

# "Irgendwann muß man sich gegen den Sprawl entscheiden"

MVRDV im Gespräch mit ARCH<sup>+</sup>

ARCH<sup>+</sup>: Im letzten Heft haben wir Sanford Kwinters Polemik gegen die junge niederländische Architektur und gegen euch als exponierteste Vertreter dieser 'Schule' veröffentlicht ('La Trahison des Clerc'). Die Anwürfe reichen von neoliberaler Marktkonformität bis zu Epigonentum, von zynischem Pragmatismus bis zu mangelnder visionärer Kraft. Kwinters Position läßt sich am Thema dieses Heftes - Mobilität und Raumstruktur - gut diskutieren.

MVRDV: Wir ziehen es vor, über konkrete Inhalte zu sprechen.

Gut, behalten wir Kwinter im Hinterkopf. Eine der zentralen Thesen dieses Heftes haben wir gewissermaßen aus den niederländischen Projekten - und es ist kein Zufall, daß sie hier so reichlich vertreten sind - extrahiert. Sie scheinen alle davon auszugehen, daß die strikte funktionale Trennung des Verkehrs zu viel an Reserven verbraucht, während neue Verknüpfungen, Schnittstellen zwischen Verkehrsinfrastruktur und Raumstruktur auch neue Potentiale erschließt. Es handelt sich dabei, wohl-

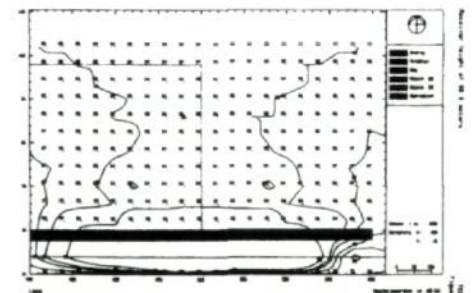
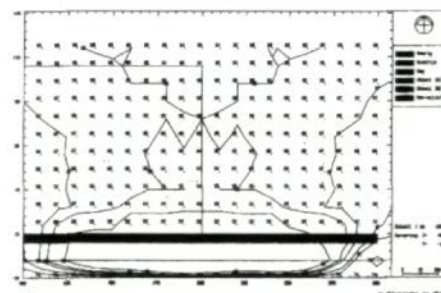
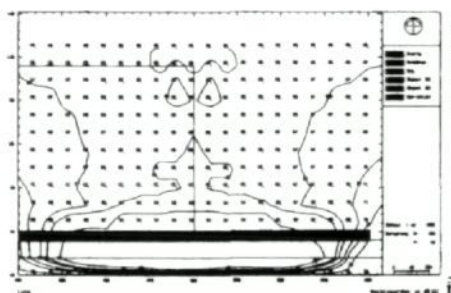
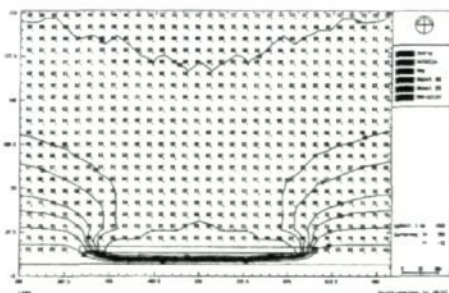
gemerkt, immer um Fragen der räumlichen, funktionalen und ästhetischen Einbindung des Autos, nicht des öffentlichen Verkehrs. Auch ihr arbeitet an solchen Fragen: Shopping Mall Loop oder Z-Mall sind hybride Verschmelzungen von Straße und Gebäude, und eure Vorschläge für Autobahnbebauungen sind, nicht nur aus verkehrsplanerischer Sicht, einigermaßen unkonventionell.

Die Verbannung des Autos provoziert mehr Verkehr als seine Integration. In den USA werden - abgesehen von der NASA und dem Health-Programm - die kostspieligsten Projekte realisiert, um den Verkehr in den Untergrund zu verbannen. Das neue Tunnelsystem von Boston ist völlig unlogisch und ungesund. Das sind defensive, kosmetische Strategien. Wir halten nichts davon. Genauso wenig übrigens, wie davon, die Abschaffung des Autoverkehrs zu proklamieren. Unsere Vorstellung von Fortschritt ist Nuancierung und Differenzierung, also schrittweise Veränderung. So beschäftigen wir uns in unseren Projekten vorrangig mit dem Individualverkehr, Auto und Fußgänger, um neue Lösungen zu finden, auch für den scheinbaren Widerspruch zwischen beiden.

Geht ihr dabei nicht etwas zu großzügig über die Unverträglichkeiten des Autos hinweg? Es ist nun mal eine Dreckschleuder.

Richtig. Aber muß es das bleiben? Wir sind davon überzeugt, und darauf beruht unsere Hoffnung, daß diese Umweltprobleme, Abgasemissionen, Lärmbelastigungen in absehbarer Zeit technisch lösbar sind. Das ist nicht unsere Aufgabe, aber Architekten und Städtebauer sollten sich damit auseinandersetzen. Unser Vorschlag die existierenden Stadtautobahnen extrem zu verdichten kann als eine 'apokalyptische Methodik' angesehen werden: je mehr Verkehr, desto mehr Probleme, je eher eine Lösung. Architektur ist ein Instrument der Gesellschaft, aber es ist natürlich völlig hirnrissig, sie als einzige Profession mit Visionen für die Welt oder die nächste Generation beauftragen zu wollen. Wenn wir an diesen Problemen arbeiten, ist das kein zynischer Pragmatismus, ganz im Gegenteil. Kwinter konstruiert offensichtlich einen Gegensatz zwischen Realismus und Idealismus, der für die heutige pluriforme Gesellschaft keine Gültigkeit mehr hat. Der Schlüssel für unsere Art des Arbeitens liegt in der Verbindung verschiedener Ansätze, nicht der Trennung. In diesem Umfeld können wir uns bewegen, hin und her surfen.

Der Vorwurf richtete sich gegen das Surfen auf der Welle des Neo-Liberalismus - sicherlich eine recht erfolgreiche Strategie, solange der Markt boomt und sich die Friktionen des neo-kapitalistischen Umbaus der Gesellschaft nicht so kraß zeigen. Wenn jedoch Kultur und Politik völlig dem Markt unterworfen werden, bleibt die Vorstellung alternativer Zukünfte auf der Strecke.



## Noisescape

Penelope Dean 1997  
Re-editing: MVRDV

Wenn wir den Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen weiter verdichten wollen, werden wir einen Weg finden müssen, mit dem Lärm zurechtzukommen. Gebräuchliche Lösungen sind hier die Abschirmung durch Lärmschutzbauten oder durch Gebäude mit relativ lärmempfindlicher Nutzung wie Büros oder sonstige Gewerbeflächen.

Es ist klar, daß Lärmschutzwände oder eine Abdeckung jeden Lärm dämpfen. Aber wie attraktiv ist solch eine eingemauerte Straße oder ein Tunnel für den Straßenbenutzer, für die Feuerwehr, für die Entwicklungsmöglichkeiten des anliegenden Gebiets oder für die Stadt? Ist es möglich, eine relativ offene Straße in der Stadt zu entwickeln, an der man sogar wohnen

kann? Wenn wir an Hauptverkehrsstraßen, die nicht von Lärmschutzwänden umgeben sind, wohnen wollen, so daß wir ohne weiteres die Fenster öffnen oder uns auf den Balkon setzen können, ohne dabei von Verkehrslärm gestört zu werden, so ist dies in

einer nach Höhe und horizontaler Distanz variierenden Entfernung möglich. Wenn wir solch eine Fläche einer weitgehenden Urbanisierung unterziehen wollen, gleichen diese Profillinien ausgedehnten Reisfeldern, die zusammen eine akustische 'Höhle' John-Portmanschen Potentials bilden.



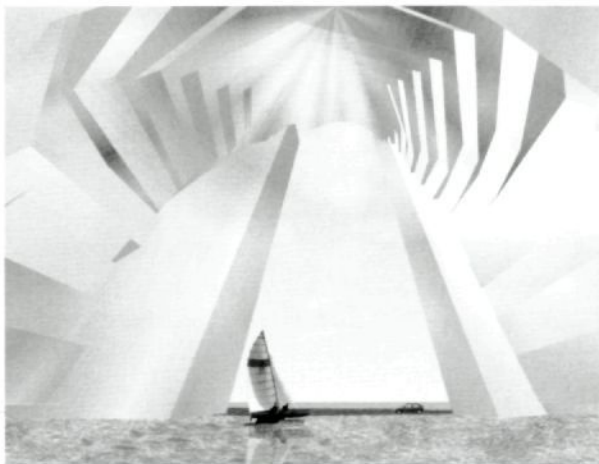
Es geht doch offenkundig um den Ausgleich zwischen politischen und ökonomischen Interessen. In den Niederlanden gibt es derzeit eine fragile Balance zwischen privaten Gruppierungen und öffentlichem Interesse. Die Politik versucht, Projekte zu realisieren, die zum Teil durch den Markt gesteuert sind. Wir halten das für eine produktive und fortschrittliche Antwort auf die Fragen der Zeit. Oftmals verleiht gerade die Kombination beider Parteien bzw. deren Kontroversen unseren Projekten Vitalität. Jede Gruppe, jede Person, jeder Bereich, ob ökonomisch, politisch, kulturell, kann in diesem Prozeß des Vorwärts-

schreitens eine große Antriebskraft sein. Dazu gehört auch die Architektur. Sie ist ein Teil davon, nicht mehr und nicht weniger.

