

Wohnen in der Landschaft

Living in the landscape

Seit der Entstehung der Stadt wurde das Wohnen in der Landschaft als Metapher für die Rückkehr zum Paradies idealisiert. Während unsere Ahnen als Nomaden und Bauern notwendigerweise auf dem Land wohnten, entwickelte sich durch die Entstehung der Stadt als sicherer Zufluchtsort und Zentrum für Handel und Kultur das Wohnen außerhalb der Stadt auf Landgütern für die Elite. Barock und Romantik bildeten den Höhepunkt dieser Entwicklung »zurück zur Natur«.

Das große Wachstum der Städte im 19. Jahrhundert bildete einen Nährboden für anti-urbane Trends wie die Gartenstadtbewegungen von Owen und Howard – Vorläufer unserer gegenwärtigen Suburbia und der Idealstädte der Moderne, wie die Ville Radieuse von Le Corbusier und die Cité Industrielle von Garnier. Jedoch förderte es auch die Entstehung von Schrebergartenkolonien. Die Rolle der Utopie verschob sich im Laufe der Zeit vom unerreichbaren Ideal als Mittel zur Reflexion über die kurzfristig erreichbaren Idealstädte der Moderne zum kritisch-konzeptionellen Modell wie in den Visionen von Superstudio in den 60er Jahren.

Von der Vision zum Schrebergarten. Broad-Acre City von Frank Lloyd Wright, die wichtigste anti-urbane Utopie des 20. Jahrhunderts, ist gleichzeitig als realistische Alternative zur Stadt gemeint. Siebzig Jahre nach der Publikation von Broad-Acre City von Frank Lloyd Wright ist die Frage, ob Suburbia oder ihre nuanciertere Variante New Urbanism der Schlüssel für die zukünftige Form unserer Kulturlandschaft ist, unter Städtebauern noch immer hochaktuell. Das bedeutet, dass sie teilweise bestätigend beantwortet werden muß. Wie verschiedene Untersuchungen zeigen, kann das Wachstum von Städten nur teilweise von Entwerfern und Politikern beeinflusst werden. Es wird vor allem von sozioökonomischen Faktoren bestimmt, in einer Form, die den herrschenden technischen und finanziellen Möglichkeiten und der Verfügbarkeit von Baugrund entspricht. Sobald

sich in großem Umfang die Möglichkeit ergibt, ein Haus mit Garten zu erwerben, entsteht eine Suburbanisationswelle: In den Niederlanden ein Häusermeer, das sowohl einer proletarischen Version von Los Angeles gleicht, als auch einem aufgeblasenen Schrebergartenkomplex.

Fragmentierung der Stadt. Der Suburbanisationsprozess ist durch Funktionstrennung gekennzeichnet. Die Bevölkerungsgruppe, die ihre Zu-

Ever since cities began, living in the country has been idealised as a metaphor for the return to paradise. While our ancestors, being nomads and farmers lived on the land of necessity, the rise of cities as places of refuge and centres of trade and culture turned living in the country into a privilege for the elite. The Baroque and Romantic eras represent the height of this “back to nature” movement. The enormous growth of cities in the 19th century was a breeding ground for anti-urban trends, such as the garden city movements planned by Owen and Howard. These are the forerunners of today’s suburbia and of the ideal cities of the modern age, such as Ville Radieuse by Le Corbusier and the Cité Industrielle by Garnier, as well as of garden allotment colonies. The role of utopia shifted in the course of time from an unattainable ideal, used as a means for reflection on ideal modern cities achievable in the short run, to a critical and conceptual model, in visions such as those of Superstudio in the sixties.

From visions to garden allotments. Broad-Acre City by Frank Lloyd Wright, the most important anti-urban utopia of the 20th century, was also intended as a realistic alternative to the city. Seventy years after the design was published, the question of whether suburbia (or its more varied version of New Urbanism) provides the key to the form of the cultural landscape of the future is still highly topical among urban planners. It must therefore be answered – at least in part – in the affirmative. As various studies show, designers and politicians can only partly influence the way cities grow. It is determined above all by socio-economic factors, its form corresponding to current technological and financial possibilities and the availability of land for construction. As soon as large numbers of peo-

Kees Christiaanse

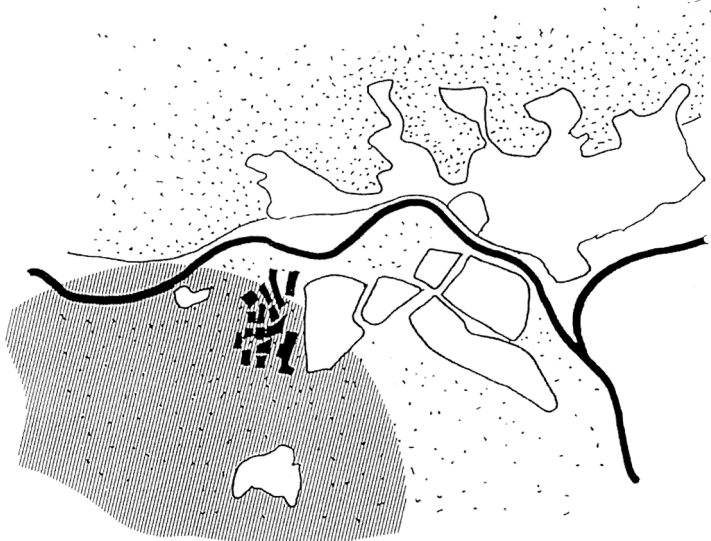
Städte tendieren zum Wachstum. Dieses gilt es zu kanalisieren, das Verhältnis von unbebauter zu bebauter Fläche neu zu definieren.

