

CUREM 2007

Situations – Entwurf und Strategie im urbanen Raum
Begleitender Reader zum Modul Städtebau 5.7.2007

Vorbemerkung	005
ENTWURF UND STRATEGIE IM URBANEN RAUM	
!Stadt! – Versuch einer Einleitung - <i>Mark Michaeli</i>	007
Kontrolle und Laisser-faire: die programmlose Stadt - <i>Kees Christiaanse</i>	019
Kulturlandschaft - <i>Tim Rieniets</i>	029
Urban Design - Five Situations - <i>Kees Christiaanse</i>	041
INFORMAL	
informal–Berlin / Jerusalem / Istanbul - <i>Tim Rieniets</i>	051
Stadtentwicklung ohne Städtebau - <i>Klaus Overmeyer</i>	057
BRANDING	
Brandhubs - <i>Kerstin Höger</i>	067
Corporate Urbanism and Sustainability - <i>Kees Christiaanse/ Kerstin Höger</i>	087
SUBURBIA	
The Urban Archipelago - <i>Mark Michaeli</i>	095
Agglo und Sprawl - <i>Mark Michaeli</i>	103
Glossar	113
Biographie	117

„(...) 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.

Situations – Entwurf und Strategie im urbanen Raum

Der Grundauftrag des Städtebaus besteht darin, die Entwicklung von Städten im Sinne der Allgemeinheit zu steuern und zu gestalten. Doch in dem Maße, indem sich unsere Städte und deren ökonomischen, demografischen, sozialen oder politischen Grundlagen wandeln, muss sich auch die Disziplin des Städtebaus verändern.

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts befindet sich der Städtebau in einer ambivalenten Phase der Standortbestimmung: Zum einen wird an den Städtebau und andere raumrelevanten Disziplinen die Hoffnung geknüpft, Erklärungen und Lösungen bereitzustellen, um die Entwicklungen zeitgenössischer Städte steuern zu können. Zum anderen scheinen aber die Entwicklungen und Veränderungen zeitgenössischer Städte den Planern und Politikern davon zu eilen. Die Stadt ist mit den etablierten Ressourcen und Mitteln der Planung in ihrer Gänze nicht mehr beherrschbar. Dennoch sind in Teilbereichen des Systems signifikante Merkmale zu finden, in deren Steuerung und Gestaltung die Hauptaufgabe einer zukünftigen Planung von Städten liegt.

Diese Phänomene, Kriterien und typischen Charakteristika zu finden, zu erforschen und sie durch entsprechende Mittel zu gestalten ist Aufgabe der zukünftigen Disziplin Städtebau. Vor dem Hintergrund der wachsenden Nachfrage nach planerischen und gestalterischen Lösungen hat längst eine Emanzipation des Städtebaus als eigenständige, fachübergreifend konzipierte Disziplin neben seiner ehemaligen Mutterdisziplin, der Architektur begonnen.

Der Städtebau fokussiert dabei nicht allein auf räumliche formale Fragestellungen, sondern präsentiert sich methodisch als eine vielseitige, transdisziplinäre Form des Vordenkens von Prozessen, Strukturen und Optionen in Form von Entwürfen. Diese präsentieren sich als Konzepte flexibler und adaptierbarer und dennoch spezifischer Strukturierung und Ordnung des Raumes. Gleichzeitig fungieren sie als prozessorientierte Benennung und Verpflichtung der Raum produzierenden und Raum kontrollierenden Akteure.

Das Workshopmodul „Situations – Entwurf und Strategie im urbanen Raum“ hat dabei nicht die Absicht, neue Theorien, Modelle oder Lösungsansätze in Form von Rezepten zu formulieren, sondern will in erster Linie Phänomene beobachten, Zusammenhänge erklären und gegebenenfalls einen ableitbaren Blick in die Zukunft wagen. Vorausgesetzt wird die begründete Vermutung, dass die Überwindung tradiertter und normativer Vorstellungen zur Stadt Gegenstand eines interdisziplinären Diskurses sein muss, der auf die Ergründung eines handlungsorientierten Verständnisses vitaler Zusammenhänge des zeitgenössischen Städtebaus zielt.

Kees Christiaanse

Mark Michaeli

Tim Rienits

Kerstin Höger

Zürich, 24.4.2007

ENTWURF UND STRATEGIE IM URBANEN RAUM

!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 Bebauungstepichen, 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.

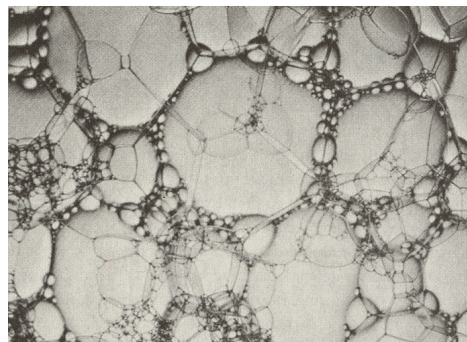


Illustration aus: Peter Sloterdijk, Sphären III – Architekturen des Schaums, 2004. Sloterdijk macht den Zusammenhang zwischen Städtebau und den Gesellschaftswissenschaften zum Gegenstand seiner Diskussion. Die Brisanz sieht er insbesondere darin, dass neue Kommunikations- und Versorgungsmöglichkeiten 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.

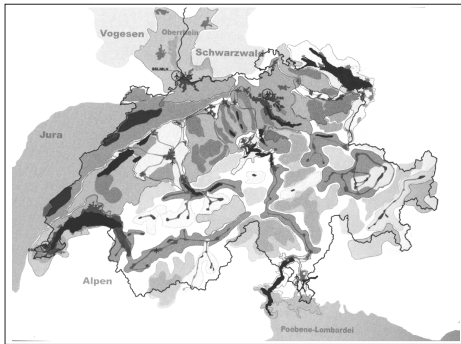
Als Beispiel hierfür kann die Dualität zwischen Stadt und Landschaft in der tradierten Stadtvorstellung dienen. Der Gegensatz zwischen den beiden Grundgrössen hat sich in den urbanen Ballungsräumen längst aufgelöst und in einen Aggregatzustand transformiert, der mit herkömmlichen Mitteln der Beschreibung 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 Gutierrez 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.

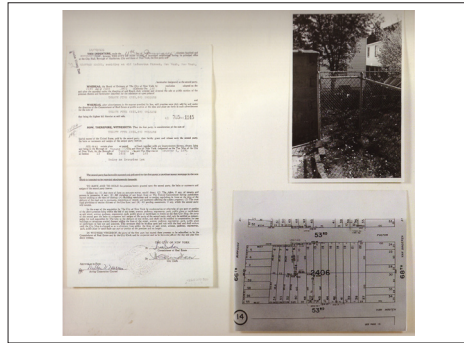
Diese Beobachtungen gelten indessen nicht nur grossräumig auf nationalem oder globalem Massstab. Vielmehr sieht sich auch in den lokalen Massstäben das urbane Gewebe eines Umbaus der **Territorien** gegenüber. Ganz zu schweigen von interskalaren Phänomenen, welche lokale eingrenzbar Oekonomien mit globalen 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 Snowtopolis in Senftenberg (Lausitz), cirka 150 km südöstlich von Berlin.

sehen werden, die sich fortwährend mit den Grundwerten des Gemeinwesens auseinandersetzt. 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 derer 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 haben 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 Energietrassen, 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.: *Stadtland 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.

Kontrolle und Laisser-faire: die programmlose Stadt

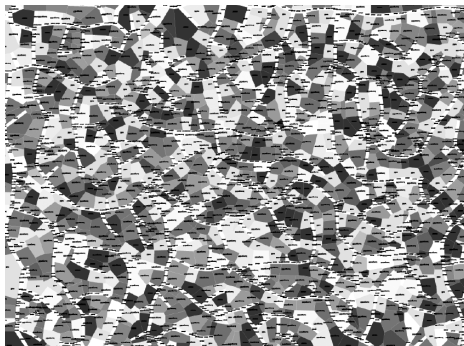
Kees Christiaanse

Die Umlaufgeschwindigkeit von städtischen Strukturen nimmt ständig zu. Nicht nur Lebenszyklen von Gebäudeprogrammen werden immer kürzer, auch auf der Massstabsebene der Stadt lassen sich ähnliche Phänomene wahrnehmen. Erschliessungssysteme und Infrastruktureinrichtungen werden angelegt und nach nur zehn Jahren wieder verlegt, Industriareale verwandeln sich nach fünfzig Jahren in Wohngebiete und umgekehrt. Doch die Haltung der Baukultur reagiert noch kaum auf diesen Trend. In einer Kultur, welche auf dem stabilen Wert von Grundbesitz und Immobilien basiert, werden Gebäude und Infrastruktur durchaus ‚für die Ewigkeit‘ und für spezifische Programme entworfen. Vielleicht geschieht dies zu Recht, denn es wird stets einfacher und billiger, Strukturen zu verlegen oder zu ersetzen. Doch die zunehmende Unsicherheit in Bezug auf Stadtwachstum, Geschwindigkeit, Lebensdauer, Programmierung und Realisierungsprozess erfordern eine neue strategische Entwurfshaltung. Mit dieser lassen sich nachhaltige Strukturen finden und entwickeln, die relativ unabhängig von diesen Faktoren sind und dabei nicht dem üblichen banalen Flexibilitätsdenken verfallen.

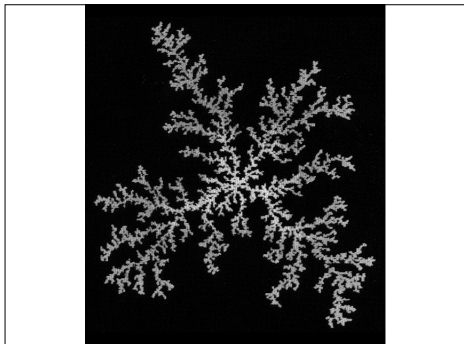
Nicht Rem Koolhaas habe die eigenschaftslose Stadt erfunden, sondern – laut Robert Kaltenbrunner im Berliner Tagesspiegel vom 03.08.2000 – Robert Musil im Buch *Der Mann ohne Eigenschaften*: „Es soll also auf den Namen der Stadt keinen besonderen Wert gelegt werden. Wie alle großen Städte bestand sie aus Unregelmäßigkeit, Wechsel, Vorgehen, Nichtschritt halten, Zusammenstoßen von Dingen und Angelegenheiten, bodenlosen Punkten der Stille dazwischen, aus Bahnen und Ungebahntem, aus einem großen rhythmischen Schlag und der ewigen Verstimmung und Verschiebung aller Rhythmen gegeneinander, und glich im ganzen einer kochenden Blase, die in einem Gefäß ruht, das aus dem dauerhaften Stoff von Häusern, Gesetzen, Verordnungen und geschichtlichen Überlieferungen besteht.“



Elburg NL



Parzellierungs-Software, Forschungsprojekt Kaisersrot



Fractal Growth

Quelle: Batty/Longley, *Fractal Cities*

Charlottenburg, Berlin

Die Debatte über die zukünftige Entwicklung unserer Städte bewegt sich hauptsächlich zwischen zwei Extremen: der kompakten Stadt und der ausgebreiteten Stadttagglomeration.