*Nochmals zu der Frage, wie Architekten mit dem Mobilitätsproblem befaßt sind: Man kommt ja nicht daran vorbei, daß wir ganz eindeutig zuviel Verkehr haben. Wäre es nicht sinnvoller, sich mit den Bedingungen der Mobilität statt mit der Einbindung des Autos und seiner Infrastruktur zu beschäftigen, an Strategien zu arbeiten, wie das Übermaß an Mobilität gedämpft werden kann? In Deutschland gibt es zum Beispiel das Modell der 'Stadt der kurzen Wege', das auf - wahrscheinlich überholten - Vor-*

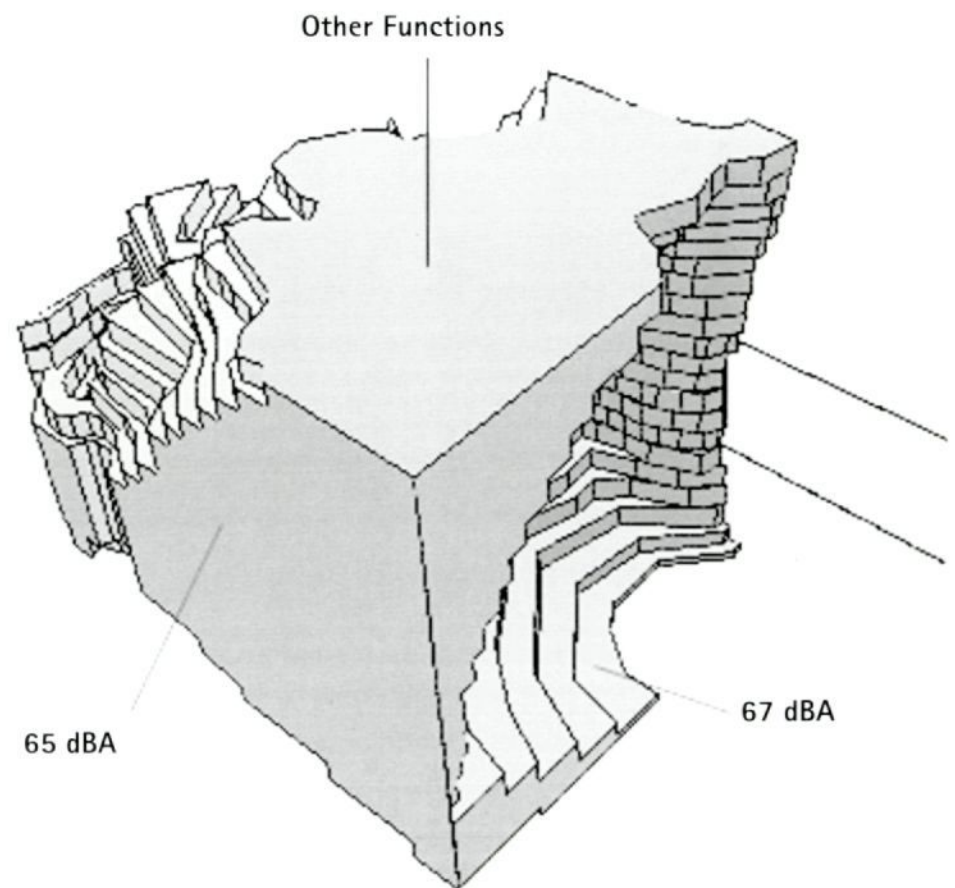
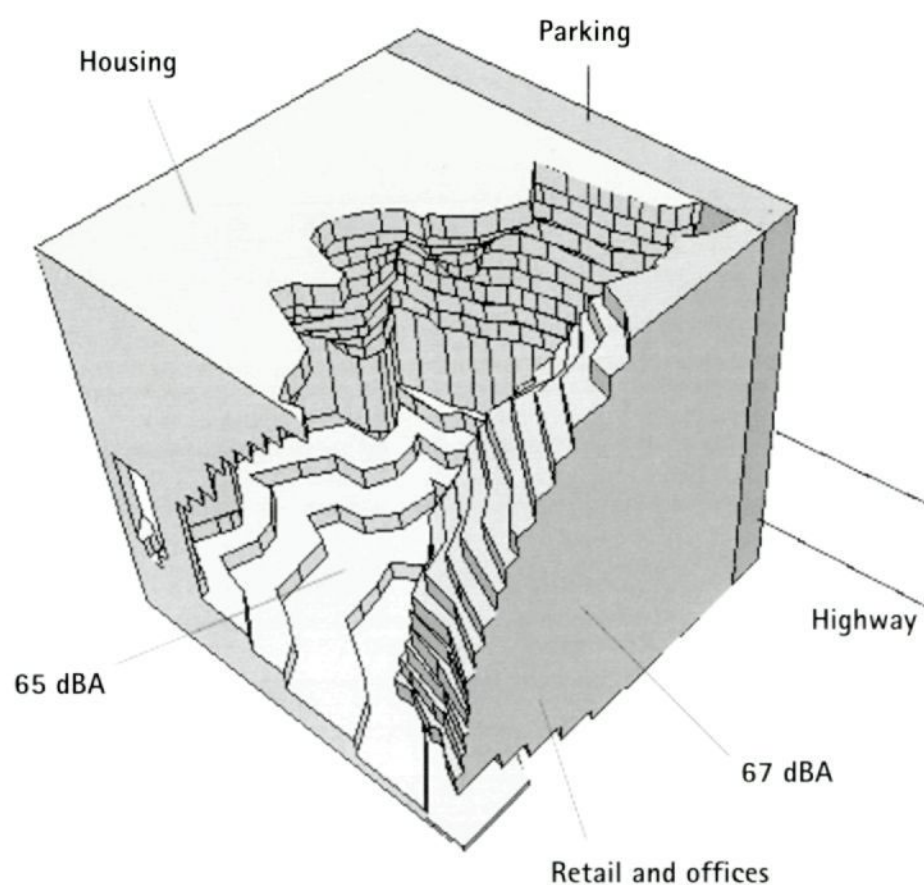
*stellungen kleinteiliger Mischung beruht. Aber es ist ein bewußter Reflex auf das Mobilitätsproblem.*

Derzeit vergleichen wir an der AA in London die 'flache Stadt' und die 'vertikale Stadt'. Wieviel Bewegung beinhaltet der Sprawl im Gegensatz zum verdichteten Stadtgefüge? Bereits jetzt ist die Summe ungeheuerlich. Abstrahiert man diese Untersuchungsergebnisse, so kann man schlußfolgern, daß mehr Konzentration der Bebauung einen Mobilitätsrückgang von etwa 60% bedeuten würde. Natürlich ist auch das nur ein erster Schritt. Man muß sich nachfolgend überlegen, wie findet die Bewegung statt: mit dem Auto, auf Transportbändern, Rolltreppen etc.? Wie steuert man die Verkehrsströme? All das muß ausgearbeitet werden. Wenn man die Kosten für eine 'flache Stadt' ermittelt und sie auf eine 'vertikale Stadt' überträgt, wird plötzlich ein gewaltiger Maßstabssprung möglich. Diese Dinge sind bis heute nicht wirklich untersucht, wir vermissen entsprechende Institute.



'Akustische Höhle'

Datascape des Lärmpegels, der die möglichen Nutzungen zeigt.



linke Seite:  
Die Diagramme zeigen die Konturen des gemessenen Lärmpegels 25, 50, 75 und 99,9 Meter über dem Boden.

Datendesign  
1. Quelle  
bewegtes Objekt,  
0,75 m über dem  
Boden  
2. Stadtautobahn  
20 m breit, 8 Spuren,  
symmetrisch angeordnet,  
Verkehr in beiden  
Richtungen

3. Verkehr  
Tempo 120 km/h,  
4000 Fahrzeuge pro  
Stunde, 25% leicht,  
25% mittelschwer,  
25% schwer, 25%  
Motorräder  
4. Straße  
Asphalt  
5. Belag  
absorbierend  
6. Emission  
nach Wegverkehrslawaai SRM 2

7. Hindernis  
Parkhaus am Rande  
der Stadtautobahn  
5 x 200 x 100 m  
8. Wirkung  
Profile für 65 dB(A),  
67 dB(A), 70 dB(A),  
75 dB(A) bei Längen  
von +1,5 m, +25 m,  
+50 m, +75 m,  
+99,9 m nach SRM 2



## Datascapes

*Und ihr macht selbst solche Untersuchungen mithilfe der Datascapes?*

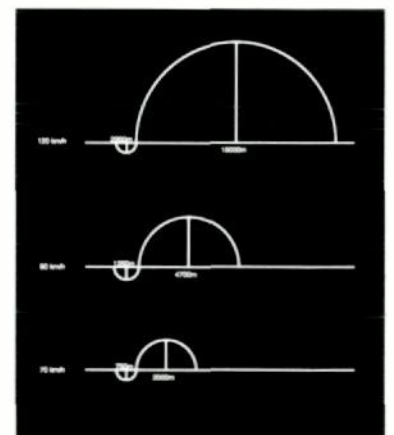
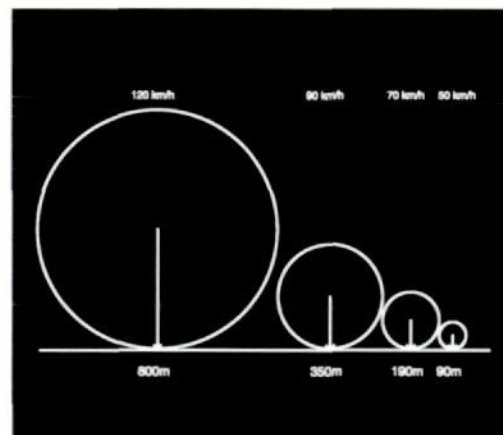
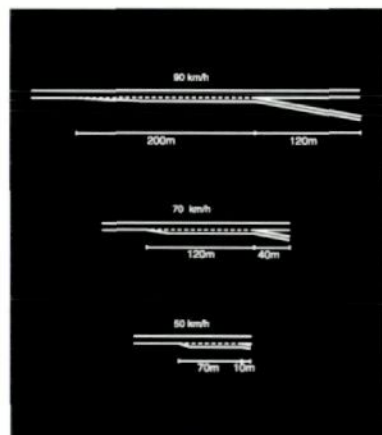
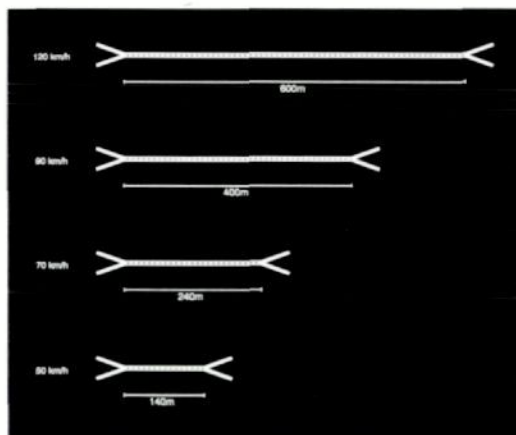
Deshalb sind die Datascapes so wichtig, sie sind eine erste Visualisierung solcher Fragestellungen. An den amerikanischen Universitäten dagegen kennt man nur den philosophischen Diskurs, statt sich darüber Gedanken zu machen, wie Problemfelder, über die man wenig weiß, sichtbar gemacht werden könnten. Schließlich gibt es gerade in den USA ein enormes Potential von 'corporateness', große Büros wie SOM, die mit einer Vielzahl von Spezialisten, Technikern und Ingenieuren zusammenarbeiten. Warum nutzt die akademische Welt dieses Potential nicht? Statt dessen kultivieren deren Vertreter die Trennung zwischen einer vermeintlichen Avantgarde und der 'corporateness'. Das ist eine Sackgasse. Tatsächlich wird die intellektuelle Kraft dort verschleudert. Das können wir uns nicht leisten, wir sind über Aufträge von Städten und Regionalverwaltungen in die Realitäten involviert und brauchen auch reale Werkzeuge, um Visionen sichtbar machen zu können.

