

# Programmlose Stadt? : Städtebau im Vergleich : ein Gespräch mit Kees Christiaanse

Autor(en): **Siebert, Kathrin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Trans : Publikationsreihe des Fachvereins der Studierenden am  
Departement Architektur der ETH Zürich**

Band (Jahr): - **(2004)**

Heft 13

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-919167>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Programmlose Stadt? Städtebau im Vergleich

## Ein Gespräch mit Kees Christiaanse

Kathrin Siebert

*trans: Ihr Entwurfsstudio am Lehrstuhl für Städtebau nannte sich im letzten Jahr „Die programmlose Stadt“. Auch in der Praxis setzen Sie sich mit dieser These auseinander. Können Sie uns erläutern, was Sie unter diesem Begriff verstehen?*

Kees Christiaanse: Das Thema *transify* hat sehr viel zu tun mit dem was wir „programmlose Stadt“ nennen. Wir haben immer häufiger eine wahnsinnig schnelle Umlaufzeit von Programmen, sowohl auf städtebaulicher als auch auf architektonischer Ebene. Das heisst Stadtstrukturen, die für etwas entworfen sind, werden schon 50 Jahre später für etwas radikal anderes benutzt. Gebäude, die für ein bestimmtes Programm entworfen sind, werden nach zehn Jahren für ein total anderes Programm benutzt. Daraus ergab sich in der Vergangenheit die Idee, dass sowohl Städtebau als auch Architektur weitgehend flexibel sein müssen. Das hat dann zu dieser fürchterlich banalen Denkweise über Flexibilität geführt, die automatische Übersetzung in Stützenraster, quadratische Strukturen usw.. Das ist aber gar nicht notwendig, wenn man näher untersucht, was eigentlich passiert.

Man kann eine Stadtstruktur betrachten, zum Beispiel den Zürichberg. Dieses Gebiet war am Anfang des 20. Jahrhunderts ein homogenes Villenviertel, in dem reiche Familien wohnten. Heute sieht es mehr oder weniger noch genauso aus, aber die Hälfte der Villen sind Büros und in vielen Villen leben Wohngemeinschaften. Das heisst, es hat eine „unsichtbare“ Transformation der Benutzung stattgefunden. Das kann man auch in Berlin im Prenzlauer Berg beobachten. Dort hat man eine Stadtstruktur, die auf Spekulation und Riesenwachstum am Ende des 19. Jahrhunderts basiert. Heute entwickelt sie sich zu einer Art Szeneviertel, wo eine sehr weitreichende Durchmischung von Funktionen stattfindet.

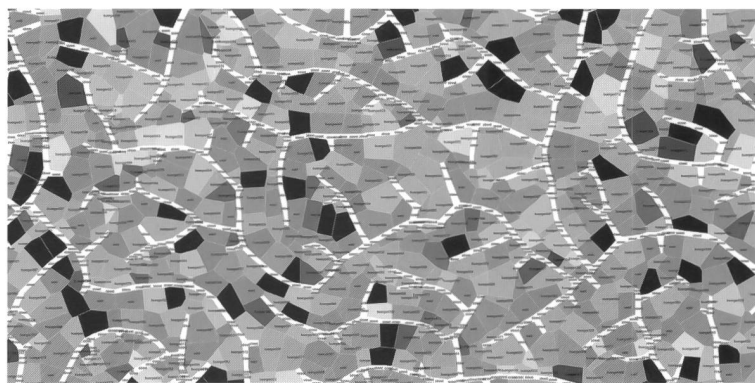
Das heisst also, es brauchen nicht unbedingt phantasielose Strukturen sein, die wandelnde Programme aufnehmen können. Weder im Städtebau noch in der Architektur.

Eines der besten Beispiele ist die *Tate Modern* in London. Das Gebäude wurde ursprünglich als Kraftwerk entworfen und wird heute als Museum genutzt. Man könnte fast behaupten, es funktioniert als Museum besser, zumindest auf der sozial urbanen Ebene.

