

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 128 (2002)
Heft: 20: Der grosse Massstab

Artikel: Analyse, Entwurt - Propaganda: Städtebau im Zeitalter der Kommunikation
Autor: Primas, Urs
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-80424>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

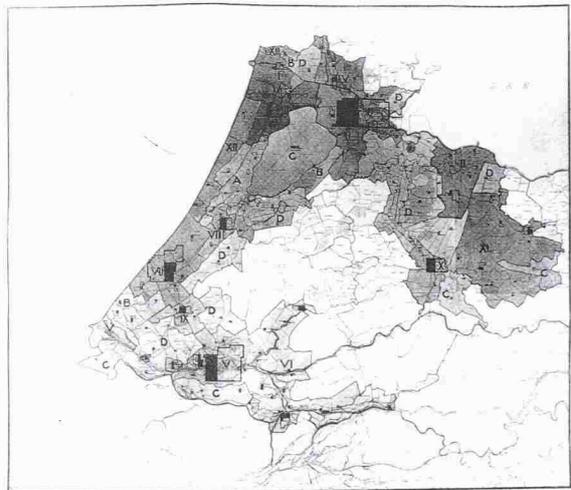
Download PDF: 17.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Analyse, Entwurf – Propaganda

Städtebau im Zeitalter der Kommunikation

Zeitgenössische Planungen beruhen in der Regel auf Allianzen zwischen den Forderungen vieler Interessengruppen; ihre Effizienz müssen sie stets neu «erfinden». Strategien, die unter bestimmten Kriterien dysfunktional erscheinen, können unter andern Gesichtspunkten rational sein. Die Art der Effizienz ist die entscheidende ideologische Wahl des pragmatischen Projekts – der «aktivistischen» Stadtinterpretation – und damit auch der Angriffspunkt der Kritik.



Am internationalen Städtebaukongress von 1924 in Amsterdam präsentierte der Urbanist Th. K. Van Lohuizen eine Karte der westlichen Niederlande, worauf er für alle Gemeinden das Bevölkerungswachstum zwischen 1869 und 1920 eingetragen hatte. Auf dieser Karte zeichnete sich eine hufeisenförmige Zone ab, welche die Städte Utrecht, Amsterdam, Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam und Dordrecht umfasste und ein deutlich höheres Wachstum aufwies als die umliegenden Gebiete. Van Lohuizens Karte war eine analytische Zeichnung, die abstrakte Bevölkerungsdaten in ihrem räumlichen Zusammenhang abbildete und damit zugänglich machte für Interpretationen, Hypothesen und Spekulationen.

Im Rapport «De Ontwikkeling van het Westen des Lands», der 1958 die Resultate jahrelanger Studien zur Raumplanung zusammenfasste, tauchte eine ähnliche Zeichnung auf, allerdings unter komplett neuen Vorzeichen: Aus Van Lohuizens demografischer Analyse war eine Entwurfsskizze für die Zukunft der Niederlande geworden. Die hufeisenförmige «Randstadt» sollte verdichtet werden, das ländliche «Grüne Herz» in der Mitte leer bleiben. Die suggestiven Namen, mit denen die Planer ihre Entdeckung zum Konzept befördert hatten, bewährten sich in der Praxis: die staatliche Raumpla-

nung investierte zwischen 1960 und 2000 einen beträchtlichen Teil ihrer Energie in die Verwirklichung des Randstadtmodells oder zumindest in das Abbremsen von Entwicklungen, die ihm zuwiderliefen.

Heutige Bevölkerungskarten zeigen eine von kleineren und grösseren Städten und Naturgebieten durchsetzte metropolitane Region, die sich in ziemlich homogener Dichte von Brüssel bis Frankfurt und weiter rheinaufwärts ausbreitet. Vor diesem Hintergrund erscheint das Gegensatzpaar von Randstadt und Grünem Herzen zusehends als naiver Mythos. In den Köpfen von Politikern, Umweltschützern und Journalisten hat sich das Randstadtmodell allerdings inzwischen so hartnäckig festgesetzt, dass es auf eine unerwartete Weise neu produktiv gemacht werden kann: nicht als empirische Entdeckung wie bei Van Lohuizen, nicht als erstrebenswerte Idealform wie in der Raumplanung der Nachkriegszeit, sondern als Angelpunkt einer Propagandastrategie, als *Logo*.

