

Situationen in der besiedelten Landschaft

Situations in the settled landscape

Artificial landscape. Farmer Gietema lives in South Lelystadt, a Dutch version of Broadacre City designed by the urban design office KCAP-ASTOC in Flevopolder, an area of reclaimed land. Gietema's farm has the style typical of country estates. The term "farm" has a broader meaning in The Netherlands today than in the past, having come to denote a combination of residential and commercial uses in low-density, suburban areas inhabited by people pursuing a variety of occupations. (It is in this respect that a town house with practise or studio is called an "urban farm".) At his farm, Gietema has set up a garden centre that sells gardening items and plants. Having discovered that exclusive tulips and roses have the same distribution nodes in the USA as European vintage cars, he exports his flowers in oldtimers flown over to Atlanta, where further distribution takes place. It was on one of his trips abroad in this connection that he got to know a Taiwanese girl. Back on the farm, he smokes the eels that he keeps in large water tanks out in a barn, but beyond that he has not engaged in animal husbandry or traditional arable farming since he took over the farm from his parents. Due to the milk quota scheme, many Dutch farmers have emigrated to eastern Germany. In the same vein and as a real Dutchman, Gietema has put the obsessive nature protection policies of the government to profit-making use, planting trees on his land to secure the subsidies awarded to anti-carbon dioxide measures; the resulting woods provide him with a modest harvest of timber and he lets people camp, hike or hunt in them for a fee. He also owns a farm in Spain, and is currently enlarging it in the form of a combination of fruit plantations and holiday accommodation;

Künstliche Landschaft. Bauer Gietema wohnt in Lelystadt-Süd, der niederländischen Version von Broadacre City, entworfen vom Planungsbüro KCAP-ASTOC im Flevopolder, der in den 1960er Jahren angelegt wurde. Sein Bauernhof ist im Stil eines klassischen Gutshauses gebaut. Der Begriff »Bauernhof« besitzt heute eine breitere Bedeutung als Bezeichnung für die Kombination von Wohnen und Unternehmen in aufgelockerten, suburbanen Gebieten, von wo aus die Bewohner unterschiedlichen Berufstätigkeiten nachgehen (genauso heißt ein Wohnhaus mit Büro, Praxis oder Atelier in der Stadt heute »Stadtbauernhof«). Im Gartenzentrum des Bauernhofs verkauft Gietema nicht nur Gartenartikel und Pflanzen, die Gewächshausanlage beherbergt zudem ein Restaurant und ein Kongresszentrum. Weil Gietema entdeckt hat, dass exklusive Tulpen und Rosen in den USA dieselben Distributionspunkte haben wie europäische Oldtimer-Autos, exportiert er seine Blumen, verpackt in Oldtimern per Flugzeug nach Atlanta, von wo aus die weitere Distribution stattfindet. Auf seinen Geschäftsreisen lernte er eine taiwanische Frau kennen. In einer Scheune auf dem Land stehen große Wassertanks, in denen er Aale züchtet und danach räuchert. Viehhaltung und traditionellen Ackerbau betreibt Gietema nicht mehr, seit er den Bauernhof von seinen Eltern übernommen hat. Aufgrund der Milchquoten emigrierten viele niederländische Bauern in die ehemalige DDR, wo sie mit weniger Kosten mehr produzieren können. Als echter Niederländer hat Gietema die obsessive Naturschutzpolitik der niederländischen Regierung unmittelbar in Handel umgesetzt: Er pflanzte auf seinem Land Wald, wofür er CO₂-Subvention erhält. Neben einer bescheidenen Holzproduktion kann man im Wald gegen Bezahlung campieren, wandern oder jagen.

Gietema besitzt auch einen Bauernhof in Spanien, der zur Zeit in einer erfolgreichen Kombination mit Obstplantagen und Ferienanlagen erweitert wird. Durch diese Entwicklung kam Gietema in Kontakt mit dem Städtebau. Gerade rechtzeitig kaufte er östlich der Stadt Groningen Land, das durch die Krise im Agrarsektor sehr preiswert ist. Um die umliegende Landschaft »produktiv« zu halten und den ökonomischen Leerlauf zu bekämpfen, werden in der Provinz Groningen zwei große Areale Bauland überflutet und in wasserreiche »Bauernhof-Landschaften«, genannt

