only depict this new type of spatial development inadequately, the modern-day urbanized cultural landscape still provides space for this dynamic definition of scale connections within the immature development of space in the periphery and the new inner-city wasteland.

The potential of this net-like organization is also slowly being discovered, albeit initially to a fairly limited extent, by local and regional authorities, who are employing bi-lateral and multilateral contracts, set up partly with private partners and in syndicates, to take advantage of the opportunities of efficient, resource-saving development. Competition between the entities promotes the creation of strategic alliances within this process.

Valleys and clusters

However, 'urbanized cultural landscape' does not mean that what the end result of development is a diffuse splintering into the smallest units. What actually happens is that the processes of agreement between the individual interests collaborating within the net result in separable clusters, which form on the basis of the third important fundamental concept of urban networks: proximity.

This quality initially has its basis in the spatial concentration of knowledge (science-based clusters) and of production processes (craft-based clusters). After the initial euphoria, it has long been clear that the spaceless, globalized exchange of information in telecommunications networks represents only one part (albeit a highly significant one) of the vital exchange within knowledge-based societies or economies. The management of context-linked knowledge (tacit knowledge), however, unlike the provision of information (codified knowledge), has a great need for social contact between people. Proximity as a concept of the urban network permits the chance meeting of the individuals in space. This need for proximity leads to the formation of clusters which use certain areas of the net in a specific way and, as 'gifted' regions, produce advantages from and for their direct contact.

And although a return flow of jobs to the old centres, particularly in creative areas and in the cultural sector, may also be observed as a result of this insight, the nuclear city as a guarantee of spatial proximity does not remain without competition from the outskirts, which have been liberated to form a polycentric metropolis. New clusters have long established themselves here, which correspond (in a complementary fashion) to those in the old centres. By interacting with each other they have strengthened the regional net of the urban cultural landscape.

The complementary nature of the individual elements of the urban net must be established as an important characteristic of urban space in the knowledge-based society. Not everything happens everywhere; certain activities have concentrated spatially, profiting from this concentration and in the best cases making a contribution to the positive identification of the region. This in turn can be fertile soil for the interest in and the development of a new form of urbanity in these cultural landscapes.

Conversely, these clusters in the net, in the particular form of 'valleys', profit from their territorial attachment to a region. A study published under the professorship of Kees Christiaanse (Kretschmann, 2004) demonstrates, using the example of the 'Veneto Valleys', how clustering in the region to the north of Venice has not only created a global leader in the niche production of luxury goods and furniture, but how this area was able to become a new form of economic and cultural support system for the region, particularly by building on the specific knowledge within

the area, by making clear use of different levels of scale and with the help of an efficient supply network. The concept of the 'valleys' represents a society, organized in a highly complex way, that makes access to the global market possible for local institutions because of the specific, coordinated and yet multi-structural organization of its networks. The concepts of accessibility and connectivity to the network constitute the basis for the creation of such valleys. The proximity to institutions that offer access to specific, spatially fixed knowledge serves as a catalyst for such developments both in 'craft-based' and in 'science-based' valleys (among which Silicon Valley, with its proximity to Stanford University, could be regarded as a prototype).

The urban archipelago

Over time, the regionalized city takes the form of an archipelago. Its cohesion is defined by the concepts described above: accessibility, connectivity and proximity. At the same time, the archipelago is not endless, but initially presents itself as an open system, according to the way you look at it, with ever-changing, specific borders. The specificity of the place arises from the complex stratification of the different spheres, programmes and possibilities (potential).

As well as wide scale planning approaches, projects on a smaller scale can be important catalysts for future development of the urban cultural landscape.

The Kaisersrot research project, initiated by Kees Christiaanse and Ludger Hovestadt in 2001 and since turned into practice, is based on the example of the Schuytgraaf project near Arnhem, and offers the beginnings of a design strategy and implementation operating on the basis of metric and topological research. What is interesting about this project is the recognition that the smallest unit, the participants, (in this case, clients and investors), with their individually formulated requirements, can permanently influence the planning process of a greater whole and thereby play a part in shaping the city. A kind of machine is now deployed between the verbally formulated desires of the participants and the morphological shape in the form of a design which can use optimization and simulation processes to provide suggestions for the actual implementation. Even though this technology is only available on a small scale at the moment, the underlying idea demonstrates a new approach to urban design, opening up new options for turning typical top-down planning procedures into a bottom-up system that may provide an idea of how to handle bigger urban systems. Kees Christiaanse's research at the ETH Zurich focuses on the extent to which it will be possible in the future to identify significant and controllable sizes for larger regional connections and to apply them using similar techniques.

In KCAP projects such as the Science City for the ETH Höggerberg campus or the proposal for the development of the disused RDM shipyard at Heijplaat, Rotterdam, devised by the Waalhaven Research Studio at the ETH in collaboration with KCAP, the suggested developments are identified as part of nets of various sizes. The diverse associations with their urban archipelagos at the most different levels are transformed productively into strategies for future developments. Within a deliberately small number of guidelines that are designed to assure quality, a city can develop further in a non-determined process, seeking its own connections, being able to react flexibly to future demands, and yet still being specific and therefore able to hold its ground within the nets of the urbanized cultural landscape.

Notes:

- Deleuze, Gilles, and Felix Guattari. *Mille plateaux*. Paris 1980. [The quotation in the text is based on the German edition, Berlin 1998.]
- Huber, Joachim. *Urbane Topologie, Die Architektur der randlosen Stadt*. Weimar 2002.
- Joutsiniemi, Anssi. *Accessibility in Helsinki Metropolitan Region*. Volos 2002.
- Joutsiniemi, Anssi, and Mark Michaeli, *Netzstadt- Threshold and Dynamic Scale*. London 2005.
- Kretschmann, Nicolas. 'Veneto Valleys' in: Christiaan, Kees (ed.) *Entwurf und Strategie im urbanen Raum, Die programmlose Stadt*. Zurich 2004.
- Läpple, Dieter. 'Stadt und Region in Zeiten der Globalisierung und Digitalisierung' in: *Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften*. Vol.II/2001, Berlin 2001.
- Läpple, Dieter. "Die Auflösung städtischer Strukturen und die Neuerfindung des Städtischen", in: Oswald, Franz, and Nicola Schüller (eds). *Neue Urbanität - Das Verschmelzen von Stadt und Landschaft*. Zurich 2003.
- Michaeli, Mark (2004): 'Zwischenstadt-Netzstadt: Die Topologie urbaner Systeme' in: Bölling, Lars, and Thomas Sieverts. *Mitten am Rand - zur Qualifizierung der Zwischenstadt*. Wuppertal 2004.
- Michaeli, Mark. 'Topologie urbaner Systeme, Fünf Annäherungen' in: Christiaan, Kees (ed.). *Entwurf und Strategie im urbanen Raum, Die programmlose Stadt*. Zurich 2004.
- Möbius, August Ferdinand. *Theorie der elementaren Verwandtschaft*. Leipzig 1867.
- Oswald, Franz, and Peter Baccini, in association with Mark Michaeli. *Netzstadt – Designing the Urban*, Basel/Boston 2003.
- Pope, Albert. *Ladders*. New York 1996.
- Pope, Albert. 'Last horizon' in: Spellmann, Catherine (ed.). *Re-envisioning Landscape/Architecture*. Barcelona 2003.
- Rieniets, Tim. 'Kulturlandschaften' in: Christiaan, Kees (ed.). *Entwurf und Strategie im urbanen Raum, Die programmlose Stadt*. Zurich 2004.
- Sieferle, Rolf Peter. *Rückblick auf die Natur*. Munich 1997.
- Sieferle, Rolf Peter. 'Die totale Landschaft' in: Oswald, Franz and Nicola Schüller (eds). *Neue Urbanität - Das Verschmelzen von Stadt und Landschaft*. Zurich 2003.
- Sieverts, Tom. *Zwischenstadt - zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Braunschweig/Wiesbaden 1997.
- Webber, Melvin. *Exploration into Urban Structure*. Philadelphia 1964.

Fluxes – Die Physiologie der Stadt

Mark Michaeli

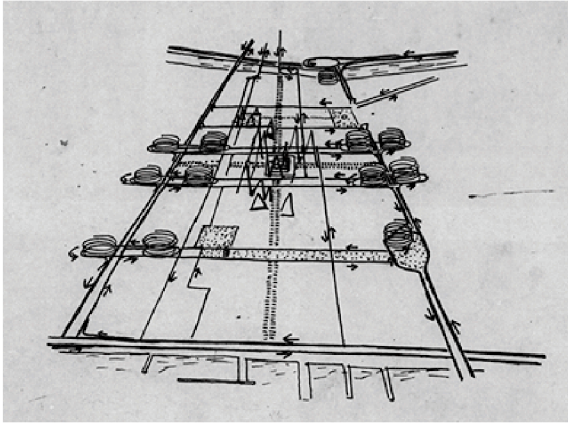
Vorbemerkung – Der **Ursprung des Begriffes Physiologie** ist nicht in der Architektur oder im Städtebau zu finden. Vielmehr sind seine Wurzeln in der **Biologie** und hierbei insbesondere in der Auseinandersetzung mit Prozessen des Lebens auszumachen. Der Stoffwechsel genauso wie die Anregung von Nervenzellen im Gehirn sind Beispiele für die **vielfältige Verwendung des Begriffes**.

Insbesondere der (inzwischen aus der Mode gekommene) Vergleich zwischen Organismen und Städten und damit die Untersuchung der Metabolismen urbaner Systeme schaffte in den sechziger Jahren einen **ersten Link zwischen dem Städtebau und dem Begriff der Physiologie**.

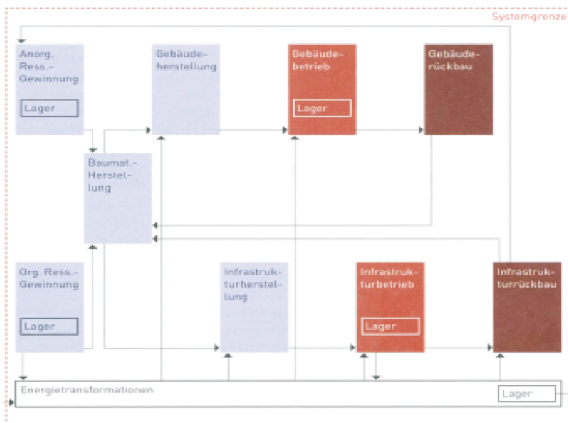
Die **heutige Bedeutung** des Begriffes im Städtebau geht hingegen insbesondere auf ein Verständnis zurück, welches die **Stadt als ein Gebilde mit einem grossen Umsatz von Rohstoffen und Gütern, aber auch Menschen und Informationen** sieht und sich damit als Erzeuger von riesigen Stoffflüssen darstellt. Anstelle eines evolutionären, alles ordnenden Organismus der sechziger Jahre ist nun also die **Bewertung des Stoffhaushalts des urbanen Systems** in den Vordergrund getreten, welche insbesondere **vor dem Hintergrund von Ressourcenverknappung an Aktualität gewinnt**.

Morphologie und Physiologie als komplementäres Begriffspaar

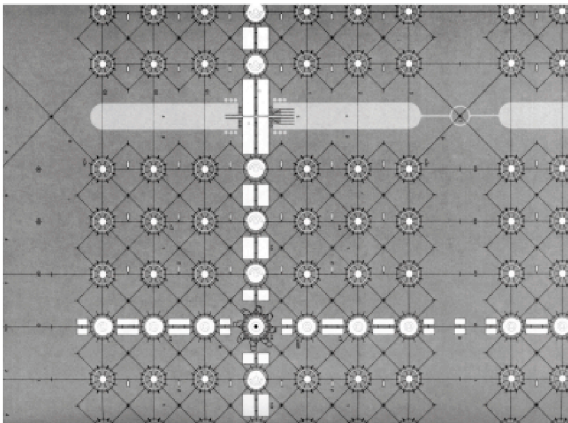
In der Schweiz bedeutet Planung die Bereitstellung von Infrastrukturen und Territorien, auf denen **potenzielle Nutzer (öffentliche oder private) Aktivitäten nachgehen können**. Die verschiedenen möglichen Nutzungstypen (z.B. Wohnen, Gewerbe, Landwirtschaft, etc.) werden in detaillierten Plänen und verschiedenen Massstäben (je nach Zuständigkeit: Bund, Kanton, Gemeinde oder Zusammenschlüsse von diesen) dargestellt. Jedoch werden **mit wenigen Ausnahmen nicht die Aktivitäten selbst dargestellt, sondern die Flächen, auf denen genannte**



Louis Kahn stellt in seinem Projekt „Principles of Traffic“ 1952 die Innenstadt von Philadelphia allein aufgrund der Verkehrsströme dar. Für ihn sind in diesem Projekt die damit verbundenen Flüsse raumgenerierend. Die morphologisch wichtigen Türme von Downtown werden im Plan Kahns nur mit marginalen Signaturen gekennzeichnet, während die Infrastrukturbauten des Verkehrs bis hin zu Parkgaragen detailliert im Plan erscheinen.