OMA hat dieses Logo 1998 zur Promotion der – damals ernsthaft diskutierten – Idee der Auslagerung des Flughafens Schiphol auf eine Insel in der Nordsee lanciert. Das Terrain des heutigen Flughafens könnte, so OMA, zum Bauplatz für eine neue, ausgezeichnet erschlossene Stadt werden, die das Grüne Herz vom stetig an-

1

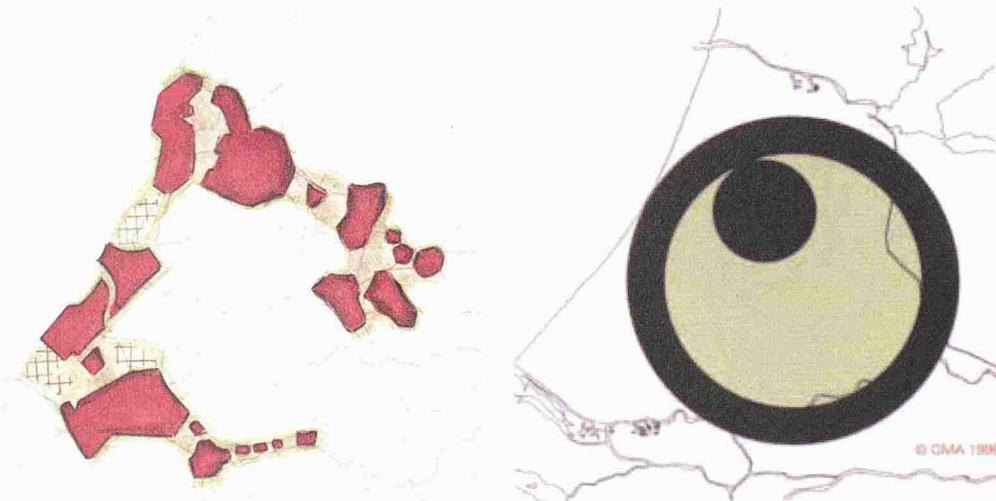
1924: Die Randstadt als Entdeckung (linke Seite).
Demografische Karte von Th. K. Van Lohuizen

2

1958: Die Randstadt als Projekt.
Skizze im Rapport zur räumlichen Entwicklung im
Westen der Niederlande

3

1998: Die Randstadt als Logo.
Studie von OMA über die Auslagerung von Schiphol auf
eine Insel in der Nordsee



schwellenden Baudruck entlasten würde. Die Umsiedlung Schiphols hätte medienwirksam als letzte Chance, als «Bypass-Herzoperation» zur Rettung der Randstadt verkauft werden können. Dabei spielt es keine Rolle, ob sie eine physische Wirklichkeit abbildet oder nicht. Entscheidend ist vielmehr ihre Präsenz in der medialen Realität der politischen Diskussion.

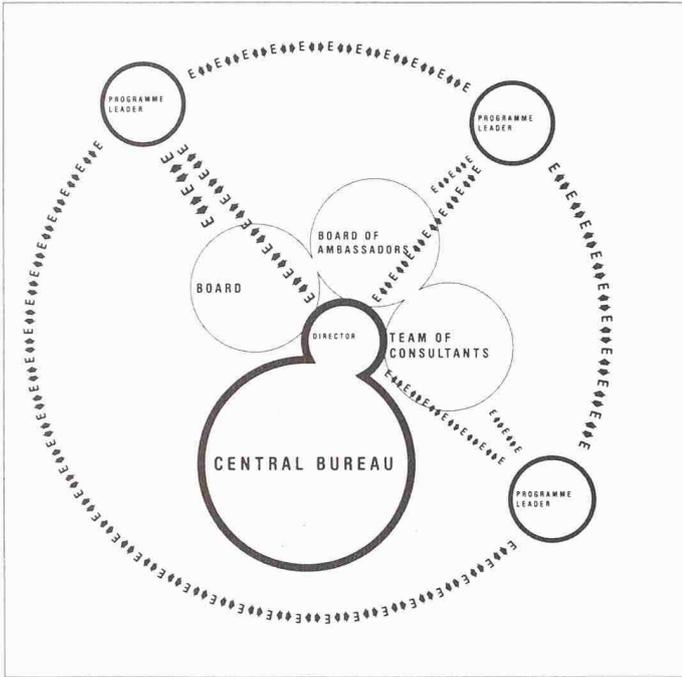
Wer baut die Stadt?