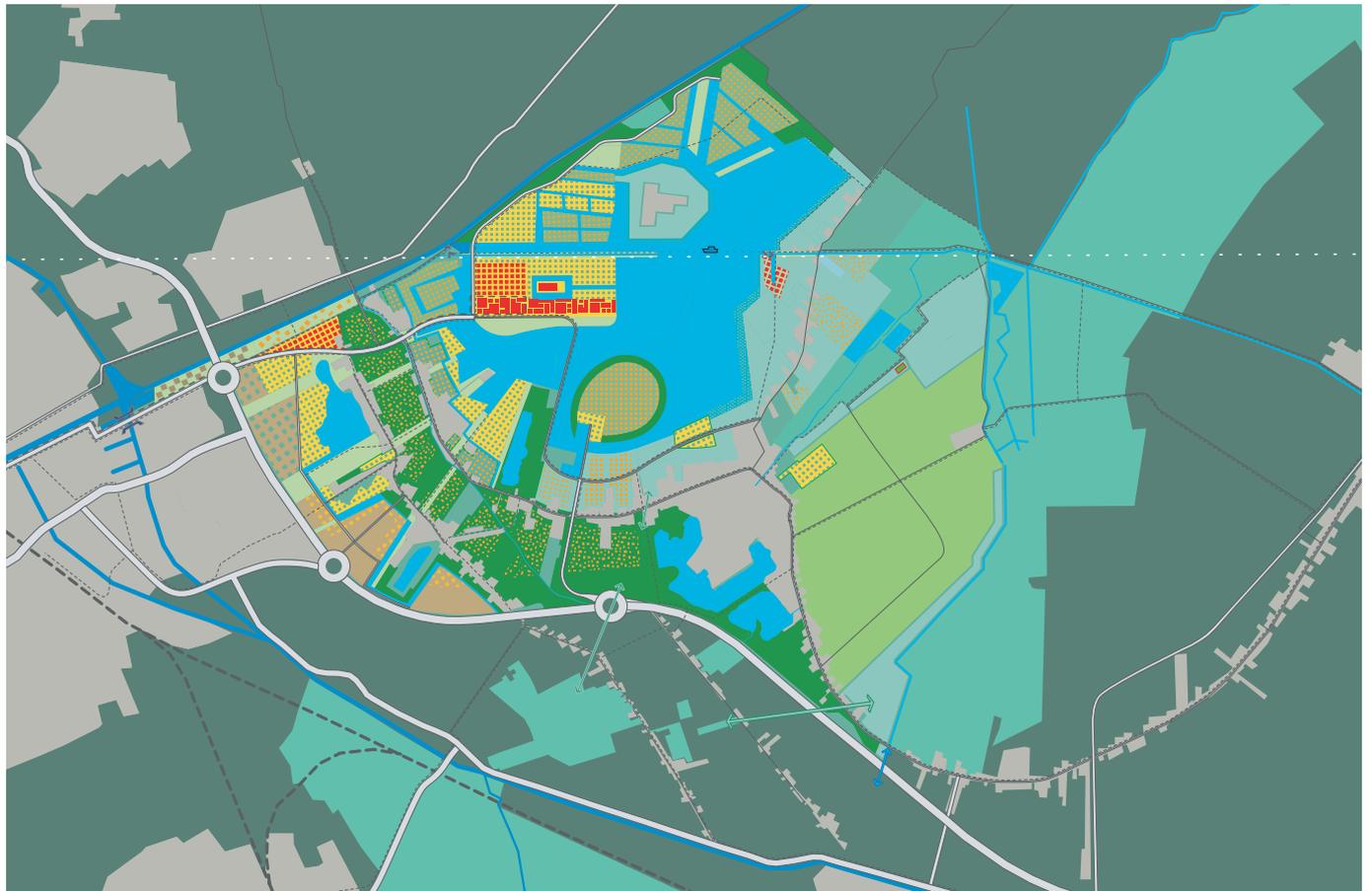
Kees Christiaanse

Die Verstädterung und Zersiedelung der Landschaft fordert kreative, neue Strategien statt Flucht in Traditionen.

The urbanisation and fragmentation of the landscape call for creative strategies rather than preoccupation with tradition.

Der Masterplan für Meerstad bei Groningen von den Stadtplanern von KCAP und den Landschaftsarchitekten von Bureau Alle Hesper sieht vor, eine eigenständige, suburbane Landschaft für Wohnen, Arbeiten und Erholung zu schaffen. Meerstad soll die bestehende Landschaft aufwerten, Kernstück des Projektes ist eine 600 Hektar große Wasserfläche.

The master plan drawn up for Meerstad, near Groningen, by the urban designers of KCAP and the landscape architects of the Alle Hesper office envisages the creation of a suburban landscape with a character of its own for residential, work and recreational uses. Offering a 600-hectare lake as its core element, Meerstad is to upgrade the existing countryside.



Meerstad und Blauwe Stad, verwandelt. Gietema ist Aktionär und Co-Entwerfer von Meerstad. Es ist ein Paradoxon, dass das am dichtesten bevölkerte Land in Europa, das immer wieder Land vom Meer zurückerobern musste, Land übrig hat und massenhaft überfluten lässt, um die Nachfrage nach Wohnen am Wasser zu befriedigen.

In dieser phantastisch klingenden Geschichte stimmt fast alles. Gietema gibt es tatsächlich. Er besitzt allerdings keinen Bauernhof in Lelystad, ist aber Bauernsohn, Partner bei KCAP-ASTOC und hat zusammen mit seiner Frau Shiuan When schon drei New-Towns in China entworfen, wovon

this in turn has brought him into contact with urban design. As a consequence, he has bought – in the nick of time – land east of Groningen that was going for a very good price due to the agrarian crisis; two large areas of building land in the province of Groningen are being flooded to become “farm landscapes” by the name of Meerstad and Blauwe Stad as a way of keeping the landscape in a “productive” state and prevent things

from idling in an economic sense, and Gietema is now a shareholder and co-designer of Meerstad. It is paradoxical that Europe's most densely-populated country, which has had to reclaim land from the sea time and again, is now flooding great expanses of land to meet the demand for waterside homes.