Am Beispiel des Systems „Gebäude“ demonstriert Peter Baccini im Buch „Netzstadt“ (2003) die physiologischen Zusammenhänge der Güter- und Energieflüsse. Hierbei besteht das System aus miteinander verknüpften Teilaspekten. Die in der Ordnung auftretenden Flüsse bestimmen maßgeblich die Funktionalität und die Leistungseigenschaften des Systems. Sie finden einen Niederschlag auch in der formalen Ausprägung einzelner Systembestandteile, wie auch des gesamten urbanen Netzes.



Mit dem Projekt „Die totale Stadt“ entwirft Fritz Haller 1977 ein Konzept für zukünftige Siedlungen, welches die in der Siedlung generierten Flüsse in den Vordergrund stellt. Die daraus resultierende Form vernachlässigt dabei bewusst andere, zum Beispiel soziologische oder kulturelle Aspekte. Die in der Abbildung gezeigte Anordnung stellt den räumlichen Zusammenhang zwischen einzelnen Stadtteilen und ihre Verbindungen dar. Interessant ist, dass obwohl das Transportsystem in Form von Kabinenbahnen unhierarchisch organisiert ist, dennoch die städtische Grossstruktur einer (mindestens) formalen Hierarchie folgt.



Physiologische Knoten sind häufig morphologisch kaum wahrnehmbar. Sie können permanent oder, wie der hier gezeigt, nur temporär existieren. Die Imbissbude stellt einen wichtigen Faktor in der Vernetzung der urbanen Flüsse vor Ort zu bestimmten Tageszeiten dar. Ist sie geschlossen, bilden sich physiologische Knoten an anderen Stellen im urbanen Gefüge. Abbildung aus „Zwischen Stadt Entwerfen“ von Oliver Bormann, Michael Koch et al., 2005.

Aktivitäten stattfinden sollen. Mit Grenzwerten wie maximalen Baudichten, Emissionsgrenzen, Parkplatzzahlen, Nutzungsbeschränkungen werden dann **indirekt über morphologische Aspekte der Baufelder wieder die Aktivitäten gesteuert oder beschränkt.**

Beispiel – Ein Supermarkt wird nicht dort errichtet, wo man keine Parkplätze bauen darf. Damit entfällt hier der Zuliefer- und der Kundenverkehr, d.h. die Infrastruktur muss nicht ausgebaut werden, es entfallen mögliche negative Nebeneffekte, wie Lärm im Quartier, Kapazitätsprobleme an Einmündungen etc.

Letztlich schlagen sich jedoch die Aktivitäten vornehmlich nicht in formal-räumlichen, so genannten morphologischen Aspekten des Städtebaus nieder, sondern in ausgelösten Flüssen (Fluxe) von Menschen, Gütern und Informationen, den so genannten physiologischen Aspekten. Erst die Betrachtung der Komplementarität, d.h. die ergänzende Gleichzeitigkeit von Morphologie und Physiologie lässt uns den Aufbau von urbanen Systemen besser verstehen. Hier gilt die Annahme, dass die Form der Stadt zunächst aus der Erfüllung von Bedürfnissen nach Aufnahme und Verteilung von Flüssen zur Ermöglichung der vier Grundaktivitäten entsteht.

Hier muss allerdings eine einschränkende Nebenbemerkung gemacht werden. Der Städtebau der Moderne ging im Gegensatz zu vorhergehenden, sehr stark auf das Bild der Stadt fokussierenden Ansätzen davon aus, dass es ausreichend sei, eine gute Distribution und Anordnung der Programme vorzuschlagen um damit die „gute Stadt“ zu erfinden. Spätere Diskussionen der Postmoderne haben aufgezeigt, dass Stadt aber auch aus Bildern und Zeichen, d.h. kulturellen Vorstellungen entstehe und damit ganz andere gestaltende Schlüsselgrößen wie z.B. Lesbarkeit der Stadt (Kevin Lynch), künstlerische Gesichtspunkte (Camillo Sitte), Einheitlichkeit, Gestalt etc. sehr wohl eine Rolle im Städtebau spielen. **Diese Aspekte existieren ausserhalb der Diskussion von Morphologie und Physiologie.**

Betrachten wir aber nur die **stark verdichteten Agglomerationen**, z.B. ausserhalb Zürichs, scheinen diese **Ansammlungen verschiedener Programme praktisch ohne jeden gestalterisch ordnenden Eingriff entstanden zu sein. Wichtigste Entscheidungsgrößen zur Ansiedlung** in diesen Gebieten sind die **Erreichbarkeit (accessibility)** durch ein verdichtetes Infrastrukturnetz, die **Verbindlichkeit (connectivity)**, welche die Verbindungen zu anderen Entitäten im Netz beschreibt und die **Nähe (proximity)** zu urbanen Zentren und Hubs (z.B. Flughafen). Innerhalb dieser Kriterien spielen räumlich formale (morphologische) Aspekte nur eine marginale Rolle. **Dagegen sind die physiologischen Aspekte zentral in der Standortwahl und damit für die Raumentwicklung.**

Beispiel – Obwohl die Marke Ikea mit ihren immer gleich blau-gelben Möbelhäusern auf eine ausgeprägt visuelle Wiedererkennbarkeit setzt, so werden Entscheidungen, über neue Standorte solcher Möbelhäuser, hauptsächlich physiologisch abgestützt. Aufgrund von Diagrammen zu Verkehrsflüssen, möglichen Erreichbarkeitsbereichen, aber auch zum Netzaufbau der regionalen Infrastrukturen und deren Kapazitäten wird entschieden, wo die grössten Kundenströme konzentriert werden können. Hier wird nun nach einem Grundstück gesucht. Am Beispiel der Stadt Helsinki (SF) lässt sich aufgrund der Strukturen der Verkehrsflüsse die Positionierung der beiden Möbelhäuser des Konzerns leicht ableiten.

Morphologie und Physiologie einer Stadt entwickeln sich nicht im Gleichschritt. Häufig stellen veränderte Flüsse oder Aktivitäten Anforderungen an die Stadtform, welche sich aber nur über langsame, Jahrzehnte dauernde Prozesse anpassen kann. Es entstehen Defizite, die sich in

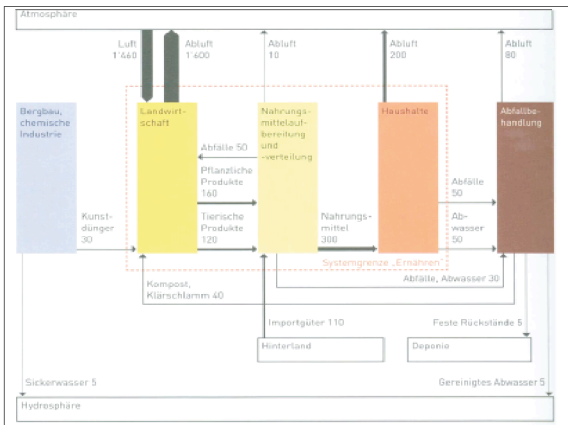
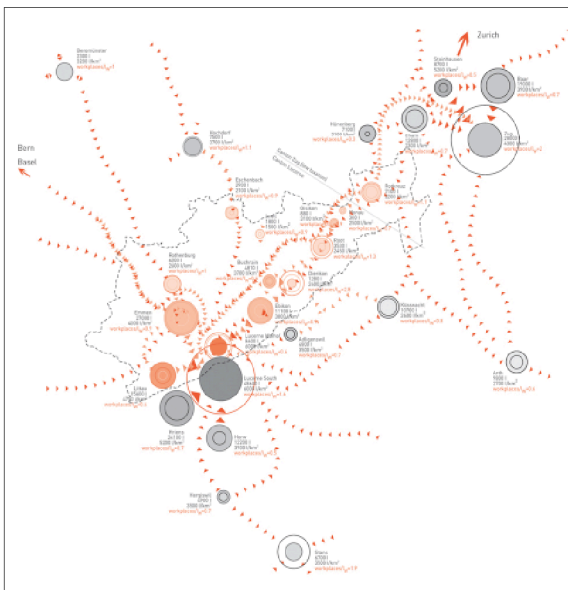


Diagramm der Güterflüsse des urbanen Systems am Beispiel der Grundaktivität „Ernähren“ (siehe Vorlesung 1.4) aus: Franz Oswald und Peter Baccini „Netzstadt“, 2003. Die hier quantifizierten Flüsse sind Energiemengen und beschreiben nur Grössenordnungen. Ähnliche Stoffflussdiagramme lassen sich auch von verschiedenen Teilsystemen anfertigen.



Ebenfalls aus dem Buch „Netzstadt“, 2003 von Franz Oswald und Peter Baccini stammt diese physiologische Analyse der Region zwischen Luzern und Zug. Innerhalb eines Entwurfsstudios zum Rontal diente sie unterstützend zur Evaluation von Stärken und Schwächen in der Region und möglicher Entwicklungsszenarien. Die Grundlage für die Untersuchung bilden hier Pendlerbewegungen sowie Arbeitsplatz- und Institutionsdichten als Indikatoren für Menschenflüsse.



Die nebenstehende Grafik, welche Berlin und die für die Energieversorgung wichtigen Braunkohletagebauebenen in der Lausitz sowie die Verbindungen dazwischen zeigt, beschreibt diagrammatisch die raumbildenden Eigenschaften physiologischer Prozesse.

Kapazitätsproblemen der Infrastruktur, Unverträglichkeiten bzgl. Nachbarschaften oder städtebaulichen Brachen ausdrücken können.

Nutzungsänderungen können gar den gesamten morphologischen Bestand und dessen Entwicklungsziele in Frage stellen. Marcel Meili belegt dies am Beispiel des Calancatal (siehe Quellen), wo er die Diskussion über die Aufgaben der öffentlichen Infrastrukturen vor dem Hintergrund anstösst, dass der Erstellungsgrund dieser Grundversorgung – ursprünglich für die dort ansässige Landwirtschaft erstellt – in der aktuellen Situation mit mehrheitlich von Wochenendausflüglern bevölkerten Grotti kaum noch gegeben sei, und demzufolge die Kosten für deren Betrieb und Erhaltung in ein Unverhältnis zu den Entwicklungszielen geraten seien.

Hier hat über Jahre ein Prozess stattgefunden, der morphologisch zwar kaum Veränderungen bewirkt hat: Bauernhäuser werden heute als Sommerfrischen von Touristen aus Zürich oder Mailand bevölkert, und damit ist die gesamte Region in einen anderen Raumzusammenhang eingetreten.

Massstab und Physiologie

Eine weitere Problematik besteht darin, **dass physiologische Prozesse meist auf grösseren Massstabebenen ausgelöst oder gesteuert werden, während die morphologischen Folgen (Defizite oder Gewinne) in der Regel lokal eingrenzbar sind.**

Die Mitgestaltung der physiologischen Prozesse bedarf eines breiten systemischen Wissens, das Einflussgrössen und Zusammenhänge erkennt und resultierende Effekte abzuschätzen weiss. Von einer regionalen Autarkie kann in einer globalisierten Wirtschaft kaum noch ausgegangen werden, die Systemgrenze ist global.

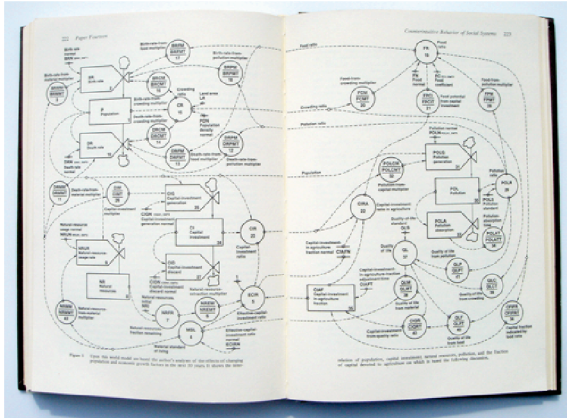
Dennoch eignet sich eine **Betrachtung des regionalen Stoffhaushaltes** vor allem dazu, um generelle räumliche Zusammenhänge und Netzeigenschaften der urbanen Netzwerke zu erkennen.