Diese beiden Aspekte finde ich ganz interessant. Wir verwenden sie bei unserer praktischen Arbeit im Städtebau und in der Architektur, wenn wir über die Transformation von Strukturen, die Neunutzung, Umwandlung und Nachverdichtung reden. Wir bearbeiten viele Speicher und Umbauten im Hafengebiet, aber wir bauen auch „neue Speicher“. In diesen „neuen Speichern“ versuchen wir neue architektonische Eigenschaften und raumqualitative Eigenschaften einzubringen, die diese alten Strukturen bereits haben. Der Bestand besitzt meist eine sehr starke architektonische Räumlichkeit und Qualität. Das weist auch nach, dass es gar nicht notwendig ist, so phantasielos flexibel zu entwerfen. Man kann nachhaltig oder wiederverwendbar entwerfen und eine starke städtebauliche Struktur entwickeln, wenn man bestimmte Aspekte im Auge behält, die weitgehend umwandelbar sind. Das bedeutet, dass der Entwurf nicht weniger wichtig wird, sondern eine schlaue Kombination von Entwurf und Strategie gefragt ist.

*trans: Sie beschäftigen sich mit dem Thema der städtebaulichen Weiterentwicklung in der Lehre und in der Praxis. Wie wird in den Niederlanden, Deutschland und der Schweiz mit dem Thema umgegangen und wo liegen die länderspezifischen Unterschiede?*

KC: Städtebau ist in Holland ein sehr stark kollektiviertes Geschehen und deswegen auch in weiten Teilen der Gesellschaft angenommen. Dadurch gibt es mehr Erfahrung in der Koordination der gegenseitigen Kräfte oder von unterschiedlichen Einflussfaktoren. In den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts hat die damalige junge Generation von Architekten, dieses Thema aufgegriffen und den strategischen Städtebau weiterentwickelt. Das ist dann wiederum in die Praxis eingeflossen. Dadurch konnte sich eine bestimmte Effektivität und



Kaisersrot, Parzellierung einer Vinex-Siedlung, CAD-Zeichnung, 2001

Professionalität entwickeln. Diese Situation gibt es in Deutschland, in der Schweiz und in vielen anderen Ländern nicht. Das heisst nicht, dass in diesen Ländern nicht professionell gearbeitet wird, sondern in diesen Ländern hat Städtebau sehr viel mit der scharfen Unterscheidung zwischen Kollektiv und Privat zu tun. Diese Unterscheidung gibt es in Holland auch. Aber durch die Notwendigkeit neues Land zu generieren und dieses wiederum vor der Zerstörung zu bewahren, gibt es eher eine Tradition gemeinsam zu handeln. Dadurch ist die auf Landesebene organisierte Raumordnung und der Städtebau politisch besser kontrollierbar. In Deutschland ist das nicht so. Der Deutsche hackt sich ein Grundstück aus dem Wald, setzt einen Zaun herum und verhandelt dann mit seinem Nachbarn. In Holland will man das auch, aber es ist nicht möglich wegen des Mangels an Raum.

*trans: Es gibt in der Architektur und im Städtebau Haltungen, die ein Weiterbauen ohne Rücksicht auf das bereits Existierende fordern. Wie sehen Sie diese Problematik, kann man Geschichte ignorieren und Planungsgebiete neutral betrachten?*

KC: Das geht nur teilweise. Man kann das als Denkübung machen, aber es ist eine Illusion, das als wirkliche Methode zu betrachten. Sobald wir uns in rein entworfene Strukturen begeben, zum Beispiel in komplett abstrakte Strukturen, die innerhalb von einem Jahr gebaut werden, entstehen soziale Probleme. Das hängt sehr stark von der Massstäblichkeit ab. Zweitens, was auch immer man bedenkt, hat zwangsläufig einen Bezug zur Vergangenheit. Entweder ist es eine Fortsetzung oder eine Reaktion oder eine Ignoranz gegenüber der Geschichte. Drittens zeigt die Geschichte, dass gerade in stark historisch bedingten Gebieten dieser Wandel sehr erfolgreich ist. Die Gründerzeitviertel sind nicht nur so beliebt, weil sie meist im Stadtzentrum liegen, sondern auch weil sie sehr stark in der Geschichte verankerte Strukturen und Räumlichkeiten haben, die diese Transformationen aufnehmen können.