This story may sound fantastic, but in many respects it is true. Gietema really exists, and although he doesn't own a farm in Lelystad, he is a farmer's son and is also a partner in KCAP-ASTOC. Moreover, he really does have a Taiwanese wife – Shiuan When, with whom he has designed three new towns in China, one of which has been realised. The story is a fable on the unbelievable transformation our world is going through. This explains the banality, lack of orientation and preoccupation with tradition that also characterise urban design and architecture these days; at the same time, it demonstrates the unlimited potential to lead an innovative life in a creative way, providing us an opportunity to allow our surroundings to inspire us rather than to call forth our cynicism.

Landscape as a basis. Post-modernism is accompanied by a trend that seeks to compensate for the dearth of identity-fostering places and the disorientation caused by information overkill and the speed of modern life by escaping to tradition in a way that does not renounce the comforts afforded by modern technology. Rob Krier's housing district in the Brandenvoort urban extension near Helmond, for example, has the appearance of a carefully-designed, traditional village. The project, which is coherent in concept and consistent in formulation, is a departure from the Modernism of Dutch residential archi-



Für Lelystad Süd sehen die Planer von KCAP eine neue Art von Kulturlandschaft vor. Bebauung und Landschaft sollen eine Synthese bilden.

The KCAP planners propose a new type of cultural landscape for South Lelystad involving a synthesis of development and landscape.

eine realisiert wurde. Die Geschichte erzählt uns, welche unvorstellbaren Transformationen unsere Welt durchmacht. Das erklärt einerseits den Mangel an Orientierung, die Banalität und die Flucht in Tradition, auch im Städtebau und in der Architektur. Aber es illustriert andererseits die unbegrenzten Möglichkeiten, auf kreative Weise eine innovative Existenz zu führen, und gibt uns Gelegenheit, unseren Zynismus gegenüber unserer Umgebung in Inspiration einzutauschen.

Landschaft als Träger. Postmodernismus wird begleitet von einem Trend, den Mangel an Ort und Orientierung als Folge des Überangebotes an Information und Geschwindigkeit mit einer Flucht in die Tradition zu kompensieren, ohne den Komfort der modernen Technologie aufgeben zu wollen. Rob Kriers Wohnquartier in der Stadterweiterung Brandenvoort bei Helmond sieht aus wie ein sorgfältig gestaltetes, traditionelles Dorf. Steinartige Materialien prägen Häuser und öffentlichen Raum. Die Details scheinen authentisch zu sein, die Verteilungslatten der Fensterrahmen sind aber auf Thermo-Glas geklebt. Das an sich konzeptionell stimmige und konsequent ausgearbeitete Projekt rechnet mit dem Modernismus der niederländischen Wohnkultur ab. Befreit von der Zwangsjacke des Modernismus ergreifen Projektentwickler und ihre Brot-Architekten die Chance, überall schwache Kopien von Brandenvoort zu bauen, wobei sie eine Spur von Banalität und Populismus hinterlassen.

Dieser Paradigmenwechsel fand während unserer Planung für die Stadterweiterung Schuytgraaf bei Arnhem statt. Was machen wir als Städtebauer, wenn wir die genaue Programmierung, das Tempo der Realisierung, Qualität und Stil der Architektur nicht mehr kontrollieren können? Nicht aufhören! Diese Tatsache ist exemplarisch für die heutigen Verhältnisse und soll als eine Herausforderung für das Erfinden neuer Strategien gesehen werden. Weil wir in Schuytgraaf keinen Einfluss mehr auf das Private hatten, konzentrierten wir uns auf die Verstärkung des Öffentlichen. Wir gehen ultrakonservativ mit der vorhandenen Landschaft um. Die Parzellierung sowie alle Gräben, Baumreihen, Deiche und historischen Bezugspunkte werden erhalten, damit das Neue keine autistische Enklave bildet. Ein kräftiger Landschaftsentwurf von West 8 erzeugt durch dichte Baumreihen und -gruppen Landschaftszimmer, hinter denen die verschiedenen Viertel verschwinden. Zwischen den Siedlungsgebieten bleibt die alte Wiesenlandschaft erhalten, wo der Rasen von Tieren abgegrast wird – es gibt keine Parks oder künstlichen Anlagen. Für die Parzellierung innerhalb

ecture. Thus liberated from the Modernist strait jacket, project developers and their henchmen in the form of willing architects are building feeble copies of Brandenvoort, leaving behind them a trail of banality and populism.