Dabei sind die Verteidiger der kompakten Stadt meistens Protagonisten eines traditionellen Städtebaus, die mit der kontrollierenden Wirkung des Stadtblocks argumentieren, während die Vertreter der ausgebreiteten Stadttagglomeration nur an die ‚eigenschaftslose‘ Steuerung glauben. Dieser Zustand führt zu endlosen Diskussionen, die wenig Bezug zur Wirklichkeit haben und das Nachdenken über Lösungsansätze für die tatsächlichen Probleme unserer ‚Kulturlandschaft‘ in den Hintergrund drängen.

Die kompakte Stadt und der ‚urban sprawl‘ können nicht ohne einander bestehen, sie sind komplementär. Ein historisches Zentrum kann nicht ohne großmaßstäbliche Verteilzentren und die suburbane Idylle existieren, und umgekehrt.

Die Bezeichnung ‚Stadtlandschaft‘ ist zu einer populären *Contradictio-in-terminis* für den verschwimmenden Unterschied zwischen Stadt und Land geworden. Was ich lieber als ‚Kulturlandschaft‘ benenne, besteht aus einer komplexen Ansammlung von Systemen, welche sich teilweise unterstützen, ergänzen, überlappen oder voneinander unabhängig sind. Sie ist ein dynamisches Feld mit einem wechselnden Maß an Konzentration und Differenzierung, das sich unter Einfluss vieler Faktoren andauernd verändert. Die Schnelligkeit der Veränderungen und die Gleichzeitigkeit von Entwicklungsprozessen führen andauernd zu instabilen Verhältnissen. Das Ausmaß der im zwanzigsten Jahrhundert bebauten Oberfläche ist ein Vielfaches dessen, was in allen Jahrhunderten davor bebaut wurde. Und die in der Nachkriegszeit bebauten Oberfläche ist wieder ein Vielfaches dessen, was in der ersten Jahrhunderthälfte gebaut wurde.

Obwohl wir nach Thomas Sieverts jetzt an einem Punkt angelangt sind, wo mehr Konversionsflächen existieren als wir für neue Entwicklungen gebrauchen könnten, entwickelt sich die Stadt immer noch dorthin, wo sie es will.

Das Buch *Fractal Cities* von Michael Batty und Paul Longley gehört zu den Untersuchungen, die darauf hinweisen, dass das Wachstum der Städte sich dem Einfluß der Planer und Politiker weitgehend entzieht. Marsili & Zhang zeigen 1997 in ihrem Artikel *Interacting Individuals Leading to Zipf's Law* auf, dass Zipf's *Human Behaviour and the Principle of Least Effort* aus dem Jahre 1949 auch für die Stadtentwicklung relevant ist. Klaus Humpert aus Freiburg hat mit Hilfe eines Computerprogramms, welches Satellitenfotos analysieren kann, die Korrelation zwischen der Länge und Zerfransung des Stadtrandes und der Stadtoberfläche bei großen Agglomerationen aufgezeigt. Interessant ist auch das ‚Hilth/Clarke Urban Growth Predictive Model‘, ein Simulationsmodell für Stadtwachstum. Am Beispiel der Stadt San Francisco wird – in erstaunlich wirklichkeitsgetreuer Nachbildung – deren Wachstum seit dem Jahr 1850 dargestellt. In *Edge Cities* schildert Joel Garreau das unvermeidbare Entstehen von Subzentren.

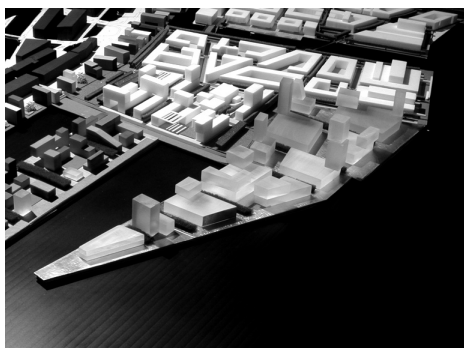
Die meisten dieser Studien zeigen auf, dass Stadtwachstum häufig von einigen wenigen Randbedingungen gesteuert wird – es klingt beinahe wie ein Klischee – wie z.B. durch das Vorhandensein von Infrastruktur und Aktivitäten, die Verkehrsanbindung, die Attraktivität der Lage bezüglich Topographie und Ressourcen, oder etwa die lokal wirksamen Widerstände beim Grundstückserwerb. Nur in Gebieten mit totalitären Regierungsformen gelten diese Prinzipien nicht. Solche Forschungsarbeiten rufen oft extreme Reaktionen hervor. Entweder hält man sie für nicht zutreffend, oder man glaubt dem Entwerfen werde dadurch jeglicher Sinn entzogen – was letztlich dem Laissez-Faire-Verhalten die totale Legitimation verschafft. Doch es besteht weiterhin Raum für Vision und Entwerfen. Dabei ist die Analyse von beherrschbaren und nicht-beherrschbaren Faktoren essentiell. Über die Aussagen der bisherigen Forschungen hinaus muss geklärt



San Francisco, Victorian houses



Eixample Quartier, Barcelona



Hafen City, Hamburg

werden, wo und wie geplant werden soll, müssen qualitative und typologische Aspekte untersucht werden.

Solche Forschungsleistungen werden entscheidend wichtig sein, um gewissen Entwicklungen zuvorzukommen. Dies erfordert neben Visionen die Einsicht in komplexe Planungssysteme und Prozessmanagement.

Struktur und Transformation

Etwa sechs Prozent der Bevölkerung wollen in Quartieren aus der Gründerzeit wohnen. Nicht ins historische Zentrum, sondern in die umgebenden Stadtviertel des 19. Jahrhunderts führt ihre Suche nach der ‚verlorenen Urbanität‘, welche durch Ausländer, Künstler, Studenten, Yuppies und die kulturelle Elite lebendig erhalten wird.

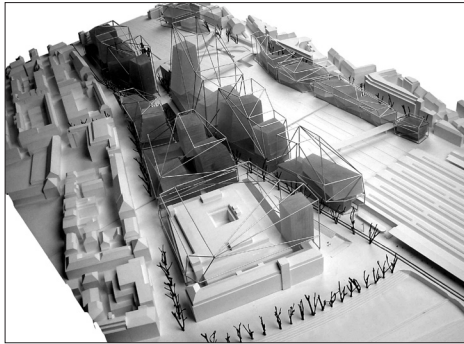
Protagonisten der kompakten Stadt schätzen die Funktionsmischung, die breite Bevölkerungsmischung, die Einheit bezüglich Gebäudetypologie und -materialisierung, sowie die gleichmässige Bauhöhenentwicklung.

Es ist aber irreführend zu denken, dass solche Viertel als Modell für eine zeitgenössische Variante der kompakten Stadt stehen könnten. Die viel gerühmte Funktionsmischung ist hier nur eine scheinbare, denn sie beschränkt sich auf Gastronomie, Detailhandel, Dienstleistungen und ein wenig Kultur. Von echter Mischung mit zeitgenössischen, grossmassstäblichen Funktionen ist keine Rede, denn diese Viertel bleiben in Abhängigkeit zu anderen Strukturen der Stadtlandschaft. Nur ein kleiner Teil der Bevölkerung will indessen in solchen Quartieren leben, und viele Versuche, durch Neubau eine ähnliche Atmosphäre zu schaffen, sind bis jetzt gescheitert.

Doch bergen manche dieser Gebiete, wie etwa in Berlin Charlottenburg, in Greenwich Village oder in der Eixample in Barcelona, das Versprechen für einen ‚Durchstart‘ ins 21. Jahrhundert. Die Qualität und das Potential dieser Gebiete liegen nicht nur in ihrem typologischen Zusammenhang, ihrer Einheit bezüglich Materialien oder der gleichmässigen Bauhöhe, sondern gerade in der durch diesen Zusammenhang entstandenen Aufnahmekapazität für ‚Fremdkörper‘ wie öffentliche Gebäude, Hochhäuser, Gewerbe, Autowerkstätten usw. Es ist möglich, ohne Verlust des städtebaulichen Zusammenhangs mit Hilfe von strategischen Zonierungs- und Bebauungsregeln eine Struktur für eine radikalere Mischung von Komponenten zu entwickeln, die es ermöglicht, die bestehende Substanz allmählich in einen den Anforderungen der Zeit gerecht werdenden ‚neuen Aggregatzustand‘ zu transformieren. Der Nachweis hierfür lässt sich an der Entwicklung vieler Städte beobachten.

Viele von diesen ‚dynamisch-stabilen‘ Strukturen basieren auf Grundlagen, die ursprünglich für andere Bebauungsarten entstanden sind. So war z.B. Mexico-City ursprünglich eine Konstellation von durch Kanäle getrennten Inseln in einem (Sumpf-)See. Die Inseln bestanden aus autarken Bauernhöfen, und die Kanäle bildeten für die einheimischen Indianer das Erschliessungssystem – eine holländische Polderlandschaft *avant-la-lettre*. Später hat eine Inversion dieses Systems stattgefunden. Die Kanäle sind zu Strassen und die Inseln zu hochverdichteten Baublöcken mit einer spezifischen Typologie von Patiohäusern geworden.

Das Eixample Gebiet in Barcelona, wo die anfänglich von Ildefonso Cerda entworfenen, viergeschoßigen offenen Zeilen zu einer neun Stockwerke hohen Blockrandbebauung verdichtet und umgewandelt wurden, gilt heute schlechthin als Beispiel für die sich ständig erneuernde zeitgenössische urbane Stadt. Die neuen Entwicklungen im Nordosten der Diagonal bilden den Nachweis für eine Transformation ohne Verlust an historischer Referenz und städtischem Zusammenhang.