*Gegen die Datascapes richtet sich Kwin-  
ters böseste Polemik. Wenn er von  
'Maastrichter Erbsenzählerei' spricht,  
bezieht er euch des geistlosen Empi-  
rismus. Wir haben keine Probleme mit  
einer empirischen Ausrichtung, im  
Gegenteil. Aber leisten die Datascapes  
das wirklich? Wie kommen sie zustan-  
de? Daten für sich genommen besagen  
alles und gar nichts. Erst wenn man sie  
aufeinander bezieht, werden sie aussa-  
gekräftig. Nach welchen Kriterien selek-  
tiert ihr die Daten? Das erfordert doch  
ein konzeptuelles Vorgehen, eine quali-  
tative Vorstellung von Realität.*

Tatsächlich sind die Datascapes keine Visualisierung von Visionen, sondern schlicht angewandte Forschung. Kwin-ter mißversteht uns hier absichtlich. Sie sind nur eine Möglichkeit unter vielen anderen, die Komplexität unserer Welt zu studieren, indem man die Grenzen bestimmter Parameter kartographiert und untersucht. Oft sind wir umgeben von versteckten Gesetzen, Normen, Regeln, Logiken etc., die wir auf diese besondere Weise enttarnen und damit zeigen, wie weit man innerhalb der bestehenden Auflagen und Wertvorstellungen gehen kann. Dabei zeigt sich häufig, daß die Grenze des Machbaren noch lange nicht erreicht ist. Wir schlagen auf diese Weise vor, die Grenzen auszudehnen, sich von unreflektierten

moralischen Setzungen zu befreien und den Durchschnitt hinter sich zu lassen. Bestehende Verordnungen werden somit in Frage gestellt, weshalb die Datasca-  
pes mehr als ein Werkzeug im Entwurf-  
prozeß sind; sie sind auch ein Kom-  
munikationsinstrument. Nicht mehr und  
nicht weniger ist die Aufgabe und Ab-  
sicht des Datascape-Verfahrens. Man  
könnte dieses Verfahren beinahe als  
eine Art von neuem 'Neufert' bezeichnen.

*Das würde Neufert wahrscheinlich wun-  
dern. Aber irgendwie ist es immer noch  
unklar. Zum einen gibt es die Visuali-  
sierung von realen Daten im Umfeld  
eines Projekts, um Zusammenhänge zu  
verdeutlichen, vielleicht Schlupflöcher  
aufzuspüren, zum anderen gibt es, wie  
z.B. bei 'Metacity/Datatown', die Visua-  
lisierung von Annahmen, die ihr getrof-  
fen habt durch zugeordnete Daten nach  
dem Modus, 'was wäre, wenn...'. Das ist  
aber etwas ganz anderes, eine Art Plan-  
spiel, Simulation, wobei eure Methode  
zu sein scheint, die Dinge auf die Spitze  
zu treiben. Unklar bleibt auch, ob ihr es  
dann für eine wünschenswerte Vision  
oder ein Schreckbild haltet. Diese Ent-  
scheidung muß der Betrachter treffen.  
Viele Datascape-Diagramme in den bei-  
den Büchern FARMAX und DATA-  
TOWN scheinen zwischen diesen beiden*



## Lace

Studie über Mobilitätsszenarien  
in den Niederlanden  
MVRDV 1997

Ganz gleich, wie sehr wir öffentliche Verkehrssysteme fördern oder das Auto durch höhere Steuern, teureres Benzin und Planungsmaßnahmen zurückzudrängen bemüht sind, der Individualverkehr scheint in unserer Gesellschaft weiterhin eine dominante Rolle zu spielen. Sinnvoller könnte es sein, einen energiesparenden, vergleichsweise geräuscharmen Wagen zu entwickeln, um die unangenehmen

Aspekte der Automobilität wie Energieverbrauch, Umweltverschmutzung und Lärm zu beseitigen, anstatt die ersehnte Freiheit zu bestrafen. Ließen sich die Dinge nicht in eine solche Richtung lenken, wenn wir die Automobilität stimulierten, statt sie zu bezähmen? Könnten wir nicht einen apokalyptischen Ansatz wählen, der den Verkehrskollaps herbeiführen und so den Ruf nach einer Lösung verstärken würde?

So betrachtet sollten wir vielleicht das Straßensystem intensiver nutzen und verdichten. Statt Autostraßen neu zu bauen, könnten vorhandene konzentriert werden. Lärmschutzzonen entlang solcher Straßen sind, gerade wegen ihrer äußerst guten Erreichbarkeit, prädestiniert für Entwicklung. Die Abschirmmanie, die Autostraßen zu inhumanen 'Tunnels' macht, ließe sich so überwinden.

Die Stadtautobahnen könnten in städtische Boulevards umgewandelt werden und als neue urbane Distrikte der Stadt ihren Stempel aufdrücken. Um solche Zonen zu erschließen, bedarf es radikaler Überlegungen. Mit welcher Strategie und in welchem Maßstab läßt sich die intensive Nutzung solcher Zonen verwirklichen, Zonen, in denen man mit 120 km/h in seine Wohnung oder sein Büro fahren kann – Adresse A 10 oder A 20?

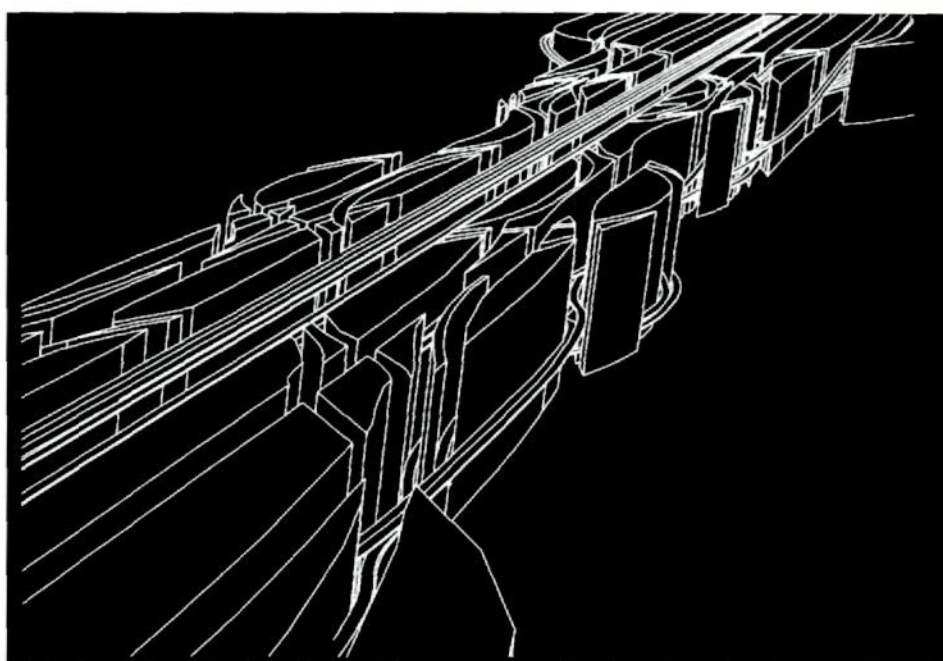
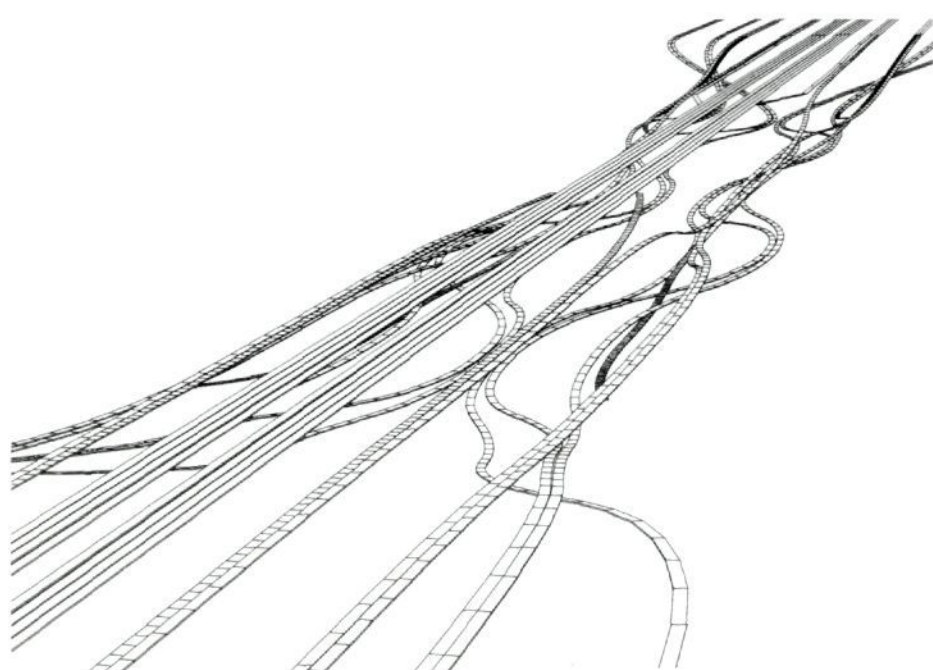


Verfahren zu changieren. Bart Lootsma hat zwar eure Arbeit in Bezug zu den statistischen Arbeiten von Van Eesteren und Van Lohuizen gestellt, doch unterscheidet sich eure Darstellung von der rationalen Klarheit der Graphiken, die in den fünfziger und sechziger Jahren erstellt wurden.