*trans: In Deutschland gab es weder einen Mangel an Land, noch eine Not zu kooperieren. Das prägt die Situation bis heute. In den flachen Teilen von Deutschland kann man oft eine regelrechte Raumverschwendung beobachten. Woran liegt das?*

KC: Das steht miteinander im Zusammenhang. In dem Moment wo es nicht notwendig ist, sich mit anderen abzusprechen, zum Beispiel über die Infrastruktur, entsteht automatisch eine Weitläufigkeit die viel mehr auf Unabhängigkeit ausgerichtet ist. Das ist ein wesentlicher Unterschied und das findet man wieder in der Politik. Zum Beispiel war die holländische Stadt bis in die 90er Jahre weitgehend in der Lage, den Investoren vorzuschreiben was für Programme und welche Architekturen sie bauen sollten. Sogar welche Architekten sie nehmen sollten konnte man festlegen.

Das ist in Deutschland und der Schweiz weitgehend unmöglich. In Deutschland ist es eine Sache des Bauherren - was ich auch nachvollziehen kann - denn es ist natürlich viel zu weitgehend kontrolliert in den Niederlanden. In der Schweiz spielt sich das auf einer anderen Ebene ab. Hier gibt es einen ziemlich grossen Respekt vor Privatbesitz, die ganze Gesetzgebung basiert auf dieser kleinsten Einheit. Man hat hier Zonierungspläne und Flächennutzungspläne, aber die sind wesentlich lockerer und einfacher. Diese Pläne bestimmen mehr oder weniger alles und daneben gibt es nichts.

Aber es entsteht natürlich schon - durch die Kantonsbaumeister, die kollektiven Planungsverfahren und auch durch die Tatsache, dass die Städte sich weiter vernetzen und verdichten - eine notwendige Abstimmungskultur, die gut funktioniert. Ich sehe insbesondere zwischen der Schweiz und Holland kaum noch Unterschiede. Die Situation wird immer mehr vergleichbar. In Deutschland ist es allerdings wieder ganz anders, weil es in Deutschland natürlich mit der Bürokratie extrem schwierig ist.



Waalhaven Research Studio der ETH Zürich, *Ausdehnung der Stadthäfen innerhalb des Autobahnringes um Rotterdam*, Plan, 2004

*trans:* Durch einen Erfahrungsaustausch könnten sich die Länder möglicherweise gegenseitig «befruchten». Auf welcher Ebene findet der Austausch statt?

KC: Es gibt zur Zeit einen extremen Austausch auf der Ebene der Ausbildung, über den Studentenaustausch, Exkursionen usw. Dann gibt es einen grossen Informationsaustausch über die öffentlichen EU-Bewerbungsverfahren. Dadurch haben Architekten die Möglichkeit europaweit zu bauen. Das geht alles sehr schnell.

Wir Architekten hatten vor 15 Jahren das Gefühl, wir bauen in jedem Land in einer anderen Kultur. Wir mussten uns immer wieder ganz neu in die Situationen hineindenken. Heute ist das anders. Ich denke jetzt nicht mehr an Länder. Wir haben nächsten Monat ein Wohnungsbauviertel zu entwerfen in Salzburg und der Kontext ist ziemlich vergleichbar mit einem Projekt in Alkmaar. Weitgehend entwickeln sich die Sachen sehr stark parallel. Man lernt auch voneinander.

Was man beobachten kann ist, dass in Holland durch Not das Bewusstsein entstanden ist, dass man erstens nicht fixiert planen kann, und zweitens riesige Entwicklungen antizipieren muss. Man muss schon etwas entwerfen, aber auf eine ganz andere Art und Weise als vorher. Dieses Bewusstsein hat sich konkret als Erfahrung aufgebaut. Das können wir jetzt exportieren. Das ist der Grund, warum ich hier sitze. Weil es in der Schweiz wahrscheinlich wenige gibt, die auf diesem Gebiet Erfahrungen haben – auf der konkreten Ebene. Städtebau wird in der Schweiz noch sehr oft auf eine architektonische Weise betrieben. Als einzige befassen sich in der Schweiz das Basler Studio<sup>1</sup> mit strategischem Städtebau. Was dort gemacht wird, ist sehr verwandt mit dem, was wir in Holland machen. Das ist zum Beispiel eine positive Kreuzung von Erfahrungen.