This paradigm change took place while we were planning the Schuytgraaf urban extension near Arnhem. How do we, as urban planners, respond to the fact that we no longer have any say in the planning premises, the pace of execution, the quality of the architecture and its style? Keep going! This loss of control is typical of today's conditions, and it is to be hoped that new strategies will emerge to deal with it. Seeing that we no longer had any influence on the private aspects of Schuytgraaf, we concentrated on strengthening the public ones instead, and in this we took an ultra-conservative approach to the landscape. This involved retaining the existing plot structure and all the ditches, rows of trees, dykes and historical reference points to prevent the new developments from turning into autistic enclaves. A powerful landscape design for this project by West 8 creates landscape rooms with the help of dense rows and groups of trees that conceal the various districts; parks and designed green spaces between the areas of development will not be replacing old meadows kept short by grazing. We used software we had developed to determine the outlines of the plots, thus ensuring development in as arbitrary a manner as possible while taking framework requirements into consideration. This is not new; indeed, the anarchic arrangement of many villa districts from the turn of the last century has resulted in a high-quality collection of heterogeneous elements that neutralises the mediocrity of the differing styles of architecture.

Urban country road. The B1, one of the oldest thoroughfares in Europe, runs from Aachen via the Ruhr District and Dortmund to Berlin, where it used to be the main link between Potsdam and the centre of the capital. Continuing on from Berlin, it crosses the Oder river at Küstrin and runs all the way through Poland to end in Königsberg. Until the emergence of railroads and motorways, it was the literal lifeline of the regions it led through. In the same way that locations at motorway nodes attract urban development, linear structures filling commercial and representative functions once developed in the towns along the B1, and can best be described as urban country roads. Urbanisation along a road begins the moment it no longer fulfils a more or less purely linking function but becomes the backbone of a functional complex with varied links into the surroundings. And as the urbanisation process continues, the urban country road remains a main road with a central function within the urban fabric. These are typical developments all over the world, but are particularly evident along the main roads between the Flemish towns in Belgium.

Motorways mainly fulfil the function of urban country roads in terms of connecting places. But while the urban country road is an open system with links to surrounding city districts, the motorway with its limited number of nodes creates isolated enclaves of development at certain intervals, i.e. the "ladders" described by Albert Pope. Being a closed system, motorways preclude the possibility of interaction with surrounding districts, no matter whether whole networks of them penetrate a polycentric agglomeration, and no matter the number of nodes involved. They also create a huge mobility problem in urban

der Siedlungen wird von uns entwickelte »Streu-Software« benutzt, damit die Bebauung möglichst willkürlich, aber den Randfaktoren entsprechend auf dem Feld steht. Dies ist nicht neu, in vielen Villenvierteln aus der Jahrhundertwende bildet eine derartige anarchistische Anordnung gerade eine qualitätvolle Ansammlung heterogener Elemente, die die Mittelmäßigkeit der unterschiedlichen Architekturstile neutralisiert.

Urbane Landstraße. Die B1, eine der ältesten Hauptstraßen in Europa, verläuft von Aachen über das Ruhrgebiet mitten durch Dortmund nach Berlin, wo sie früher die Hauptverbindung zwischen Potsdam und dem Zentrum der Residenz bildete. Von Berlin aus quert sie bei Küstrin die Oder, läuft dann quer durch Polen und endet in Königsberg. Bis zur Entstehung der Eisen- und Autobahn war sie buchstäblich die Lebensader des Gebietes, das sie durchquerte. Wie »Sichtlagen« bei Autobahnknoten heute urbane Entwicklung erzeugen, so entwickelten sich in den Städten entlang der B1 lineare ökonomische und repräsentative Strukturen: die »urbane Landstraße«. Der Übergang von einer mehr oder weniger reinen Verbindungsfunktion in einen städtisch-funktionalen Komplex mit vielfältigen urbanen Beziehungen markiert den Moment, in dem Urbanität entsteht. In weiteren Stadien der Verstädterung liegt die urbane Landstraße als Hauptstraße mit zentraler Funktion im umliegenden städtischen Gewebe. Diese Entwicklungen finden überall in der Welt statt. Besonders deutlich sind sie entlang der Hauptstraßen zwischen den flämischen Städten in Belgien zu beobachten.

Heute übernimmt die Autobahn größtenteils die interlokale Transportfunktion von der urbanen Landstraße. Während die urbane Landstraße Teil eines offenen städtischen Raumes mit vielfältigen Vernetzungen in umliegende Stadtteile ist, produziert die Autobahn durch ihre beschränkte Zahl von Knotenpunkten mit großen Intervallen isolierte Entwicklungsenklaven, nach Albert Pope so genannte »Ladders«. Sie können durch ihren geschlossenen Charakter keine mehrfachen urbanen Beziehungen aufbauen, unabhängig davon, wie fein verteilt ein Autobahn-Netzwerk in einer polyzentrischen Agglomeration und wie klein die Intervalle zwischen den Knoten auch sind. In städtischen Gebieten erzeugen sie ein riesiges Mobilitätsproblem: Durch ihr – mit keiner Kapazitätsvergrößerung beherrschbares – einfaches Erschließungsprinzip entstehen Verkehrsstauungen an den Knotenpunkten, während, sobald Enklaven miteinander »kurzgeschlossen« werden, Staus innerhalb des städtischen Gewebes entstehen.