Die Stadt ist kein Objekt, sondern eine weltumspannende Lebensbedingung. Ihre gebaute Form ergibt sich aus der Überlagerung unzähliger Entscheidungen auf verschiedensten Massstabsebenen: von der geopolitischen Ebene von Grossorganisationen wie Weltbank oder EU über Strategien von Firmen und Konzernen, dann die Programme nationaler und lokaler Regierungen bis hin zur molekularen Ebene individueller Biografien. Der Städtebau der europäischen Moderne hatte sich auf die Rolle des Nationalstaats innerhalb dieses Kräftespiels konzentriert. Im Rahmen einer Wirtschaftspolitik, die die Marktwirtschaft mit Hilfe gezielter Staatseingriffe zu zähmen versuchte, entwickelte sich namentlich der Wohnungsbau in der Nachkriegszeit zu einem Hauptwerkzeug der Planung. Der staatlich gesteuerte Wohnungsbau sollte nicht

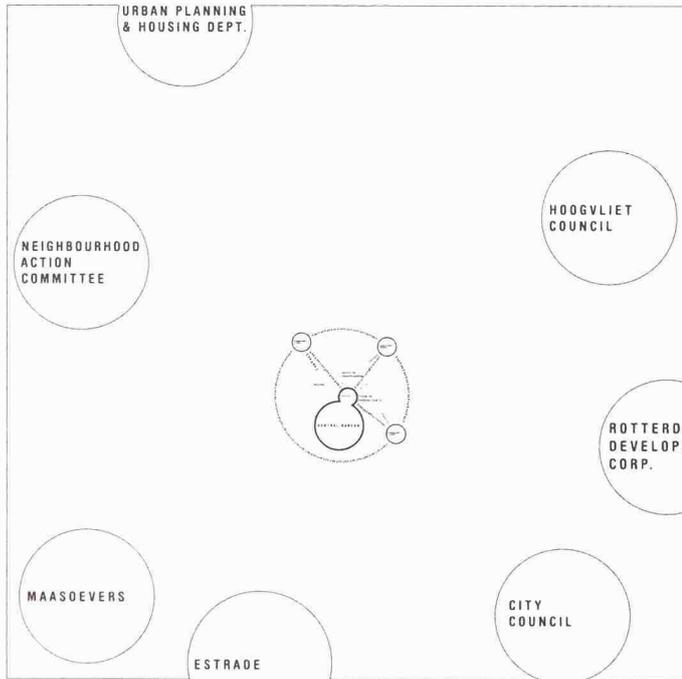
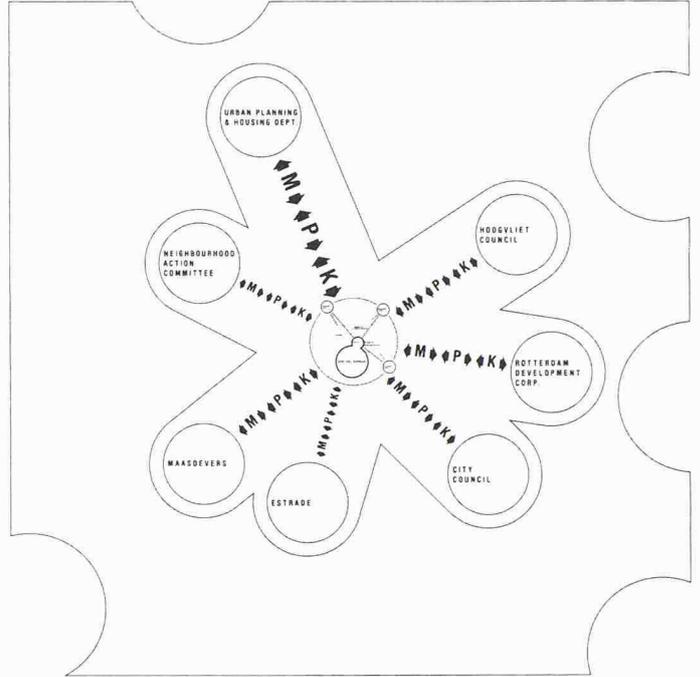
allein den Wohnungsmangel lindern, sondern gleichzeitig allerhand sozialpolitische und raumplanerische Probleme lösen. In dieser Konstellation schufen sich Architekten und Städtebauer eine klar umrissene Rolle als Organisatoren an der Schnittstelle zwischen den Ambitionen der Verwaltung und der Maschinerie der Bauwirtschaft. Städtebau war Wohnungsbau im grossen Massstab, wie die New Towns, Villes Nouvelles und Satellitenstädte aus jener Zeit bezeugen.