Beispiel – Was wäre Berlin ohne die sie mit Energie versorgenden riesigen Braunkohlegruben in der Lausitz? Flächen von nahezu der Grösse von ganz Berlin werden durch den Tagebau nachhaltig morphologisch umgestaltet, um den Energiefluss zu gewährleisten. Letztlich ist sogar die dort im Moment durch die Flutung von ausgebeuteten Gruben entstehende Seenlandschaft im Sinne der Physiologie auf den Energiebedarf von Berlin zurückzuführen.

Beispiel – Oder andersherum, vom Produkt ausgehend: Über welches Hinterland (Raum aus dem die Ressourcen bezogen werden) verfügt jene Stuttgarter Molkerei, welche mit aus verschiedenen Regionen Europas stammenden Rohmaterialien und Halbfertigprodukten Erdbeerjoghurt herstellt?

Die Inkongruenz des morphologischen und des physiologischen Raums

In der Tat sind die **Abdrücke dieser Aktivitäten im Raum nicht immer einfach zu lesen.** In simulativen Computerspielen, welche sich mit städtebaulichen Fragestellungen auseinandersetzen, sind sie sogar vernachlässigbar klein. (*N.B. Das bedeutet indessen nicht, dass sie im realen Städtebau vernachlässigt werden können, zeigt aber, dass sich auch auf eine reduzierte Weise Stadtbilder erzeugen lassen*). Der treibende Mechanismus, welcher der Software „SimCity“ zugrunde liegt, eliminiert praktisch die gesamte morphologische Fragestellung zugunsten der Fragen von Güterflüssen. Die städtebaulich-räumliche oder auch architektonische Ausprägung ist auf der Basis von Nutzungsplänen auf wenige landmarkenhafte Gebäude beschränkt, ansonsten wird die Gestalt durch Algorithmen eines Zufallsgenerators bestimmt.



In „Urban Dynamics“ beschreibt Jay Forrester auf der Basis von physiologischen Zusammenhängen einerseits und kybernetischen Zusammenhängen andererseits einen Mechanismus der Bildung und Funktionsweise sozialer Systeme. Diese Systematik fand später als Grundlage für die Entwicklung des Spiels „SimCity“ Verwendung.



Fotografie von Bas Princen aus: Artificial Arcadias, 2001. Morphologisch unterkontrollierte Räume bieten, wie hier am Slufter im westlichen Rotterdamer Hafen, Raum für informelle Nutzungen. Die Dynamik der Nutzung dieser Gebiete hat sich weitgehend von der offiziellen Planung entkoppelt.



Die gezeigten Grafiken zweier Situationen des Parks Hasenheide in Berlin beschreiben vollkommen unterschiedliche Konstellationen von Nutzungszuständen. Der Wechsel der Zustände ist einzig von der Anwesenheit der Polizei abhängig (siehe unteres Bild). Klaus Overmeyer beschreibt in diesen Grafiken konstituierende Elemente und Akteure für die jeweilige Raumnutzung (siehe auch Text Seite 75).



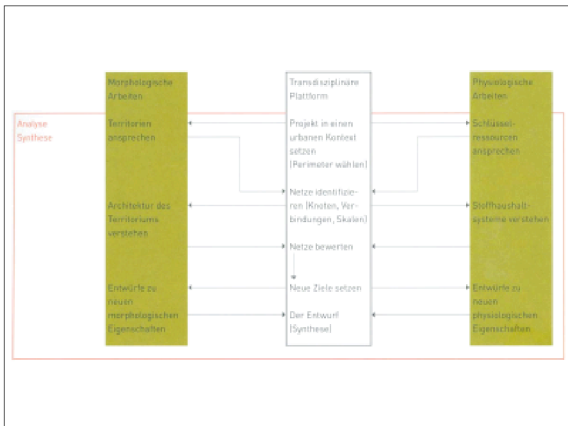
In der aktuellen Realität ist aber auch festzustellen, dass **insbesondere die weite Verbreitung von neuen Kommunikationsmedien (z.B. Natel, GPS, etc.) und individuellen Transportmedien die Raumnutzung markant beeinflusst hat**. Nicht mehr der direkte physische Umraum eines Individuums ist dessen Raumbezug, **seine Aktivitätsnetze spannen sich weitläufig und den Raum nur in Fragmenten wahrnehmend über ganze Regionen aus**. Der Begriff dieser individualisierten „Region“ bekommt dabei ihren ursprünglichen Sinn, des beeinflussten Territoriums wieder zurück. **Durch die Überlagerung von verschiedenen individuellen Interessen stellt sich ein spezifisches Territorium mal in dem einen, mal in dem anderen Raumzusammenhang dar. Diese gleichzeitige, stets dynamische Konfiguration findet ohne morphologische Umgestaltung statt und ist Merkmal neuer urbaner Räume.**

Tom Sieverts bezeichnet diese Räume in seiner Forschungsarbeit Zwischenstadt als „Überlaufräume,“ welche jene nachgefragten Aktivitäten aufnehmen, denen die klassische Kernstadt keine Flächen anbieten kann. **Daraus entstehende Flüsse beschreiben seiner Meinung nach einen neuen Typus des Stadtraums und -zusammenhangs, welcher sich vielleicht zunächst den typischen, von Planern geprägten Kategorien von urbanem Raum entzieht.**

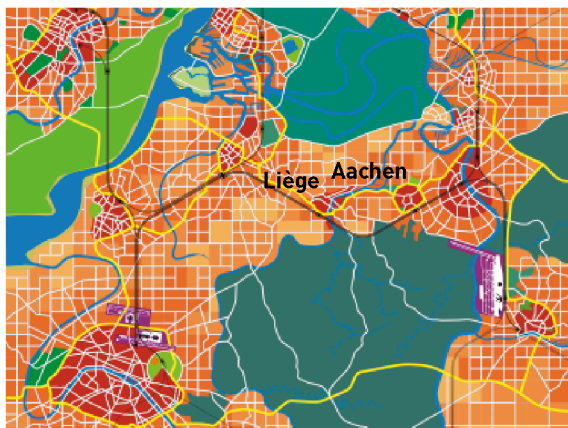
Beispiel – Die um die Sondermülldeponie De Slufter im westlichen Rotterdam gelegenen Flächen dürfen aufgrund möglicher Kontaminierung im Katastrophenfall (Deichbruch als Extremszenario) weder bebaut werden, noch eignen sie sich zur Landwirtschaft. Die weiten leeren Flächen **eignen sich jedoch wegen mangelnder Kontrolle** durch Investoren etc. hervorragend für die temporäre und inoffizielle Nutzung durch Freizeitaktivitäten, wie z.B. Off-Road-Veranstaltungen, Paintball-Games, für die in der sonst dicht besiedelten Randstad kein Raum gefunden werden kann. Der weit ins Meer vorgeschobene Strand ist ideales Windsurfgebiet und die durch Sandverwehungen entstandenen Dünen werden von Vogelarten bevölkert, welche dann wiederum Hobbyfotografen und -vogelkundler aus den ganzen Niederlanden anziehen. Rundherum ist eine Infrastruktur aus Imbissständen, Materialverleih etc. auf der Basis von mobilen Anhängern und Containern entstanden. Die offizielle Planung konnte für dieses Gebiet zunächst nichts anderes vorsehen als Windkraftanlagen, **duldet heute aber die inoffiziellen Aktivitäten, für die inzwischen sogar Parkplätze und andere Infrastrukturen (WC, Duschen) erstellt wurden.**

Beispiel – Park Hasenheide in Berlin: Eine soziologische Studie der Nutzer und Aktivitäten innerhalb des Parks führte zu Tage, dass es grundsätzlich **zwei vollkommen unterschiedliche, aber dennoch koexistierende Raumnutzungen für die Grünanlage** gibt. Eine Kleindealerstruktur existiert neben einer durchaus regulären, doch auch zurückgedrängten Parknutzung durch Einheimische. Einsätze der Polizei verändern diese Struktur vollkommen, indem die Parkräume nun als Fluchtort und Versteck von der einen Gruppe genutzt werden, während die andere praktisch untangiert bleibt, **frei werdende Areale temporär neu besetzt, usw.**

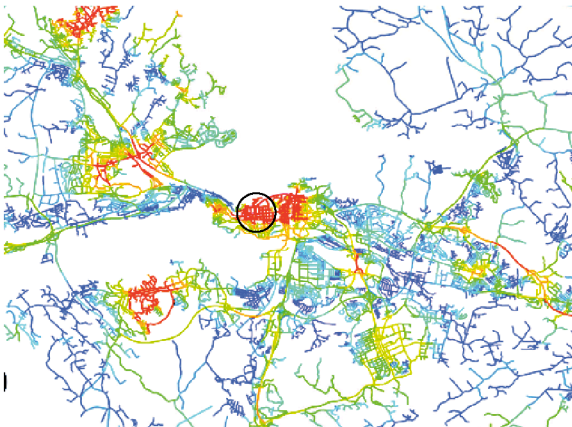
Beispiel – Das US Customs Office veröffentlichte 1983 unter dem Titel „Ports of Entry“ eine Luftfotografie der Stadt Laredo und der mexikanischen Nachbarstadt Nuevo Laredo, welche durch einen Fluss getrennt sind. Auf dem Foto wurden alle für das Aufgreifen von aus dem Nachbarland einströmenden Flüchtlingen wichtigen Orte in Laredo eingetragen. Hierzu gehörten Brücken, Strassen, aber auch weit im Nordwesten eine Deponie für Klärschlamm, die zunächst in keinem Zusammenhang zu den Flüchtlingsbewegungen zu stehen schien. Bei genauerer Analyse der Bewegungen der Flüchtlinge hatte man festgestellt, dass sich diese in den Lastwagen, die den Klärschlamm für ein in der Nähe des Grenzflusses gelegenen Klärwerks transportieren, ver-



Die Komplementarität von Morphologie und Physiologie ist ein wichtiges Anliegen in der von Franz Oswald und Peter Baccini mit „Netzstadt“, 2003 vorgeschlagenen Methodik zum städtebaulichen Entwerfen. Das im Vorgehen vorgesehene Pendeln zwischen den verschiedenen Perspektiven (Morphologie links – Physiologie rechts) garantiert die Vermeidung größter Fehler. Die Autoren weisen aber darauf hin, dass das System gegebenenfalls sich auch um weitere Aspekte (z.B. soziologische, ökonomische, rechtliche) erweitern liesse, das Vorgehen bliebe im Prinzip analog.



Mit „Unicity“ stellt das niederländische Büro MUST Architekten 2004 eine Stadtvision in einem Entwicklungskorridor zwischen Paris (links unten) und Köln (rechts), sowie Amsterdam (linke Mitte oben) vor. In der nicht massstäblichen Zeichnung gewichten sie die Potentiale der einzelnen Städte, Flughäfen, aber auch die landschaftlichen Qualitäten. Sie kommen zum Schluss, dass damit in diesem Korridor eine vollständig urbanisierte Landschaft entsteht. Von besonderer Bedeutung ist die TGV-Linie (schwarz): Aufgrund dieser Studie wurden für die Städte Liège (B) und Aachen (D) auch ein TGV/Thalys - Halte vorgesehen.



Die Abbildungen zeigen eine Studie der morphologischen und physiologischen Netzqualitäten auf verschiedenen Massstäben. Untersuchungsparameter ist in beiden Fällen die Stadt Tampere (SF). Auf kommunalem Massstab (oben) zeichnet sich eine besonders günstige Situation in der Nähe des Stadtzentrums und Bahnhofs (Kreis) ab, während auf dem regionalen und nationalen Massstab (unten) das Netz eher südlich kohärent erscheint. In der Tat konzentrieren sich hier Möbelhäuser, Logistikfirmen, etc.. Die Diagramme stammen aus der Studie: Netzstadt-dynamic scale and threshold von Anssi Joutsiniemi und Mark Michaeli, 2005.



steckten und dann hier wieder auftauchten, womit dann die zunächst peripher gelegene Deponie in einen zentralen räumlichen, notabene physiologischen Zusammenhang für die illegalen Grenzüberschreitungen geriet.

Diese unkonventionellen Beispiele zeigen deutlich auf, dass unterschiedliche physiologische Situationen in ein und demselben Raum existieren können, eine Bewertung des Raumes also immer nur komplementär aus morphologischen und physiologischen Aspekten vorgenommen werden kann. Oswald/Baccini erläutern in ihrer „Netzstadt“ (2003) eingängig diesen Zusammenhang.