Auch die heutige Suburbanisierung wird von mehr oder weniger geschlossenen Strukturen gekennzeichnet, verstärkt durch einen überwiegend monofunktionalen Charakter von Einfamilienhäusern, und genauso wenig fähig, mehrfache urbane Beziehungen zu knüpfen. Die Bewohner von »Greenfield-Enklaven« erreichen ihr Haus von der Autobahn aus über einfache Erschließungswege mit getrenntem Verkehr, auf großer Distanz zur Bebauung, unsichtbar durch Lärmschutzeinrichtungen. Beim Übergang



von der Erschließungsstraße zum Wohnviertel befindet sich eine »Versorgungs-Einheit«, bestehend aus einigen Läden, Schulen und einem Gesundheitszentrum. Diese fatale, durch ihre Logik irreversible Konstellation erregt die Sehnsucht nach einer Rückkehr zur urbanen Landstraße, ein Hybrid zwischen Autobahn und Straße, dessen feinmaschiges Raster in Interaktion mit der umliegenden Bebauung ein Netzwerk mehrfacher Verbindungen in einer offenen Landschaft bildet: Broadacre City »revisited«.

Urbane Bahntrasse. Eine S-Bahn oder ein Personenzug unterstützt in seinem Einzugsgebiet in gewissem Maße eine offene urbane Struktur. Geringe Abstände zwischen den Haltestellen gewährleisten ein hohes Maß an Zugänglichkeit und Interaktion zwischen urbanen Konzentrationen. Der ICE besitzt zwar die gleichen Eigenschaften zwischen urbanen Zentren auf interregionalem Niveau, aber entbehrt jeder Interaktion in den Gebieten dazwischen. Im Gegenteil, so wie Albert Pope in *Ladders* die Autobahn als Ursache für das Verschwinden vielfältiger urbaner Strukturen beschreibt, so macht eine Hochgeschwindigkeitstrasse die dazwischenliegenden Gebiete zum »Hinterland«.

An sich ist es nicht schlimm, dass es endlich Orte gibt, wo es nicht so hektisch zugeht, wenn nicht eine ICE-Trasse, genau wie eine Autobahn, als ungeheure, undurchdringbare Barriere die umgebende Landschaft bis auf große Distanz verstümmeln würde. Erstens stellt sich die Frage, genauso wie bei der Autobahn, ob die riesige Investition in Lärmschutz nicht effizienter verwendet werden könnte. Zweitens führt die Notwendigkeit sehr weicher Kurven und sehr geringer Steigungen für den Zug zu zerstörerischen »Prothesen« entlang der ganzen Trasse: Hügel werden abgegraben und überschwere Betonbrücken angelegt. Dies korrespondiert nicht mit dem

areas, since the principle they embody – which no amount of capacity enlargement can resolve – results in traffic jams at the nodes and hold-ups in the urban fabric once links are created between the enclaves.

Present-day suburbanisation is characterised by more or less closed structures emphasized by single-family homes of monofunctional character that are equally incapable of establishing relationships with the surroundings. The inhabitants of greenfield enclaves reach their homes via simple access roads leading from the motorway at a considerable distance from houses, hidden behind noise abatement screens and segregated off from other means of traffic. A handful of shops, schools and a health centre mark the entry of the access road into the settlement. This fatal constellation (irreversible due to its inherent logic) creates nostalgia for the urban country road, a hybrid of motorway and street that interacts with the surrounding built development via a finely-meshed network of links within an open landscape setting: Broadacre City revisited.

Urban railroad. To a certain extent, suburban fast-train and local train systems foster open urban structures in the areas they serve since their many stops ensure access and interaction between urban concentrations. The ICE fulfils the same function on an inter-regional level but precludes interaction in the areas between stations. On the contrary, a high-speed railroad turns the expanses of land between the halts into areas of hinterland in the same way that motorways cause the disappearance of varied urban structures, as described by Albert Pope in *Ladders*. It is not a bad thing that peaceful places exist but not when the landscape is impacted by the insuperable motorway-



Beim Bau von neuen Wohnsiedlungen greifen Projektentwickler zur Zeit gerne auf traditionelle Vorbilder zurück (Seite 92). Beim Entwurf für die Stadterweiterung von Schuytgraaf, Arnhem, konzentrierten sich KCAP und West 8 deshalb auf die Landschaft. Gräben, Baumreihen sowie Landschaftszimmer für die einzelnen Siedlungen geschaffen.

At the moment, project developers concerned with the design of new settlements are taking recourse to traditional models (page 92). In response, KCAP and West 8 concentrate on the landscape in their plan for the Schuytgraaf urban extension near Arnhem. This involves retaining ditches, rows of trees and dykes and creating landscape “rooms” for the individual districts.