Die Krise des Städtebaus in den Jahrzehnten nach 1968 wurde wohl nicht allein durch das oft zitierte Scheitern der utopischen Ambitionen der modernen Projekte verursacht. Sie ist vielmehr eingebettet in eine Reihe von Entwicklungen, die man als Neuverteilung der staatlichen Planungsmacht am Ende des Industriezeitalters titulieren könnte: Machtverlust der nationalen Behörden zugunsten von multinationalen Konzernen und privatisierten Staatsbetrieben, aber auch von Lobbies und Protestbewegungen ausserhalb der traditionellen politischen Organisation, und nicht zuletzt zugunsten grossmassstäblicher Planungs- und Umverteilungsoperationen der EU.

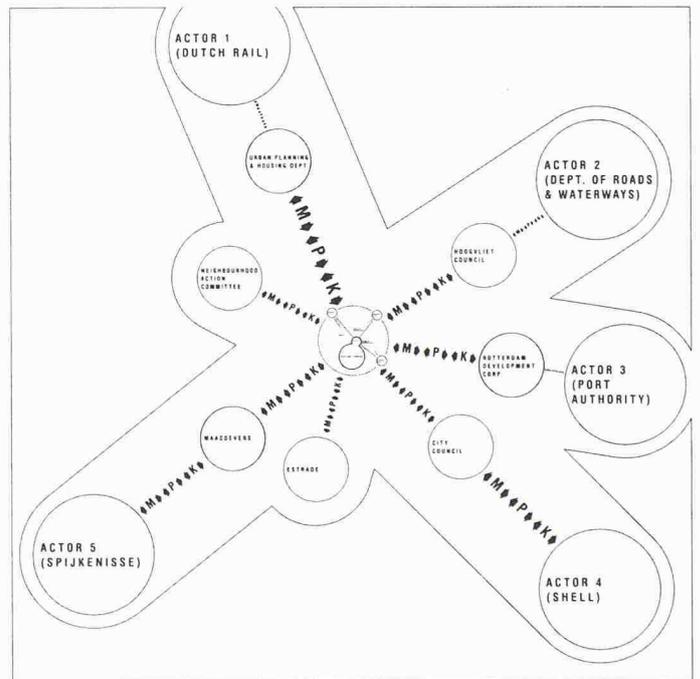
In dieser Situation erscheinen viele Planungsmethoden aus der Zeit des modernen Städtebaus problematisch oder obsolet, weil ihr Erfolg von der Möglichkeit der



E = EXCHANGE



4



M = MONEY P = PEOPLE K = KNOWLEDGE

Organigram zur Infiltration städtebaulicher Machtstrukturen durch die Projektorganisation der Internationalen Bauausstellung in Hoogvliet (Wimby, IBT Hoogvliet, Simon Davies)

Implementation durch eine starke und einheitliche Planungsmacht abhängt. Die Frage, welche Stadt gebaut werden soll, ist nicht mehr relevant, wenn allein schon der Bau einer neuen Autobahnausfahrt im unentwirrbaren Dickicht gegensätzlichster Absichten stranden kann. Interessanter ist die Frage, welche Potenziale in der existierenden Stadt schlummern, und vor allem, wie diese Potenziale aktualisiert werden können. Die Schiphol-Studie von OMA gibt – trotz ihrem durchaus utopischen Einschlag – genau darauf Antwort, indem sie nicht allein das Projekt, sondern auch die Strategie dessen Kommunikation formuliert.