Quartier Hauptbahnhof Zürich



Hafen City, Hamburg

Neben ausgesprochenen Stadtteilen wie z.B. Manhattan/N.Y. erfahren auch andere, weniger kompakte städtebauliche Strukturen teils ‚unsichtbare‘ Transformationen. Das Zürichberg-Quartier in Zürich, ursprünglich ein vereinzelt bebauter Hang, entwickelte sich über ein Villenviertel für angesehene Züricher Familien zu einem Stadtteil, wo heute ein breites Spektrum an unterschiedlichsten Funktionen in alten Villen, Gründerzeithäusern und hinzugefügten Neubauten anzutreffen ist. Durch die Mischung hat die ehemalige Vorstadt ein wahrhaft urbanes Klima bekommen. Ich nenne dieses Phänomen ‚die unsichtbare Stadt‘: eine Stadt, wo die historische Kontinuität der baulichen (physischen) Struktur und die ständig ändernden Aktivitäten sich relativ unabhängig, aber doch im Dialog miteinander entwickeln. In anderen Worten: Die programmlose Stadt.

Im Entwurf für die Hafen-City in Hamburg von KCAP-ASTOC wird diese Idee der ‚Stadt ohne Programm‘ strategisch eingesetzt. Da sich nicht vorhersagen lässt, wie sich dieses riesige Areal im Laufe der Zeit thematisch und programmatisch entwickeln wird, wurde eine nachhaltige Struktur von öffentlichen Räumen entworfen, die wichtige stadträumliche Qualitäten in Kombination mit einer effizienten Erschließung festlegt. Dazu kommen Akzentpunkte für öffentliche Schlüsselnutzungen wie Theater, Seeaquarium, usw. Die auffällig prägende Blockstruktur kann unter Einsatz von Gestaltungs- und Zonierungsregeln entweder eine dominierende Disziplin in der Höhenentwicklung einhalten oder eine bewegte Skyline erzeugen, also charakteristisch differenzierte Quartiere ermöglichen, die gleichzeitig eigenständig und Teil des Ganzen sind. Die Arbeit mit Gestaltungsregeln ermöglicht es nicht nur nachhaltige Stadtstrukturen ‚ohne Programm‘ zu entwerfen. Sie entwickelt zudem einen Schutzmechanismus gegen ‚hässliche‘ Gebäude, weil die Struktur auf Vielfältigkeit basiert und nicht auf einer – illusorischen – Harmonie.

Auch können subjektive Entwurfskonzepte mit objektiven Aspekten, wie Sichtlinien oder Verschattung, kombiniert werden. Im Wijnhaven-Viertel in Rotterdam und im Bahnhofs-Quartier in Zürich bilden diese Gestaltungsregeln ein dynamisches System, worin Form, Lage und Programm der Gebäude innerhalb bestimmter Bandbreiten variieren können, während die stadträumliche Charakteristik im Wesentlichen festgelegt wird.

Architektur ohne Programm

Bei der Präsentation des Projektes ‚Pakhuizen‘ am Östlichen Handelskai in Amsterdam beantwortete Architekt Felix Claus die Frage nach dem Aussehen seines Wohngebäudes mit der Aussage: „Ich habe einen besetzten Speicher entworfen“. Zur selben Zeit führte ich einen Investor durch den Neubau der Hochschule Rotterdam und erzählte ihm, daß wir eigentlich ein umgebautes Lagerhaus entworfen hätten. Daraufhin beauftragte dieser uns, ein Gebäude als eine räumlich-architektonische Skulptur zu entwerfen, bei dem das Programm erst später festgelegt werden soll.

Der Begriff ‚Loft‘ bedeutet einen Lebens- und Arbeitsraum für kulturell engagierte und global lebende Menschen, einen charakteristischen Raum mit großzügigen Dimensionen, der mit wenigen, aber wirkungsvollen Mitteln erobert werden kann. Nicht umsonst sagen wir beim Entwerfen eines neuen Gebäudes für ein ehemaliges Hafengebiet, dass wir ‚einen besetzten Speicher‘ entwerfen. Gebäude in diesen Arealen sind flexibel, sind mit viel Tageslicht versehen und weisen große Oberflächen und Raumhöhen auf. Sie besitzen jedoch keine Flexibilität im üblichen Sinne, die meistens zu qualitätslosen Durchschnittsbauten führt, sondern eine ‚Aneignungsfähigkeit‘ durch ihre kräftige architektonische Räumlichkeit.

Der umgebaute Speicher bildet die optimale Behausung für eine Werbe-Agentur – so optimal,



Tate Modern Gallery, London, Herzog & DeMeuron Architekten.

daß ein Entwurf für einen Neubau nach einem sorgfältig vorbereiteten Programm niemals eine vergleichbare Charakteristik und Qualität erreichen könnte. Dies gilt auch für das Hotel New York im ehemaligen Hauptgebäude der ‚Holland-America-Line‘ in Rotterdam, oder für die Tate-Modern Gallery von Herzog und de Meuron in einem ehemaligen Kraftwerk in London. Der Erfolg dieser Form von kulturellem Recycling ist nicht nur der historischen Komponente und der Lage zu verdanken, sondern auch einer kräftigen architektonischen Charakteristik und einer bestimmten Großzügigkeit der Dimensionen.

Schliesslich beziehen diese Gebäude ihre Anziehungskraft auch aus dem Widerstand, den der neue Benutzer dabei überwinden muß.

Offensichtlich werden bestimmte Gebäude besser, wenn sie nicht für eine spezifische Nutzung entworfen sind, so dass Gebäude und Programm sich allmählich aneinander gewöhnen müssen. Recycling und Typologisierung von Entwürfen kommen in der Geschichte häufig vor. Als Kind in Amsterdam-Süd war ich davon überzeugt, von der Laressestraße aus den Hauptbahnhof sehen zu können, und erfuhr erst später, daß es sich um das Reichsmuseum handelte. Bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts war es normal, dass Stadtblöcke und öffentliche Gebäude als Typen entworfen wurden, wobei das Programm eine untergeordnete Rolle spielte.

Rem Koolhaas' Siegerprojekt für ein Theater in Porto ist eine vergrößerte Version eines früheren Entwurfs für ein Wohnhaus. Sein Statement "Fuck the context" ist offensichtlich mit "Fuck the program" ergänzt worden.

Einer, der dies alles bereits wußte, war Kasimir Malewitsch. Nach seinem Wunsch sollten seine Architektors programmatisch von einer Zivilisation erobert werden, die sie verdient: „Ohne Funktion existieren Architektors einfach, gebaut aus (un)durchsichtigem Glas, Beton, Teerpappe, geheizt von Elektrizität ... überall zugänglich für den Menschen, der sie bewohnt und der bei schönem Wetter auf ihrer Oberfläche sitzen kann...“

Literatur

MUSIL, Robert: *Der Mann ohne Eigenschaften*

SIEVERTS, Thomas (1997): *Zwischenstadt*

BATTY, Michael and LONGLEY, Paul (1994): *Fractal Cities: a Geometry of Form and Function Interacting Individuals Leading to Zipf's Law*; PRL, Vol 80, nr 12/March 1998

HUMPERT, Klaus (2002): *Fundamental Principles of Urban Growth*

CLARKE, Hilt: *Urban Growth Predictive Model*

KOOLHAAS, Rem: *S M L XL*

Kulturlandschaft - Beobachtung zum Verhältnis von Stadt und Landschaft

Tim Rienits

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 ver-räumlicht. Dort, wo sich die mittelalterliche Stadt durch Mauern und Wälle vor den äußeren Gefahren zu schützen versuchte, ist heute das bevorzugte Wohngebiet vieler Städte. 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

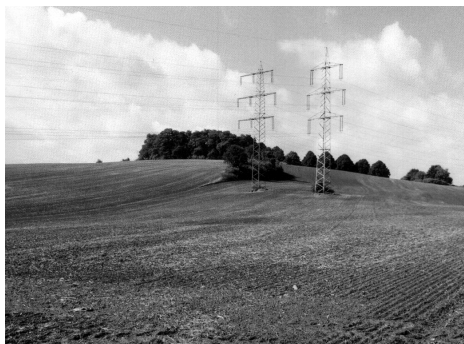


wurde und seine ästhetische Ausprägung erhalten hat. Kulturlandschaft war deshalb niemals das Resultat einer übergeordneten Idee, sondern das Nebenprodukt der sozioökonomischen Bedingungen einer Region. Mit der zunehmenden demografischen und wirtschaftlichen Dominanz der Städte wurde auch die Kulturlandschaft 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 Versorgungen (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 einheimische 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 Agroidustriellandschaft. 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

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-oeveren (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-oeveren, 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 docu-

menting, 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 5: 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

INFORMAL

informal–Berlin / Jerusalem / Istanbul

Tim Rieniets

Informell: nicht förmlich; auf Formen verzichtend; ohne [formalen] Auftrag; ohne Formalitäten, nicht offiziell. (Duden)

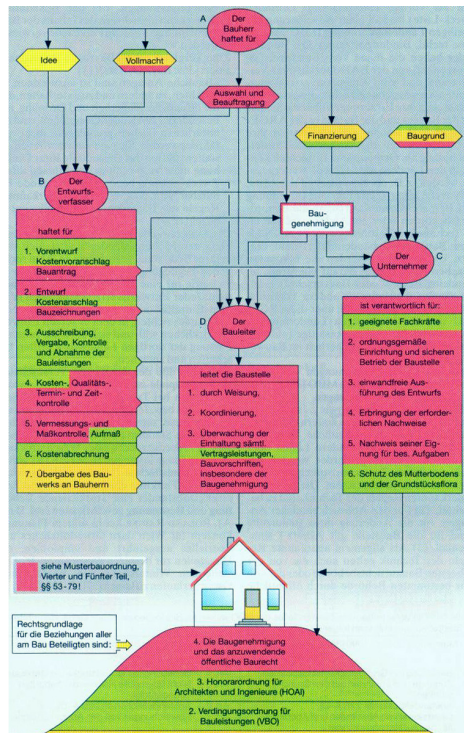
Wird gegen Gesetze verstossen (z.B. Bauen ohne Genehmigung), dann ist der Bauprozess oder das Gebäude „illegal.“ Wird gegen nichtgesetzliche Regeln verstossen (z.B. Verhaltensmuster, soziale oder kulturelle Normen etc.), dann lässt sich von „Informalität“ sprechen. Informelles Bauen beschreibt also eine normative Qualität: das Verhältnis eines Gebäudes oder Bauprozesses zu den geltenden Normen und Regeln verhält. Von Informalität kann man demnach nur sprechen, wenn es demgegenüber Formalität gibt. Und weil sich Formalitäten durchaus unterscheiden können (z.B. in verschiedenen Kulturkreisen), ist auch die Definition des Informellen relativ. Die Regeln, die in unserem Kultur- und Rechtsraum Gültigkeit haben, sind nicht ohne weiteres auf andere Regionen übertragbar; und was in anderen Regionen der Norm entspricht, könnte bei uns gegen alle Regeln verstossen.