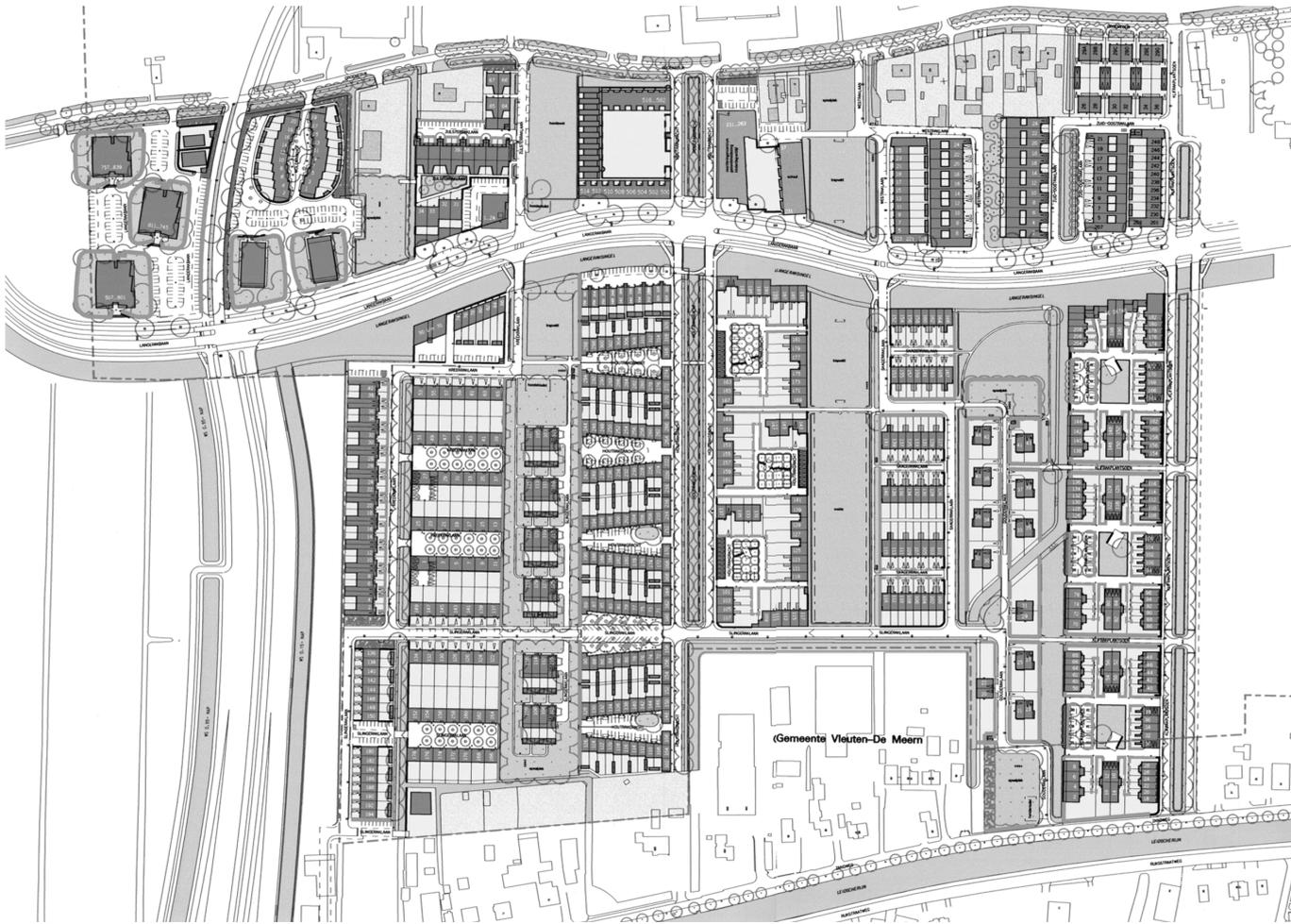
Bei der Erschließungsstraße des Wohnquartiers Langerak in Leidsche Rijn, Utrecht, versuchten die Planer von KCAP, eine bescheidene Art von urbaner Landstraße zu schaffen. Im Strip entlang der Straße soll sich eine Zone mit gemeinschaftlichen Nutzungen entwickeln, während die Kreuzungen die notwendige Vernetzung mit dem Umfeld erlauben.

In designing the access road to the Langerak residential district in Leidsche Rijn, Utrecht, the planners from the KCAP urban design office sought to create a modest form of urban country road. A zone with collective or common uses is to come about in a strip alongside the road, while crossings are to provide the necessary links to the surroundings.



Konzept des »Gebündelten Infrastrukturkorridors«, der durch Konzentration von Autobahn, Eisenbahn und anderer technischer Infrastruktur die Landschaft schonen sollte. Dieser an sich kluge Gedanke wird in Wirklichkeit eher als »Weg des geringsten Widerstandes« angewendet wegen dem leichteren Entscheidungsverfahren. Der Zug kann aber den engeren Kurven und steileren Neigungen der Autobahn nicht folgen. Im Zusammenhang mit topographischen und bodenpolitischen Randbedingungen führt

like barrier of an ICE line. And as in the case of motorways, it is worth considering whether the large amounts of money spent on noise abatement measures could be put to better use. An ICE also requires gentle curves and low gradients, necessitating massive destructive interventions, such as graded hills and weighty concrete bridges.



Innerhalb des städtebaulichen Rahmenplans bietet die Siedlung Langerak Felder mit unterschiedlichen Haustypen. Kanäle oder Freiräume begrenzen diese Felder.

As part of the strategic urban development plan, the Langerak estate offers areas with differing types of housing. Canals and open spaces delineate the areas involved.