Aktuelle Chancen einer physiologischen Betrachtung im Städtebau

Kann man „Flüsse“ entwerfen? Davon ausgehend, dass bestehende Strukturen aufgrund von äusseren oder inneren Bedingungen nicht effizienzoptimiert sind, könnten sehr wohl erhebliche Gewinne aus einem gezielten Entwurf der Flüsse erreicht werden.

Beispiel – Die französische Eisenbahn SNCF verkauft ihre Tickets in den Randzeiten preiswerter um in diesen Zeiten die Züge zu füllen, die – egal ob Peak-Hour oder Randzeit – immer mit zehn bis zwölf Wagen, Lokführer, Schaffnern, Reinigungspersonal, etc. verkehren, gleichen Aufwand in Betriebsleitung, Energie, Wartung, usw. erzeugen. Durch den Anreiz der preiswerten Tickets werden die Passagiere gleichzeitig aus den viel teureren Zügen der Rush-Hour abgeworben, was die Betriebsengpässe in diesen Zeiten mildert.

Andere Beispiele existieren in dynamischen Modellen der Verkehrsleitung (Telematik) in mehreren Agglomerationen. Aber nicht nur für den Betrieb der Infrastrukturen bietet eine physiologische Sicht neue Chancen. Vergleichende Untersuchungen der Netzwerkstrukturen in verschiedenen Städten haben gezeigt, dass in unterschiedlichen Massstäben unterschiedliche Raumzusammenhänge bestehen. Gehen wir von einem Erreichbarkeitsmodell (wie dem von Ikea, siehe oben) aus, so lässt sich leicht feststellen, dass Räume, die sich für lokal, regional oder national erschliessbare Funktionen eignen, nicht immer deckungsgleich sind. Nicht mal schliessen die grossen Massstäbe die kleinen ein. In Metropolräumen wie Zürich ist das längst sichtbar, und erste Massnahmen wie die Aufnahme von peripheren Beziehungen z.B. im ÖV spiegeln die neuen, dynamisch entstandenen Raummuster wider. Das bedeutet aber auch, dass die räumlichen Entwicklungen, die aus lokalen, regionalen als auch nationalen Interessen entstehen, sich nicht zwangsläufig im dicht angefüllten Zürcher Agglomerationsraum konkurrenzieren und behindern müssen.

Literatur zum Thema:

Overmeyer, Klaus: "Raumpioniere", in: Christiaanse, Kees et al.: *Entwurf und Strategie im urbanen Raum. Die Programmlose Stadt*, 2004.

Joutsiniemi, Anssi und Michaeli, Mark: *Netzstadt- Dynamic Scale and Threshold*, www.cupum.org, paper 232, 2005.

Michaeli, Mark: "The Urban Archipelago", in, KCAP: *Situations*, 2005.

Meili, Marcel: "Lovely Swiss Countryside: Myth and Reality in the Urban Topography", in: Institute for Landscape Architecture, ETH Zurich, *Landscape Architecture in Mutation – essays on urban landscape*, 2005.

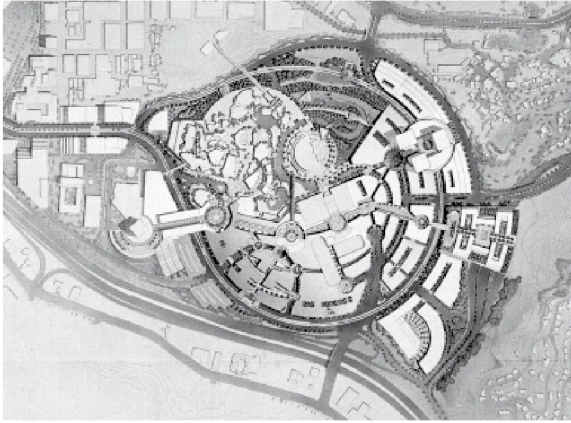
MUDs

Brandhubs - Catalysts for Responsive Urban Design

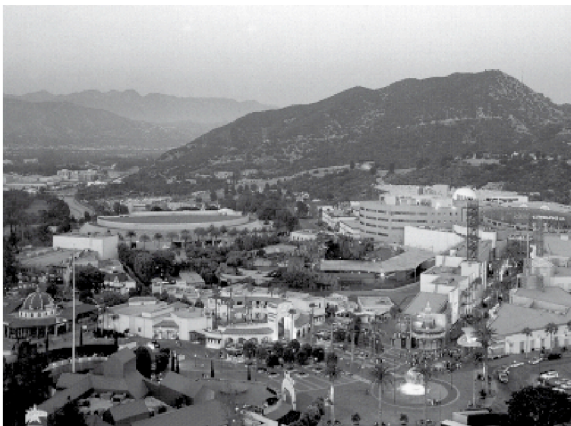
Kerstin Höger

This paper introduces an emerging hybrid urban typology in corporate conglomerates or “Brandhubs” and in particular the recent appearances of this phenomenon in Europe after having been established in North America and the Far East. The focus is on the latent potential of this typology for generating responsive urban design that creatively integrates experiential and sociocultural values in addition to functional and economic aspects.

Brandhubs are comprehensive urban mixed-use environments developed by brand-name corporations in partnership with host city authorities. Utilized as branding instruments and designed by signature architects, they aim to mediate corporate identities to a broad audience in an experiential ‘public’ space. As embodiments of symbols or a specific image or lifestyle, they are a veritable reification of the consumer commodity itself. In addition to hosting traditional retail, office and housing facilities, they are highly pervaded by entertainment, culture and other complementing event components, together forming a hub of experiences entirely organized around the given brand or sub-brand identities. The closest precedent to this development is the flagship promotional store such as the worldwide Niketowns or one-of-a-kind Prada Epicenters, which work more on a purely architectural, if not solely interior design scale. Instead, the goal of this paper is to show how Brandhubs are strategically implemented at the urban scale to foster development in the framework of public-private partnerships. With projects such as the Universal CityWalk Hollywood, Daimler City Berlin, Disney’s Times Square Development in New York, Sony Centers in San Francisco/Berlin/Tokyo, VW ErlebnisWelt in Wolfsburg, and Migros’s WESTside in Berne, the implication of Brandhubs in the development of both the cityscape and the image and influence of corporations becomes evident.



Universal CityWalk designed by the Jerde Partnership,
Hollywood, Los Angeles 1993.
www.citywalkhollywood.com



Disney's Times Square Development designed by
Rober A.M. Stern Architects, New York 1999.
www.timessquare.com



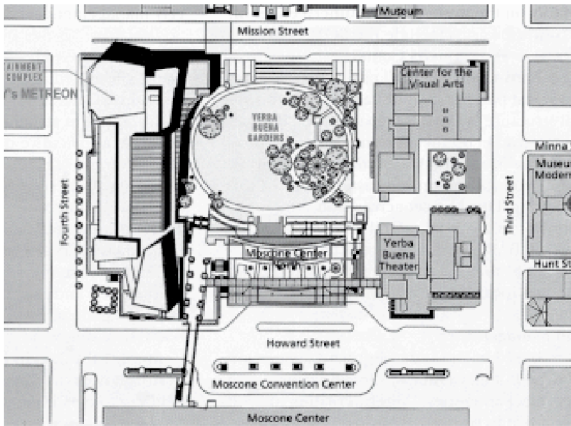
The Brandhub as hybrid urban typology in the experience society

Brand-name corporations increasingly participate in the current restructuring of our globalized cities, from monotonous industrial or service centers to multifaceted spaces of experience. As key visionaries and development partners of cities, contributing to every aspect of planning, marketing and operation, they fuel new corporate landmarks, or Brandhubs. Given the rapid expansion of a neoliberal market rationale, their main intention is to differentiate themselves from other corporations, increase brand equity, and thus sustain growth in a fiercely competitive world. The development of the Brandhub also represents the change from a pure service to an experience-oriented economy, in which the commercialization of culture and the culturalization of the economy are of particular importance (cf. Harvey 1989; Jameson 1991; Zukin 1995). According to Pine and Gilmore (1999), in this new economic area “every business is a stage” and companies must design compelling and engaging events to be competitive, with promotional strategies that communicate their identity as popular institution.

In the shaping of Brandhubs, corporations therefore utilize the concept of the themed urban entertainment destination (UED). By offering a complementary mix of entertainment, dining, and retail – the “trinity of synergy” – within a highly branded and pedestrian-friendly environment, an UED aims to attract visitors across a variety of markets. In order that the brands themselves can become such an urban destination, Brandhubs either annex public spaces or make their private spaces public, integrating consumption- and culture-oriented UED components for the entire public. Together this modular mix of urban program forms an experiential epicenter of activities, which generate high-emotional value and allow for a characteristic encounter with the brand. Groundbreaking US examples are Universal CityWalk, Disney’s Times Square and Sony’s Metreon, large-scale urban projects constructed by global players to mediate their identity in a pleasing setting and trigger lasting sympathies. As Otto Riewoldt (2002) in his book “Brandscaping” asserts, “Behind the brand-building efforts there lies the conviction that the glamour and power of the brand are the key weapons in the battle for target groups and customers” or as Naomi Klein (2001) in her seminal “No logo” critically pinpoints, “The products that will flourish in the future will be the ones not presented as commodities but as concepts: the brand, as experience, as lifestyle.” In this context, David Bosshart (1997) speaks about the “emotionalization” and “de-materialization of consumption,” meaning that customers don’t buy material commodities anymore, but themes, messages, symbols, cults, and events. As a result, Brandhubs become communicators of a specific lifestyle be it mobility, wellness, knowledge acquisition, constant self-regeneration, environmental-consciousness or all of the above.

Architect Jon Jerde’s 1993 pedestrian promenade Universal CityWalk, for example, a prototypical retail entertainment destination, generates profit by forming a synergetic experience between Universal Studios and Theme Park, Universal City Cinemas, and the headquarters of Universal Creative. With its shops, restaurants, nightclubs, theaters, offices, classrooms, and a continually changing palette of new performances, Universal CityWalk is an extension of the existing entertainment venues of Universal City. As approved in a 1995 report by the Urban Land Institute: “The economic synergy of the project is evident ... Since CityWalk’s opening, patronage at the Universal City Cinemas is up 60 percent, and the studio tour is up 15 percent. Similarly, when the amphitheater has a good concert night, CityWalk’s facilities are filled to capacity.” (Fader 1995)

In addition to these experiential branding efforts, mega-corporations increasingly utilize multi-media strategies, in particular the concept of co-branding. Hitherto this practice, in which one media product advertises one or several other products, was primarily employed in the media



Sony's Metreon designed by Simon Martin-Vegue Winkelstein Moris, San Francisco 1999.
www.metreon.com



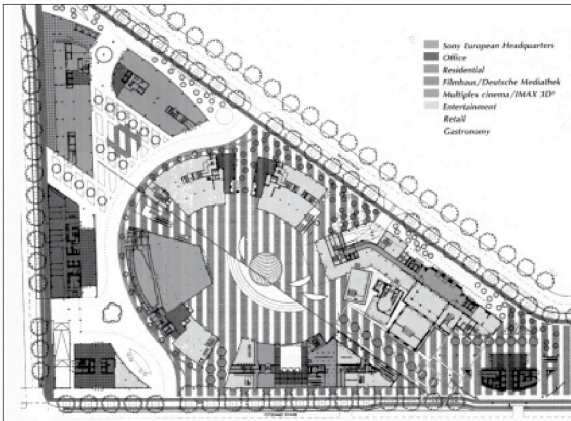
industry. In the construction of Brandhubs, such synergistic effects are used for the first time on an urban scale with the aim of further increasing brand visibility and market penetration, ultimately creating multi-brand monopolies. This phenomenon can be illustrated with Disney's Times Square, which was keenly shaped by Robert A.M. Stern Architects as part of the 42nd Street Redevelopment, a large-scale public-private partnership project between the urban authorities of New York and multiple private developers: The Disney store on 42nd street advertises with billboards for Disney movies. The New Amsterdam Theater shows the Disney-Musical "The Lion King" next to a theme restaurant of the sports channel ESPN, which also belongs to Disney. A studio of the subsidiary company ABC broadcasts the television show "Good Morning America" in front of Disney's entertainment center at Times Square (cf. Sassen and Roost 1999). With these entertainment offers and backed by hardliners from politics and police, the Disney Corporation managed to transform Times Square from a notorious red-light district into a family-friendly urban destination, and not into a monotonous office cluster as originally planned (cf. Sagalyn 2001). In doing so, Disney set new dimensions for companies to act as driving force and investor for the future restructuring of cities.