*trans:* Grossformatiges Bauen ist in den Schweizer Städten aufgrund der Kleinteiligkeit von Grundbesitz oft nur in Industriearealen, beziehungsweise Industriebrachen möglich (zum Beispiel Zürich-West und Oerlikon). Wie beurteilen Sie diese Entwicklungen?

KC: Das ist eine gute Frage. Es ist interessant, in diesem Zusammenhang das Ruhrgebiet mit der Randstad Holland zu vergleichen. Diese beiden Gebiete sind gleich gross, sowohl von der Oberfläche als auch von den Einwohnern. Der einzige Unterschied ist, dass die Randstad heute wohlhabender ist, weil dort immer der Handel und die Häfen Schwerpunkte setzten und nicht die Industrie. Im Ruhrgebiet gab es den Bergbau und die Stahlindustrie. Diese Industriezweige sind bekanntlich in den letzten 20 Jahren zusammengebrochen.

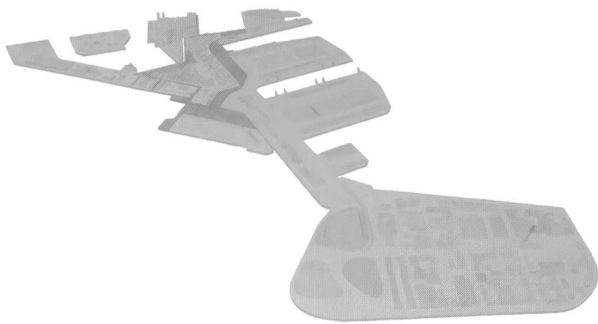
Trotzdem gibt es in Holland Unmengen von Grosswohnsiedlungen und grossmassstäblichen Erweiterungen und im Ruhrgebiet nur vereinzelte angewachsene Strukturen. Das hat mit der damaligen unterschiedlichen Kultur und dem Grundbesitz zu tun. Der ganze Wohnungsbau im 20. Jahrhundert in der Nachkriegszeit in Holland wurde vom Staat organisiert und produziert. Dadurch hat die Bauindustrie eine Standardisierung und Industrialisierung erfahren.

In Deutschland ist das Bauen lange handwerklich geblieben. Die Initiative Wohnungsbau zu produzieren, lag immer bei einzelnen Genossenschaften und Grundstücksbesitzern. Dadurch sind die Einheiten von Stadterweiterungen viel kleiner als in Holland, obwohl es genauso viele Einwohner gibt. Das gilt natürlich nur für Westdeutschland. Die Entwicklung in Ostdeutschland bis 1989 sind mit Holland vergleichbar.

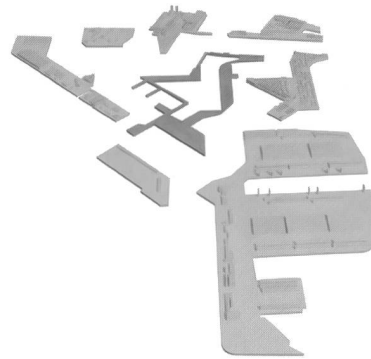
Die Situation in der Schweiz war ähnlich wie in Westdeutschland. Erst in den letzten Jahren, durch die zur Disposition stehenden Industrieflächen, sind vermehrt grossformatige Bauten entstanden. Gerade die grossen Siedlungen wie in Oerlikon oder Zürich-West sind gute Entwicklungen. Es werden Wohnungen gebaut,

<sup>1</sup> *Studio Basel* ist ein Institut des *Netzwerk Stadt und Landschaft (NSL)* an der ETH Zürich und analysiert die Stadt der Gegenwart. Es wird betreut durch Roger Diener, Jaques Herzog, Pierre de Meuron und Marcel Meili.

<sup>2</sup> *Vinex* ist die Abkürzung für *Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra*, dass heisst *Vinex* ist der 4. Raumordnungsbericht der Niederlande. Innerhalb dieses Handlungs- und Orientierungsrahmens hat man die so genannten *Vinex*-Standorte ausgewiesen. Es handelt sich dabei um Wachstumsstandorte, die zur Entlastung der grossen Städte der Randstad dienen sollen (zum Beispiel Almere).