Hier werden Dinge vermischt: Die projektbezogenen Analysen sind meistens zu spezifisch um daraus generelle Schlüsse zu ziehen. Sie sind also keine Datascares. Auf der anderen Seite ist

Metacity/Datatown auch kein Datascape, sondern eine visionäre Geschichte. Es werden verschiedene Möglichkeiten untersucht die auf der Erde existierenden Lebensgrundlagen zu erweitern und unter extremen Dichtestaffelungen zu reproduzieren.

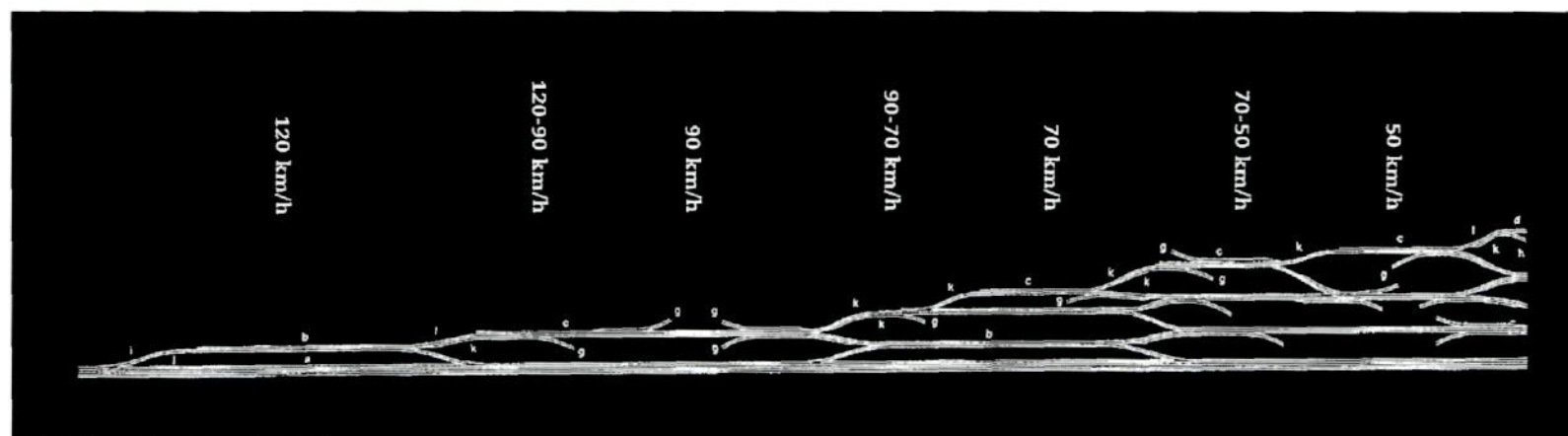
An engen Streckenabschnitten kann dieses System in ein vertikales Straßenbündel überführt werden, eine 'Roulade', die höhergelegene Niveaus erschließt. So wird ein Urbanismus vertikaler Prägung möglich.



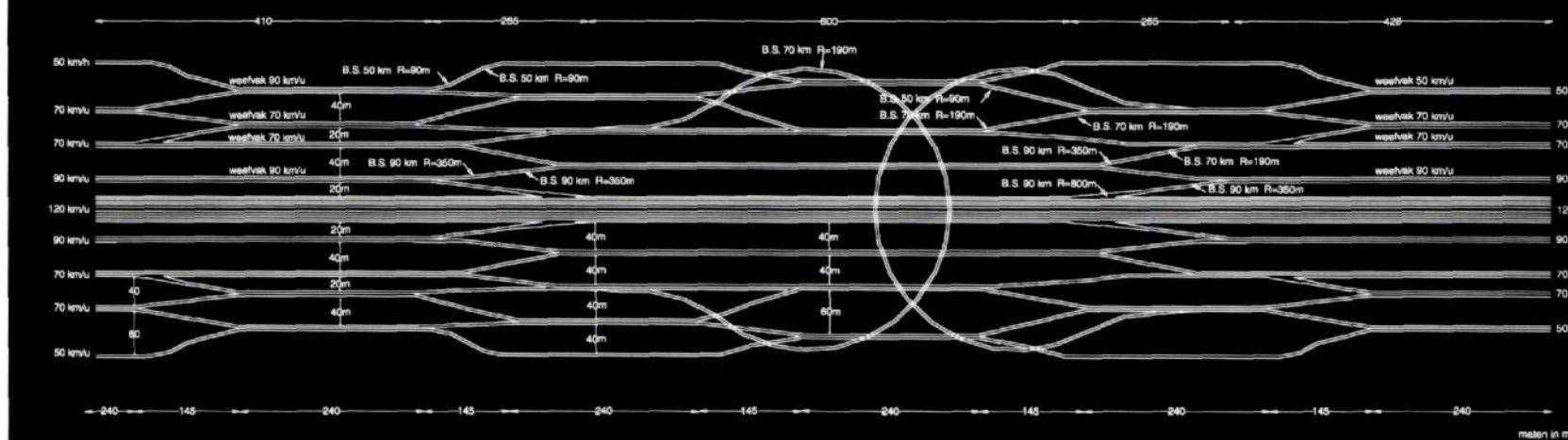
Die unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten mitsamt der zugehörigen Parameter für die Radien, Fahrspuren und Zubringer von Autobahnkreuzen könnte eine Art 'Brüsseler Spitzenbesatz' (lace)

von Straßen hervorbringen. Weist man parallele Fahrspuren als Einbahnstraßen aus, fließt der Verkehr glatter und mit vergleichsweise höheren Geschwindigkeiten, wodurch die Fahrspuren besser ausgelastet

würden. Gleichzeitig wären sie für Fußgänger leichter zu überqueren und der Grund und Boden könnte mehr Verkehr aufnehmen, was sein ökonomisches Potential erhöhen würde.



Könnten diese Stadt-autobahnen mit einem ausgeklügelten System paralleler Spuren und Zubringer zu echten Wohnstraßen aufgemöbelt werden, so daß benachbarte Stadtquartiere eher verbunden als getrennt würden? Wenn man die üblichen Abstandsflächen in Durchgangs- und Wohnstraßen umformt, gäbe es auch mehr Anschlüsse, und es entstünde eine Kette von 'Autobahn-adressen'.





*Einige Datascape sind etwas verwirrend. Zum Beispiel ist 'Noisescape' schwer zu verstehen. Es bleibt unklar, auf welcher Datenbasis die Verräumlichung erfolgte.*

Noisescape ist die Arbeit einer Studentin am Berlage Institut zusammen mit einem Akustikingenieur. Grundsätzlich geht es dabei um die Frage, ob man direkt an der Autobahn leben kann. In einem Computermodell, das von Verkehrsingenieuren stammt, wurde untersucht, wie sich die Schallwellen verhalten, wenn man sie entweder durch einen Schirm abblockt, oder wenn man die Bebauung an einer Seite öffnet oder ein Loch in die Wand macht. Die dazugehörigen Diagramme muß man als Grundriß lesen: Unten befindet sich die Autobahn, der schwarze Streifen ist der Schirm. Außerdem sind verschiedene Höhen des Schirms von 0 - 100 m und die Dezibelzahlen dargestellt, jeweils abhängig von der Geschwindigkeit und

der Menge der Autos. Man sieht, daß sich die Umrisslinien der Schallwellen verändern, so daß man genau festlegen kann, an welchen Stellen es möglich wäre, zu leben, wo man ein Fenster öffnen oder mit einem Bier auf der Terrasse stehen kann, um ohne Lärmbelästigung auf die Autobahn zu schauen. Insgesamt entsteht ein asymmetrischer 'dome', eine akustische Höhle.