Cities tend to grow. Growth should be channelled by means of a new definition of the relationship of built-up to vacant land.

ple are capable of buying a house of their own with a garden, a wave of suburbanisation arises. The sea of houses in The Netherlands is a cross between a proletarian version of Los Angeles and a blown-up complex of garden allotments.

The fragmentation of the city. The process of suburbanisation is characterised by the division of functions. The section of the population that seeks refuge in the suburbs consciously strives for voluntary banishment. It seeks contentment in a setting of apparently synchronous life cycles that minimises the risk of undesirable confrontations and provides social security. In the first half of the 20th century, the moderns proclaimed the division of functions as the leitmotiv of urban developments. At the end of the 20th century, in his book *S, M, L, XL*, Rem Koolhaas divides today's building tasks into categories corresponding to clothing sizes, thus proclaiming size (dimensions) as the major factor in the organisation of space. It sounds ironic, but he means it seriously. In today's reality the building blocks of the city are divided radically from each other and their scale enormously varied. This is due to the effect of the physical, social, economic and cultural fragmentation of society on space. The fact that this fragmentation represents an essential quality of the organisation of society shows that in principle it cannot be stopped or reversed. Large scale and divided functions belong to the nature of our soci-

*Schuytgraaf, Vinex site near Arnhem
Kees Christiaanse, Branimir Medic, Han van den
Born, Ruurd Gietema, Marty van de Klundert,
Jeroen Leemans, Annikka Meier*



Als flexibles Patchwork wird das Stadtentwicklungsgebiet Schuytgraaf bei Arnhem entlang bestehender landschaftlicher Strukturen angelegt. Parzellenumrisse, Entwässerungskanäle und Baumreihen geben einen Rahmen vor, innerhalb dessen unterschiedliche Enklaven mit 25, 55 und 60 bis 80 Wohnungen pro Hektar gebaut werden dürfen.

The urban development area of Schuytgraaf near Arnhem is laid out as a flexible patchwork alongside the existing landscape structures. Outlines of lots, drainage canals and rows of trees provide a framework within which different enclaves with 25, 55, and 60 to 80 flats per hectare may be built.

flucht in diesen Gebieten sucht, strebt bewusst nach einer freiwilligen Verbannung in Zufriedenheit in einem Klima scheinbar synchroner Lebensrhythmen, die das Risiko unerwünschter Konfrontationen minimalisiert und soziale Sicherheit bietet.

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts proklamierten die Modernen die Funktionstrennung zum Leitmotiv städtischer Entwicklungen. Am Ende des 20. Jahrhunderts unterteilt Rem Koolhaas in seinem Buch *S,M,L,XL* die heutigen Bauaufgaben in Kategorien entsprechend den Konfektionsmaßen von Kleidung, und ruft damit die Größe (den Umfang) zum wichtigsten Faktor der Raumordnung aus. Ironisch, aber doch ernst gemeint. Die Wirklichkeit von heute ist eine radikale Trennung und enorme Variation im Maßstab der Bausteine der Stadt, der räumliche Niederschlag der physischen, sozialen, ökonomischen und kulturellen Fragmentierung der Gesellschaft. Die Tatsache, dass diese Fragmentierung einen wesentlichen Aspekt bei der Organisation der Gesellschaft darstellt, zeigt, dass sie prinzipiell nicht verhindert oder rückgängig gemacht werden kann. Großmaßstäblichkeit und Funktionstrennung gehören zum Wesen unserer Gesellschaft.

Die positive Ghettobildung in Suburbia durch die Mittelschicht ähnelt einem Flugplatz oder einem Hafen. Eine Landschaft mit hauptsächlich einer Funktion. Jede Hoffnung auf dauerhafte, mehrschichtige kulturelle Strukturen ist eine Illusion, solange wir auf unseren Äckern nur Kartoffeln anbauen. Wer Kartoffeln anbaut, wird Kartoffeln ernten. Suburbia braucht neuen Humus.

Lob des Autos. Die Möglichkeit, große Entfernungen zurücklegen zu können, gehört zu den wichtigsten Errungenschaften unserer Zeit. Vor allem Bewohner von polyzentrischen Agglomerationen wie der Randstad oder des Ruhrgebietes sind andauernd unterwegs. Ein zunehmender Teil der Mobilität wird dabei nicht mehr von rein geschäftlichem Verkehr verursacht, sondern kann direkt oder indirekt als touristisch qualifiziert werden. Das Auto spielt hierbei als höchstes Symbol für Emanzipation die Hauptrolle. Sein Siegeszug scheint gerade erst begonnen zu haben. In den Niederlanden wurden noch nie so viele Autos verkauft wie im Jahr 1998, in Deutschland können die Autofabriken die Nachfrage nicht befriedigen. Die Evolution des Autos vom Statussymbol zum Lifestyle-Objekt kommt erst jetzt richtig in Gang, wie man an Oldtimer-Leasing-Gesellschaften für stillbewußte Manager, oder an dem Landroverkult sehen kann. Auch die

ety. The positive ghettos of suburbia formed by the middle class are like airports or harbours. They have one main function only. Any hopes for lasting, multi-layered cultural structures are illusions as long as we plant our fields only with potatoes. Anyone planting potatoes will only harvest potatoes. Suburbia needs new humus.