Waalhaven Research Studio der ETH Zürich, *Konzeptvorschlag Heijplaat*, Modell, 2004



Waalhaven Research Studio der ETH Zürich, *Konzeptvorschlag Heijplaat*, Modell, 2004

die hier dringend gebraucht werden. Sie werden stadtnah gebaut und sind direkt am ÖPNV angeschlossen, was natürlich sehr gut ist. Das ist zum Beispiel in Holland ein grosser Fehler. Die *Vinex*-Siedlungen<sup>2</sup> werden manchmal überhaupt nicht ins öffentliche Verkehrsnetz integriert. Das ist vollkommen unverständlich in so einer Kultur. In der Schweiz dagegen wird sehr darauf geachtet, dass neue Wohngebiete direkt neben einer S-Bahn Station liegen. Die Qualität der Wohnungen ist gut und die Grösse entspricht der zunehmenden Nachfrage nach mehr Raum. Das Preis-Qualitätsverhältnis entwickelt sich einigermaßen positiv, obwohl die Schweiz im Vergleich viel zu teuer ist.

Man sieht sehr klar eine Vergrösserung der Körnung dieser Projekte. Manche Projekte in Zürich West sind viel zu gross. Das ist nicht gut und dem kann man nur mit städtebaulichen Massnahmen, die manchmal auch eine wirtschaftliche Komponente haben, entgegenreten. Aber was ich eben gesagt habe, ist natürlich auch eine wirtschaftliche Sache. Die Wohnungsbauvereine die diese Projekte entwickeln, können natürlich desto besser bezahlbare Mieten realisieren wenn die Anzahl der Einheiten so gross wie möglich ist.

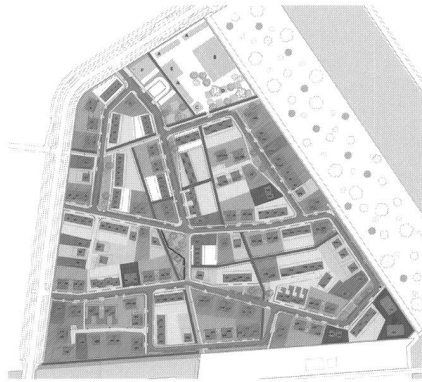
*trans:* Man findet heute innerhalb einer Stadt die bereits erwähnten Grossstrukturen und demgegenüber die Kleinteiligkeit der historisch gewachsenen Stadt. Wie kann man die Qualität des Kleinteiligen auf Grossformatiges übertragen oder im umgekehrten Fall Grossformat in kleinteilige Strukturen integrieren?

KC: Ich wohne am liebsten in einem Haus mit einem Garten mitten in der Stadt. Das ist möglich. Auch für grössere Bevölkerungsgruppen. Man kann in einer Stadt immer Standorte nachweisen, wo das erfolgreich ist. Ob das jetzt in London oder Zürich oder Amsterdam ist – die gibt es überall. Ich glaube, das ist eine sehr interessante Typologie, insbesondere für die Schweiz. Da hier so viel Wert auf dem “urbanen Bauernhof” liegt und man trotz dieser Qualitäten auch verdichten kann. Aber die Stadt geht dorthin wo sie will. Wir haben einigermassen Einfluss darauf, aber nicht viel.

Das ist bei uns in Rotterdam auch das Problem. Wir haben am Institut gerade eine Studie abgeschlossen über die sogenannten Stadthäfen. Darunter versteht man alle Häfen, die innerhalb des Autobahnvierecks liegen. Bei diesen Stadthäfen zieht die Hafenfunktion weg und wird besetzt von Unternehmen. Man könnte locker alle geplanten Stadterweiterungen in diesen Flächen unterbringen. Trotzdem passiert es nicht. Warum passiert es nicht? Weil die Leute dort nicht wohnen wollen. Die wollen auf der Wiese wohnen. Weil sie dort in der eigenen Gruppe wohnen, geschützt sind und alle Kinder in die gleiche Schule gehen können. Ausserdem ist es auch viel teurer dort zu bauen. Man muss erst die Altlasten beseitigen. Dann gibt es oft unangenehme Nachbarschaften in der Nähe. Ärmere Quartiere der Stadt zum Beispiel. Das ist nicht angenehm für diese Bewohner, denn sie fordern ein sicheres soziales Milieu. Desweiteren gibt es allerhand Behinderungen des Prozesses durch die Gesetzgebung. Solange es einfach erlaubt wird, eine Wiese zu kaufen und dort Wohnungsbau zu machen, werden die Investoren lieber das machen, wo sie mit weniger Schwierigkeiten zu rechnen haben, ein zu langer Realisierungsprozess droht oder Unsicherheiten in der Gesetzgebung bestehen.