Informelle Bauen kann für uns aus verschiedenen Gründen von Interesse sein: Erstens zeigt es uns, wo die gültigen Normen nicht ausreichen, um allen Bedürfnissen gerecht zu werden. Man kann das informelle Bauen also als eine Kritik an bestehenden Praktiken lesen. Zweitens liegt im informellen Bausektor ein hohes Innovationspotential, da es sich andern Ressourcen, Techniken und Prozessen bedienen muss (z.B. ungebräuchliche Materialien, erfindungsreiche Konstruktionen, neue Bauprozesse etc).

Literatur

Esen, Orhan: *Self Service City*: Istanbul, 2006.

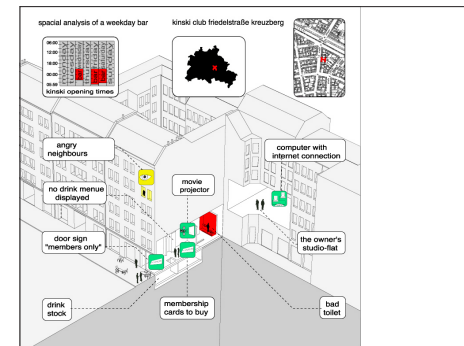
Mittelwitz, Philip; Rieniets, Tim (ed.): *City of Collision, Jerusalem and the Principles of Conflict Urbanism*, 2006.



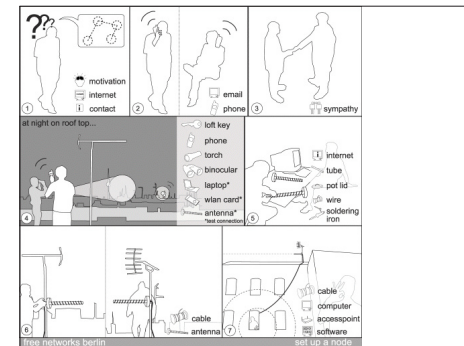
Die Abbildung zeigt eine idealtypische Arbeits- und Aufgabenteilung beim Bau eines Hauses. Alle Aufgaben sind definiert und alle Prozesse reglementiert. Für jede Aufgabe gibt es einen Spezialisten, für jeden Prozess gibt es Richtlinien und Vorschriften und für jedes Bedürfnis gibt es ein entsprechendes Produkt. Das gesamte Bauwesen entwickelter Länder wird von Regeln, Normen und Gesetzen bestimmt.



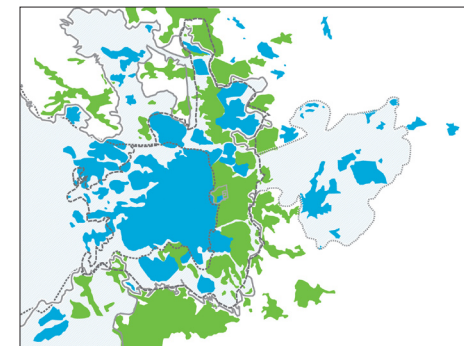
In Berlin haben sich in den 90er Jahren vielfältige informelle Aktivitäten entwickelt. Leerstehende Wohnungen, Fabrikgebäude, Supermärkte oder Schwimmbäder wurden zu Ateliers, Cafés, Clubs oder Veranstaltungsorten umgenutzt. Diese Nutzungen sind häufig temporär und ohne die notwendigen rechtlichen Grundlagen entstanden.



Die Abbildung zeigt räumliche und organisatorische Abhängigkeiten einer informellen Bar in Berlin. Durch verschiedene Mittel umgeht man die amtliche Meldung und die damit verbundenen Kosten: Es gibt kein Schild am Eingang; das Programm wird übers Internet oder durch Mundpropaganda verbreitet; nichts deutet auf den Ausschank alkoholischer Getränke hin; man tarnt sich als privater Filmclub und vergibt „Mitgliedsausweise“ an die Gäste.



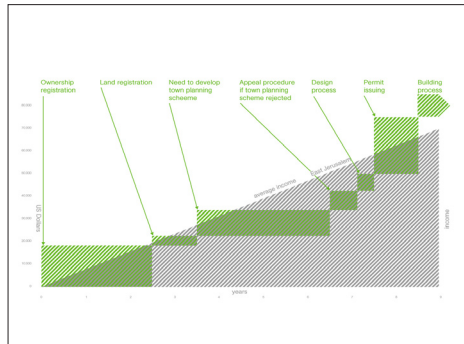
In vielen Großstädten Europas entstehen informelle Internet-Communities. Aus Protest gegen die Interessen der kommerziellen Internetbetreiber werden informelle Netzwerke eingerichtet. Die Abbildung zeigt, wie selbstgebaute Antennen auf den Dächern Berlins installiert werden, um ein Netz an Accesspoints aufzubauen.



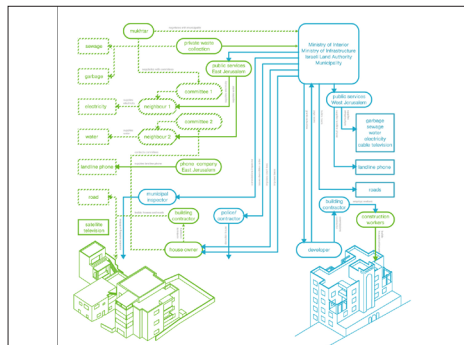
In Jerusalem leben zwei Völker – Israelis (blau) und Palästinenser (grün) – unter den Bedingungen des Konfliktes nebeneinander. Der Osten der Stadt (der seit 1948 palästinensisches Wohngebiet ist) wurde im Sechstagekrieg von den Israelis erobert. Die „Wiedervereinigung“ ist von den Vereinten Nationen zwar nicht anerkannt worden, aber dennoch wird in Ostjerusalem Israelisches Recht geltend gemacht. Traditionelle Regeln und Normen der Palästinenser wurden unter diesen Bedingungen „informell“ oder „illegal.“



In Ostjerusalem leben Israelis und Palästinenser zum Teil in unmittelbarer Nachbarschaft; Israelische Siedlungen und Palästinensische Dörfer liegen nebeneinander. Schon in der äusseren Erscheinung werden die unterschiedlichen Normen und Werte sichtbar, die beiden Wohnformen zugrunde liegen.



Die grünen Felder des Diagramms zeigt die rechtlichen Schritte, die ein Palästinensischer Bauherr durchlaufen muss, um nach offiziellem (israelischen) Recht zu bauen. Auf der X-Achse ist die Dauer abzulesen und auf der Y-Achse die durchschnittlichen Kosten. Dieser Prozess dauert demnach etwa 8 Jahre und kostet ca. 80.000 \$. Das übersteigt das Durchschnittseinkommen des Bauherren (graue Fläche) und zwingt ihn in die Illegalität.



Das Organigramm vergleicht die Bauprozesse eines Palästinensischen Hauses (grün) und eines israelischen Hauses (blau). Da sich der Palästinensische Bauherr den offiziellen (israelischen) Regeln entzieht (s. Abb 7), muss er sein Haus unter zu Hilfenahme informeller und illegaler Praktiken errichten. Das betrifft z.B. den selbst organisierten Bau von Zufahrtsstrassen, die illegale Entnahme von Wasser und Strom etc.



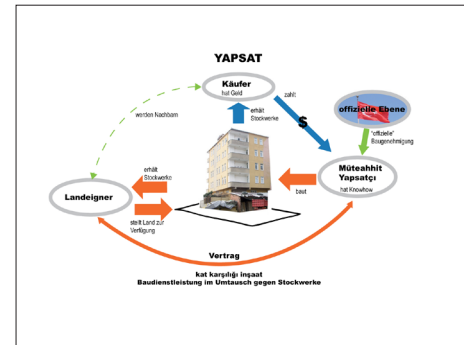
Ungeachtet der Umstände, die zur Illegalität oder Informalität geführt haben, sind entsprechende Gebäude von Abriss bedroht. In den Jahren 2004/2005 wurden 634 Häuser durch staatliche Autoritäten abgerissen; für zahlreiche weitere Häuser besteht eine Anordnung zum Abriss.



Die Einwohnerzahl von Istanbul hat sich in den vergangenen 50 Jahren von 1,2 Millionen auf über 12 Millionen verzehnfacht. Massenhaft Immigranten aus ländlichen Gebieten kamen in die Stadt um Arbeit in der entstehenden Industrie zu finden. Sie siedelten sich in unmittelbarer Nähe der Fabriken an, ohne Baugenehmigung und in völliger Selbstorganisation. Diese Behausungen entstanden meist über Nacht und heissen entsprechend Gecekondu („über Nacht gelandet“). Noch heute findet man viele dieser Behausungen der ersten Generation im Stadtbild.



Nach und nach hat die Stadt informelle Gebäude legalisiert und informelle Siedlungen mit öffentlichen Infrastrukturen versorgt. Nicht selten waren mit diesen Amnestien politische Interessen verknüpft (z.B. der Gewinn von Wählerstimmen). Auf diese Weise wurden die informellen Landbesetzer zu Landbesitzern, was ihnen Zugang zum Immobilienmarkt eröffnete. Sie arrangierten sich mit Bauunternehmern und bauten auf ihrem Land Apartmenthäuser. In kürzester Zeit wurde die lockere Besiedlung durch Gecekondu nachverdichtet.



Bis in die 80er Jahre wurde das atemberaubende Wachstum der Stadt vorwiegend in Eigeninitiative und ohne nennenswerte planerische oder bauliche Leistungen der öffentlichen Hand vollzogen. Es entstanden effiziente, informelle Netzwerke zwischen Landbesitzern, Bauunternehmern und Bewohnern, die je nach Bedarf und Möglichkeiten die Stadt bauten und nachverdichteten. Heute leidet Istanbul massiv unter den planerischen Versäumnissen der Vergangenheit: Überlastete Infrastrukturen, Umweltbelastungen, ungenügende Vorkehrungen gegen Erdbeben etc.



Über lange Zeit wurden die informellen Bauaktivitäten in Istanbul geduldet, so dass der heutige Baubestand nach Schätzungen zu 50% als illegal eingestuft werden kann. Die Duldung ermöglichten der Stadt eine Urbanisierung zum Nulltarif: Das Wachstum der Stadt wurde durch die Bewohner selbst bewerkstelligt, während für die Stadt kaum Kosten angefallen sind. Dennoch befinden sich viele Bauherren und Bewohner in einer rechtlich unklaren Situation und sind im schlimmsten Falle von Strafmassnahmen bedroht.