In praise of cars. The ability to travel great distances is one of the most important achievements of our time. Especially the residents of polycentric agglomerations, such as the Randstad or the Ruhr area, are constantly on the road. An increasing amount of travel is no longer for business but can be classed directly or indirectly with tourism. Here the car plays a leading role as the greatest symbol of emancipation. Its triumphant progress seems to have just begun. In The Netherlands there were never as many cars sold as in 1998. In Germany the factories cannot satisfy the demand. The car's evolution from a status symbol to a lifestyle item is just getting started, as the rise of firms leasing vintage cars to style-conscious managers or of the Land Rover cult prove. The physical consequences of a mobile culture on the built environment are just beginning to show, in spite of that fact that many people consider the peripheral effects as having run their course. Once the glassed-in, two-storey car showrooms appeared along the motorways in The Netherlands, the motorway was discovered as public space. This trend is catching on at such breakneck speed that the ministry for spatial organisation is working on a special corridor policy. The idea that the use of cars could be substantially reduced is based on a misunderstanding. Public transport could never achieve the capacity, flexibility and attractiveness that cars provide. As for the difficulties of car trav-

el in the city, people accept them all. Despite the average speed of 25 km/h along the Boulevard Périphérique, for instance, Parisians will not leave their cars at home.

Assuming that the problems of toxic emissions, noise and recycling are solvable, the problem of car travel is limited to the space that it takes up, which materialises in parking and traffic jam problems. However, the car is more of a cultural problem. Many developments are encouraging people to use cars, driving or standing still. The inventions of the large-capacity limousine, reclining chair and portable office were followed by the car telephone, car fax and on board computers with speech recognition, rounding off the car's potential as a capsule to live in. Not to mention the secret or unconscious hopes for a traffic jam that many commuters cherish; it is their only opportunity for guilt-free leisure.

Processes of suburbanisation. Does the city of networks, of which suburbia is a part, provide compensations for the lack of urbanism? If we define urbanism as the communication potential between as many cultures as possible on as many levels as possible, then physical cities have virtual fellow travellers in the form of media networks (Internet and e-mail). Having access to them supersedes the need to live in a city. Thus the electronic cottage was born. You can live anywhere, provided that enough power and possibilities for communication are available. This strengthens suburbia's position. It has to come to terms with the non-physical fragmentation of public space through the increased multiple social networks of its residents. Yet it seems that these developments actually increase the need for direct social contact and hence for suitable spatial structures. Perhaps

physischen Folgen der Mobilitätskultur auf die bebaute Umgebung machen sich erst jetzt richtig bemerkbar, obwohl viele das Peripheriegeschehen als überholt betrachten. Seitdem in den Niederlanden vor einigen Jahren zweistöckige gläserne Auto-Showrooms entlang der Autobahn entstanden, wurde die Autobahn erstmals als öffentlicher Raum entdeckt. Seitdem lassen sich auch andere Firmen, die bisher in geschlossenen Schachteln neben einer Ausfahrt versteckt lagen, auf Sichtstandorten neben der Autobahn nieder. Dieser Trend entwickelt sich so stürmisch, daß das Ministerium für Raumordnung eine spezielle Korridorpolitik entwickelt.

Der Gedanke, dass die Nutzung des Autos weitgehend zurückgedrängt werden kann, beruht auf einem Missverständnis. Öffentliche Verkehrsmittel können niemals die Kapazität, Flexibilität und Attraktivität erreichen, die das Auto uns bietet. In der Stadt selbst werden alle Beschwerden des Autofahrens akzeptiert. Trotz der durchschnittlichen Geschwindigkeit von 25 Stundenkilometern am Boulevard Périphérique lässt der Pariser sein Auto nicht stehen.

Geht man davon aus, dass die Probleme hinsichtlich Emissionen, Lärm und Recycling lösbar sind, dann konzentriert sich die Mobilitätsproblematik des Autos auf den Raum, den es in Anspruch nimmt, was sich in einem Park- und Stauproblem äußert. Das Auto ist aber eher ein kulturelles Problem. Viele Entwicklungen stimulieren die Verwendung des Autos, fahrend oder stehend. Der Erfindung der Großraumlimousine, des Liegesitzes und des fahrenden Büros folgte das Autotelefon, das Autofax und der mit der Stimme bedienbare Bordcomputer, die das Auto als Lebenskapsel vervollständigen. Einmal abgesehen von dem bei vielen auftretenden heimlichen oder unbewußten Verlangen nach dem Stau, dem einzigen Moment des Tages, an dem der Pendler ohne Alibi müßig gehen kann.

Suburbanisationsprozesse. Bietet die Netzwerkstadt, zu der Suburbia gehört, einen Ausgleich für fehlende Urbanität? Wenn wir Urbanität als das Kommunikationsmittel zwischen möglichst vielen Kulturen auf möglichst vielen Niveaus definieren, dann hat die physische Stadt einen virtuellen Reisebegleiter (fellow-traveller) in Form der medialen Netzwerke (Internet und e-mail). Die Notwendigkeit, in der Stadt zu wohnen, ist damit überholt, und so wurde das »electronic cottage« geboren: Man kann überall wohnen, solange man über genügend Energie und Kommunikationsmöglichkeiten verfügt. Das verstärkt die Position der Vorstadt. Diese hat mit einer nicht-physischen Fragmentierung des öffentlichen Raums durch die

Zwischen den Bremer Vorstädten wurde ein Stück Kulturland mit baumgesäumten Landschaftszimmern zum Bebauungsgebiet erklärt. Das Planungsbüro Christiaanse und die Landschaftsarchitekten Juurlink und Geluk erarbeiteten einen Plan mit vier Zonen: eine grüne im Norden entlang des bestehenden Bandes aus Bauernhöfen, ein Park in der Mitte, ein Wohngebiet im Süden und abschließend vor der bestehenden Eisenbahntrasse ein Band mit gemischter Nutzung. Die Zonen mischen sich punktuell, um Abwechslung zu erzeugen.