In Deutschland könnte man ja locker ein Gesetz erlassen was besagt, dass nur noch auf ehemals bebauten Flächen gebaut werden darf. Dann würde man immer noch mehr Land übrig haben, als man füllen könnte. Man könnte nicht einmal die Hälfte der baulichen Nachfrage für die nächsten 50 Jahre in diesen Flächen loswerden - so gross sind die Industriebrachen in Deutschland. Aber es wird überall nur nicht - oder kaum - in diesen Gebieten gebaut. Die Tendenz nach *Sprawl* ist immer noch sehr stark vorhanden, obwohl allmählich ein stärkeres Bewusstsein für kompaktes Bauen entsteht.

*trans:* “Verstädterung der Landschaft” ist auch in der Schweiz ein Thema. Die Grenzen zwischen Stadt und Umland sind verschwommen. Prinzipien des Weiterbauens sind kaum erkennbar. Gibt es städtebauliche Planungen für Agglomerationen?



KCAP/Kaisersrot, Ausschnitt Masterplan Schuytgraaf Planfeld 12, Arnheim, CAD-Zeichnung, 2002

KC: Ich glaube, dass ist eine unbewusste Situation. Wir können schon auf eine ganz bescheidene Weise strategisch damit umgehen. Indem wir sagen, es gibt zwei sehr wichtige Instrumente. Das erste ist eine klare Struktur von Verkehrsinfrastruktur, die nicht nur Transportlinien sind, sondern auch städtebaulich charakteristische Räume, die heterogene Gebiete miteinander verbinden und dabei eine bestimmte Kohärenz erzeugen. Und zweitens die Agglomeration nicht als etwas diffuses zu betrachten, sondern als ein Archipel von charakteristischen Inseln. Man muss versuchen, diese Inseln zu identifizieren und zu verstärken. Auf diese Weise kann man eine Agglomeration lesbarer machen.

Zum Beispiel ist jetzt in Zürich-Schwamendingen entschieden worden, dass dort die Autobahn übertunnelt werden soll. Früher war Schwamendingen ein zusammenhängender Stadtteil. Dann wurde die Autobahn mitten durch geschnitten. Durch den Tunnel kann man dieses Viertel wieder aneinander knüpfen und verbinden. Jetzt wird auf der Stadt-Agglomerations-Ebene darüber nachgedacht, wie man diese Scholle gestalten sollte, damit sie eine Identität, eine bessere Verankerung im Ganzen bekommen kann.

Ich finde, die Zürcher Agglomeration eignet sich sehr für solche Forschungen. Durch die umliegenden Hügel, die Waldstücke, die Wassergänge und bestimmte Altkerne ist schon eine sehr kräftige Identität anwesend. Man muss diese Identitäten freilegen und verstärken. Auch wenn Erweiterungen stattfinden, sollte man sich immer mit dieser Problematik auseinandersetzen.

*trans: Heisst das, die Agglomerationen sind in einem willkürlichen Prozess entstanden und dies ist wiederum der Ausgangspunkt etwas daraus zu machen?*

KC: Ja das ist natürlich immer so. Städtebau ist immer ein willkürlicher Prozess, ein unbewusster Prozess, der dann bewusst gelesen wird. Dann werden bestimmte Korrekturen gemacht. Danach tritt wieder ein Prozess von unbewusster Erweiterung auf, dann werden wieder Korrekturen gemacht [...].