Having also successful predecessors in Japan, like the Sony showroom in Tokyo's Ginza or the Sony Tower in Osaka, Sony's Metreon cross-promotes Sony's consumer electronics and media products in a similar yet more subversive manner. The complex is the last part of the urban regeneration project Yerba Buena Gardens, located next to the Museum of Modern Art in the South of Market Street area in San Francisco. Designed by the local-based women architecture firm Simon Martin-Vegue Winkelstein Moris, it is characterized by a soft high-tech look, mirroring Sony's technology-oriented and culturally-innovative image. To underscore this image, the building is clad with a glass and aluminum façade and furnished with an immense number of metallic elements in the interior, culminating in the concrete walls in which shredded computer pieces are intermixed. Already its spectacular entrance gives us a glimpse of the show inside. It features massive wings displaying information on Metreon. In the interior, Sony's flat panel televisions scattered throughout announce the next movies that will be shown in one of its 15 movie theaters or show art from the Museum of Modern Art. The Sony Style Store presents Sony's latest electronic gadgets next to Sony's DVDs. The PlayStation Store features a "game tender," who fetches any game you like on one of the 30 game stations. The Airtight Garage, a cave adventure zone for techno-entertainment, includes socially interactive games exclusively developed for it. All these Sony components mixed with other shopping venues, meeting spaces, museums and events feed off one other, creating a particular synergy. As Metreon, which comes from a combination of the words metropolis and "eon", a Greek word for gathering place, writes: "It is the latest trend towards event spaces where guests can eat, meet and play all in one great location."

All three aforementioned US examples are based on the consumer-oriented retail and entertainment market. However, with their standardized lowbrow offers directed towards the broad popular mass, Disney and Universal utilize the entertainment mall as an urban generator, in which the key measure for success is income per square foot. In contrast, Sony's Metreon deploys more sophisticated culture-oriented marketing strategies, which are driven more by promotional goals than direct retail profit and integrate independently run businesses and other local institutions. Moreover, by branding most of its products under different labels, ranging from PlayStation via the Airtight Garage to the Metreon complex, Sony consciously hides its global brand name. In this way, Sony propagates a multi- or even anti-brand culture. These subversive branding tactics are rather a reflection of Sony's interest in the relatively large youth market than its ethical con-



Sony Center Berlin designed by Murphy/Jahn, Berlin
1992-2000.
www.sonycenter.de



Ground plan Sony Center Berlin, showing the pervasion
of a variety of uses.

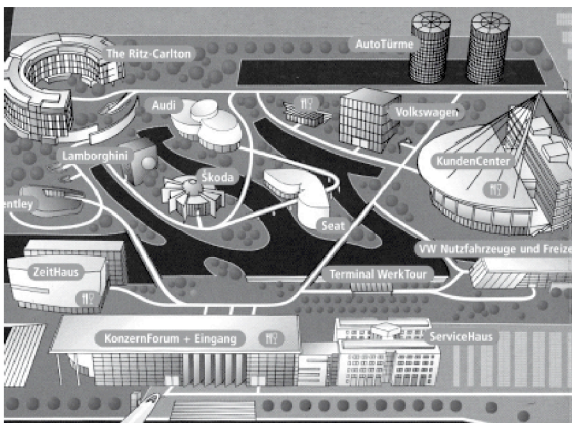
sciousness about monopolies.

With such projects that transform the brand into a physical urban attraction, the implication of these developments in the regeneration of the city becomes evident. As urban destinations, they mirror all facets of everyday urban life. Once the corporate branding strategy leaves the confines of the traditional office block or single retail shop to incorporate entire districts or neighborhoods, the architectural problems increase in complexity and the socioeconomic aspects begin to implicate many other actors than the corporation and the property owners in question. In the US, where the Brandhub is already an established model, the public sector is involved with the corporate developer from the project's inception; the development emerges through their partnership. This practice is a direct result of the declining fiscal resources of city governments, which have shifted their responsibility from providing public facilities to the private sector. Consequentially, city governments are becoming increasingly dependent on private initiatives, philanthropy, or outright exactions for public constructions that would have been built by the city in earlier times. This new form of urban development is rapidly becoming an accepted model in Europe. Moreover, while initiated by the entertainment industry, their promotional strategies are increasingly adopted or even advanced by other consumer-oriented industries such as the auto industry, fashion, grocery and sports. How the Brandhub typology manifests itself in the European context can be exemplified by the Sony Center Berlin, VW ErlebnisWelt in Wolfsburg, and Migros's WESTside in Berne.

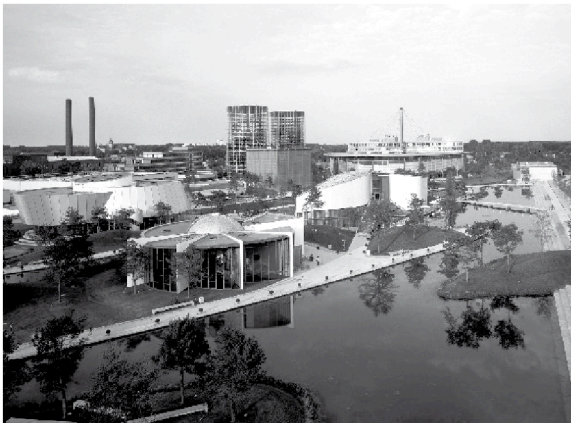
Sony Center Berlin

The Sony Center Berlin, designed by Helmut Jahn as part of the Potsdamer/ Leipziger Platz development initiated by the Berlin government in 1991, is a clear example of a Brandhub that not only utilizes the public event, but also the principle of co-branding: first by tangibly rendering Sony's dual structure as both a consumer goods and media producer, and second by creating a new competence center for the European entertainment industry.

At first glance, the Sony Center with its vast glass curtain-wall facade appears as a closed and monotonous corporate building. However, a closer look reveals that the complex in fact is broken down into individual buildings of heterogeneous qualities, framing a surprisingly open, nearly public plaza. This spectacular forum, which is used as a 'public' gathering place, is surrounded by shops, cafés and restaurants. Like at Metreon, these urban amenities are pervaded by Sony facilities: the Sony Style Store, Professional Center and multiplex cinemas. The main difference to Metreon is that the Sony Center Berlin is not just geared towards techno nerds, but to a wide audience ranging from film enthusiasts to sport fans. In the forum, under the floating 'umbrella roof', a variety of spectacular professional and cultural events take place: product launches, fashion shows, live TV coverage like of the World Championships, and even real sports events such as pole vault competitions. In addition, other complementary culture providers are integrated in the center. Examples are zoon.com, an interactive lounge by VW, and the film center that comprises the German Film and Television Academy, the Arsenal repertory cinema, and diverse media archives. The Sony Center also houses residences and a historic monument the banqueting halls of the former Grand Hotel Esplanade, which was removed from its original location and implanted into the new building. Today, it simultaneously serves as both restaurant and museum. All these urban offers are encircled by Sony's corporate headquarters: Sony Corporation Europe, Sony Music Entertainment Germany, and Columbia Tristar. Other companies, in particular from the entertainment industry, could also be attracted to set up offices in the Sony Center, such as Fuji



Plan VW Autostadt: forum with info booth, exhibition and stores; auto museum (ZeitHaus); auto delivery (KundenCenter); car towers (AutoTürme); The Ritz-Carlton hotel; and the distinctive auto pavilions for each brand of the VW Group.



VW Autostadt designed by Henn Architekten, Wolfsburg 1996-2000.
www.autostadt.de



TV or the HSG Film Production.

With such companies and institutions as tenants and as the host of the international film festival Berlin, Sony tries to conquer the German movie and TV market. In this way, the Sony Center not only generates an urban destination, but also fosters a new market for the entertainment industry. By subversively merging Sony's flagships with urban entertainment and culture, the Sony Center Berlin cross-promotes both Sony's electronic and media productions. Moreover, by propagating an event culture and by transforming semi-public space into brand space, the Sony Center tries to raise the identification with the brand to a lifestyle experience.

VW Autostadt and ErlebnisWelt in Wolfsburg

In 2000, the Autostadt of the Volkswagen Group, which also derives its branding strategies from the entertainment industry, opened. The complex is a corporate visitor's park located in the immediate vicinity of the VW headquarters and production plant in Wolfsburg. Master planned by Henn Architekten, it is an exemplary case on how the concept of themed entertainment environments can be directly translated to the world of the automobile.

The VW Autostadt is part of the ErlebnisWelt, a comprehensive urban regeneration project put forth by the Wolfsburg AG, a 50/50 private-public partnership between the VW AG and city of Wolfsburg that aims to foster economic and sociocultural impulses for the future development of the city. Next to the Autostadt, the ErlebnisWelt comprises a network of six distinctive zones: discovery and entertainment, sport and recreation, shopping and experience, art and culture, fun and fantasy, as well as tradition and modernity, which pervade the entire city in the long run. The ErlebnisWelt is an innovative example on how a monotonous industrial city can be transformed into a multicultural Brandhub, offering state of the art services and leisure amenities.

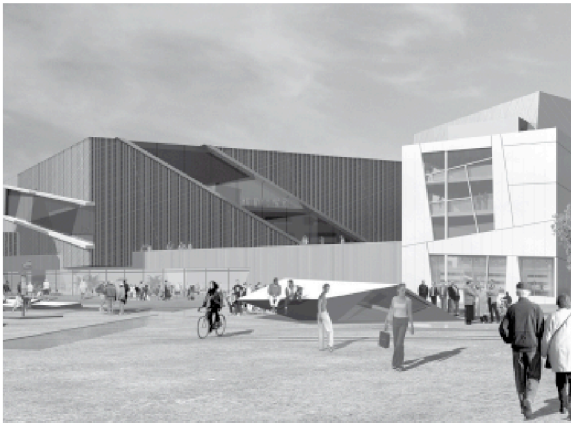
The VW Autostadt is a corporate communication center embedded in a synthetic landscape, in which visitors are invited to embark on a journey through the multifaceted world of the automobile. It is a thematic service park that features a piazza-style reception forum, an auto museum, an elaborate auto delivery center, a Ritz-Carlton hotel, theaters, stores, and, above all, the car towers as landmark of the VW Autostadt, featured by distinctive auto pavilions for each brand of the VW Group. With the juxtaposition of the cult-pavilions, the VW Group can cross-promote its various brands including Audi, Bentley, Lamborghini and Skoda. Moreover, by animating these attractions with diverse installations that fuse art, entertainment, learning and branding, VW tries to communicate four major values: quality, security, social competence and environmental consciousness. Thus, the Autostadt not only worships the company's brands, but also their intriguing history and influence on world culture: from the "People's Car" via the "Love Bug" to the automobile of the future. The Autostadt quotes signs and terms of the bourgeois city, it refers to forum and piazza, stages spaces for the collective and the individual. Paradoxically, the Autostadt, like Daimler City, substitute the urban public spaces that were destroyed by the automobile society. With this staging, the VW concern expects to increase the value of its products and differentiate itself from other car companies. The intention is not simply to convince the customer to buy his or her car directly from the firm, but rather to generate long-term brand loyalty. This strategy is based on the belief that by connecting the brand-name with a physical place, the customer will identify more strongly with the brand, enhancing its emotional relationship with the corporation. In short, the Autostadt materializes the fetishistic relationship Germans have with their cars.



Site plan Migros WESTside: the various parts of the complex are fluidly interconnected by public piazzas and an alley in the interior.



Migros WESTside designed by Daniel Liebeskind, Berne-Brünnen 1995-2008.
www.westside.ch



Migros WESTside in Berne-Brünnen

Developed by Switzerland's largest retail organization Migros, WESTside will become a super-regional urban entertainment destination. As announced on its website, the Brandhub will blend shopping, working, living, pleasure, and recreation in an "all-in-one experience for all sorts of people, no matter what their tastes and interests are." Scheduled to be open in 2008, WESTside is an exemplary case for questioning the typical typology of an urban entertainment center. By condensing city and landscape, outstanding architecture and commerce, high and low culture, consumption and relaxation, Migros' goal with WESTside is to set new dimensions for urban development.

WESTside is part of West Berne's most important urban extension area: the Brünnen Development Plan elaborated by the city of Berne. Originally, this plan only comprised a single residential area. However, with the initiative of Migros to build a "shopping and leisure paradise" adjacent to the planned residential area, the mono-functional scheme turned into a holistic and financially feasible vision that is currently realized by the Neue Brünnen AG with Migros Aare as the majority shareholder. Next to the WESTside complex, which is to generate 800 jobs, the plan also incorporates residential accommodations for 2,600 people, ample green zones, and convenient interchange possibilities for public transport and the motorway.