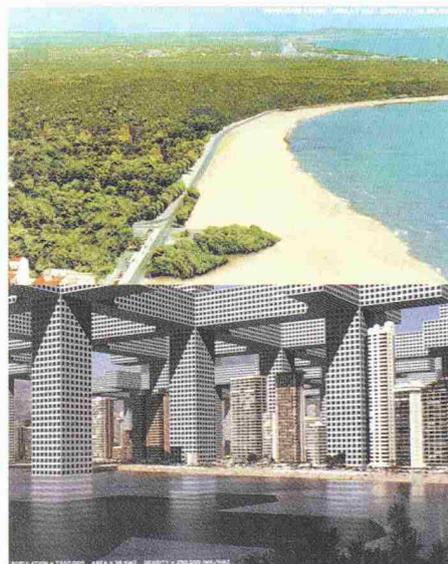
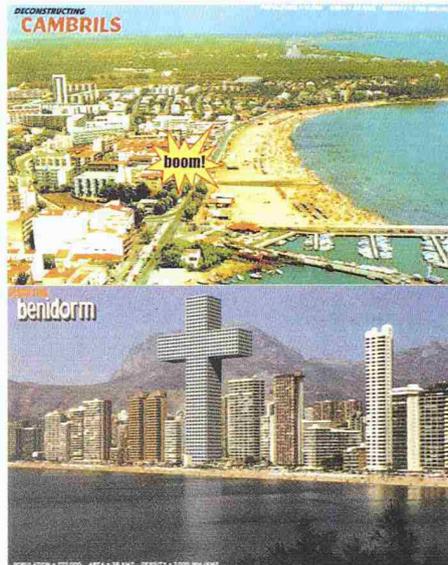
Am laufenden Motor basteln

«Ein Neustart auf jungfräulichem Terrain wird niemals wieder eine Option sein ...» Michelle Provoost und Wouter Vanstiphout von Crimson beschreiben im Text zur Lancierung der Internationalen Bauausstellung (IBA) in Hoogvliet bei Rotterdam die Wechselwirkung mit existierenden Infrastrukturen und Siedlungen, mit Organisations- und Verwaltungsapparaten, mit Kulturgüter- und Umweltschutz als zentrale Herausforderung urbaner Projekte: «Stadtplanung im 21. Jahrhundert wird sein wie Basteln an einem laufenden Motor.» Die IBA soll ein Experimentierfeld werden für das Steuern, Kombinieren und Entwirren der komplexen Dynamik heutiger Stadtentwicklung. Die Bauausstellung beabsichtigt die Reinkarnation einer verruchten Enklave des modernen Siedlungsbaus mitten im Hafen von Rotterdam, in einem komplexen Wirrwarr der Ambitionen, wo alles Mögliche aufeinander prallt: der Hafen, die Raffinerien des Shell-Konzerns, ein Autobahnprojekt, sozialer Wohnungsbau, Erholungsgebiete, «ökologische Korridore» ... Das erste Projekt der IBA ist weder ein Gebäude noch ein Masterplan, sondern die Konstruktion einer organisatorischen Struktur, um zunächst einmal Kontakte zu knüpfen zwischen den disparaten Interessengruppen, die in einer zweiten Phase gemeinsame Zukunftspläne aushecken sollen.

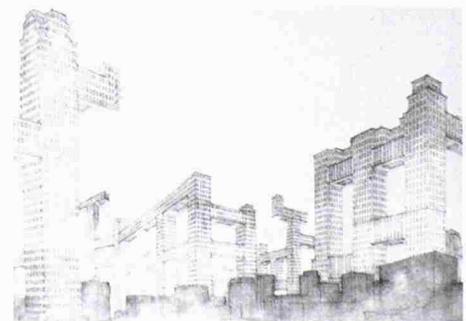
Als Erzfeind des neuen Urbanismus identifizieren die Organisatoren der IBA das so genannte Nimby-Phänomen: nicht allein das buchstäbliche *Not in my back yard!* der protestierenden Mittelklasse, sondern auch die entsprechenden Reflexe von grossen Unternehmungen und Verwaltungsabteilungen, welche jede synthetische Planung blockieren. Unter dem Motto Wimby, *Welcome Into My Back Yard*, will die IBA in erster Linie eine neue Planungskultur etablieren, die in der Konfrontation von bislang fein säuberlich getrennten Ambitionen einen neuen Reichtum der Stadt zu entdecken hofft.