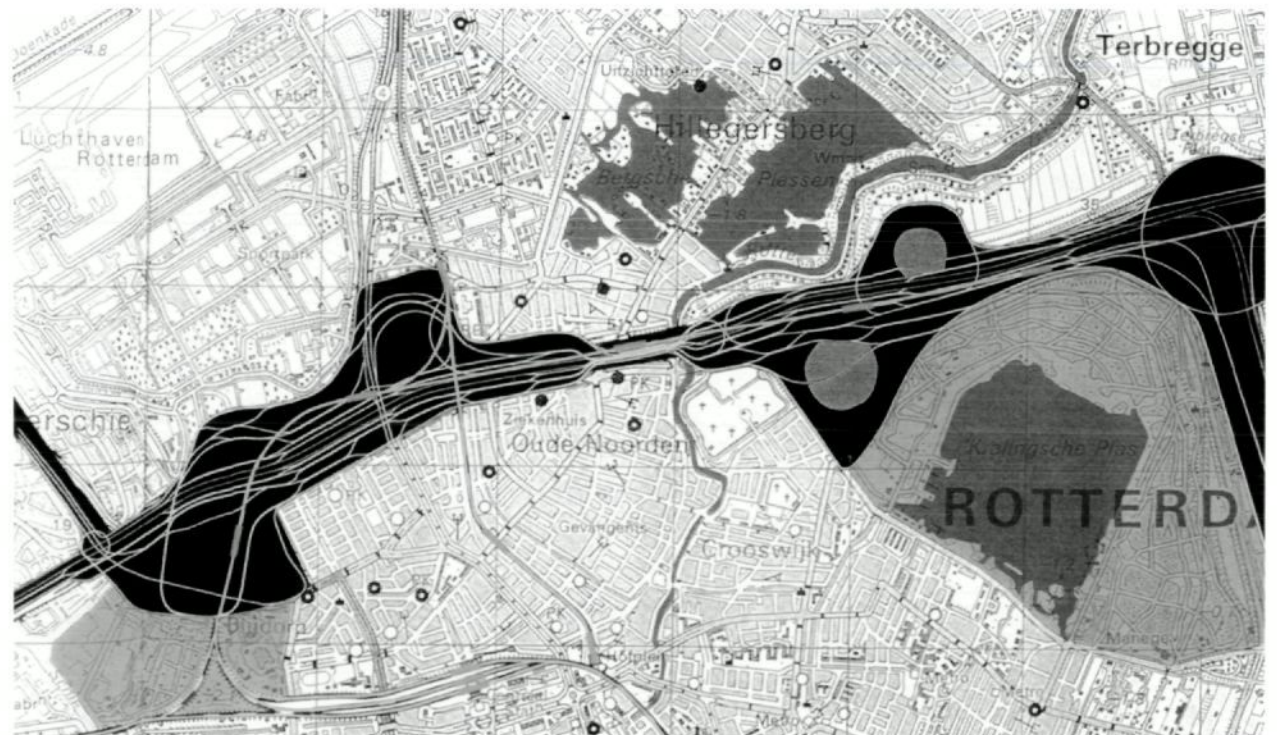
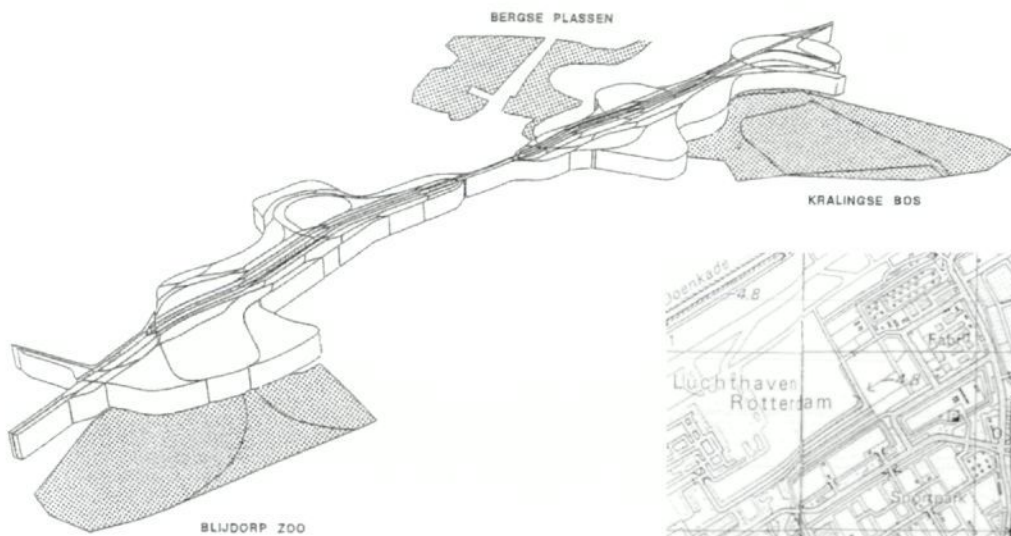
*Innerhalb derer Ruhe herrscht?*

Nein, wo sich der Schall konzentriert.

*Die Abbildung suggeriert das Gegenteil. Wenn weitere Gebäude entstehen, verändern sich die Umrisslinien der Schallwellen erneut. Habt ihr den Zusammenhang zwischen Art der Bebauung und Schallausbreitung systematisch untersucht?*

Ja, aber die publizierten Diagramme von Noisescape sind nur ein erster Schritt. Da die Daten an einem bestimmten Tag erhoben wurden, ändert sich das Diagramm natürlich, wenn es mehr oder weniger Verkehr gibt. Allerdings sind verschiedene Materialien und deren Absorptionsverhalten berücksichtigt, und es gibt Fortsetzungen dieser Studie in bezug auf Flugplätze, wo untersucht wird, inwieweit man dort ohne Schutzwände zu den startenden und landenden Flugzeugen wohnen kann. Die Datascape sind nur ein Anstoß, um weiter zu denken und nicht aufzugeben. Warum soll man nicht darüber nachdenken, ob man diese Vielzahl an städtischen Restflächen, das Flächenpotential der Infrastruktur insgesamt nicht doch nutzen kann.

*Solche Überlegungen resultieren wahrscheinlich aus dem niederländischen Trauma bezüglich der knappen Ressource Land. Ich könnte mir vorstellen, daß es dafür auch einen Markt gibt. Aber habt ihr keine Sorge, daß eine solche Strategie nicht letztlich zu einer Senkung der Standards führen könnte?*



Vorschlag zur Anwendung der Grundprinzipien von 'Lace' am konkreten Beispiel: Die Autobahn A 20 ist Teil des Rotterdamer Stadtautobahnringes und zugleich des Randstad Rings. Entlang der Strecke zwischen Kleinpolderplein und Terbregse Plein werden die Fahrspu-

ren aufgespreizt, miteinander verwoben und teilweise aufgeständert. Durch eine verdichtete Hochhausbebauung soll die Strecke den Charakter eines städtischen Boulevards innerhalb eines neuen Stadtquartiers verliehen bekommen – mit einer Vielzahl von direkten Autobahnadressen.





Vielleicht, aber eine Gesellschaft ist auch einem ständigen Wandel unterworfen. Worum es uns geht, ist, Bestehendes nicht einfach zu akzeptieren, sondern die Komplexität zu verstehen, die darin enthaltenen Potentiale ausfindig zu machen und deren Grenzen zu erforschen und zu kritisieren.

*Wie schafft ihr den Sprung von der quantitativen Erfassung der Realität zum Qualitativen, also zum Entwurf?*

Die Modelle, die wir entwickeln und benutzen, gehen immer von einer qualitativen Fragestellung, von einer Position aus. FARMAX vereint zum Beispiel Beobachtungen zu einem Grundthema: die Potentiale der Verdichtung. Ein anderes Thema wäre das Ausloten von möglichen Diversifizierungen der Gesellschaft.

### Autobahnadressen

*Eure Methode, Grenzen auszureizen, produziert allerdings auch Visionen, die einen das Schaudern lehren. In der Studie 'Lace' untersucht ihr die Möglichkeiten der Aufspreizung von Autobahntrassen für eine Bebauung. So weit, so gut. Die Weiterentwicklung zum 'Highway-Habitat' - eine Vielzahl von mittlerweile aufgeständerten Autobahntrassen, zwischen denen sich schematische Gebäudkörper erheben - wirft eine Fülle von Fragen auf: Wo könnten solche Habitats stehen? Warum diese extreme Dichte? Wer soll dort wohnen, oder ist es auch für Gewerbe gedacht? Außerdem weckt es Angstgefühle.*

Das ist genau, was wir wollen. Emotionale Reaktionen hervorrufen, besser starke Reaktionen als gar keine. Es wäre phantastisch, wenn man es lösen könnte. Wie könnte ein solches Projekt sozial akzeptabel sein? Kann man dort Kinder großziehen? Gibt es genug Gärten etc.? Ist es überhaupt wahr, daß in solchen Gebieten die Kriminalitätsrate höher liegt? 'Lace' bzw. 'Highway-Habitat'



sind nur ein erster Schritt, um sich über eine völlig andere Art von Städten Gedanken zu machen: mit anderen Formen, anderen Programmen, anderer interner Organisation und Zugänglichkeit.

*Zweifel bleiben bestehen. Schließlich wären alleine die Kosten für das Aufständern der Autobahn immens. Damit sich das lohnt, muß der Grund und Boden sehr teuer sein.*

Besagte 'flache Stadt' kostet doch so viel mehr. Schließlich muß man sich irgendwann gegen den Sprawl entscheiden.

*Bei der Fahrt von Aachen nach Rotterdam haben wir gesehen, wie sich der Sprawl mittelständischer Dienstleistungsunternehmen links und rechts der Autobahn ausgebreitet hat - die Gebäude bezeichnenderweise in postmodernem Design und mit der Fassade zur Autobahn. Gerade solche Firmen haben starkes Interesse an günstigem Grund und Boden für Parkplätze, Anlieferungen, Erweiterungen etc. Wahrscheinlich wären sie nie Bestandteil eurer Highway-City. Sie scheint nicht die richtige Strategie gegen diese Art von Sprawl zu sein.*

Natürlich sind wir uns dieses Ventilmechanismus der relativ billigen Grundstückpreise bewußt. Es braucht einen nächsten Schritt, um solche Fragen zu bearbeiten. Das passiert gerade im Zusammenhang mit einem Auftrag für die Stadt Eindhoven, dem Flight Forum, eine Art Gewerbepark, der neben der Autobahn entsteht. Bei diesem Projekt wird sowohl mit öffentlichen Auftraggebern als auch privaten Interessengruppen an einer entsprechenden Menge von Alternativen gearbeitet und deren Finanzierung diskutiert. Wie hoch sind die Kosten tatsächlich, wenn man zum Beispiel die Autobahnen aufständert? Das wird zur Zeit gerade berechnet. Die Mehrkosten belaufen sich auf ungefähr 30%, das ist nicht so viel. Und als wir außerdem entdeckten, daß wir bei diesem Projekt mehr Auf- und Abfahrten machen können, also für mehr Autobahnadressen sorgen, war zum Beispiel Philips sofort davon begeistert.





*Wenn eine Firma eine ganze Region, wenn nicht das ganze Land beherrscht, ist logischerweise das Interesse der Firma identisch mit dem der Politik – oder ist es umgekehrt?*

Es war nicht Philips, sondern die Stadt, die die Diskussion um eine Neuplanung der Autobahnbebauung begann. Wir schaffen einen dichten Korridor, der helfen soll, die umgebenden Ortschaften von Programmen zu befreien, die dort nichts zu suchen haben. Gleichzeitig wird die Innenstadt entlastet, weil der Ring den Verkehr aufnimmt. Wir sind über die Eindhoven-Studie deshalb sehr glücklich, weil wir herausgefunden haben, wie man das Verkehrssystem, das dort sehr schmal ist, im Zusammenhang mit einer neuen Autobahnbebauung entwickeln kann.