In der Annahme einer späteren Legalisierung bauten Spekulanten auch grossmasstäbliche, illegale Projekte. Nur in wenigen Fällen wurde dieses Vorgehen rechtlich geahndet: Das Bild zeigt eine illegale Villensiedlung, deren Bau auf Druck der Bevölkerung gestoppt wurde. Seitdem stehen diese Villen als Ruinen am Bosphorus.

Stadtentwicklung ohne Städtebau

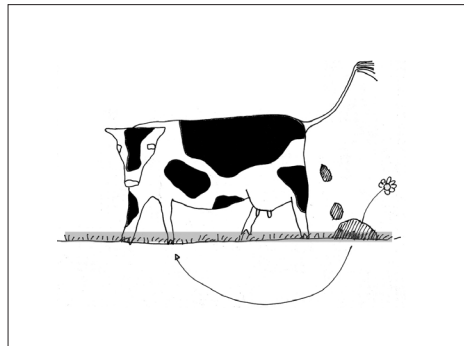
Klaus Overmeyer

Inselurbanismus

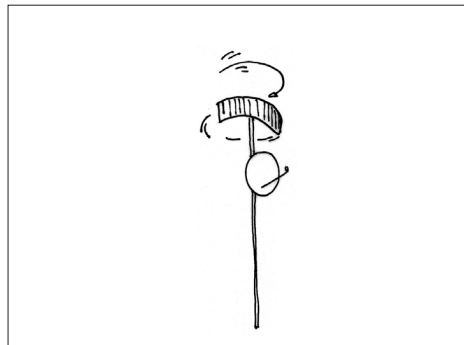
Innerhalb der letzten Jahrzehnte hat der post-industrielle Strukturwandel zu einem radikalen Städtumbau in vielen europäischen Metropolen geführt. Stadtplanung wurde zunehmend durch Investoren beeinflusst. Räumlich und ökonomisch entstand so ein ‚Inselurbanismus‘: investitionsrelevante Standorte werden 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.

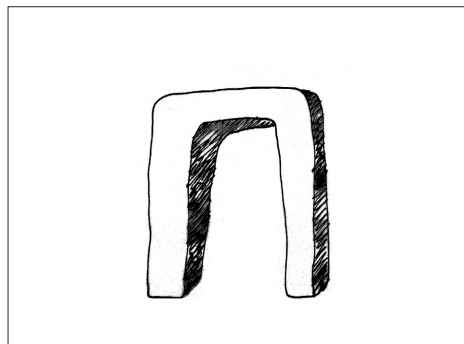
Selbst nach der baulichen Euphorie der 90er Jahre, die sich in zahlreichen neuen innerstädtischen Quartieren widerspiegelt, zeichnet sich Berlin heute noch immer durch zahlreiche Brachflächen und Lücken im Stadtgewebe aus. Oftmals verfügen diese durch ihre zentrale Lage sowie eine gute infrastrukturelle 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.

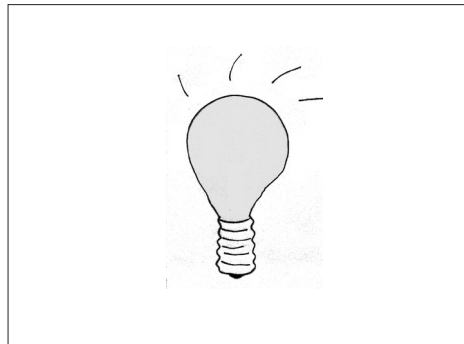
Raumpioniere Berlin

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.

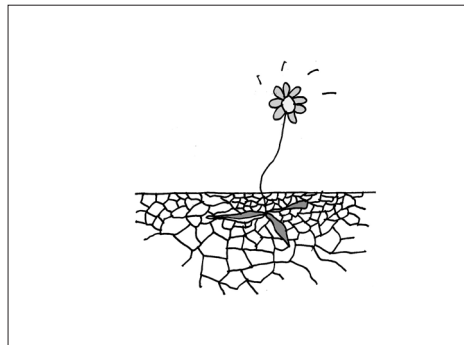
Stadtentwicklung mit Zwischennutzungen

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.

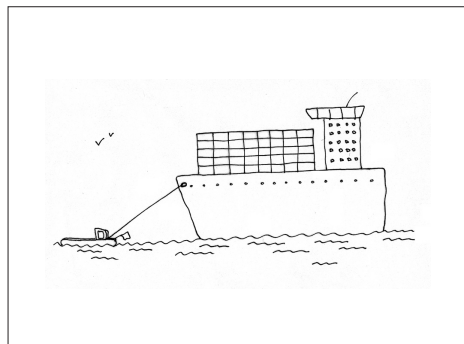
Erfolgreiche Zwischennutzungen zeichnen sich in der Regel durch eine hohe Funktionsmischung aus, die im Laufe des Entwicklungsprozesses entsteht. Sukzessive bilden sich Netzwerke und Mikrogemeinschaften heraus, die in vielen Fällen eigene Organisationsstrukturen aufbauen, unter einem gemeinsamen Label 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-



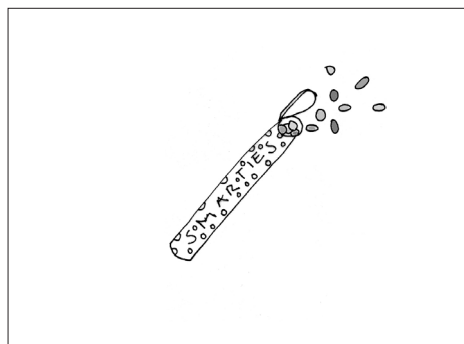
Zwischennutzungen sind innovativ.



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.

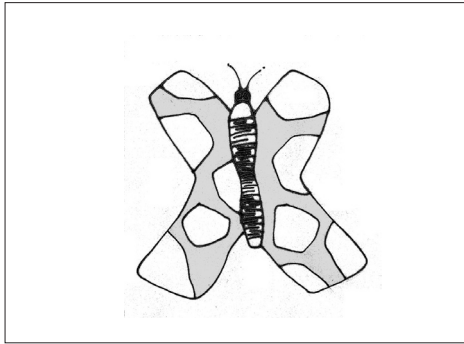
Was ist zu tun?

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 Kristallisationskern 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 Geschossfläche 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 Zwischennutzungsfonds. 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 Nutzungsinitia-



Leerstehende Flächen in Ostberlin.



Badeschiff in der Spree.

tiven, selbst organisierten Projekten und informellen Netzwerken. Verwurzt 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. Bislang 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.

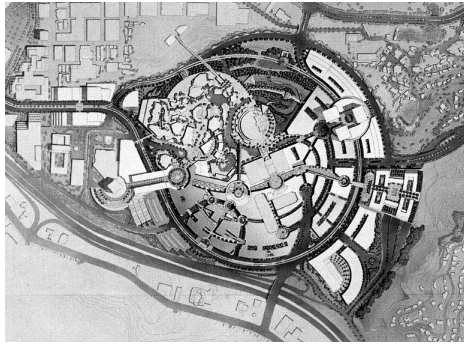
BRANDING

Brandhubs - Catalysts for Responsive Urban Design

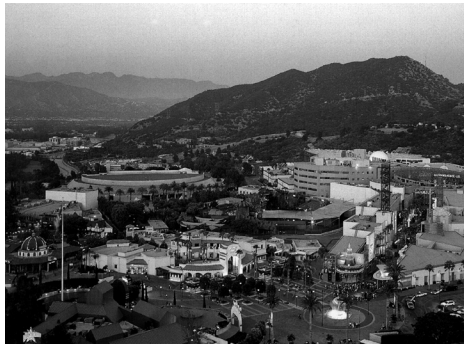
Kerstin Höger

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

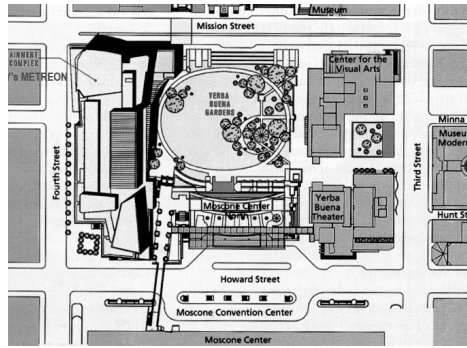


The Brandhub as hybrid urban typology in the experience society

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 multimedia 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



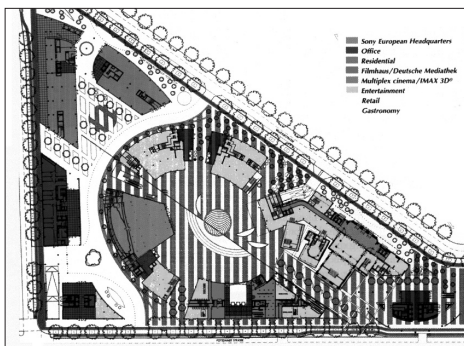
industry. In the construction of Brandhubs, such synergistic effects are used for the first time on an urban scale with the aim of further increasing brand visibility and market penetration, ultimately creating multi-brand monopolies. This phenomenon can be illustrated with Disney's Times Square, which 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.

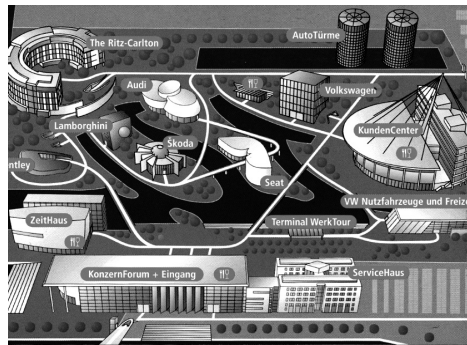
sciousness about monopolies.

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.

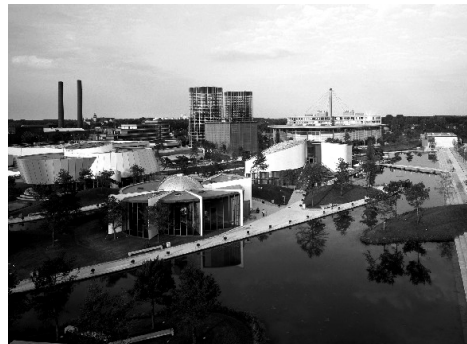
Sony Center Berlin

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.