With Daniel Libeskind as architect, WESTside is also a very ambitious urban design project. According to Libeskind, the conglomerate will become a dynamic place that challenges the border between consuming, acting and 'just being'. In this manner, WESTside consists of various fluidly interconnected parts: (i) a shopping mall with specialist shops of all sorts, (ii) a fitness and wellness zone including an adventure pool and climbing wall, (iii) a mediaplex cinema, (iv) a super-store park with do-it-yourself and garden center, and (v) senior residences as well as a hotel and convention wing for business people and tourists alike. These complexes will be connected by a public piazza and an alley in the interior. In addition, they will be highly pervaded with dining areas ranging from self-service facilities to ethnic gourmet restaurants, discovery and cultural offerings, supervised playgrounds as well as other leisure areas.

Within these multicultural spaces, which are targeted towards a broad audience and will be open 365 days a year, Migros aims to stage and co-brand its various businesses, including retail, travel, gastronomy, sports, wellness, culture, education, and last but not least, banking. Well-known for its unique business philosophy and engagement to sustainability, Migros substantially contributes to the quality of life in Switzerland. With WESTside it seeks to further its image as a widely accepted, responsible, consumer- and environment-friendly company.

The Brandhub as urban catalyst: resistance or participation?

As shown above, Brandhubs are utilized by brand-name corporations and entrepreneurial cities as promotional instruments, embodying commercial strategies that integrate economic (formerly private) aspects with sociocultural (formerly public) values into novel private-public spaces. In this way, they have a direct impact on the urban development. On the one hand, they encourage urban revitalization and bring forth an increased interest for urban design and potentially a heightened attention for its quality and sustainability. On the other hand, questions arise as to what extent urban design is influenced by this intricate integration of commercial operations. Do these branding strategies generate even more differentiated and sustainable urban design forms that cater to an evolving society? Prevailing opinion moves between two divergent positions.



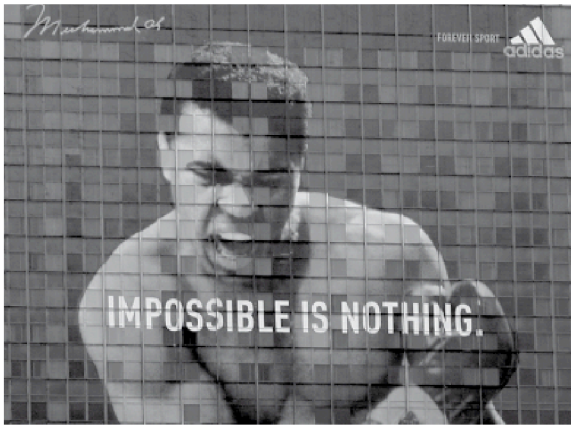
The Brandhub as polarized place and control center:
Les Policiers by Julien Michel, 2001.

Disneyfication = homogenization and loss of public space?

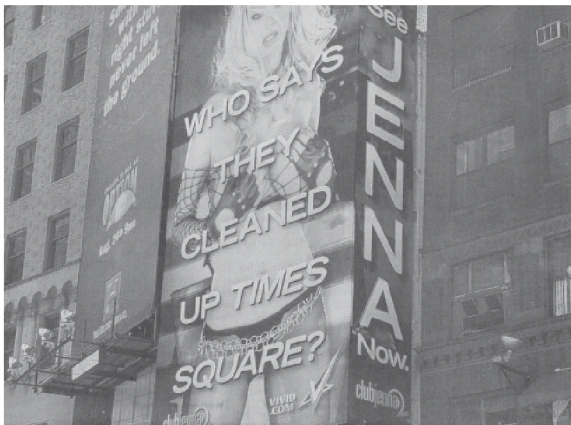
The first resisting position scorns such brandscapes and emphasizes their negative impacts on the urban realm. By likening them to Disneyland, this viewpoint argues that these apparently disturbingly themed and simulated environments infiltrate the city with mediocrity, commercialism and mass culture. For example Michael Sorkin's (1992) collection of essays entitled "Variations on a Theme Park" exemplifies how this pervasive "Disneyfication" destroys the variety of historic places and produces a bland artificial homogeneity. It also tends towards the production of "The Generic City or Junkspace", as keenly labeled by Rem Koolhaas (1995 and 2001). As an extension to Jean Baudrillard's "Simulacra and Simulation", this position further claims that the public realm has been increasingly replaced by "hyperreal" worlds – predominantly as spaces of commodification.

While many critics object to the homogeneity of disneyfied spaces, the presented Brandhubs indicate that their generic nature increasingly becomes outflanked by the rise of non-replicable and rather original experiences that draw their energy from local culture and/or high-quality design with real materials and honest intentions. One major reason for this is that authenticity, history and locality have become commodities themselves. In recent decades, the intensified competition put forth by the globalization of the markets has forced both cities and corporations to differentiate themselves from their competitors. To become more distinctive, they increasingly produce unique commodities by appropriating local peculiarities as well as aesthetic and ethical meanings of diverse origins from which they can extract economic benefit. As David Harvey (2001) theorizes, the forces of globalization in a sort of contradictory manner lead to "the valuation of uniqueness, authenticity, particularity, originality and all manner of other dimensions to social life that are inconsistent with the homogeneity presupposed by commodity production" or Disneyfication. That means, if corporations and cities are not to totally destroy the uniqueness that is the basis for sustaining growth in an otherwise fiercely competitive world, then they "must support a form of differentiation and allow for divergent and to some degree uncontrollable local cultural developments that can be antagonistic to their own smooth functioning." In this regard, they should even integrate subversive cultural practices precisely because this is one way to be authentic, creative, and unique.

The impact of such commodified environments has also been substantially criticized in the light of an increasing privatization and the related loss of public space. They have been termed as "dual cities" or "control centers", which tend to be carefully secured to tailor to consumers and social elites while excluding undesirables, thus enforcing the already existing social and spatial polarization of our postindustrial landscape. As for example Frank Roost (2000) in "The Disneyfication of Cities", most critics conclude that brandscapes are scarcely suitable to solve the problems of our cities since the exclusion of specific levels of the population as well as demarcation of losers from the economic development is an essential component of their marketing success. These critics rightly point out that Brandhubs try to meet the consumption and entertainment desires of the increasing percentage of the population that is willing to spend their disposable income to take part in urban – albeit commercially-driven – activities. However, the key motivation of brand-name corporations to use Brandhubs to promote their identity as a widely respected institution require them to navigate "highly public ethical and social concerns ... Increasing numbers of large corporations thus find themselves caught between two seemingly contradictory goals: satisfying the investors's expectations for progressive earnings growth as well as the consumer's growing demand for social responsibility." (Cogman and Oppenheim



The Brandhub as urban promotion and differentiation tool: adidas ad, Park Inn (formerly Forum Hotel), Berlin, Alexanderplatz, 2004.



The Brandhub as urban destination and catalyst: Jenna Jameson billboard, New York, Times Square, 2004

2002) As a result, these companies are forced more and more to go beyond the mainstream and incorporate the subculture, undesirables and even their opponents such as anti-globalization campaigners or environmental activists in their corporate-wide branding strategies, as asserted by leading consumer researchers and as illuminated by Naomi Klein (2001). For example, one of Sony's main target groups in the creation of Brandhubs are the "Reactors ... [who] are born on the street, or wish they were ... are subversive, rebellious, suspicious of power and authority, have no taste in the conventional sense and favor honest contradiction." (Kunkel 1999)

For sure, this exploitation of the local milieu and subculture for export and the benefit of others – the social elite, brand fetishists, one-time tourists and suburban day-trippers – can be seen as even more insidious than the evident Disneyfication or commodification of it. However, by utilizing multicultural branding strategies and by trading on unique qualities, Brandhubs open up new spaces within which more sustainable alternatives can be conceived and implemented.

Corporate urbanism = urban stimulation and regeneration?

This second affirmative position is represented by the public-private venture between brand-name corporations and public authorities, which work together in the development of Brandhubs. For the corporation as the main developer and visionary, public-private partnership projects purvey incentives such as the provision of cheap land in central locations, financing aid, tax abatements, eased planning regulations, and above all access to local peculiarities. For the entrepreneurial city as cooperative facilitator and supportive provider of such incentives, they entail economic impulses, job creation, increased tax revenues as well as direct investments for public needs. This sort of 'getting and spending' as well as the common interest to create an attractive image and destination for meeting both the desires of experience-seeking consumers and cultural-conscious citizens is what binds the city and the corporate developer together (cf. Frieden and Sagalyn 1989). As part of their common marketing efforts, they praise Brandhubs for their popularity and for immediately improving the local situation. Moreover, they claim that their impetus serves the entire population, including the 'poor', who incidentally turn out to be some of the most avid consumers.

While Brandhubs create instant urbanity and exhibit potential as catalysts for urban regeneration, their long-term contribution to the city and real life expectancy remain questionable, especially since they are heavily based on the ephemeral, the event – the experience. Are they simply the next evolutionary step from the entertainment mall to be replaced when the experience-seeking consumers migrate to newer "in-places", or can they become deeply rooted in the city? Will Brandhubs be the next Junkspace in which public urban space itself is rapidly being transformed into a consumer commodity or do they constitute a promising model for responsive urban design that creatively combines commerce and culture?

Responsive urban design = differentiation!

In the stream of rapidly alternating marketing cycles as well as increasing public concerns about the commercialization of everything, there is a need for a differentiated set of urban strategies that challenge the spatial and temporal forces of brand culture. In the contemporary experience society, where culture, economy, politics and society merge, neither architecture as pure art or 'public gift' nor fully commercialized architectures seem viable. As mediators between private and public values, architects and planners are forced to acknowledge the importance of brand culture in order to use it to their best advantage and develop more sustainable alternatives. This

is not only confirmed by commercial urban designers such as Jon Jerde, but more recently also by renowned architects such as Rem Koolhaas, Frank Gehry, Herzog & de Meuron und Daniel Libeskind. They all try to comprehend the commercial mechanisms and production conditions of corporate urbanism and develop new design strategies for it. They assign urban design an operative role within the economic and political power game, whereby the principles of branding and a globalized experience economy are appropriated in a proactive, yet critical manner. This requires differentiated design strategies and planning instruments that creatively integrate social issues with pragmatic requirements such as economic and functional parameters.

As indicated before, the Brandhub typology exists not only to provide private benefit but also public added value that is unique, highly visible and can be directly experienced. Because Brandhub developments focus on reaching the broad local population, corporate developers have to work with – not against – public stakeholders as well as transgressive cultural producers, even if their interests are antagonistic to the corporation's own codes and functioning. In this regard, successful Brandhubs provide responsive, highly differentiated urban designs marked by three major characteristics. First, meaningful urban identities mediate the brand culture and regional peculiarities in a way that is responsive to public concerns, enabling more and more of the population to identify with the project. Second, a unique mix of uses are composed in an adaptive form that mirrors the urban identities by condensing global and local as well as diverse hybrid spaces so as make the Brandhub economic and sociocultural viable. And third, a close integration within the city complements and enriches instead of displacing or destroying the project's immediate context.

Brandhubs are a true showcase of how architecture and urban design can potentially contribute to combine urban revitalization with corporate promotion and experiential spaces. In most cases, it can be shown that this benefits both the corporation and the public. For the corporation, this involves added expenditures that should not only be viewed as an essential cost of doing business, but rather as an investment that offers lasting economic bonuses, chiefly because the Brandhub's integration with the local context and the provision of added amenities significantly adds to the longevity of the Brandhub and therefore its effectiveness as promotional instrument and long-term sustainability. For the public, responsive Brandhubs open possibilities for novel urban spaces within which more sustainable cultures can evolve and constitute catalysts for local development.

In this manner, Brandhubs utilize a win-win strategy, which implicates that one can only create a sustainable future when all stakeholders can equally or even exponentially benefit from urban development. By creating viable public spaces, operative social and cultural venues as well as a basis for long-term economic growth, corporate as well as local structures will be enriched. As a result, fostering the responsiveness of the Brandhub typology can increase its potential for transforming urban spaces in unique ways to achieve a reasonable and equitably distributed level of corporate and social well-being.