*Ihr habt auch für den Rotterdamer Ring eine Studie gemacht?*

Ja, im Rahmen von 'Port-City'. Die Stadt wollte wissen, wie der bestehende Ring, der die Dimensionen des Boulevard de Peripherique von Paris hat, weiter entwickelt werden könnte. Rotterdam

könnte zu einer Stadt mit drei Millionen Einwohnern werden, wenn die Behörden einsehen, daß man nicht das ganze Land nach dem Gießkannenprinzip mit Einfamilienhäusern zuschütten kann. Wenn man keinen Los Angeles-artigen Teppich in den Niederlanden will, muß man sich neue Strategien und auch neue Bauaufgaben ausdenken. Ein Vorbild, wie man Programme an einer Autobahnkreuzung unterbringen kann: Parkhäuser, Kinos, Hotels etc., ist z.B. die Porte de Bagnolet, einer der Knotenpunkte auf dem Peripherique. Dieser Komplex ist nicht entworfen worden, er passierte einfach. Dabei sind eine Reihe von infrastrukturellen Fragen zu lösen, die sich auch großmaßstäblich auswirken, da man bereits vier Kilometer vor dem eigentlichen Komplex Ausfahrten braucht. Realisiert man mehr solcher Projekte, wird der Einfluß auf die Innenstädte und die Peripherie haben.

*Ist das eure Vision für die Niederlande: hoch-verdichtete Highway-Cities, in denen sich alles konzentriert, zwischen*

*den Verkehrsadern 'Lite Urbanism', angenehmes Wohnen im Grünen für den Mittelstand und als Restgröße die historischen Städte als eine Art Freilichtmuseum? Eine schreckliche Vorstellung.*

Warum? Aber ich möchte betonen, daß wir keineswegs die Vorstellung haben, daß die Wohnungen an der Autobahn potentielle Slums werden, während die Reichen in Villen im Grünen wohnen. Wir entwickeln Extreme, jedoch nach anderen Kriterien. 'Lite Urbanism' handelt von Planungen mit geringer Investition, daneben gibt es Zonen mit hoher Investition, zu denen auch Straßen, Flugplätze und Häfen gehören. 'Compact Cities' und 'Camping Land' verhalten sich nicht wie schwarz und weiß, es gibt eine Menge dazwischen. Doch wenn man nicht an den Extremen arbeitet, wird sich immer das 'dazwischen' durchsetzen, das Mittelmäßige. Alle reden zwar von der Diversifizierung der Gesellschaft, aber die 'Pixel-Bigness' führt derzeit zu einem riesigen Teppich, wo alles paradoxerweise gleich wird. Deshalb schlagen wir Operationen vor, welche die Differenz wieder erhöhen.



## Flight Forum

Masterplan für 60 ha Gewerbepark  
Entwurf 1998, Baubeginn 1999  
MVRDV

Das Flight Forum liegt direkt neben dem Flughafen von Eindhoven, auf einem stillgelegten Areal des Luftwaffenstützpunktes. 60 ha sind für Gewerbeansiedlung und Büros vorgesehen. Industrieparks sind in Holland eingezäunt. Nur ein relativ kleiner Teil der Flächen ist tatsächlich bebaut. Sie sind umgeben von Bauerwartungsland mit temporären Lagerflächen und simplem, eher zufälligem Grün. Erscheinung und ökonomische Bedeutung solcher Gebiete scheinen sich nicht zu entsprechen.

Unterdessen warten riesige Flächen auf ihre endgültige Belegung – auf Kosten urbaner Qualitätsstandards. Wie lange können wir es uns noch leisten, mit dieser Art Entwicklung Land zu vergeuden? Sind solche Gebiete in Zeiten knappen Bodens noch tragbar? Ist nicht eine Intensivierung der industriellen Entwicklung denkbar, wenn man Gewerbe direkt nebeneinander setzt oder einfach vertikal stapelt?

**Elastizität**  
Die Haupteinfahrungsstraße ist Teil eines größeren Ringstraßensystems. Sie hat zwei Fahrtrichtungen und wird in die Länge gezogen, was bequemer und sicherer ist. Außerdem können dadurch mehr Adressen an der Hauptstraße angeboten werden – aus unternehmerischer Sicht absolut sinnvoll. Alle Grundstücke haben hohen Marktwert. Durch weitere Streckung und Kurvung der beiden Fahrbahnen erhöht sich die Anzahl möglicher

Adressen. Schleifen und Kurven können so modelliert werden, daß sie das gesamte Programm aufnehmen und alle Grundstücke erschließen. Indem die Kurven auf 50 km/h ausgelegt werden, entsteht eine geschmeidige und schnelle Wegführung, die Ampeln überflüssig macht, und die Zugänglichkeit der Anlage erhöht. Dieses Elastizitätsprinzip ist ein Instrument für flexible Planung.



## Der große Maßstab

*Könnt ihr verhindern, daß eure Extreme zu sozialen Extremen werden?*

Vielleicht sollte man von kulturellen Extremen sprechen. Wie kann man einen anzustrebenden Zustand erreichen und ausbauen? Kann Urbanismus hier hilfreich sein und welche Mischungen sollten vorgeschlagen und produziert werden? Wir nehmen das ernst. Allerdings projizieren wir dieses Thema nun auf den großen Maßstab, mit verschiedenen Studienobjekten und Modellen, einmal mehr literarisch, einmal mehr technisch, um es dann wieder auf den Maßstab eines einzelnen Hauses zurückzuführen, dem einer Villa beispielsweise. Wir beschäftigen uns mit der Mischung auf verschiedenen Ebenen und das gibt uns einen veränderten Horizont. In den achtziger Jahren hat sich der Berufsstand auf das Kontrollieren des einzelnen Gebäudes zurückgezogen, auf Materialfragen, Details, Ausführung etc. Doch der große Maßstab gehört auch zum Beruf, denn bei jedem Projekt

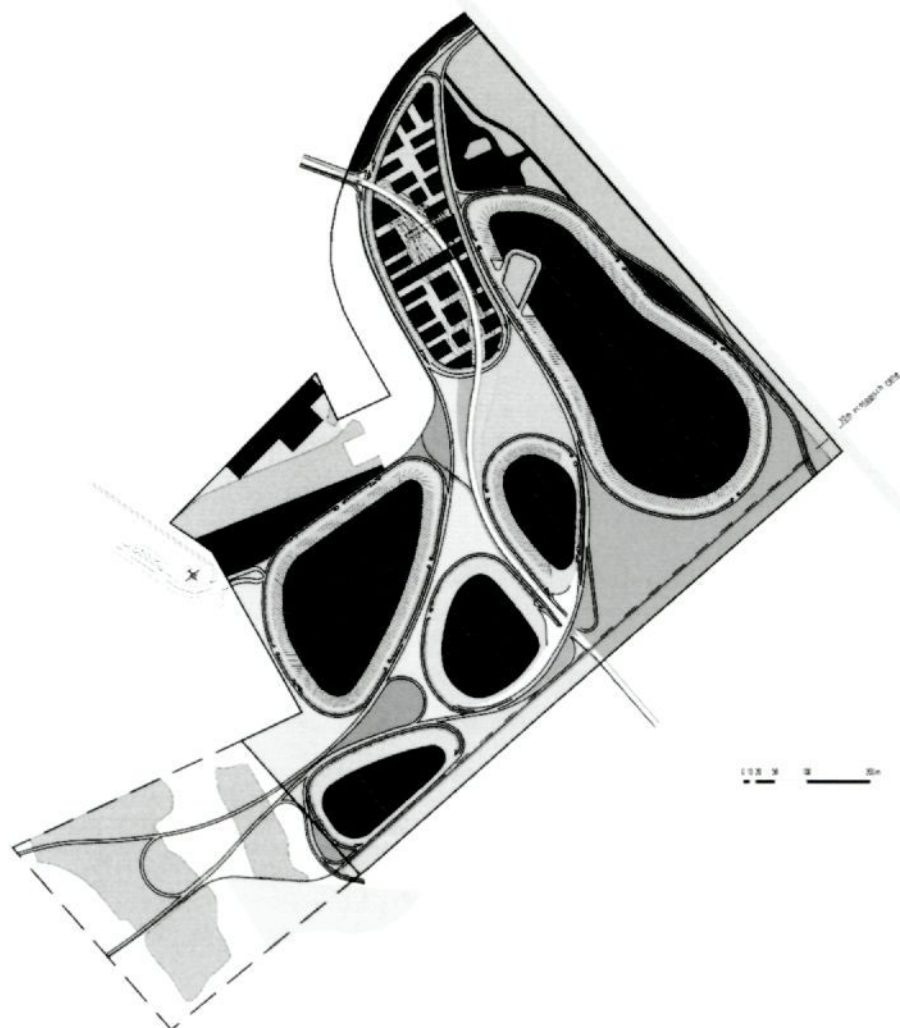
muß man den Zusammenhang berücksichtigen. Einfach nur Bauaufträge ausführen, reicht nicht. Wir brauchen Werkzeuge, um den Zusammenhang mit größeren Maßstäben verstehen zu können.