*trans: Die Agglomerationen an sich sind ein faszinierendes Gebilde. Anscheinend ist es ein globales Problem, man sieht aller Orten dieselben Strukturen. Woher kommt die Tendenz, das Bauen dieser Form zu unterwerfen?*

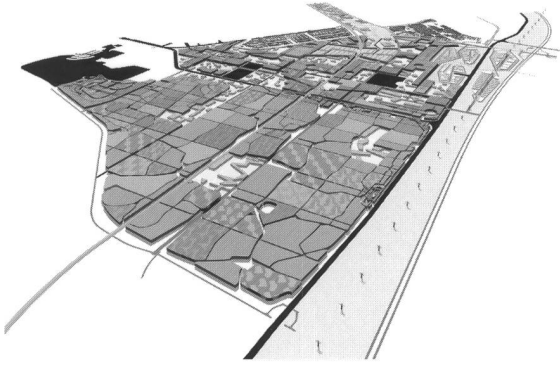
KC: Es funktioniert ähnlich wie das Internet. Es gibt eine bestimmte kollektive Struktur die verabredet ist, die gemeinsam kontrolliert wird. Daneben gibt es ein weitgehend unkontrolliertes Feld. Das ist auch in der Besiedlung der Erde durch die Menschen so. Die Absprachen sind Grenzen, Autobahnen, Verkehrsschilder und Staatsgrenzen.

*trans: Kann man diese Entwicklung stoppen?*

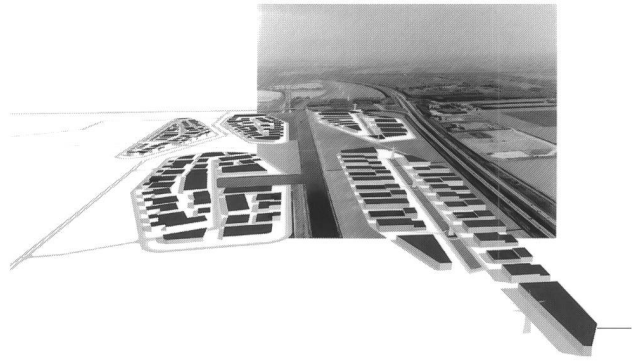
KC: Nein. Man kann sie einigermaßen beeinflussen aber man kann sie nicht kontrollieren.

Es gibt zwei extreme Haltungen. Beide entsprechen nicht dem, was wir sagen. Die eine Haltung ist (das vertreten viele Berliner Architekten und Städtebauer): Die Stadt sollte kompakt sein. Wir sollten architektonische Stadträume entwerfen. Indem wir auf der politischen Ebene Gesetzgebung und Stadtplanung machen, können wir die Stadt kontrollieren und das sollten wir auch. Die andere Seite sagt: Die Realität ist der Nachweis, dass man Stadtwachstum überhaupt nicht kontrollieren kann. Das sollte man auch nicht versuchen. Man kann nur ad hoc und vor Ort Eingriffe machen und Probleme lösen.

Am Institut und in der praktischen Tätigkeit im Büros haben wir eine Position dazwischen entwickelt. Wir sagen, wir sollten nicht die Illusion haben, dass wir alles kontrollieren können und wir wollen es auch nicht kontrollieren. Wir finden die Struktur der Stadt interessant, die Hierarchien, die Topologien. Es gibt ein reiches Spektrum an Lebensatmosphären, aber wir sollten kein totales "laissez faire" zulassen. Wir sollten klinisch untersuchen, wo wir im Stande sind, Einfluss zu nehmen. Und wir sagen weiterhin, man sollte das nicht auf eine radikal wissenschaftliche Art und Weise machen. Weil es nämlich so viele gestalterische und sozialkulturelle Komponenten gibt, dass in dieser



KCAP, *Masterplan*, Lelystad, Rendering, 2000



KCAP, *Auszug Masterplan*, Lelystad, Rendering, 2000

Arbeit die Entwurfskomponente sehr stark ist. Die Traditionalisten haben immer Angst, dass der Entwurf über Bord geworfen wird. Die radikalen „chinesischen“ Städtebauer sagen, dass der Entwurf überhaupt nicht wichtig ist. Wir sagen, diese klinische Komponente und die Entwurfskomponente können zusammen einen sehr wohltuenden Effekt auf unsere Umwelt haben.