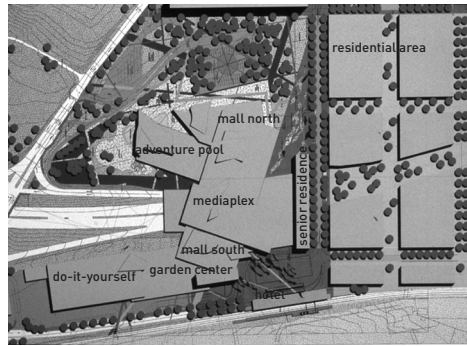
With such companies and institutions as tenants and as the host of the international film festival Berlin, Sony tries to conquer the German movie and TV market. In this way, the Sony Center not only generates an urban destination, but also fosters a new market for the entertainment industry. By subversively 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 Libeskind, 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.



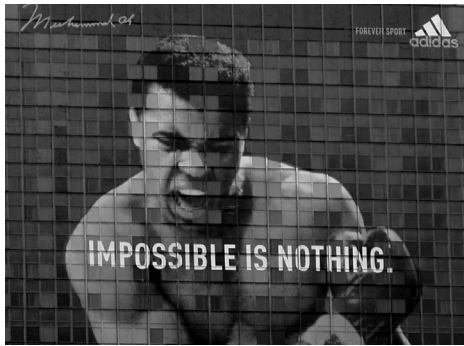
The Brandhub as polarized place and control center:
Les Policiers by Julien Michel, 2001.

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 bind 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_erlebnisswelt_e/

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 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: Christiaanse, 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.11/2001, 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: Christiaanse, 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: Christiaanse, 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.

Agglo und Sprawl

Mark Michaeli

„So erlebte ich es zu meiner Verwunderung mit dem Eindringen in diesem Aussenbezirk. Neue Sphäre für mich allein? Nein, darüber hinaus fühlte ich mich überhaupt in einer Sphäre des Neuen: Wie die Menschen zeigten sich die Dinge in der Vorstadt einzeln, dich das hiess bei ihnen, dass sie, mochten ihnen auch die Anmut und der Glanz ihrer Pendant drinnen in der Kapitale mangeln, geradezu morgendlich erschienen. Das war mir zunächst nicht klar, ich ahnte es bloss – aber wie!“

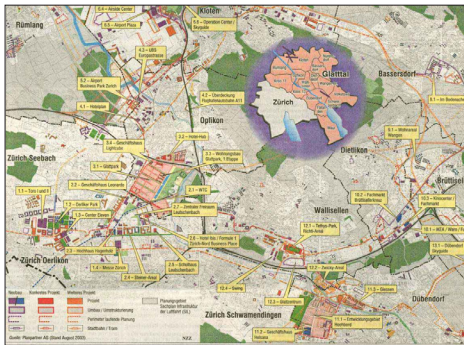
Peter Handke, Mein Jahr in der Niemandsbucht (1994)

Ist es nicht diese von Handke in diesem kurzen Textausschnitt skizzierte Phänomenologie der Vorstadt, welche auch uns Städtebauer immer wieder davor zurückschrecken lässt, uns für diese Gebiete zu interessieren, was in der Folge dazu geführt hat, dass sich diese Gebiete in den letzten Jahrzehnten beinahe ohne jeglichen beeinflussenden Gestaltungswillen durch Architekten und Städtebauer entwickelt haben?

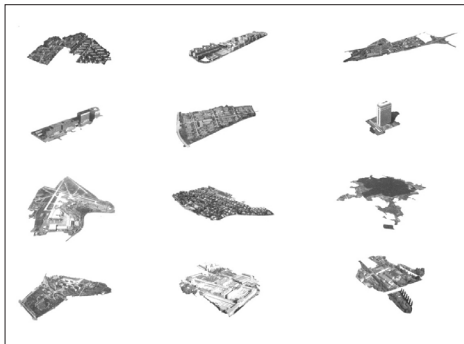
Handke beschreibt die fehlende Kohärenz dieser Gebiete in Form der Vereinzelung der Dinge. Auch sieht er die Menschen dort nur einzeln, indes bleibt sein Wunsch unerfüllt, diese Sphäre nur für sich entdecken zu können. Die Vorstadt scheint ihm ohne Glanz, und dennoch erscheinen die Dinge frisch („morgendlich“). Zum Schluss der Textpassage folgt aller drängenden Ahnung zum Trotz das Eingeständnis des Unwissens um diese vorstädtischen Phänomene. Häufig mischt sich in dieses, auch unter Fachleuten verbreitete Unverständnis zudem eine fast ignorante Ablehnung der vermeintlich kulturell minderwertigen Erscheinung der vorstädtischen



Luftfotografie von Schwerzenbach ZH, Zustand etwa 2002. Deutlich ist auf dem Bild neben der Heterogenität der Siedlungsstrukturen auch die Inkohärenz des städtischen Raumes zu erkennen. Unvermittelt treffen inselartig gänzlich unterschiedliche Typen von gewerblichen Nutzungen auf Wohnsiedlungen, alte Dorfbestandteile, erschliessende und durchmessende Infrastrukturen. Der Raum ist stark fragmentiert, der Rand der Siedlung ist diffus, es verbleiben innen wie aussen kaum nutz- oder erschliessbare Restflächen. Was sind nun die Identitäten dieses Ortes?



Eine von Tagesanzeiger im Jahr 2003 veröffentlichte Karte zeigt unter dem Titel „Konjunkturabhängiger Tummelplatz der Investoren“, in Planung oder Ausführung befindliche Projekte im Glatttal zwischen dem Flughafen Kloten und Dübendorf, Oerlikon und Bassersdorf. Interessant ist nicht nur die Vielzahl der Projekte, sondern auch deren grösstenteils inselartiger Charakter entlang wichtiger Entwicklungsachsen, die einerseits durch die Glattalbahn und andererseits durch den an den Rändern von Zürich enorm hohen Entwicklungsdruck räumlich bestimmt werden.



In „Annähernd perfekte Peripherie“ beschreiben 2001 Mario Campi, Franz Bucher und Mirko Zardini den Zürcher Nordraum in seiner Archipelstruktur. Entgegen neuer Studien (z.B. Oswald/Baccini 2003, Michaeli 2004 oder Christiaanse 2005) stehen in der Studie zum Glatttal allerdings die Eigenschaften der vereinzelter Felder im Vordergrund und nicht deren spezifische Lagebeziehungen zueinander. In der Tat sind die Lagen innerhalb der Gesamtsystems aber entscheidend für die Ansiedlung der meisten dieser Programme, weniger wichtig sind kleinräumliche Nachbarschaften.



Das vermeintlich individuelle Wohnen im frei-stehenden Einfamilienhaus lässt sich für breite Bevölkerungsschichten praktisch nur noch in den relativ preisgünstigen Räumen der peripheren Agglomeration realisieren. Dennoch stellt es immer noch die bevorzugte Lebensform dar. So unterschiedlich wie sich die einzelnen Gebäude geben, so ähnlich sind sich jedoch die dort gepflegten Lebensstile, was letztlich auch dazu führt, dass sich eine städtische Urbanität in diesen Orten kaum einstellen kann. (Abbildung aus dem Projekt Deutschlandschaften, Biennale Venedig, 2004)

Lebensform und Raumproduktion. Der bewusst salopp gewählte Titel der Vorlesung greift diese versteckt abfällige Polemik auf: „Agglo und Sprawl“ sind keine positiv belegten Begriffe, beide suggerieren qualitative Defizite. Indes sollten zwei Feststellungen nicht übersehen werden:

– Zum einen kann aus der Perspektive der idealisierten Kernstadt und der hier typischen Phänomene und Projekttypen der suburbane Raum nur defizitär erscheinen. Die Kriterien, welche diesen Raum als „gut“ oder „geeignet“ qualifizieren würden, müssten vollkommen anders als in den Innenstädten gewählt werden: Zum einen, weil die Qualitäten sich signifikant unterscheiden, zum anderen, weil die Gruppe der Benutzer mit ihren spezifischen Ansprüchen an den Raum sich substantiell von denen der Benutzer der Kerne und Zentren unterscheidet. Der suburbane Raum ist nicht eigenschaftslos. Im Gegenteil, auch er hat eine „Eigenart“, deren spezifische Charakteristika es zu entdecken gilt (vgl. Gastvorlesung von Prof. Stefan Körner zum Thema „Natur in der urbanisierten Landschaft“).

– Nicht zu vernachlässigen ist auch, dass jene Lebensstile, welche vom Grossteil der Bevölkerung bevorzugt werden, meist nur in den Agglomerationsgemeinden zu verwirklichen sind. Sowohl der in den Kernstädten (insbesondere der Metropolräume) nur knapp zur Verfügung stehende Raum als auch die hohen Preise legen einen Wegzug in die Agglomeration nahe. Da die infrastrukturelle Versorgung in diesen Gebieten meist mit jener der Zentren vergleichbar, für bestimmte individuelle Ansprüche sogar leistungsfähiger ist (wie z.B. Freizeitgestaltung oder Individualverkehr), stellt die Agglomeration einen attraktiven Siedlungsraum dar.

Die Bevölkerungszahlen dieser Gebiete sind in den letzten Jahrzehnten überproportional hochgeschwunden. In den meisten Agglomerationen der Schweiz lebt inzwischen die Bevölkerungsmehrheit nicht mehr in der Kernstadt oder dem inzwischen mit der Kernstadt verwachsenen ersten Vorortgürtel, sondern in der weiteren Agglomeration. Laut Bundesamt für Statistik (BFS) stehen den rund 363'000 Einwohnern in der Kernstadt Zürich (= 33.6% der Bevölkerung der gesamten Agglomeration Zürich) 717'000 Personen in den Agglomerationsgemeinden (= 66.4%) gegenüber. Auf einem grösseren Massstab betrachtet, umfasst der gesamte Metropolitanraum Zürich dabei noch weitere Agglomerationen wie z.B. Winterthur, Rapperswil-Jona, Baden-Brugg, etc. mit jeweils eigenen Kernen auf der untergeordneten Massstabsebene der Agglomerationen. Über diesen gesamten Metropolitanraum gerechnet ergibt sich (übrigens wie auch schweizweiter Durchschnitt) ein Verhältnis von ca. 36.5% in den Kernen gegenüber 63.5% in den Agglomerationsgemeinden. Dennoch können diese Zahlen massiv variieren. Interessant ist hierbei die Entwicklung, dass das Verhältnis sich weiterhin zugunsten der Agglomerationsgemeinden entwickelt. In der Agglomeration Zug, welche ebenfalls dem Metropolitanraum Zürich zuzurechnen ist, beträgt das Bevölkerungsverhältnis zwischen Kernstadt und Agglomerationsgemeinden inzwischen 24% zu 76% (2002; im Jahr 1990 betrug es 28% zu 72%).