In the midst of Bremen's suburbs, a piece of farmland with landscape spaces framed by trees was re-zoned as a development area. The Christiaanse planning office and the Juurlink and Geluk landscape architects worked out a plan with four zones: a green zone in the north along the row of farms, a park in the centre, a residential area in the south and finally, closed off by the existing railway track, a strip for mixed uses. Parts of these zones overlap to create variety.

Zunahme an mehrfachen sozialen Netzwerken ihrer Bewohner zu kämpfen. Doch scheint es, dass das Bedürfnis nach direktem Kontakt durch diese Entwicklung gerade zunimmt, und damit auch das Bedürfnis nach gestrichelten räumlichen Strukturen. Vielleicht ist dies eine Erklärung für die zunehmende Popularität romantischer Entwurfsaspekte.

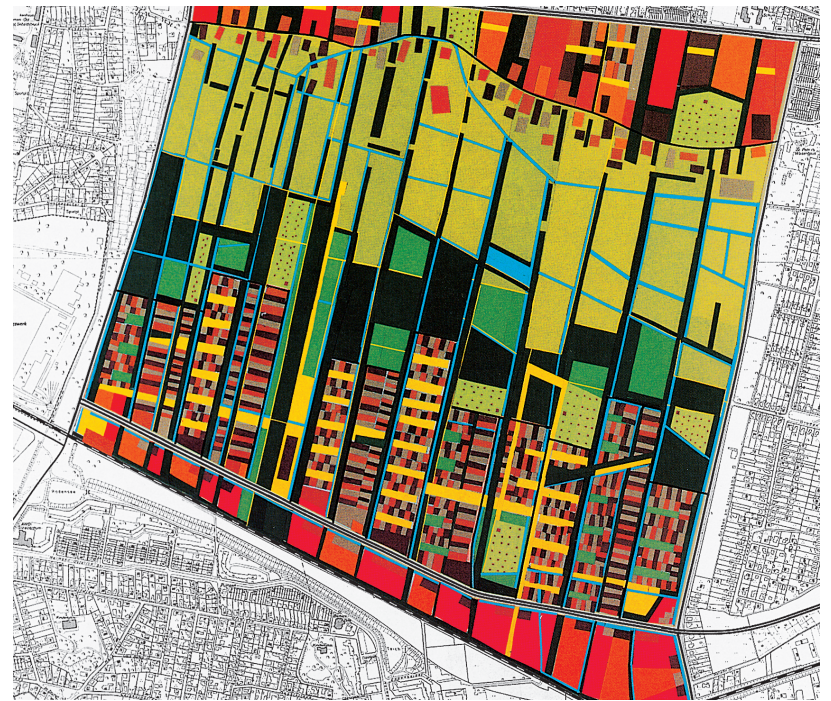
Das Wilde Wohnen und andere sogenannte progressive Modelle für Wohnviertel, die zur Zeit in den Niederlanden en vogue sind, sind eigentlich nichts anderes als simulierte Suburbanisationsprozesse von Villenvierteln in traditionell reichen Regionen. Die Region Stuttgart mit ihrem endlosen Häuslemeer ist dafür ein prachtvolles Beispiel: eine sanfte Hügellandschaft mit kleinen Dorfkernen, die sich im Lauf der Zeit durch den Bau von Häusern, Industrie und Verkehrsinfrastruktur zur Schwabenmetropole entwickelt hat – Deutschlands Variante von Los Angeles.

Trotz der bekannten Debatten über Urbanität müssen wir in Westeuropa mit der Tatsache leben, dass nach dem Auto das Eigenheim für immer mehr Menschen erreichbar wird. Es ist sinnlos, das nicht als positive Errungenschaft zu betrachten. Vielmehr müsste man sich auf eine Kulturlandschaft vorbereiten, in der das Verhältnis von bebauter zu unbebauter Fläche neu definiert wird. Angesichts dieser Entwicklung muss man feststellen, dass Politiker, Investoren und Planer die gleichen Fehler wie früher machen. Die neuen Wohngebiete haben dieselben Krankheiten wie die Nachkriegs-Stadterweiterungen. Das sind vor allem Großmaßstäblichkeit, Monofunktionalität, schlechte Verkehrsanbindungen, Mangel an Orientierung, Identität und historischer Tiefe. Die räumliche Qualität der neuen Stadtteile ist nicht sehr hoch. Die Wohnungen werden einfach nach den geltenden Vorschriften über Dichte, Grundstücksgröße, Verhältnis von privatem zu öffentlichem Raum und Parkplatznorm in der Landschaft plaziert. Das Resultat ist, daß der Raum zwischen der Bebauung einerseits zu groß ist, um intim und kontrollierbar zu sein, andererseits zu klein, um wirklich weiträumig zu erscheinen.

this explains the increasing popularity of romantic aspects of design.