None of this is in line with the concept of creating “transportation corridors” made up of motorway, railroad and other infrastructure elements to spare the landscape. This is basically a good idea but in reality is pursued because it presents a “path of least resistance” in obtaining necessary permits. Apart from which, high-speed trains like the ICE

dies zu einer endlosen Kette von Resträumen und Niemandsland, für nichts anderes verwendbar als für Schrebergärten und Autoverschrotter. Die Korridore werden so breit, dass die gesellschaftliche Rendite dieser Restgebiete in Frage gestellt werden muss.

Die Magnetschwebbahn, der Transrapid, kombiniert die Vorteile der S-Bahn und des ICEs. Sie produziert kaum Lärm, beschleunigt und bremst rasend schnell und erreicht eine höhere Geschwindigkeit als der

ICE. Sie kann engere Kurven und steilere Neigungen nehmen, so dass sie mühelos parallel entlang einer Autobahn gelegt werden kann. Dadurch kann sie von Schiphol Airport in rund 50 Minuten nach Groningen fahren, während sie unterwegs zehn Mal halten kann – der ICE braucht mehr als eine Stunde bei nur drei bis vier Haltestellen. Der Transrapid kann dadurch mit weniger Zügen in einer größeren Frequenz fahren. KCAP hat zwei Varianten für diese Trasse untersucht: einerseits den Transrapid in Kombination mit der bestehenden Autobahntrasse, andererseits eine ICE-Trasse, losgelöst vom bestehenden Korridor.

Die Transrapid-Trasse kann relativ einfach auf Stützen stehen. Die Träger sind schlank und elegant. Indem die Trasse entlang der Autobahn gelegt wird, ist es nicht notwendig, Land anzukaufen, und sowohl Autofahrer als auch Passagiere haben freie Aussicht. Nach Wunsch kann man die Trasse ohne viel Aufwand durch das Zentrum einer Stadt führen. Die Mehrkosten des Transrapids werden erwartungsgemäß langfristig durch die soziokulturellen Vorteile, die indirekte ökonomische Rendite des geringeren Flächenverbrauchs und die größere Kapazität sowie größere Zahl von Haltestellen kompensiert. Letzteres bedeutet ein riesiges Entwicklungspotenzial. Durch die als Folge der hohen Geschwindigkeit verringerte Reisedauer und die hohe Frequenz von Haltestellen kommen alle Städte, in denen der Transrapid hält, innerhalb Pendeldistanz der Randstadt, wodurch der – durch eine krampfhaftige Mobilitätspolitik behinderte – Trend zum *sprawl* (nicht nur von Wohnen, sondern auch von wirtschaftlichen Funktionen) unterstützt wird und neue Entwicklungsmöglichkeiten entstehen.

Dies schließt an die allgemeine Diskussion über die Raumordnung in den Niederlanden an. Sie bewegt sich zwischen Konzentration in urbanen Gebieten und vollständiger Auflösung in der Landschaft. In Wirklichkeit findet aber sowohl eine weitere Konzentration in den urbanen Gebieten als auch eine weitere Atomisierung über das Land statt. Durch die Möglichkeit, viele Orte schnell zu erreichen, kann der Transrapid dazu beitragen, eine Struktur »gebündelter Dekonzentration« von Wohnen, Arbeiten und Erholen zu erzeugen.

Die ICE-Trasse, losgelöst vom bestehenden Infrastrukturkorridor, hat eine andere Idee als Grundlage. Ohne den Zwang, sich auf mangelhafte Weise an eine Autobahntrasse anzupassen, entsteht die relative Freiheit, eine Trasse zu wählen, mit der durch die Agrarkrise ineffizient oder

cannot cope with the tighter curves and steeper gradients of motorways. Depending on local topographical conditions and building land policies, ICE routes included in transportation corridors result in an endless series of leftover spaces and patches of no-man's land that at best can be used as allotment gardens or car dumps. And the corridors themselves become so broad that the long-term price that society has to pay for these leftover spaces is another matter altogether.