*Inwieweit unterscheidet sich euer Umgang mit dem großen Maßstab von den Planungen der sechziger oder der zwanziger Jahre?*

Im 20. Jahrhundert gab es diese zwei sehr produktiven Phasen mit vielen Visionen, von denen kaum etwas realisiert wurde: weder Tokyo Bay noch Broadacre City, genauso wenig wie Plan Voisin. Die heutigen Maßstabsvergrößerungen aufgrund der Globalisierung und des unglaublichen Wachstums auf

dem Planeten Erde erfordern wieder solche Programme. Das ist offensichtlich. 'Lite Urbanism' hat zum Beispiel viel mit dem Plan Voisin gemeinsam: Wir betrachten bestimmte Gegebenheiten nicht als ewig und stellen Monumente in Frage. Allmählich gibt es mehr Akzeptanz für diese Haltung, da bestimmte Regionen wegen der ständigen Bautätigkeit geradezu klaustrophobischen Charakter annehmen. Die sechziger Jahre sind aber noch aus einem anderen Grund interessant. Architektur und Städtebau nutzten damals größere Bereiche von Wissenschaft und Technologie für sich. Dieses 'cross over' ist heute

Christo und Jeanne-Claude: Surrounded Islands, Florida 1983

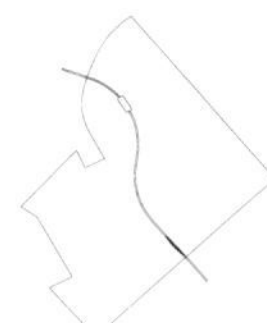
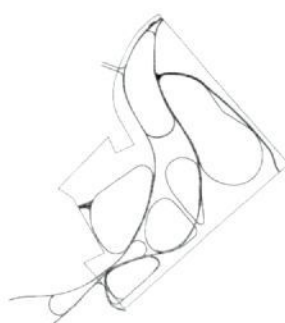
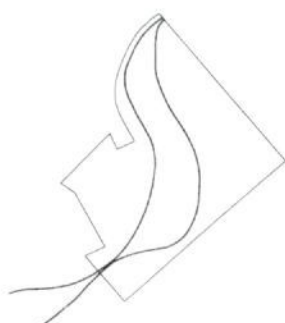


Der Entwurf der Parkallee wird von der Anlage der Kreuzungen und Abzweige bestimmt. Sie sind als verwobene Zonen projektiert. Bei 50 km/h und einer gewissen Verkehrsdichte ziehen sich die verwobenen Spuren über 180 m. Auf dieser Länge verschmelzen zwei Fahrspuren zu einer. Zwei große Kreisverkehre an jedem Ende des Flight Forums verbinden beide Parkalleen.

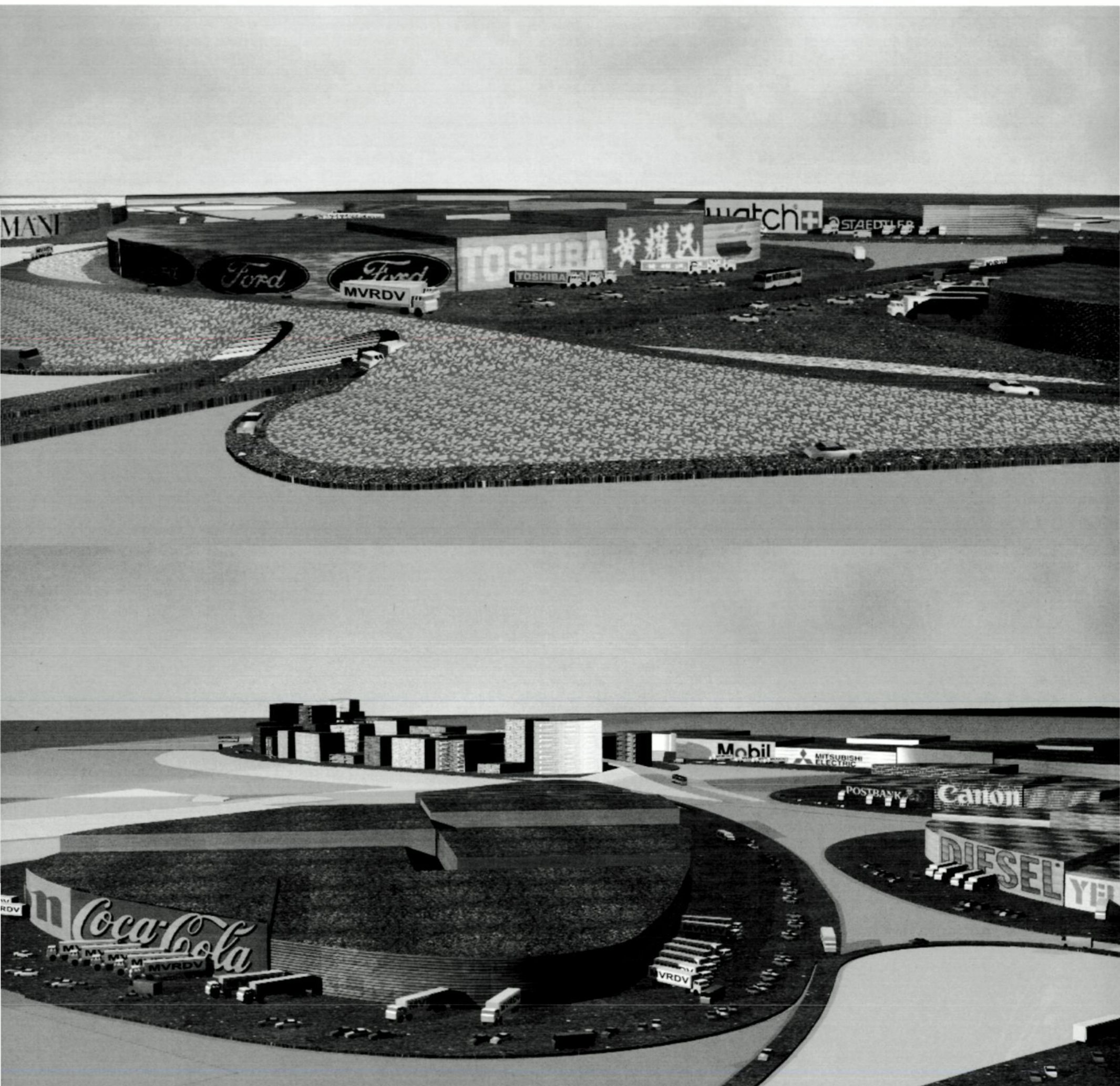
**Clusterbildung**  
Etwa 70 % von Gewerbegebieten wird parzelliert und verkauft. Die Folge: wachsende Privatisierung und ein unstrukturierter, unattraktiver Sprawl. Nur auf 45 % der Parzellen wird tatsächlich gebaut. Flight Forum ist genauso aufgeteilt: 45 % bebaute Grundfläche, 55 % unbebaute. Wenn man Gebäude

Wand an Wand errichtet und so drei von vier Fassaden eliminiert, entstehen Konglomerate, umgeben von zusammenhängenden Grundstücken für Be- und Entladen bzw. Parken. Parken direkt vor dem Haus spricht im allgemeinen für eine Anlage von hoher Qualität. Gebäude-Cluster gewährleisten den Zusammenhang der Landschaft.

von links nach rechts:  
Parkallee  
Parzellierung  
Fahrtrichtungen  
Bahnlinie







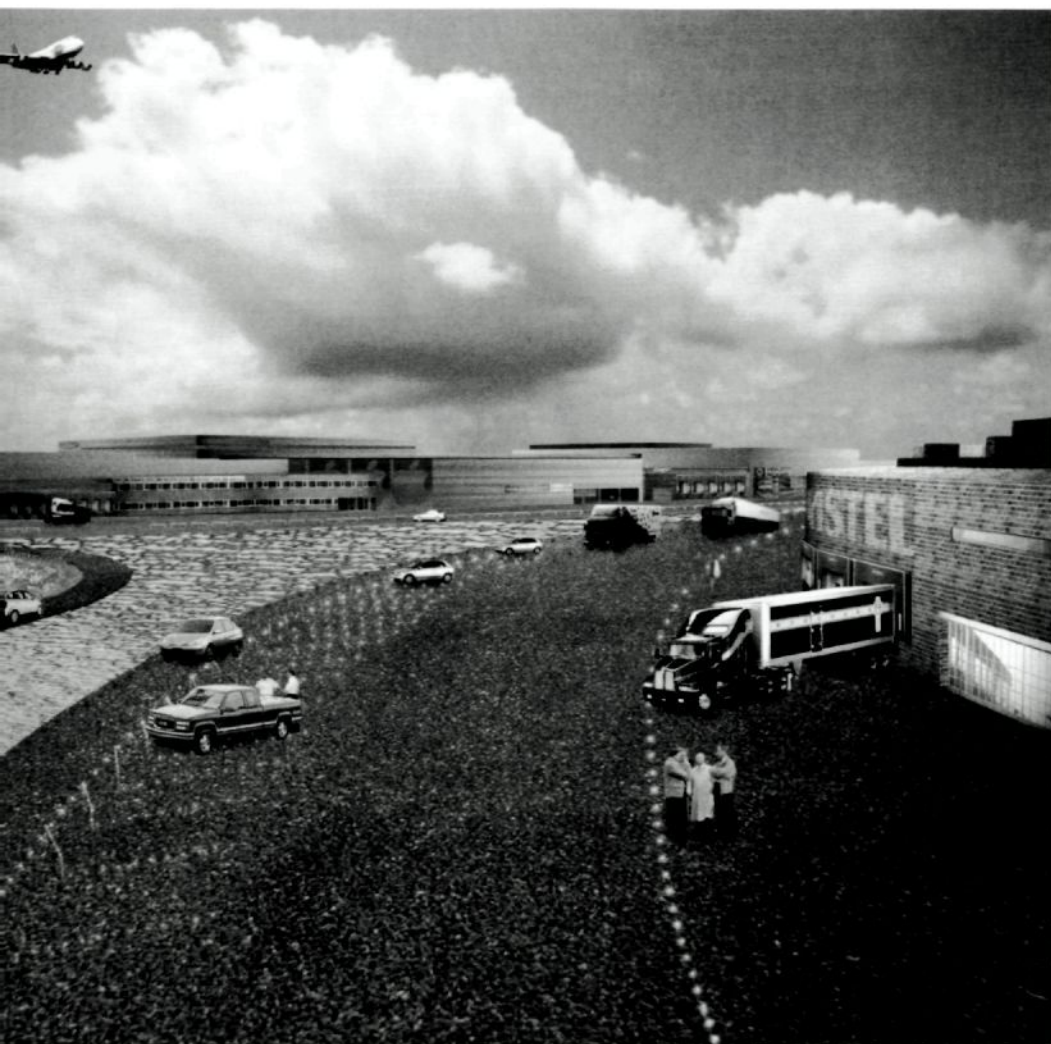
**Cluster**  
Die Cluster scheinen wahllos über die Gesamtanlage verstreut. Größe, Platzierung und Gestalt ergeben sich aber unmittelbar aus einem Prozeß, der die Anzahl der Adressen an der Parkallee sowie die geforderten Geschöß-

flächen bestimmt bzw. optimiert. Sämtliche Büros sind in einem Cluster im nördlichen Kreisverkehr konzentriert. Alle anderen Cluster werden von Industriegebäuden besetzt. Jeder Cluster wird durch eine mit der Parkallee verbun-

denen Ringstraße erschlossen. Alle Gebäude sind seitlich und rückwärtig aneinander gebaut, so daß nur eine Fassade bleibt. Be- und Entladen sowie Parken finden vor dem Gebäude statt. Die Grundstücke sind an der Vorderseite immer geschwungen. Die höheren Kosten

einer geschwungenen Fassade werden durch die Einsparung bei den anderen Außenwänden ausgeglichen. Firmenlogos bedecken die gesamte Fassade und bestimmen das Bild der Gebäude.