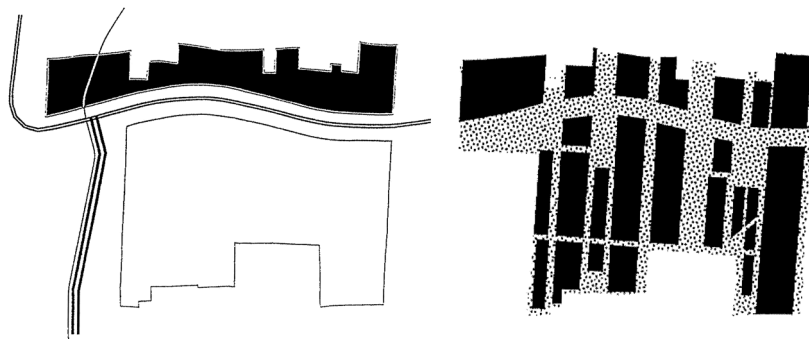
Wild living and the other so-called progressive models for residential districts that are fashionable in The Netherlands at the moment are actually only copying suburbia in traditionally wealthy districts. The region of Stuttgart with its endless sea of small houses is a prime example: the gentle hilly landscape with small village centres has developed in the course of time, with the construction of housing, industry and traffic infrastructure, into the Swabian metropolis, Germany's variation on Los Angeles.

Despite the familiar debates on urbanism, western Europeans must live with the fact that af-



*Osterholzer Feld, Bremen
Urban plan for an housing area of 230 hectares (competition, 2nd prize)
Kees Christiaanse, Markus Neppel, Oliver Hall, Reiner Johann, Tim Rettler,
Eva Schrijver, Martin Terber, Ulrich Weingärtner
Collaboration: Juurlink and Geluk, landscape architects*

*Langerak, in the Vinex site of Leidsche Rijn, Utrecht
Kees Christiaanse, Ruurd Gietema, Han van den
Born, Marty van de Klundert, Frank Werner*



ter a car, more and more people can afford a private home. There is no point in seeing this as anything but positive. Furthermore, we must get ready for a cultural landscape in which the relationship of built-up to vacant land is newly defined. We must realise that, faced with these developments, the politicians, investors and planners are making the same mistakes they always did. The new residential districts suffer from the same diseases as the post-war urban expansions. These include mainly their large scale, being limited to one function, poor traffic connections, and the lack of orientation, identity and historic depth. The quality of the space in the new districts is not very high. Housing is simply disposed in the landscape according to the valid norms for density, lot size, relationship of private to public space and parking. The result is that the space between buildings is on the one hand too large to be intimate and controllable, on the other too small to seem really spacious. Another mistake in today's urban expansions is that they are always self-contained, complete designs with established contours. They appear in the landscape like a *fait accompli*. In our work we seek conditions and instruments not to hinder the growth tendencies of urban expansions but to channel them. With the increasing individualisation of architecture, urban planning design plays the leading role in expressing characteristic features.

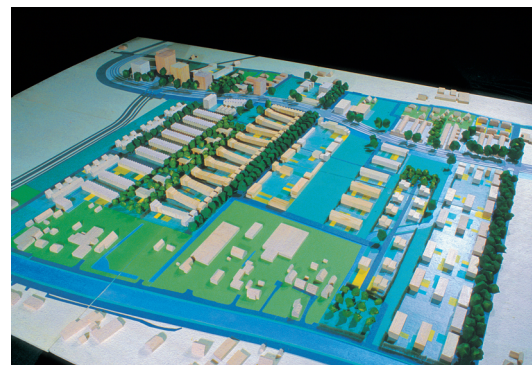
In Schuytgraaf near Arnhem the landscape is not being sacrificed to an indefinite urbanisation programme. Here the brief was reversed: the existing landscape structure was retained and made accessible in terms of orientation and infrastructure. Construction in the landscape is permitted according to established norms and up to a certain

Ein weiterer Fehler der heutigen Stadterweiterungen ist, dass sie jederzeit in sich abgeschlossen sind. Es sind komplette Entwürfe mit festgelegten Konturen. Sie erscheinen wie vollendete Tatsachen in der Landschaft. In unserer Arbeit suchen wir nach Bedingungen und Instrumenten, um die Wachstumstendenzen von Stadterweiterungen nicht zu behindern, sondern zu kanalisieren. Bei einer zunehmenden Individualisierung der Architektur spielt der städtebauliche Entwurf die Hauptrolle als Träger der Charakteristik.

In Schuytgraaf bei Arnheim wird die Landschaft nicht einem unsicheren Urbanisierungsprogramm geopfert. Die Aufgabe wurde hier umgekehrt: Die existierende landschaftliche Struktur wurde beibehalten und nutzbar gemacht hinsichtlich Orientierung und Infrastruktur. Entsprechend bestimmten Regeln und bis zu einer gewissen kritischen Masse darf in der Landschaft gebaut werden. Dieses Patchworkkonzept sorgt dafür, dass der Plan flexibel gegenüber sich ändernden Umständen ist und abgeschlossen wirkt, unabhängig von der Ausführungsphase und dem Ort, wo mit dem Bau begonnen wurde.