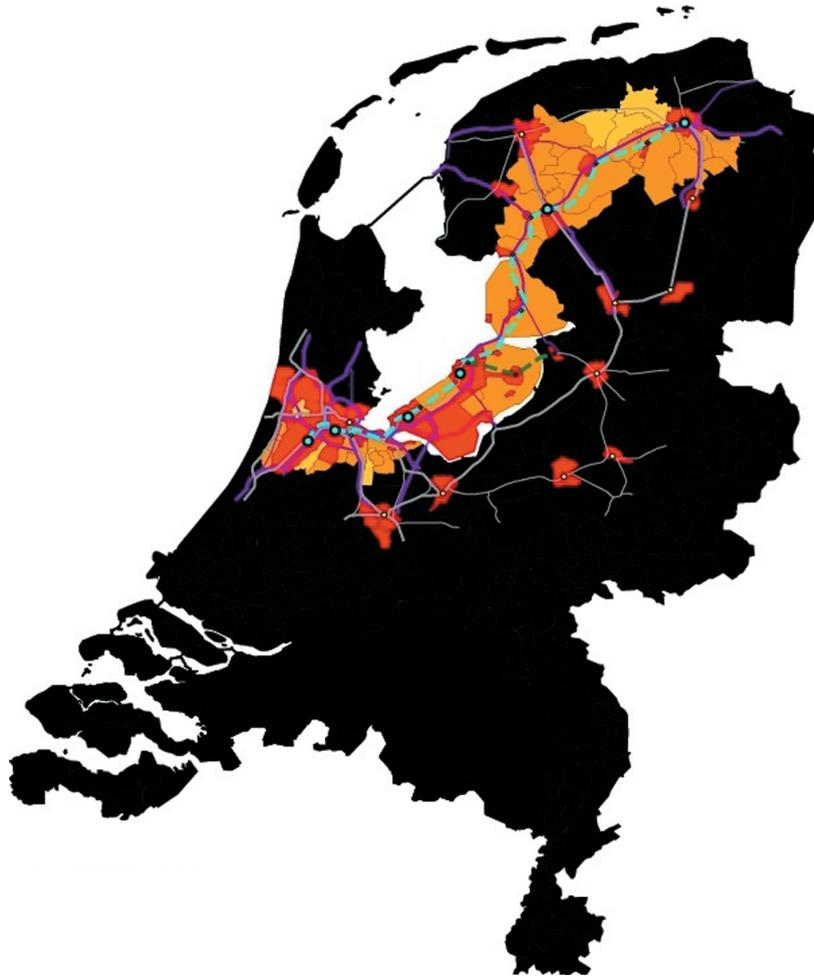
The magnetic levitation train – the Transrapid – combines the advantages of suburban fast-train systems and the ICE. It makes hardly any noise, accelerates and slows down extremely quickly and achieves higher speeds than the ICE. It can also travel along tighter curves and steeper gradients and can thus be laid out parallel to an existing motorway. It is thus capable of covering the distance from Schiphol Airport to Groningen in 50 minutes, including ten stops; in comparison, the ICE takes over an hour and stops only three or four times. In other words, Transrapid services can be offered more frequently at less rolling stock.

KCAP has investigated two variants for the Schiphol-Groningen route: the Transrapid in combination with the existing motorway, and an ICE route outside the existing corridor. It determined that the Transrapid line could be built on slender and elegant stilts, affording motorway users a free view of the landscape and making it easy to route the line through the centre of a city. Moreover, since it could be installed alongside the motorway, there would be no necessity to buy extra land, and the extra costs of installing a Transrapid line would be compensated by such long-term socio-cultural benefits as an indirect return on investment in the form of lower land

This text by Kees Christiaanse is an abridged version of an article written for the book "Mitten am Rand. Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft", edited by Lars Bölling and Thomas Sieverts and published by Verlag Müller + Busmann, Wuppertal 2004.

consumption, greater transportation capacity and a larger number of halts. The latter spells considerable potential for development, since faster travel enabled by higher speeds and more stops would put all the towns with Transrapid stops within commuting distance of Randstad, the crescent of major industrial cities including Utrecht, Amsterdam, Haarlem, The Hague and Rotterdam. This, however, would support the tendency to urban and commercial sprawl that current traffic policies are desperately seeking to counteract. This brings the general discussion of regional planning policy to mind, which veers from concentration in urban areas to development all over the countryside. This overlooks the fact that continued concentration in urban areas and continued atomisation out in the country have long become reality. As a means of reaching many places quickly, the Transrapid represents a solution in that it would enable a “bundled deconcentration” of living, work and recreation.

The second variant, consisting of an ICE route detached from the existing infrastructure corridor, is based on a different concept. Freed of the necessity to flank a motorway, complete with the unsatisfactory solutions involved, it entails the relative freedom of choosing a route that can help revitalise areas being used inefficiently or badly due to the agrarian crisis. For example, the investment in the ICE line could contribute to land consolidation processes or the creation of new natural areas, thus enabling better integration of the railroad into the landscape without the risk of creating the wastelands typical of transportation corridors. Over the long term, a route chosen on this basis in an intelligent way can be of great value to society.



Die Planer von KCAP und von Bosch & Slabbers untersuchten zwei Varianten für die Verbindung zwischen Schiphol und Groningen: eine Transrapid-Trasse kombiniert mit der bestehenden Autobahn und eine neue ICE-Trasse. Die Trassenstudie berücksichtigte auch die Auswirkung auf die Verstädterung der niederländischen Landschaft.

The planners from KCAP and Bosch & Slabbers examined two variants for the link between Schiphol and Groningen, namely a Transrapid line combined with the existing motorway, versus an ICE route outside the existing corridor. The study also examined the effects that each of these measures would have on the urbanisation of the Dutch landscape.

schlecht genutzte Gebiete revitalisiert werden können. Die Investitionen hierfür können so zum Beispiel zu Flurbereinigungsprozessen oder der Anlage neuer Naturgebiete beitragen. Dies ermöglicht eine bessere landschaftliche Integration der Bahn, ohne dass die Gefahr von »Wastelands«, die eine Bündelung von Trassen zur Folge hat, entsteht. Eine auf diese Weise intelligent gewählte Trasse kann langfristig einen riesigen gesellschaftlichen Mehrwert erzeugen.