Schockszenarios

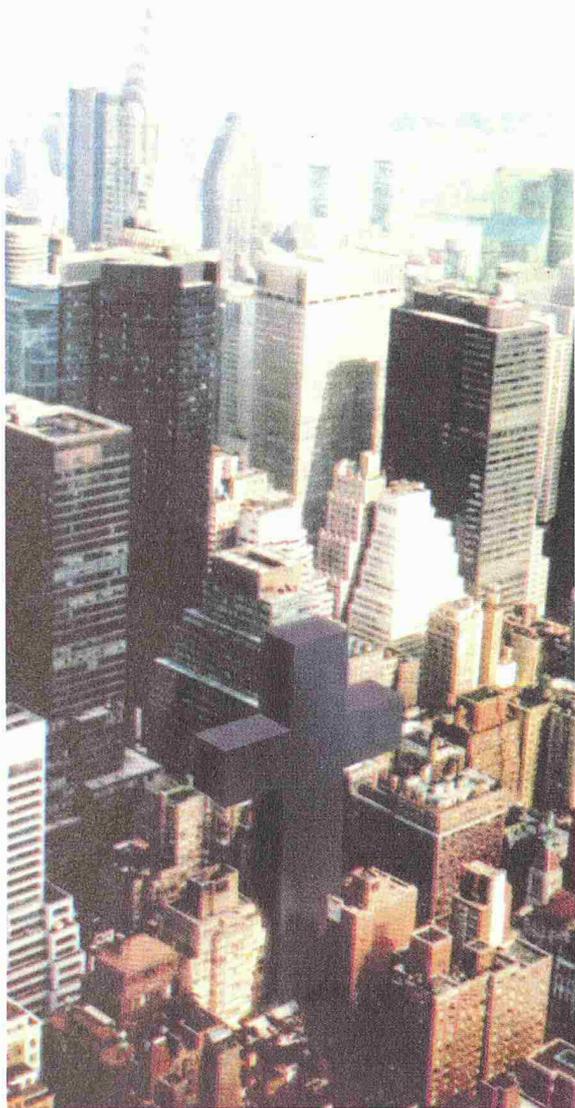
Auf den ersten Blick als genaues Gegenteil der schwierigen diplomatischen Mission der IBA im Krisengebiet von Hoogvliet erscheinen die urbanen Szenarios, die uns das Büro MVRDV in regelmässigen Abständen in Form von mehr oder weniger umfangreichen Büchern und Videos um die Ohren schlägt. Visionen wie «Pig City» (bio-industrielle Schweinemästereien in riesigen Türmen im Hafen von Rotterdam) oder «Costa Iberica» (die Reorganisation der gesamten spanischen Mittel-



5/6
Aus MVRDV-Szenarien zur «Costa Iberica»: Die Verdichtung von Benidorm und komplementäre Rückeroberung anderer Küstenstreifen durch die Natur sollen das «kalifornische Potenzial» der iberischen Strände aktivieren



7
P. Portaluppi, Projekt eines kontinuierlichen Wolkenkratzers. Mailand 1922



8

NL Architects, «Sky Cemetery». Postkarte. New York 1994

meerküste) erscheinen als hoffnungslos realitätsferne Ausgeburten einer technokratischen Fantasie – wenn man den Fehler begeht, sie als Projekte zu beurteilen. MVRDV dreht das Verfahren der Erfinder der Randstadt um, die die analytische Zeichnung in ein Projekt konvertiert hatten: Sie verwenden Visualisierungen hypothetischer Architekturprojekte als Instrumente der Analyse und Kritik. So gesehen ist «Pig City» ein Kommentar zur verlogenen Sentimentalität der europäischen Landbaupolitik und «Costa Iberica» eine Auseinandersetzung mit dem Grundwiderspruch eines Tourismus, der seine eigene Existenzgrundlage zerstört. Die medienwirksame Schockwirkung solcher Bilder ist durchaus doppelbödig: einerseits kommunizieren sie die Resultate von – oftmals mit öffentlichen Geldern finanzierten – «Forschungsprojekten» und stimulieren Diskussionen über die Zukunft der Stadt, andererseits dienen sie dem Architekturbüro der Verfasser als spektakuläre Marketingstrategie.