Das Osterholzer Feld in Bremen ist eine freigebliebene Oase zwischen den Bremer Vorstädten. Das Gebiet besteht aus einer Streifenlandschaft mit baumgesäumten Landschaftszimmern. Ein Band von Bauernhöfen begrenzt den Nordrand, während der Süden durch eine Eisenbahnlinie definiert wird. Trotz der landschaftlichen Qualitäten ist dieses Gebiet als zukünftiges Wohngebiet ausgewiesen. In unserem Entwurf wurde untersucht, wie hoch die maximal zulässige Bebauungsdichte sein soll. Dazu wurde das Gebiet in vier Zonen eingeteilt: eine grüne im Norden, ein Park in der Mitte, ein Bebauungsgebiet im Süden und abschließend ein Band mit gemischter Bebauung. Die verschiedenen Zonen vermischen sich punktuell, so dass eine abwechslungsreiche Umgebung entsteht. Für die unterschiedlichen Gebiete wurden räumliche und typologische Modelle sowie Bepflanzungskonzepte entwickelt, die den Rahmen für die weitere Ausgestaltung bilden.

In Langerak bei Utrecht wurde die Struktur der Weidelandschaft und der Entwässerungsgräben zwischen den Bebauungsbändern übernommen. Dadurch, dass das Weideland alternierend bebaut wird, ist der Grünraum



Auch im Entwicklungsgebiet Langerak bei Utrecht übernehmen die Planer die Struktur der Weidelandschaft und der Wassergräben des Polders. Bebaute und unbebaute Gebiete wechseln miteinander ab, die Bebauung reicht zum Teil bis an bestehende Bauernhöfe entlang von Erschließungsstraßen. Alt und neu mischen sich so und schaffen die Atmosphäre von verstärkerten Landstraßen.

Similarly, in the Langerak development near Utrecht, the planners took over the structure of the polder landscape's pastures and ditches. Built-up areas alternate with areas without construction. The housing sometimes extends right up to the existing farms along the access roads. Thus the old and the new intermingle, creating an atmosphere of urbanised country roads.



Lelystad Zuid, Flevoland
Kees Christiaanse, Ruurd Gietema + Patricia Bakkeren, Michael Trinkner, Frank Werner

Am Südrand von Lelystad soll eine hochwertige Stadterweiterung am Rande eines Naturschutzgebiets entstehen. Städtische Dichte ist hier nicht gefragt. Vielmehr schlagen die Planer vor, eine Wald-, Heide- und Wasserlandschaft anzulegen, in die »Landgüter« eingestreut werden.

On the southern periphery of Lelystad there is to be a high-quality urban development on the edge of a nature reserve. Urban density is not what is wanted here. Rather, the planners propose setting up a landscape of woods, heath and water sprinkled with "country estates."

von jeder Wohnung nur wenige Meter entfernt. Gelegentlich läuft die Bebauung bis zu den existierenden, quer zur Polderstruktur liegenden Straßen, an denen sich häufig Bauernhöfe angesiedelt haben. Dadurch entsteht eine Verflechtung von alt und neu. Diese Referenz an die bestehende Landschaft schafft ein Gefühl von historischer Tiefe. Es entsteht eine Erschließungsstraße, entlang derer sich alte und neue Bebauung abwechseln. Dadurch, dass sich die Gebäude in Funktion und Größe unterscheiden, entsteht eine Atmosphäre, die an verstärkte Landstraßen erinnert. Das Maß an Urbanität wächst mit der Zunahme an Aktivitäten. Ein erstes Vorbild hiervon ist die kürzlich fertiggestellte Tierklinik Leidsche Rijn.

Lelystad wurde ursprünglich als Hauptstadt von Flevoland entworfen. Überholt von Almere, in der Nachbarschaft von Amsterdam gelegen, leidet das hauptsächlich aus suburbaner 60er-Jahre-Bebauung bestehende Lelystad unter stagnierendem Wachstum. Die Strategie der Stadt ist jedoch nicht auf Stabilisierung und Konsolidierung ausgerichtet, sondern auf weitere Entwicklung an Hand von neuen und hochwertigen Programmen. Lelystad Zuid ist ein freies Gebiet zwischen dem südlichen Stadtrand und dem Naturschutzgebiet Oostvaardersplassen. Dieses Gebiet wird in erster Instanz als eine Landschaft aus Wald, Heide und Wasser angelegt, durchschnitten durch ein Erschließungsraster, mit örtlich sich änderndem Muster. Das neue Wald- und Erholungsgebiet kann dann nach bestimmten Regeln bebaut werden. Anstatt des Begriffs Dichte wird hier der Begriff Ver-

critical mass. The plan's patchwork concept assures flexibility in changing circumstances and the appearance of completeness regardless of construction phase or where construction is started.

Osterholzer Feld in Bremen is an oasis left over between Bremen's suburbs. It is a striped landscape, with spaces framed by trees. A row of farms borders the northern edge, while railway tracks define the southern one. Despite the landscape qualities of this area, it was zoned as residential land. In our design we explored how high the maximum building density permitted should be. The area was divided into four zones, a green one in the north, a park in the middle, a development district in the south and, closing it off, a strip with mixed buildings. The different zones blend in part, creating an environment with variety. Spatial and typological models and planting concepts were developed for the different areas, forming a framework for future development.