Für einen neuen Typ Agglomeration wie z.B. die Region Olten-Zofingen ist überhaupt kein eindeutiges, starkes Zentrum mehr auszumachen. Aufgrund der besonderen Situation an der „Kreuzung Schweizer Mittelland“ (Kreuzung der beiden traditionellen Haupttrouten (Ost-West (Mittelland), A1, SBB Bern-Zürich/ Nord-Süd (Gotthardroute), A2, SBB Basel-Luzern) mit dem



In der hochverdichteten Agglomeration im Limmattal treffen städtische Strukturen unvermittelt auf tradierte Bebauung. Diese Brüche prägen die Ästhetik dieser zwischenstädtischen (Sieverts) Siedlungsräume. Bei aller wuchtigen Zeichenhaftigkeit in diesem speziellen Fall ist das Verhältnis (oder Nicht-Verhältnis) von alt und neu (insb. soziologisch) in seinen Verdrängungsmechanismen nicht immer unproblematisch. (Spreitenbach, 2006)



Die Enge wird auch in der Agglomeration immer grösser. Da hier der bevorzugte Wohntyp aber nach wie vor das freistehende Einfamilienhaus ist, werden spezielle Typen entwickelt, die eine dichteste Packung erlauben. In diesem speziellen Fall weisen die Gebäude nur an zwei Seiten Fenster auf, um sich möglicher Einblicke von Nachbargrundstücken zu erwehren. Die Architektur ist weder ortstypisch noch spezifisch, öffentlicher Raum existiert in diesen Siedlungen nicht. (Killwangen, 2006)



Die Ausbreitung der Agglomeration verlangt immer wieder nach einer Anpassung der Infrastrukturen aufgrund von kapazitären Engpässen. Insbesondere die in die Agglomerationsteppiche der Metropolitanräume längst eingewachsenen alten Zentren können die durch die Pendler erzeugten Verkehrsströme kaum mehr bewältigen. Hier müssen aufwändige Neutrassierungen, hier sogar innerstädtische Tunnelanlagen erstellt werden. (Ennetbaden, 2006)



Gentrification bedeutet das Verdrängen minderwertiger Funktionen durch höherwertige. Dieser Begriff wird analog in der Soziologie verwendet. Das Bild aus Brugg AG verdeutlicht anschaulich die Prinzipien der Gentrification in der Agglomeration. Auf einem zunächst brachgefallenen Industriegrundstück wurden zunächst alte Grabsteine gelagert, danach der Raum von einem Gebrauchtwagenhändler belegt, der nun – die Baugespanne verraten es – dem Neubau einer Wohnanlage weichen muss, welche zur weiteren Wertsteigerung des Grundstücks führt.

Aneinanderstossen gleich vierer Kantone (AG, SO, BE und LU) ist hier eine polyzentrische Agglomeration entstanden, deren Zentren gerade noch 16% (Olten), 8% (Zofingen) der ansässigen Wohnbevölkerung der gesamten Agglomeration beheimaten.

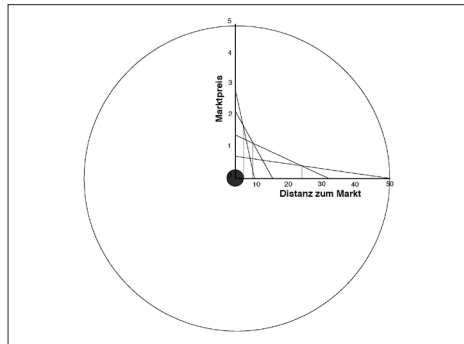
Von klassischen Kernstädten und Zentren kann man in diesem Falle gar nicht mehr sprechen, vielmehr repräsentiert diese Struktur eine durch Franz Oswald und Peter Baccini beschriebene „Netzstadt“ mit einem komplexen Verhältnis zwischen Knoten und (inneren und äusseren) Verbindungen. Und in der Tat kann selbst in ursprünglich ausgesprochen monozentrisch organisierten Agglomerationen wie z.B. der von Zürich eine Tendenz zur Bildung von untergeordneten Zentren in den peripheren Gebieten der Agglomeration (z.B. Thalwil, Uster, etc.) festgestellt werden. Diese Entwicklung hängt häufig mit dem Ausbau und der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur (z.B. Zürcher S-Bahn-System), bei gleichzeitig auftretenden räumlichen und kapazitären Engpässen im Kernbereich oder im ersten Vorortgürtel zusammen. Als weiterer Faktor kommt aufgrund des Erreichens kritischer Grössen in der Flächenausdehnung (max. Pendelzeiten zum Arbeitsplatz, Erreichbarkeit von Einkaufszentren, etc.) eine zunehmend periphere Organisation der Agglomeration hinzu: Periphere Zugverbindungen, die die zentralen Umsteigebahnhöfe der Innenstadt nicht mehr anfahren, Gewerbegebiete entlang der Autobahnringe, insbesondere im Zürcher Norden, wo die schnelle Anbindung an den Flughafen gewährleistet ist.

Die daraus entstehende komplexe Vernetzung repräsentiert wiederum vielmehr eine „Netzstadt“ mit morphologisch und physiologisch unterschiedlichen, stets dynamischen Verhältnissen einzelner Knoten zueinander.

Versteht man nun aber die Stadt als Produkt eines Gemeinwesens, so wird schnell klar, dass die Raumproduktion in den oben beschriebenen Prozessen sich wohl an einer anderen Grundlage orientiert. Partikularinteressen oder gar Individualinteressen bilden sich in diesem Raum stärker ab als in den Zentren. Die dort auf breiter Basis diskutierte und mit legislativen und exekutiven Kontrollinstanzen gesicherte Kohärenz der städtischen Gestalt scheint in der Peripherie kaum ihre Verteidiger zu finden. Vielmehr wird dieser Raum (Sieverts: Überlaufraum der klassischen Städte) als Freiraum verstanden, in dem individuelle Interessen eingebettet werden können und der in einem heterogenen, inzwischen fast vollständig aneinander gewachsenen Patchwork die mannigfaltigen Interessen und deren Überlagerungen zeigt.

So kommen die Möbelhäuser und Einkaufszentren mit ihren Konzentrationen entlang den Autobahnanschlüssen als weitere Ebene zu jener der alten, bäuerlichen Dorfkerne, der sich in weiten Feldern erstreckenden Einfamilienhausteppiche, der alten Industrien entlang der Wasserläufe und Kanäle, von Deponien und Lager, ARAs, Autohändlern und nicht zuletzt der verbliebenen Landwirtschaftsflächen oder als Naherholungsgebieten genutzten naturnahen Flächen zu liegen. Die daraus entstehenden Linien und Inseln bleiben in der Peripherie lesbar, treffen sie doch häufig unvermittelt aufeinander, können aufgrund betrieblicher oder besitzrechtlicher Verhältnisse häufig auch keine Verbindung zwischen ihnen hergestellt werden, was eine Kohärenz des Raumes erzeugen könnte.

Die auf Seite 94 abgebildete Luftfotografie von Schwerzenbach ZH vermittelt beispielhaft einen Eindruck dieses Zusammentreffens unterschiedlicher neuer und alter Strukturen, welche die Quasi-Zerstörung der ehemaligen dörflichen Räume einerseits bei gleichzeitiger Abwesenheit



Mit den nach ihm benannten Thünen'schen Ringe entwarf Johann Heinrich von Thünen 1826 ein ökonomisches Modell von der Abhängigkeit zwischen Hinterland und Markt. Demnach ist der zu erzielende Marktpreis von der Distanz zum Zentrum anhängig. Vom Prinzip her gilt dieses Modell auch für die Preisbildung in monozentrischen Agglomerationen. Es erklärt, warum hochwertigere Gewerbe sich in den Zentren verankern können, während minderwertige einem Prozess der Verdrängung in die weitere Peripherie unterliegen.

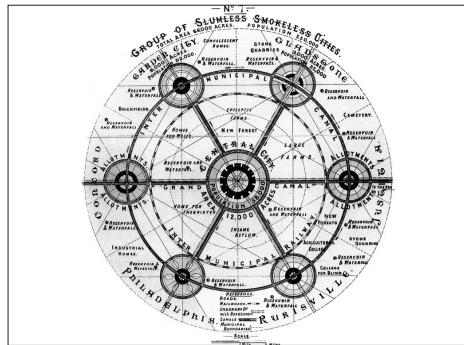


Diagramm aus Ebenezer Howards „Tomorrow: A peaceful path to Real Reform“, 1898. Mit dem Modell versuchte Howard eine Reform anzuregen, die zum Ziel hatte, den Boden gerechter zu verteilen. Er sah die einzige Möglichkeit in der Anlage von städtischen Satelliten im offenen Land, die er „Garden Cities“ nannte. Die Idee der Garden Cities war derart erfolgreich, dass nicht nur die zweite Ausgabe des Buches 1902 in „Garden Cities of Tomorrow“ umbenannt wurde, sondern der ursprüngliche Gedanke einer Sozialreform gegenüber der Idee der durchgrünten Gartenstadt in der Peripherie zurücktrat.