«Die Philosophen haben die Welt nur verschieden interpretiert, es kommt aber darauf an, sie zu verändern.» Karl Marx skizzierte 1845 in den «Thesen über Feuerbach» seine Konzeption eines aktivistischen, auf politische Veränderung abzielenden Denkens. Die Szenarios von MVRDV, OMA und andern sind so gesehen aktivistische Interpretationen von Stadt. Sie überschreiten und verwischen bewusst die Grenzen zwischen Analyse und Entwurf, zwischen Forschung und Marketing. Dies zeigt sich besonders deutlich in den Grafiken und Tabellen, die ihre Publikationen wie Ornamente durchziehen und ihnen eine Aura mathematischer Präzision verleihen. Als Unterbau einer Forschungsarbeit wären solche Statistiken haarsträubend: die Kriterien für Auswahl und Aufbereitung der Daten sind kaum überprüfbar. Wenn man jedoch an Powerpoint-Präsentationen in den Direktionsetagen der grossen Firmen denkt oder an die Wahlpropaganda politischer Parteien, wird deutlich, dass ein derart zielgerichteter Umgang mit Daten auf andern Gebieten längst Usus ist. Trotzdem wäre es wohl ein Gewinn, die fröhliche Unverfrorenheit, die schnelle, polemische Montage, die die Anziehungskraft jener Arbeiten ausmacht, zu kombinieren mit der Sorgfalt und fast schon übertriebenen Ehrlichkeit, die etwa Richard Feynman als Grundlage wissenschaftlicher Forschung beschrieben hat: «Wenn man also zum Beispiel ein Experiment macht, sollte man alles beschreiben, wovon man denkt, dass es das Experiment wertlos machen könnte (...): andere Ursachen, welche möglicherweise die Resultate erklären könnten, und Dinge, welche man durch irgend ein anderes Experiment eliminiert hat, und wie das funktioniert hat – um sicher zu sein, dass die anderen nachprüfen können, ob sie eliminiert worden sind ...»

Welche Effizienz?

Die beschriebenen städtebaulichen Methoden arbeiten aus einer Position der relativen Ohnmacht. Sie analysieren selbstorganisierende Systeme und skizzieren politische, wirtschaftliche, organisatorische oder publizistische Strategien, um ihr Verhalten zu beeinflussen. Derlei Pragmatismus wird oft als «unideologisch» cha-

rakterisiert, weil er nicht mehr von klar umrissenen Idealvorstellungen ausgehen kann wie die «top-down»-Planung der Moderne. Ein Städtebau, der nicht mehr entwirft, sondern «schlummernde Potenziale aktualisiert», erscheint immun gegen Kritik. Die Ideologie ist aber keineswegs aus dem Städtebau verschwunden, sie hat sich nur in der Mechanik des pragmatischen Projekts versteckt.

Planung dient der effizienteren Organisation von Prozessen. Der funktionalistische Städtebau entwickelte sich aus einem breiten Konsens über die Art der anzustrebenden Effizienz. Heutige Planungen, die auf Konfigurationen von Allianzen zwischen Forderungen und Begierden vieler beruhen, müssen ihre Effizienz dagegen von Fall zu Fall neu erfinden: Strategien, die unter bestimmten Kriterien betrachtet vollkommen dysfunktional erscheinen, können unter anderen Gesichtspunkten sehr rationell sein. Ökonomische Effizienz ist nicht immer auch technologisch, ökologisch, werbetchnisch oder politisch effizient, zudem schliessen sich lang- und kurzfristige Effizienzen oft gegenseitig aus. Kurzum: Die Art der Effizienz ist die entscheidende ideologische Wahl des pragmatischen Projekts und damit auch der Angriffspunkt seiner Kritik.

Urs Primas, dipl. Arch. ETH SIA, lebt und arbeitet in Amsterdam. up@lezoom.net

Literatur

- Koos Bosma et al.: De regio van de stad II. Noord-Europese Stedebouw 1900–2000. Den Haag, 1997.
- Vincent van Rossem: Randstad Holland. Variaties op het thema Stad. Rotterdam, 1994.
- «Cornelis van Eesteren, Architect, Urbanist. Deel II: Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam». Rotterdam/Den Haag, 1993.
- OMA@Work. a+u. May 2000. Special Issue.
- IBE Rotterdam-Hoogvliet: Wimby! (Welcome into My Backyard). Rotterdam, 2000.
- Winy Maas, MVRDV et al.: Costa Iberica, Upbeat to the Leisure City. Barcelona, 2000.
- Metacity/Datatown. Rotterdam 1999.
- Farmax. Excursions on Density. Rotterdam, 1994.