In Langerak near Utrecht the structure of the pasture landscape and the drainage ditches was retained between the built up strips of land. As only alternate pastures were built up, green space is only a few metres away from each housing unit. Sometimes the buildings extend up to the farms along the existing roads that run at right angles to the polder structure. Thus the old and new interweave. This reference to the existing landscape creates a feeling of historic depth. The access road, along which old and new buildings differing in size and function alternate, has an atmosphere recalling urbanised country roads. The degree of urbanism rises with the increase of activity. The first example of this process is the recently completed Leidscherijjn veterinary hospital. Lelystad was originally designed to be the

capital city of Flevoland. Superseded by Almere, which is closer to Amsterdam, Lelystad consists mainly of suburban buildings of the sixties and is struggling with stagnation. The strategy of the municipality, however, is not directed towards stabilisation and consolidation but further development, applying new and high-quality programmes. Lelystad Zuid is an open space between the southern periphery of the city and the nature reserve of Oostvaardersplassen. This area is being set up primarily as a forest, heath and water landscape, cut through by a development grid with locally varying patterns. A new forest and recreation area can then be built up according to specific regulations. Instead of the concept of density, we are applying the concept of dilution: when the density of suburban construction is low enough, the result is a kind of rural area with open spaces. People can live on a one-hectare country property here for the cost of a house with

dünnung angewendet: Wenn die Dichte suburbaner Bebauung gering genug ist, entsteht ein ländliches Gebiet mit Freiräumen. Hier können Menschen für dasselbe Geld auf einem Landgut von einem Hektar Größe wohnen anstatt in einem Haus mit 500 Quadratmeter Garten in der Nachbarschaft von Amsterdam.

Almere Noorderplassen ist ein neues Wohngebiet in einer arkadischen Landschaft, gelegen zwischen Stadt und Markermeer einerseits und zwischen Wäldern und Seen andererseits. Das Wohngebiet ist längs einer linearen, 250 Meter breiten Achse zwischen Stadt und Markermeer organisiert. Dadurch, dass die Bebauungsgrenze unregelmäßig verläuft, entsteht eine innige Verzahnung mit den Wäldern und Seen. Die hohe Qualität des Ortes macht es möglich, teure Wohnungen auf relativ kleinen Parzellen zu realisieren, wobei ein Teil der Wald- und Wasserlandschaft kollektiver Besitz wird. Auf diese Weise entsteht ein neues Erschließungs- und Unterhaltmodell.

In unserem Konzept für Rivium in Rotterdam ist das Programm in einem Cocktail von freistehenden Bautypen verteilt, wobei Reihenhäuser maximal acht Wohnungen lang sind. Dieser Cocktail wurde nach dem Zufallsprinzip über das Gebiet gestreut, an Hand von Parametern wie maximaler Abstand der Bauvolumen untereinander, Begrenzung von geraden Straßenstücken auf 50 Meter Länge, Zusammentreffen von Kreuzungen maximal drei Straßen zu.



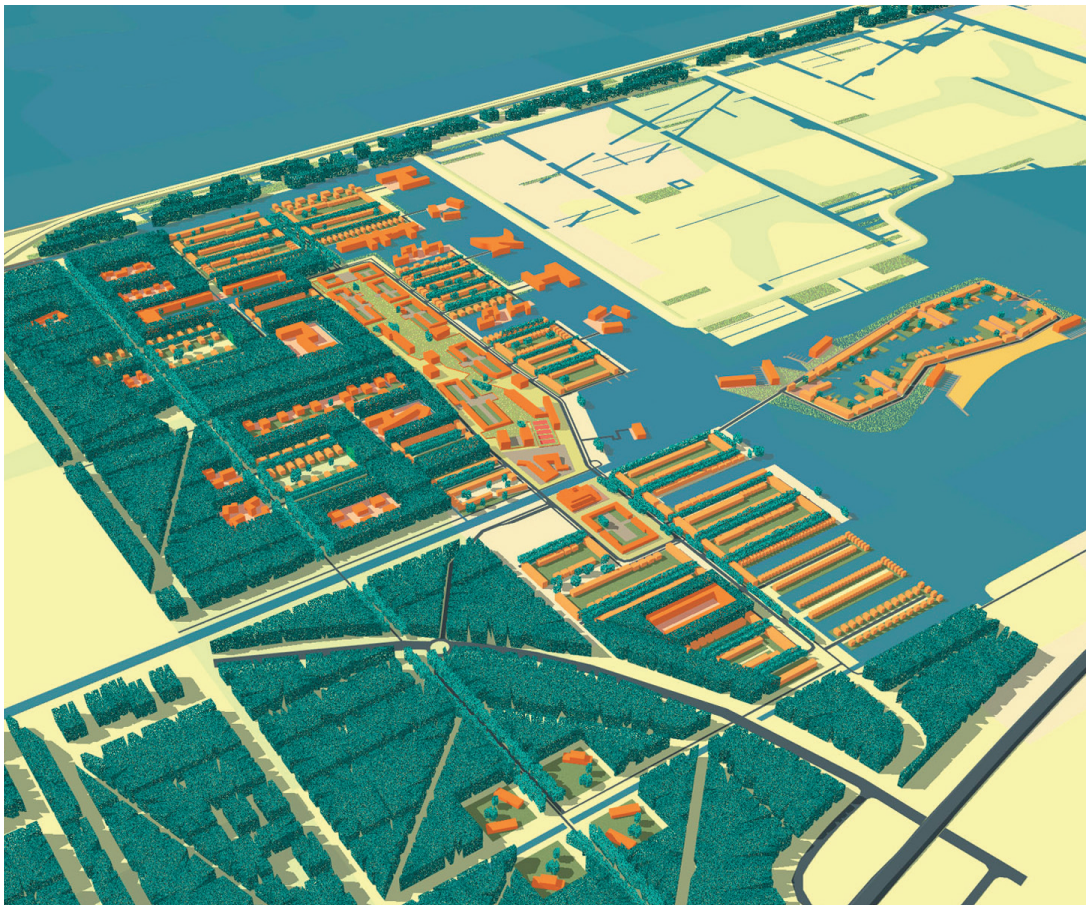
*Rivium, Rotterdam/Capelle aan de IJssel
Kees Christiaanse, Ruurd Gietema, Marty van de Klundert, Frank Werner,
Annikka Meier*