References:

- BOSSHART, David (1997): *Die Zukunft des Konsums: Wie leben wir morgen?* Düsseldorf [etc.]: Econ, p. 44
- COGMAN, David, OPPENHEIM, Jeremy M. (2002): "Controversy incorporated: companies that address the social concerns surrounding contentious markets may well find the effort rewarding". In: *The McKinsey Quarterly*, no. 4
- FADER, Steven (August 1995): "Universal CityWalk". In: *Urban Entertainment Destinations – Urban Land Supplement*, no. 8, p. 18-23
- FRIEDEN, Bernard J., SAGALYN, Lynne B. (1989): *Downtown Inc.* Cambridge: The MIT Press
- HARVEY, David (2001): "The art of rent: globalization, monopoly and the commodification of culture", in: Leo Panitch and Colin Leys (eds.): *A world of contradictions: Socialist Register 2002*. New York: Monthly Review Press, p. 10-13
- HARVEY, David (1989): *The condition of postmodernity: an enquiry into the origins of cultural change*. Oxford: Blackwell
- JAMESON, Fredric (1991): *Postmodernism, or, the cultural logic of late capitalism*. Durham: Duke University Press
- KLEIN, Naomi (2001): *No logo: no space, no choice, no jobs*. London: Flamingo, p. 21
- KOOLHAAS, Rem (2001): "Junkspace", in: Chuihua Judy Chung et al. (eds.). *The Harvard Design School guide to shopping / Harvard Design School project on the city*. Köln: Taschen, p. 408-422
- KOOLHAAS, Rem (1995): "The generic city", in: O.M.A., Rem Koolhaas, Bruce Mau – *S,M,L,XL*. Rotterdam: Uitgeverij 010, p. 1239-1264
- KUNKEL, Paul (1999): *Digital dreams: the work of the Sony Design Center*. New York: Universe, p. 140
- PINE, B. Joseph and GILMORE, James H. (1999): *The experience economy: work is theater & every business a stage*, Boston: Harvard Business School Press
- RIEWOLDT, Otto (2002): *Brandscaping: worlds of experience in retail design*, Basel, Boston, Berlin: Birkhäuser, p. 8
- ROOST, Frank (2000): *Die Disneyifizierung der Städte: Grossprojekte der Entertainmentindustrie am Beispiel des New Yorker Times Square und der Siedlung Celebration in Florida*. Opladen: Leske + Budrich
- SAGALYN, Lynne B (2001): *Times Square Roulette: remaking the city icon*. Cambridge MA: The MIT Press
- SASSEN, Saskia and ROOST, Frank (1999): "The city: strategic site for the global entertainment industry", in: Dennis R. Judd and Susan S. Fainstein (eds.): *The Tourist City*. Yale: University Press, p. 143-154
- SORKIN, Michael (ed.) (1992): *Variations on a theme park: the new American city and the end of public space*. New York: Hill and Wang
- ZUKIN, Sharon (1995): *The culture of cities*. Cambridge MA: Blackwell
- ZUKIN, Sharon (1991): *Landscapes of power: from Detroit to Disney World*. Berkeley [etc.]: University of California Press

Corporate Urbanism and Sustainability

Kees Christiaanse/ Kerstin Höger

To date, the majority of architectural and urban projects deemed exemplary in terms of sustainability have been rated primarily according to technical criteria. But sustainable urban design implies much more than this. As architects and urban designers, we use the term “sustainability” more broadly, mainly to refer to design discipline – design that factors in urban and social sustainability. Several private companies have done pioneering work in promoting sustainable urban design and deserve special recognition for their efforts.

Sustainability in architecture and urbanism covers a wide spectrum of technical and non-technical aspects. At the technical end, we have energy conservation, recycling, environmental management and ecology; at the non-technical end, we have factors influencing social behaviour and spatial organisation, which are obviously vital in determining the sustainability of urban concentrations. We define sustainable urban design using this formula:

$$\begin{aligned} &\text{sustainable urban design} \\ &= \\ &\text{urban and social sustainability} \\ &+ \\ &\text{technological sustainability} \end{aligned}$$

We believe the technological side of sustainability should no longer be merely aspirational or experimental. It should be standard practice, a self-evident part of project requirements. Once sustainable technology has established itself as a given, we can focus on the second component in our formula: urban and social sustainability. This is where corporate urbanism comes in.

In recent years, the shift from advertising to branding lifestyles has not only tied consumer groups more effectively and durably to brands, it has also prompted a number of companies to intervene consciously in architecture and public spaces, urban design, and more widely in the environment – even on a global scale. Our main preoccupation is to explore whether these new marketing strategies can genuinely nourish more sensitive and sustainable behaviour towards the environment, or whether they will remain no more than commercial exploitations of the urban realm.

The Nike example or “going subculture”

Nike Inc.’s involvement in sustainable urban design is particularly interesting and well documented. Originally “merely” a sportswear and accessories producer, Nike expanded its corporate development parameters to include environmental issues, urban design strategies and a proactive policy on developing nations. This attitude reflects an ongoing search for new marketing methods and the ethical standards of Nike’s board of directors; but this move was also in no small part a response to negative publicity the company suffered when “sweatshop” working conditions in its factories in the developing world were uncovered by the press.

Today, Nike’s worldwide production and distribution centres set a standard for other corporations. Housed in thoughtfully planned campuses with full amenities and exemplary working conditions, Nike’s developments are comparable to the philanthropic company towns and garden cities of the early 20th century. In Nike’s Shoe-Town in Guangzhou, China, for instance, employees are offered socially-oriented programmes and given the chance to acquire affordable housing. Nike has also developed numerous other sustainability policies. Its “3R” (reduce, reuse, recycle) strategy, for example, favours production methods that “make more with less”, use less (polluting) materials, save energy and recycle shoes and waste materials. It has also launched a product called “Nike Grind” – a covering material for sports tracks and field surfaces made from recycled trainers.

Nike’s strategy of “lifestyle” branding, involving highly visible installations that are fully integrated into the urban context, is especially interesting. These flagship stores, or “Nike towns”, are designed as meeting places where promoting a “cultural product” or lifestyle has priority over profit margin. Physically, though, these installations remain simple variations of traditional retail architecture. Nike’s construction of derelict sports fields and basketball courts in underprivileged neighbourhoods of Berlin and New York are much more radical. In Berlin, Nike has even sought to graft itself onto the city’s rich subcultural landscape by sponsoring temporary night clubs and activities on the fringe of legality.

When designing all of these projects, Nike opts for a discreet approach. Its “swoosh” logo is barely, if at all, visible. In the Presto Lounge, for instance, a casually placed trainer is the only trace of Nike’s involvement. Through this contribution to subculture, Nike actively promotes low-cost revitalisation of neighbourhoods while securing a sustainable profit by influencing the lifestyle patterns of clients to include Nike products or “Nike Style”.

Nike’s strategy of identifying and anticipating subculture trends ultimately allows it to initiate or steer these trends and feed its products into youth lifestyle worldwide. In this sense, Nike is continuing the symbiotic relationship between subculture and fashion that has dominated consumer markets since the 1960s.

Cultivate branding by cultivating culture

Arguably one of the most important tools of contemporary corporate strategy was born when pop-art imagery was appropriated by the fashion, music and branding industries in the 1960s and 1970s. Since then, investors and property developers have also discovered the marketing potential of subculture. Initially purely commercial, this strategy has developed into a catalyst for high-quality, sustainable urban development.

Along our cities' waterfronts, large-scale, mono-functional, 1970s "tabula rasa" urbanism is increasingly being superseded by a mix of renovated warehouses and new structures, housing a combination of "low-budget/high culture" and "high-budget/low culture". These projects are explicitly "branded" by the trendsetting lifestyle of loft culture. Investors and large companies have understood that these mixed-use developments in historic or semi-historic settings produce sustainable urban centres, a more inspiring working environment, greater profitability due to the added value of the property and, ultimately, a respectable corporate image.

This "catalyst effect" is entirely dependent on the successful blend of "low-budget/high culture" and "high-budget/low culture". The "Pakhuizen" project on the Oostelijke Handelskade in Amsterdam is a good example of this trend. Here, new buildings envelop old warehouses, creating a sequence of discrete spaces. While their form and texture are inspired by industrial architecture, their functions vary from social housing and living/working units for artists to luxury penthouses and offices. Ahold, one of the world's largest food holdings, now houses its world executive headquarters in this complex. Among other things, it boasts a Jamie Oliver Restaurant. Unemployed youngsters are trained here to become gourmet chefs while waiting on the company's top management.

In Berlin, MTV and Universal intentionally located their European headquarters in converted warehouses along the Spree river between the districts of Prenzlauerberg, Friedrichshain and Kreuzberg. It is in these very districts that these companies' cultural "scenes" thrive. By placing themselves in a historical urban context in the middle of their audience and in the midst of the talents and services they employ, MTV and Universal produce a kind of "corporate urbanism". We speak of corporate urbanism because these companies distinguish themselves not only through their presence as an architectural identity, but also through their behaviour as "urban catalysts". Their presence and their actions generate urban transformation.

The Volkswagen "including context" example

On an even larger scale, some companies are even shifting towards spatial interventions that may sustainably revitalise entire regions. With its "ErlebnisWelt" (Experience World), for instance, Volkswagen (VW) committed itself to regenerating the region around its headquarters in Wolfsburg, Germany. Some would say VW was obliged to do this as it was largely responsible for the severe economic crisis this area suffered in the early 1990s. VW has now made sustainability the focus of its corporate philosophy, and in 1998, it launched its "Autovision" concept in an attempt to overhaul the city's one-dimensional, VW-dominated character and wean it off its dependence on the automobile industry. Wolfsburg AG – a joint venture between VW and the city of Wolfsburg – was founded in 1999 to realise this vision. Building on the city's existing strengths in the field of mobility, Wolfsburg AG has stimulated new clusters of activity – recreation, information technology, health and culture – to make Wolfsburg more attractive and compensate for job losses in the car industry. The "ErlebnisWelt" – consisting of seven themed clusters (tradition and modernity, sport and recreation, "Autostadt" [automobile city], discovery, shopping experience, fun and fan-

tasy, and art and culture) – shows how positive synergies between diverse fields of activity can be. “Autostadt” links the historical Wolfsburg Castle with the city centre, thus symbolically erasing the city/factory divide.

The “ErlebnisWelt” concept is explicitly associated with VW’s corporate identity. Within Autostadt, this is evident in the automobile museum, the company forum and the brand pavilions in which VW is presented. The pavilions showcase the range and global diversification of VW brands like Skoda, Seat, Audi, Lamborghini and Bentley.

In other parts of “ErlebnisWelt”, the VW brand is only portrayed indirectly. The core values of the company are translated into a “Lebensgefühl” or “lifestyle” (power, movement, endurance and comfort). The close relationship between VW and the population of Wolfsburg is thematically addressed in the cluster Corporate Urbanism & Sustainability⁴ “Tradition and Modernity”, which revolves around the old Wolfsburg Castle and the new museum of the city’s controversial history. High-profile architecture is the principal attribute of the “Discovery and Entertainment” cluster, featuring the Phaeno Science Centre designed by architect Zaha Hadid. Here, new urban spaces are developed that integrate various functions such as hotels, restaurants, cinemas and a designer outlet. These lead into the section called “Art and Culture” by way of the city’s pedestrian shopping zone. In this cluster, existing signature buildings, such as Alvar Aalto’s Arts Centre, the theatre designed by Hans Scharoun and the city’s main Art Museum, are enriched with new cultural and commercial amenities.

The revitalisation of the city of Wolfsburg demonstrates how private capital and resources can help reverse the decline of an urban city centre and stimulate economic growth. The changes initiated by VW have effectively re-established Wolfsburg as a vital urban centre and helped to boost the city’s self-image. Volkswagen’s decision to diversify its own production strategy encouraged sub-contracting companies and also had a sustainable effect on VW itself, improving cooperation between production and development. Unemployment, which had reached more than 15%, was reduced by half through the creation of 6 500 new jobs. According to statistics, Wolfsburg is currently the most dynamic city in Germany (cf. Prognos AG 2004).

Benetton’s “Political Agenda”

Similar strategies of corporate urbanism have been pursued for years by the Italian company Benetton, generating impressive developments on a regional scale. As early as the 1980s, Benetton attracted widespread attention by adopting a heavy socio-cultural slant in its corporate identity strategy. Through the work of controversial photographer Oliviero Toscani, the company exploited its advertising campaigns to bring serious social and political problems to the attention of the public. Initially, these campaigns depicted harmonious groups of multi-ethnic, multi-racial people, breaking radically with traditional fashion imagery of the “great white west”. This image of diversity came to symbolise the company’s catchy logo “United Colours of Benetton”. At the beginning of the 1990s, the campaign was extended to include more controversial themes like environmental pollution, aids, homosexuality and war. Benetton was consciously exploiting its status as an internationally prominent brand to broadcast a distinct political agenda. “United Colours” eventually evolved into an even more overtly political logo: “United People”.