**Landschaft**  
Zwischen den Asphaltspaghetti und den urgesteinartigen Gewerbeclustern bleiben eine Reihe von 'Inseln' bestehen. Wenn jede dieser Inseln eine andere Landschaft erhält, entsteht ein Mosaik, das auch den ökologi-

schen Zusammenhalt dieses empfindlichen Gefüges sichert. Verbunden wird dieses Kaleidoskop der Differenz von der Kontinuität und Einförmigkeit des Asphalts. Nachts sind die Cluster taghell erleuchtet, ein Anziehungspunkt rund um die Uhr.

**Office Cluster**  
Der Office Cluster ist anders. Es ist eine kleine Stadt aus Bürogebäuden, umgeben von Fußwegen, und von einer modernen Verkehrsverbindung in 5 m Höhe zweigeteilt. Die Straßen schwin-

gen sich von diesem Niveau herunter und bilden einen Hügel mit einer Bushaltestelle am höchsten Punkt. Firmen haben sowohl eine Adresse auf Höhe der Bus-/Fahrraderschließung wie auch der Parkallee. Das spiegelt sich

auch in den Lobbies der Gebäude wider, die teilweise beide Ebenen verbinden. Transparente Firmenlogos krönen die Gebäude.



wieder relevant, nachdem die Architektur in den achtziger Jahren geradezu autistische Züge hatte. Die Sechziger sind dabei hilfreich, auch um zu lernen, wie man die Gesellschaft steuern kann. Architektur handelt von der Zukunft; wir müssen realisieren, was um uns herum geschieht, und uns nicht nur auf Metaphern oder Formen beschränken, die modern aussehen. Die Metaphern-Krankheit ist die schlimmste in Architektenkreisen.

*Heißt das, daß sich das Berufsbild verschoben hat?*

Das Aufgabenfeld hat sich erweitert, es gibt Grund für Veränderung. Immer seltener sind Entwurfsaufgaben formale Fragen, sie werden jetzt statistische.

*Geht es um die Entwicklung von alternativen Szenarien?*

Ja. Zum einen aufgrund der bereits genannten Maßstabsvergrößerung, zum anderen wegen der 'Hyper-Qualifikation' der Multi-Kulti-Gesellschaft, der 'Balkanisierung' der Welt. Tatsächlich herrscht ein starkes Interesse an Ideologien, und Ideologien gab es in den sechziger Jahren mehr als heute. Die siebziger Jahre dagegen kannten keine Pluriformität, sie hatten nur eine Ideologie, die Ökologie.

*Was meint ihr mit Ideologien? Die Autobahnplanungen der sechziger Jahre zum Beispiel?*

Das ist eine mögliche Ideologie, die von uns instrumentalisiert und mit zeitgenössischen Bedürfnissen, Anforderungen und Perspektiven verbunden wird. Mit unseren visuellen Argumentationen kommen wir an verborgene Probleme heran, um die sich während der achtziger Jahre kein Mensch gekümmert hat, weil wir alle damit beschäftigt waren, Baudrillard, Virilio und Deleuze zu lesen und zugleich das perfekte Detail zu entwerfen.

*Für euch ist also die ganze Postmoderne mitsamt der französischen Philosophie ein kultureller Elfenbeinturm, an dem die tatsächlichen Entwicklungen, technologische, wirtschaftliche, politische, soziale etc. vorbeigegangen sind?*

Natürlich ist es nicht ganz so simpel. Tatsächlich sind die Philosophen der Postmoderne interessanter als ihre architektonischen Übersetzungen.

*Ihr holt visionäre Ideen und Ideologien hervor, die als überholt gelten und auf die sich niemand mehr beziehen will.*

*Paradoxerweise entfaltet sich deren Potential gerade in der Akzeptanz. Das scheint sowohl für die Verkehrsplanungen der sechziger Jahre zu gelten wie auch für das WOZOCO-Projekt in der Van Eesteren-Siedlung.*

Auch Gegenden wie Amsterdam-Osdorp haben ihre Qualitäten. Es gab eine Reihe von Untersuchungen, wie man die Siedlungen der fünfziger und sechziger Jahre neu beleben kann. Wir halten es für keine geeignete Strategie, die Grünflächen dieser Siedlungen mit Häusern für Wohlhabende aufzufüllen, um die berühmte Mischung herzustellen. Das würde nur die anderen Bewohner provozieren, ganz abgesehen davon, daß mit den Grünflächen die eigentlichen Qualitäten verloren gingen.

*Die sechziger Jahre waren nicht nur die Zeit der großen Technikvisionen, sondern auch die Zeit der radikalen politischen Bewegungen und des kulturellen Bruchs mit der Nachkriegsgesellschaft. Dieser politische Aspekt scheint bei dem heutigen Bezug auf die sechziger Jahre keine Rolle mehr zu spielen; statt dessen wird ganz ungeniert in der Schublade der technischen Visionen gekramt, die heute mit anderen technologischen Möglichkeiten realisierbar scheinen.*

Ja, stimmt. Aber genau das könnte das Thema der Gegenwart sein. Trotz der allgemeinen Furcht vor der Technik, weiß doch jeder, daß sie uns auf allen Ebenen durchdringt. Man muß nur Methoden finden, damit auf ethische Weise umzugehen. Uns geht es schließlich um Wege in die Zukunft, die wir selbst gestalten können. Viele entschuldigen sich doch zur Zeit damit, daß er oder sie die Entwicklungen sowieso nicht beeinflussen kann. Unsere Generation neigt dazu, alles Bestehende einfach so zu akzeptieren. In unserer Arbeit glauben wir fest an die machbare und manipulierbare, westeuropäische demokratische Gesellschaft. Das bedeutet nicht, daß man nicht ständig von anderen Kulturen lernen kann, zum Beispiel von der Art und Weise, wie in Japan oder China Städte gebaut werden. Doch das Hauptthema ist der große Maßstab, der im Kopf von Architekten immer noch ein weißer Fleck ist, weder politisch noch sozial akzeptiert.

*Wie soll der große Maßstab politisch funktionieren?*

Es könnte sinnvoll sein, die normalen Entscheidungsebenen zu überspringen, also statt der Provinzen nur noch die nationale und eine neue lokale Ebene zu haben. Zur Zeit arbeiten wir an der Studie 'Brabant 2050'. Der momentane Zustand von Brabant stellt sich als eine Art Super-Sprawl dar, während das

Selbstbild von einer grünen Vorstellung lebt. Es gibt einen gewissen Druck, aber nicht so stark wie anderswo in den Niederlanden. Wir haben drei Szenarien entwickelt, in denen wir vorschlagen, in Brabant so viel Naturlandschaft wie möglich zu schaffen. In der letzten Phase würde sich das auf ganz Brabant beziehen. Somit muß man sich fragen, was würde es kosten, ganz Brabant zu kaufen? Eigentlich ist das gar nicht so viel: nämlich nur etwa 100 Millionen US-Dollar, was etwa einem Drittel des niederländischen Bruttosozialprodukts entspricht. Daraus entwickelte sich folgendes Szenario: Wenn wir alle vier Monate hart arbeiten, können wir die ganze Provinz kaufen. Natürlich war diese Version etwas zu radikal für die Auftraggeber, deshalb blieben wir im Rahmen des Budgets einer Provinz. Unsere Vorstellung ist die einer zuge-spitzten Diversifizierung der Planung. Jede Provinz bzw. Region sollte sich auf bestimmte Programme spezialisieren.

*Ist das für euch die Mischung im großen Maßstab?*

Wenn man im Maßstab springt, entsteht ein großes Potential. Heute kann man Vorschläge machen, die noch vor kurzem unmöglich erschienen. Zur Zeit gibt es eine erbitterte Konkurrenz der Regionen in Europa. In den Niederlanden konkurriert jede Provinz mit der Randstad, manche sogar erfolgreich, doch die Art ihrer Selbstdarstellung ist leer und nichtssagend. Unser Vorschlag meint also, die Regionen sollten sich auf ihre eigenen Qualitäten besinnen, statt unsinnige Konkurrenzkämpfe auszufechten. Wir plädieren im Prinzip für eine Serie von 'Großen Projekten' in den Niederlanden, allerdings im großen Maßstab auf Landesebene und kombiniert mit ultimativer Besonderung. Brabant könnte das erste 'Große Projekt' sein, der Süd-Nationalpark, dazu kämen die Super-Leere im Norden, der Super-Wald in der Mitte, und im Westen die Twin-City, die AmRoStadt, wobei Amsterdam den kulturellen Teil übernehmen sollte, während Rotterdam als Flußstadt die benötigten Erweiterungen der Wasseroberfläche mit Urbanität verbindet. Diese Vorschläge werden momentan ausgearbeitet und führen hoffentlich zu einer Art nationalem Laboratorium.

Gesprächsteilnehmer: Winy Maas, Jacob van Rijs, Nathalie de Vries, Andreas Bittis, Sabine Kraft, Angelika Schnell