Die Normen in Beziehung zum Programm und Parzellengröße und das Verhältnis von privat und öffentlich sind eingehalten worden. Die Architektur unterliegt keinen Beschränkungen. Dadurch entsteht ein unregelmäßiges Muster, das an Villenviertel aus dem 19. Jahrhundert erinnert.

In einer Wohnungsbau-Studie für einige Felder in Schuytgraaf versuchen wir zu einer Art bottom-up-Städtebau zu kommen. Käufer geben ihre Wunschgrundstücke an, die interaktiv in das Bebauungsgebiet eingezeichnet werden, gekoppelt an die gewünschten Versorgungseinrichtungen. Danach wird die effektivste Erschließungsstruktur in den Plan integriert. Zum jetzigen Zeitpunkt haben wir mit der Entwicklung der Software begonnen, die solche interaktiven Entwurfsprozesse möglich macht.

Der Rotterdamer Stadtteil Rivium liegt auf einer Anhöhe, umschlossen von Metro, Schnellstraße und Autobahn. Auf dieser städtischen Insel bietet es sich an, ein luxuriöses Wohngebiet nach ganz eigenen Regeln zu bauen. Ein Rundweg soll es umschließen und Ausblicke auf die Landschaft rundum ermöglichen. Der Weg ist eingebettet in einen Vegetationsstreifen, der zusammen mit höheren Gebäuden und Gewerbebauten als Lärmschutz dient.

The Rotterdam district of Rivium is perched on a rise, with the underground, an expressway and a motorway encircling it. On this urban island, the opportunity presents itself to build a luxury residential area following rules of its own. A walkway around the district is to provide access as well as views of the surrounding landscape. The path is embedded in a strip of vegetation which, along with taller buildings and commercial structures, serves as noise barrier.



only 500 square metres of garden in the vicinity of Amsterdam. Almere Noorderplassen is a new housing development in an arcadian setting between the city and the Marker Sea on one side and forests and lakes on the other. The residential district is arranged along a 250-meter-wide axis between the city and the Marker Sea. The irregular boundary of the built-up land dovetails with the woods and lakes of the landscape. High residential quality allows realising expensive homes on relatively small lots, with part of the landscape being collective property. This has created a new model for development and maintenance.

In our concept for Rivium near Rotterdam the programme is distributed amongst a mixture of detached types of buildings, with row houses extending a maximum length of eight homes. This mixture was scattered at random across the district. The parameters applied included a maximum distance between buildings of certain sizes, the limitation of straight roads to 50 metres in length, and intersections where no more than three streets cross. The norms relating to the programme, lot size and relationship of private to public space were conformed to. The architecture is not subject to any restrictions. This creates an irregular pattern recalling wealthy 19th-century districts.

In a study on experimental housing for some of the fields in Schuytgraaf, we are trying to arrive at a kind of reverse urban planning. Buyers indicate their real estate wishes, which are interactively designed into the development area and linked with the service facilities desired. The most effective development structure is then integrated into the plan. We have now begun developing the software that would make such interactive design processes possible.



Noorderplassen-West, Almere

Design: Ruurd Gietema, Geert Reitsema, Patricia Bakkeren, Hielke Koppert, Frank Werner

Collaboration: Quadrat, Rotterdam

Zwischen der Stadt Almere und dem Markermeer wird sich der neue Stadtteil Noorderplassen in einem 250 Meter breiten Streifen entwickeln. Seine Grenze verläuft unregelmäßig und verzahnt so die Bebauung mit Wald und Seen. So entsteht Baugrund für teure Wohnungen auf kleinen Parzellen, und ein Teil der Wald- und Wasserlandschaft kann in kollektiven Besitz übergehen.

Between the city of Almere and the Marker Sea the new suburb of Noorderplassen will develop in a 250-metre-wide strip. Its boundary is irregular and thus the development dovetails with the woods and lakes in the area. This provides sites for expensive homes on small lots, and parts of the forest and water landscape can become collective property.



In einer Studie erforschen die Planer die Möglichkeit, interaktiv einen Bebauungsplan zu erstellen. Käufer von Baugrund tragen ihre Wunschgrundstücke und die gewünschte Infrastruktur in den Plan ein, erst anschließend wird die beste Erschließung ermittelt. Zur Zeit arbeiten die Planer um Kees Christiaanse an einer Software, die das interaktive Entwerfen ermöglicht.

In this study the planners are exploring ways to create a development plan interactively. Buyers of building plots are to enter their real estate requirements and desired infrastructure in the plan. Only then do the planners begin to seek the best form of development. At this point in time the planners are designing the software that will allow such interactive design.

*Study on experimental housing for SEV (Stuurgroep Experimenten Volkshuisvesting, Ministerie van VROM) Schuytgraaf test area
Ruurd Gietema, Marty van de Klundert, Bettina Lück*