*trans:* Können Sie uns konkrete Beispiele aus Ihrer Praxis benennen?

KC: Wir konnten einige Städtebauprojekte realisieren, die sicher nicht perfekt sind. Aber sie haben bestimmte interessante Aspekte, die manchmal auf ihrer Ebene erfolgreich sind. Das ist schon mal was. Aber ich hab nicht die Illusion, das wir eine perfekt funktionierende Anlage machen können.

Wir haben ein paar Stadterweiterungen im Bau, wo man trotz dieser monokulturellen Programmierung das eigentliche Problem hinterfragt hat. Das Problem besteht in der Masse, die hier die Baufelder belegt. Dann die Monotonie des Programms und auch die Hässlichkeit, die die Menschen wollen und nicht die architektonische und städtebauliche Schönheit. Wie sollen wir uns damit auseinandersetzen? Es ist zum Beispiel in Deutschland oder auch in der Schweiz eine komplette Zumutung wenn ich sage, dass ich mich mit hässlicher Architektur auseinandersetzen will. Dort will man immer alles „schön“ machen.

Gerade entsteht zum Beispiel bei Arnheim eine Stadterweiterung, die sehr stark eine Landschaftsstruktur erzeugt und die unterschiedliche Viertel hat (max. 600 Wohneinheiten, die kleine Gartenstädte bilden), die sind manchmal extrem spiessig. Aber das interessiert uns weniger als die Abfolge von Landschaft und Gartenstadt und klaren Landschaftskulissen in der dritten Dimension die mit Baumreihen, Deichen usw. funktioniert. Das ist ein komplett neuer Masterplan. Jedoch Vorhandenes wie zum Beispiel Bauernhöfe und alte Baumreihen wurden in den Plan integriert. Dieses übertriebene Konservieren der vorhandenen Landschaft ist ein Mittel, was wir

in der Praxis häufig benutzen. Damit können wir die Identität dieser Stadtgebiete bewahren beziehungsweise herstellen.<sup>3</sup>

In Lelystad haben wir eine Stadterweiterung entwickelt. Dort haben wir festgestellt, dass eigentlich gar keine Stadtentwicklung nötig ist. Das heisst, wir machen zuerst mal einen schönen Wald und wenn dann etwas gebaut werden soll, werden bestimmte Waldparzellen mit Bauparzellen ersetzt. Dadurch bleibt immer eine stabile Situation erhalten. Wir legen im Masterplan die maximale kritische Masse von Bebauung zu Wald mit x Prozent fest. Diese Masterpläne werden jetzt allmählich realisiert.

In Amsterdam entwickeln wir zur Zeit eine Kombination von unter Denkmalschutz stehenden alten Speichern und Neubauten. Wir schlagen dort eine städtebauliche und architektonische Struktur vor, ohne ein bestimmtes Programm dafür festzulegen. Dadurch wird es gleichgültig, wie schnell sich das Programm verändert. In diesem Projekt setzen wir uns zum Beispiel sehr stark mit der eingangs erwähnten Idee der „programmlosen Stadt“ auseinander.

*trans:* Vielen Dank für das Gespräch.

Das Gespräch fand im Oktober 2004 in Zürich statt.

Kees Christiaanse ist Professor am Institut für Städtebau des Netzwerk Stadt Landschaft (NSL) an der ETH Zürich.

Kathrin Siebert ist Architektin, *trans*Redakteurin und Nachdiplomstudentin am Institut gta an der ETH Zürich.

<sup>3</sup> Eines dieser Quartiere ist mit der *Kaisersrot* Software geplant worden. Mit dieser speziell entwickelten Software kann man städtebauliche Prozesse nach bestimmten Parametern flexibel steuern. Zum Beispiel bei Planungen für Stadterweiterungen hilft diese Software, die Monotonie (bei oft zu 90% aus Wohnungsbau bestehenden Strukturen) zu verhindern. Das Projekt *Kaisersrot* wurde im Jahr 2000 zwischen KCAP (Kees Christiaanse Architects and Planners) und der Universität Kaiserslautern gestartet (Kaiserslautern Rotterdam) und wird seit 2001 mit der ETH Zürich fortgeführt.