In keeping with Italian fashion companies’ long tradition of investing in building design, Benetton’s headquarters are also of significant architectural interest. Located in Ponza in the Villa Minelle, they occupy a 16th century agricultural domain renovated by the Scarpa brothers. Benetton has also built a strong relationship with local communities and businesses at its Veneto

headquarters north of Venice. Benetton's network of over 200 subcontractors and its numerous investments in local industries such as agriculture, health foods and multimedia enriched the specialised production base of a region already known for its luxury goods industry. This concentrated network of knowledge- and production-based industries created an economic and cultural support system for the Veneto area and strengthened its ability to operate on a global scale. Benetton's corporate philosophy of reconciling the local and the global is one of the keys to its success.

The Benetton Foundation has extended its corporate philosophy into researching natural heritage and cultural landscapes. It is currently a contributing partner to REKULA, an EU project for economic, social, cultural and territorial development, that aims to redesign and rehabilitate cultural landscapes (such as disused industrial sites) that have undergone significant change or disturbance. In particular, the project seeks to devise planning tools – communications solutions, regulatory bodies and landscape development models – as well as technical solutions for managing these vulnerable areas over the long term.

Conclusion

What can we learn from all this? Can we infer that increased consumer sensibility influences the behaviour of large companies and their sustainable development strategies? Indeed, are companies moving towards sustainable corporate behaviour at all? Our answer is affirmative, but cautiously so. Given current market sensibilities, the incentives to invest in sustainable activities are compelling: necessity, research and development and, last but not least, profit.

Companies shift from pure advertising into more sophisticated forms of branding for obvious reasons. Firstly, costs are enormous, and over-saturation, reduced attention spans and lower retention among consumers mean its effectiveness is diminishing. And while advertising may still be effective in stimulating consumers to buy, it does not generate added value or capital in the long run. A strategy of corporate branding based on sustainability, on the other hand, may generate (free) publicity as well as added value (goodwill) for the company. Given the huge costs of international advertising campaigns and the intelligence and creativity required to give brands a stable position in the market, it is far more advantageous to invest in strategies that simultaneously promote the company and provide it with a reputation of social engagement or sustainability.

Notwithstanding this, it is questionable whether the growing presence of global corporations in all spheres of life genuinely increases public well-being. The trend is indicative of a significant shift of responsibilities from the government to the private sector. The massive injections of capital into corporate branding strategies have become an indirect substitute for public funds for everything from events and infrastructures to entire neighbourhoods and cities, and even schools and universities. Ultimately, this leads back to the current political debate over liberal economic models in the EU. We believe it is crucial to learn from these (largely privately funded) revitalisation and sustainable development projects while at the same time adapting political strategies within the appropriate governing bodies to preserve the model of public space and collective responsibility upon which post-war Europe was founded.

Notes:

Christiaanse, Kees, Born, H.v.d., Gietema, R., Oort, I.v., *Situation: KCAP Architects and Planners*, Rotterdam: NAI Publisher, 2005.

Fondazione Benetton (November 2005), *Restructuring Cultural Landscapes*, EU Project REKULA, <http://www.fbsr.it/eng/pagine.php?s=&pg=190>

Hoeger, Kerstin, "Brandhubs: Catalysts for responsive urban design", in Kees Christiaanse (ed.): *Entwurf und Strategie im urbanen Raum*. ETH Zürich Professur für Architektur und Städtebau, 2004, 125-145

Mulas, Antonia, Mulazzani, Marco (eds.), *Architecture for Benetton*, Milan: Skira, 2004

Nike Inc., *FY04 Corporate Responsibility Report*, 2004, http://www.nike.com/nikebiz/gc/r/fy04/docs/FY04_Nike_CR_report_full.pdf

Nike Inc. (November 2005), *Responsibility*, www.nikeresponsibility.com

Kretschmann, Nicolas, „Veneto Valleys“, in Kees Christiaanse (ed.): *Entwurf und Strategie im urbanen Raum*. ETH Zürich Professur für Architektur und Städtebau, 2004, 197-211

Prognos AG, *Zukunftsatlas 2004*, http://www.prognos.com/zukunftsatlas/p_zukunftsatlas_rankings.pdf Volkswagen AG, Nachhaltigkeitsbericht 2005/2006: Generationen bewegen, December 2005

Volkswagen AG (November 2005), *Sustainability*, <http://www.volkswagen-nachhaltigkeit.de/>

von Borries, Friedrich, *Who is afraid of Niketown*, Rotterdam: Episode Publishers, 2004

Wolfsburg AG (November 2005), *ErlebnisWelt*, http://www.wolfsburg-ag.com/05_erlebniswelt_e/

Glossar

Akteure

Der Begriff beschreibt beteiligte Personen, Institutionen und Interessengruppen innerhalb eines Prozesses oder Verfahrens, und geht damit weit über die Gruppe der Nutzer hinaus.

Aktivitäten

Alle Handlungen des Menschen, die dazu dienen, seine Bedürfnisse zu befriedigen.

Analyse

Im ursprünglichen Sinne die Zergliederung eines Ganzen (oder Systems) in seine Einzelteile zur informativen Erkenntnis von Eigenschaften des Ganzen. Problematisch ist die Tatsache, dass in komplexen Systemen (so auch urbanen) die Eigenschaften des Ganzen nicht unbedingt in seinen Systemteilen zu finden sind. Man spricht in einem solchen Fall von emergierenden Eigenschaften.

(NB: Die Philosophie kennt zudem das so genannte Analyseparadoxon, welches im philosophisch-erkenntnistheoretischen Sinne das Werkzeug der Analyse in Frage stellt)

Entwurf/Entwerfen

Das „Vordenken“, ein Prozess der menschlichen Einbildungskraft, aus dem der Entwurf für neue konkrete oder abstrakte Gegenstände hervorgeht, die vor diesem Vorstellungsprozess nicht vorhanden waren. Ein Entwurf kann sich auf Kombinationen von Akteuren, Orten oder Zeitpunkten beziehen. Neben der formal-architektonischen Komponente des Entwurfs, existieren im Städtebau mannigfaltige andere Formen von Entwürfen.

Grenze

Kriterium zur Unterscheidung von zusammengehörenden oder nicht zusammengehörenden abstrakten und konkreten Gegenständen (Personen, Territorien, Epochen). Die Grenze kann in verschiedenen Erscheinungs- und Darstellungsformen auftreten

Hypothesen

Auf der Basis eines analysierten Ist-Zustandes formulierte begründete Vermutungen. Hypothesen dienen zur Feststellung von Schlüsselgrößen (oder -themen) innerhalb eines Prozesses oder Systems.

Instrumente

Den Prozess beförderndes Medium, dessen sich die Akteure bei Entwurf und Umsetzung eines Projektes bedienen. Instrumente in urbanen Transformationsprozessen können z.B. juristisch verankerte Werkzeuge der Regulation und Setzung von Verbindlichkeiten (z.B. Richtlinien oder Gestaltungspläne) sein.

Konzepte

Zielorientierter erster Entwurf von Qualitäten, Vorgehensweisen oder Werkzeugen der Zielerreichung.

Methode

Aufbau und Instrumentarium und damit regelgeleitetes Verfahren eines spezifischen planmäßigen und zielgerichteten Vorgehens.

Projekt

Konkrete Vorgehensschritte und Instrumente, die in einem Transformationsprozess zur Erreichung der zuvor definierten Zielqualitäten führen.

Ressourcen

Menge und Kapazitäten der zur Erreichung eines bestimmten Zieles zur Verfügung stehenden Mittel.

Strategie

Beschreibt Komplexe zweckgebundener Vorgehensweisen zur Erreichung von Zielen. Sie versucht Wissenstand aus Analysen, Feldstudien und Hypothesen sowie Konzept und Vision in einen positiven Prozess der Transformation zur Zielerreichung umzusetzen. Strategien können dabei räumlich wie zeitlich gefasst werden.

Szenario

Darstellung einer hypothetischen Entwicklung, ausgehend von einem Ist-Zustand, die kausale Zusammenhänge und deren Auswirkungen auf neue Zustände aufzeigt. Szenarien werden als Prognoseansatz unterschiedlich eingesetzt, dienen zum Beispiel zur Auswahl von Zielqualitäten oder Strategien der Zielerreichung, ohne dabei verbindlich Zielzustände beschreiben zu müssen.

Taktik

Aus genauen Überlegungen im Hinblick auf die Zielerreichung hervorgehendes absichtvolles Verhalten oder Vorgehen. Der Begriff liegt nahe beim Strategiebegriff.

Topologie

Örtliche Beziehungen, zum Beispiel von menschlichen Aktivitäten, die nach ausgewählten Kriterien regelmässig angeordnet sind.

Transformationsprozess

Verfahren oder Ablauf der Umwandlung eines Ist-Zustandes in einen projektierten Zustand. Unter Umständen bleibt der Zielzustand der Umwandlung offen, der Transformationsprozess geschieht dann anhand definierter Instrumente und Strategien.

Utopie

In der Gegenwart verankerte Projektion von idealtypischen Zuständen. Die Feststellung und Überwindung der Defizite eines Ist-Zustandes steht im Zentrum der Utopie, sie ist damit weder Prognose noch Zukunftsszenario. Utopien dienen häufig als Initial zur Entwicklung von Umbauszenarien.

Life

Ein im Hinblick auf die Zukunft idealtypischer Zustand, der in der Praxis des Städtebaus häufig zu Erfindung und Setzung von Zielqualitäten herangezogen wird. In der Vision werden Transformationsprozesse zunächst ausgeblendet.

Biografien



Kees Christiaanse

*1953, Architekt, dipl.ir.(TU Delft), Vorsteher Institut für Städtebau an der ETH Zürich. 1980-1988 Office for Metropolitan Architecture, 1989 Gründung des Büros KCAP Architects and Planners, Rotterdam, 1990 Gründung ASTOC Architects and Planners, Köln, 1993-1996 Gestalterischer Direktor der niederländischen Staatsbauabteilung, 1996-2003, Professor für Architektur und Städtebau TU Berlin, seit 2003 Professor für Architektur und Städtebau an der ETH Zürich, Forschungsschwerpunkte Entwurf und Strategie im Urbanen Raum, Kaisersrot, (mit Prof. für CAAD, ETHZ), Internationale Jury- und Expertentätigkeit, Diverse Ausstellungen, Preise und Auszeichnungen, Ehrenmitgliedschaft des BDA.



Kerstin Hoeger

*1971, Architekt, dipl.-ing. (TU Berlin) MDes (GSD - Harvard School of Design), Oberassistent und Lehrbeauftragter an der ETH Zürich. Forschungsschwerpunkte Corporate Urbanism und Branding, Campus Design, z.B. in Dissertation „Brandhubs: Strategies for Responsive Urban Design“ (seit 2002) und weiteren Projekten an der ETH Zürich Institut für Städtebau und Professur für Architektur und CAAD, MIT Media Lab and Mitsubishi Research Laboratories in Cambridge, Ma. Daneben praktische Tätigkeit als Architektin in Deutschland, USA und der Schweiz. Diverse Auszeichnungen und Architekturpreise.



Mark Michaeli

*1972, Architekt, dipl.arch.ETH, Dozent für Städtebau an der ETH Zürich. Forschungsschwerpunkte Urbane Agglomerationen, Topologie urbaner Systeme, z.B. in Forschungsprojekten: „Netzstadt“, ETH Zürich (1998-2003), „Ladenburger Kolleg – Qualifizierung der Zwischenstadt“, Gottlieb Daimler- und Karl Benz- Stiftung (2002-2005), „de.planning - Schrumpfende Städte II“, Bauhaus Stiftung (2005), „Studio Waalhaven“, ETH Zürich/KCAP (2003-2005). Praktische Tätigkeit als Architekt in Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz. Diverse Preise und Auszeichnungen, u.a. European 5.

ETH Zürich
Kees Christiaanse, Kerstin Höger, Mark Michaeli
Professur für Architektur und Städtebau Prof. K.Christiaanse
Institut für Städtebau
Netzwerk Stadt und Landschaft
HIL H 42.3
CH-8093 Zürich

städtebau@nsl.ethz.ch
<http://urbandesign.ethz.ch>

©Institut für Städtebau, ETH Zürich, 2006.

Das vorliegende Skript dient allein internen Lehrzwecken, jede Veröffentlichung, Vervielfältigung oder Weitergabe ist untersagt.