Traditionelles Zentrum der Gemeinde Risch-Rotkreuz. Lange dominierte die kleine Gemeinde Risch durch ein traditionell politisches System die längst zu einer städtischen Grösse angewachsene Siedlung Rotkreuz, welche sich auf dem Land der Gemeinde Risch befindet. Erst politische Reformen der letzten Jahre haben dieses Unverhältnis beseitigen können und die Entwicklung des Ortsteils Rotkreuz positiv beeinflusst. (Foto 2006)



Zwischen Zugersee und Reusstal liegt auf einem Höhenrücken Rotkreuz, welches aufgrund seiner Lage an einem der wichtigsten Eisenbahnknotenpunkte der Schweiz und zweier Autobahnen insbesondere in den letzten zwanzig Jahren rapide entwickeln konnte. Politisch zwar von der Gemeinde Risch ZG abhängig, gehörte dennoch der Bevölkerungszuwachs in den 1980er und 1990er Jahren zu den schnellsten in der Schweiz, zwischen 1980 und 2000 verdoppelte sich die Einwohnerzahl auf nahezu 7000 Einwohner, auch seitdem wächst Rotkreuz jährlich um nahezu 2.5%.

eines urbanistischen Konzeptes für die Integration der neuen Funktionen in die Siedlungsstruktur zeigt. Obwohl dieser Mangel längst von einem breiten Publikum beklagt wird, scheint die weitere Entwicklung der Peripherie in eine vergleichbare Richtung unaufhaltsam, welche immer neue Räume verheert. Immer entferntere Agglomerationsgemeinden erheben Anspruch auf bessere Verbindungen, durch Verdichtungen werden immer mehr Bewohner zum Pendeln gezwungen, minderwertige Gewerbe werden in einem Prozess der Gentrification immer weiter in die Peripherie verdrängt (siehe Bilder Seite 96). Dabei geschieht dieser Prozess mit bestimmten Charakteristika:

- Der Prozess geschieht häufig implizit: d.h. es werden teilweise gar keine direkten Forderungen z.B. gegenüber Nachbargemeinden formuliert. Diese sehen sich aber mit einem täglichen Verkehrsinfarkt aufgrund des durchgehenden Pendelverkehrs aus den umliegenden Wohngemeinden konfrontiert, welcher diese schlussendlich etwa mit kantonaler Hilfe zur Erstellung von Umgehungsstrassen nötigt. Dabei bleibt der Investor, welcher in der peripheren Wohngemeinde massiv Wohnungen erstellt hat, von den Kosten solcher infrastrukturellen Anpassungen meist verschont, kann aber andererseits in der Folge geplante Objekte aufgrund des Mehrwerts einer besseren Erreichbarkeit teurer verkaufen.

- Die immer weitere Verdichtung der Ballungsräume hat auch vor den Vorortgemeinden nicht Halt gemacht. Die ehemals preiswerten Grundstücke sind heute heiss umkämpft, das in einem weiträumigen Garten stehende Einfamilienhaus ist selbst in der näheren Agglomeration kaum noch bezahlbar. Flächenintensive oder minderwertige Nutzungen weichen dem Entwicklungsdruck durch Wegzug in entlegene Gebiete aus, wodurch wieder neue Bewegungen im Netz erzeugt werden und die Infrastrukturen belasten.

- Die tradierten administrativen Strukturen entsprechen häufig kaum den heutigen Gegebenheiten. Das betrifft zunächst die urbane Morphologie selbst, welche eine erhöhte interkommunale oder interkantonale Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Raumentitäten fordert. Andererseits verschieben sich Gewichtungen, innerhalb des urbanen Raums aufgrund anderer Lebenskonzepte oder -stile. Ein Vorort oder Ortsteil kann plötzlich wichtiger werden als die Kerngemeinde, ohne dass Konzepte für diese allmähliche Verschiebung, vielleicht verbunden mit einem Bedeutungsverlust für die alten Kerne erarbeitet worden sind. Nicht immer ohne Schmerzen geht die Verschiebung von Bedeutungen und Massstäben vor sich: Bauernhöfe werden zu neuen Wohnsitzen wohlhabender Städter, Winzerhäuser zu Fahrradhandlungen, die Ertragsstruktur wird nicht mehr durch das ortsansässige Gewerbe sondern mehrheitlich durch Auspendler geprägt, das Einkaufszentrum in der Nachbargemeinde bedroht lokale Geschäfte, die SBB lassen ihre Züge bevorzugt im Nachbarbahnhof anhalten, die Poststelle wird umbenannt, etc.

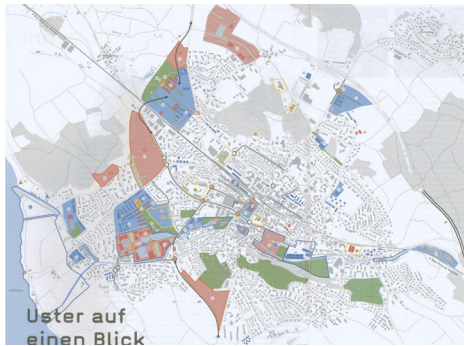
Anstatt diese Entwicklungen einzig als Bedrohung für die Identität von Agglomerationsgemeinden zu verstehen, ist in den letzten Jahren allerdings auch eine gegenläufige Entwicklung festzustellen. Insbesondere die sich zu Zentren an der Peripherie (s.o.) entwickelnden Gemeinden sind stark an einer Qualifizierung ihres urbanen Raumes interessiert, den sie viel zu lange vernachlässigt und somit einer von ihnen kaum kontrollierbaren Entwicklung preisgegeben haben. Dabei steht aber nicht im Vordergrund die alten Dorfbilder zu beschwören, sondern den neu entstandenen Raum in seinen Charakteristika zu begreifen und in seinen spezifischen Qualitäten zu stärken.



Die tradierten Bilder trügen. Das Bauerhaus ist heute Fahrradhandlung, der benachbarte Weinkeller präsentiert sich im Gewand einer modernistischen Allerweltsarchitektur. Der durch den Bau von neuen Infrastrukturen entstandene Restraum wird mit „natürlichen“ Elementen (Pflanzkübel, beschnittene Hecken) gestaltet und verkommt dabei zur Belanglosigkeit. (Risch-Rotkreuz, 2006)



Die S-Bahn wirkt in der Region Zürich als Motor für die Entwicklung neuer urbaner Programme auch in den peripheren Regionen. Die Eingriffe muten dabei unkonventionell an, erweisen sich aber als durchaus erfolgreich und regen neue Entwicklungen an. Hier abgebildet die in der freien Landschaft gelegene, 2005 eröffnete Haltestelle Mellingen-Heitersberg an der Linie Zürich-Aarau. Das Programm umfasst den Umsteigehub direkt an der Kantonsstrasse gelegen, mit Postautobahnhof, S-Bahn-Halt, Parkhaus und Tankstelle mit Coop Pronto Shop/Supermarkt, sowie Kaffee- und Selectaautomaten für die Pendler.



Städtebauliche Projekte zur Aufwertung des öffentlichen Raums in Uster haben zum Ziel, identitätsstiftend zu wirken. Ziel ist dabei nicht die Beschwörung tradierter Bilder einer (notabene in diesem Falle weit zurückliegenden) dörflichen Vergangenheit, sondern der selbstbewusste Umgang mit dem in den letzten Jahrzehnten entstandenen modernen Stadtbild. Zahlreiche Studien, Wettbewerbe und Projekte beschäftigen sich explizit mit dem urbanen Zusammenhang der Stadt und wirken somit der Gefahr einer dispersen Gesichtlosigkeit entgegen.



Illustration aus der Broschüre zur Verleihung des Wakker-Preises des Schweizerischen Heimatschutzes an die Gemeinde Turgi, 2002. Selbstbewusst und spielerisch werden hier die Ikonen (Zeichen) der Gemeinde auf Briefmarken in Szene gesetzt. Neben die üblichen Bilder historischer Gebäude treten Abbildungen von Wohnhochhäusern der 1960/70er Jahre (welche in der Tat das Bild des Ortes markant beeinflussen) oder ausgesuchter und qualitätvoller moderner Architektur: Auf der Suche nach spezifischer Identität werden neue Zeichen entdeckt.

So hat man in einigen Gemeinden des Zürcher Oberlandes festgestellt, dass aufgrund der Infrastruktur eine besondere Eignung dieser Orte als zukünftige Wohnorte einer alternden Gesellschaft besteht. Zielgerichtet überlegt man nun, wie durch eine Angebotsanpassung und Optimierung in Services, öffentlichen Angeboten, aber auch in der Stadtgestalt diese Qualitäten noch gestärkt werden können, um dadurch die Attraktivität des Gebietes auch für die Zukunft zu sichern. Gleichzeitig generiert man mit dem Zuzug dieser relativ einkommensstarken Gruppe wieder finanzielle Mittel, mit denen andere Projekte unterstützt werden können. Es ist nicht zu erwarten, dass der Mix von Nutzungen genau dem typischen Mix einer klassischen Kerngemeinde entspricht, sondern dass der Schlüssel für den Erfolg in einer neuen spezifischen Mischung von Programmen gefunden werden muss.

Solche neuen Mischungen lassen sich zum Beispiel an den S-Bahn-Haltestellen in der Region Zürich beobachten. Lange galt es als städtebauliche Wahrheit, dass Individualverkehr und öffentlicher Verkehr sich nur schwierig miteinander kombinieren lassen. Heute zeigt sich, dass sich die Züge wesentlich besser füllen lassen, wenn solche Kombinationen geschickt geplant werden. Hierzu gehören das Angebot bestimmter ergänzender Services an den Umsteigepunkten, bestimmte ÖV-Frequenzdichten sowie deren gute Anbindung an das Strassennetz. Damit können auch die Aussenbereiche der Agglomerationen qualitativ gestärkt werden, so dass diese zu neuen Identitäten finden.

Literatur zum Thema:

Avenir Suisse, Eisinger, Angelus, et. Al.: *Stadtland Schweiz*, 2005.

Bormann, Oliver, Koch, Michael et al.: *Zwischen Stadt entwerfen*, 2005.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE: *Räumliche Entwicklung der Zürcher S-Bahn – eine ex-post Analyse*, 2004.

Bundesamt für Statistik: *Eidgenössische Volkszählung, Bevölkerungsentwicklung der Gemeinden 1850-2000*, 2002.

Michaeli, Mark und Blaser, Christoph: *!Stadt! Skript und Arbeitsmaterialien zur Vorlesung Städtebau I + II*, ETH Zürich, 2006

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

Sieverts, Thomas, Koch, Michael et al.: *Zwischenstadt- inzwischen Stadt? Entdecken, begreifen, verändern*, 2005.

Thierstein, Alain, Kruse, Christian et al.: *Raumentwicklung im Verborgnen – Die Entwicklung der Metropolregion Nordschweiz*, 2005

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 projizierten 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.

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.



Tim Rieniets

*1972, Architekt, dipl.-ing. (TU Berlin), seit 2003 am Institut für Städtebau, ETH Zürich. Er war Mitarbeiter des Projektes ‚Schrumpfende Städte‘ in Berlin und ist Herausgeber des ‚Atlas der Schrumpfenden Städte‘ (zus. mit Philipp Oswalt, 2006). Seit 2003 leitet er das trilaterale Forschungsprojekt ‚Grenzgeografien‘ (zusammen mit Philipp Misselwitz) und ist Herausgeber des Buches ‚City of Collision–Jerusalem and the Principles of Conflict Urbanism‘ (zusammen mit Philipp Misselwitz, 2006). Diverse Ausstellung und Architekturstpreise.

ETH Zürich
Kees Christiaanse, Mark Michaeli, Kerstin Höger, Tim Rieniets
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, 2007.

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