Dorn, Felix M. & Kratzer, Armin (Hg.): Governance for Sustainability Transitions: Herausforderungen und Veränderungsprozesse in Regionen gestalten. Dokonara 2015 – Internationales DoktorandInnenkolleg Nachhaltige Raumentwicklung. Innsbruck: Innsbruck University Press.

Landscape without Identity?

Typologien der dienenden Landschaft als raumdefinierende Elemente

Gerald Haselwanter

Abstract: Obwohl sich die Service-Landschaften unserer Städte in den letzten zwei Jahrzehnten zu einem der wichtigsten Faktoren für das urbane Wachstum entwickelt haben, wird im aktuellen architektonischen Diskurs diesem Bereich wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Viele Funktionen des täglichen Lebens verlagerten sich aus der Kernstadt in die infrastrukturellen Bereiche am Rande der Stadt. Daraus hervorgegangen sind neue hybride Gebäudetypologien, die – aufgrund der hohen Akzeptanz ihrer Benutzer – starken Einfluss auf die gebaute Textur der Stadt haben. Diese Arbeit untersucht, welche neuen Typologien sich durch das Entwickeln der Servicelandschaft gebildet haben und welchen Einfluss diese auf die weitere Entwicklung der Stadt nehmen. Dies ist wichtig um zu erkennen, welche Typologien sich positiv auf das Wachstum der Stadt auswirken. Durch das Benennen und Identifizieren dieser Typologien ist es möglich, diesen Teil der Stadt architektonisch zu erfassen und als impulsgebenden Teil für weitere Entwicklungen zu definieren.

Beobachtungen

Sich ständig wiederholende Welten. Wir fahren auf dem Highway, Interstate 15, Richtung Süden. Die Weite der Mojave Wüste haben wir hinter uns gelassen und tauschen sie ein in eine sich repetierende Landschaft aus Autobahnbrücken, Lagerhäusern, Shoppingmalls und anonymen Developments, die sich wie ein endloser Teppich über den trockenen Boden der Täler legt. Sou-

thern California – die Ausläufer von Los Angeles. Sie ziehen sich kilometerweit über die Landschaft und beginnen dann von neuem. Durch das immer wiederkehrende Bild verlängert sich die gefühlte Fahrzeit. Der bevorstehende Sonnenuntergang taucht alles in den gleichen Farbton. Landschaft, Gebäude, Straßen – alles verschwimmt in einem warmen aber langweiligen Beige.

Abb. 1: sich wiederholende Landschaften, Corona, Kalifornien, 2012

Wir kommen unserem Ziel näher, verlassen die Autobahn. Angekommen in einem dieser Developments können wir die Landschaft überblicken. Auf der anderen Talseite geht die Sonne über Santa Anna Mountains unter. Darunter ein Meer aus Lichtern, verbunden durch die Highways, die wie Fasern dieses Gefüge zusammenhalten. Wir haben freien Blick auf das Tal. Mitten in diesem Teppich liegt ein See, dunkel und ruhig, wie ein Fremdkörper in der Landschaft.

(Notizen Forschungsreise Nevada-Kalifornien, Gerald Haselwanter 2012)

Hintergrund

In den letzten Jahren wird viel darüber diskutiert, dass der Großteil der Menschheit in Städte zieht und der ländliche Raum verlassen wird. Aber die Orte, die die Bevölkerung aufnehmen sollten, unterscheiden sich stark von dem Bild der Stadt, das sich viele dieser Betroffenen vorstellen – einen Ort mit dem oft der Charakter einer historischen Stadt verbunden wird, ein Bild, das für viele ‚Identität' suggeriert.

Wenn wir heute den Begriff Stadt definieren wollen, müssen wir feststellen, dass dies in seiner Vielschichtigkeit fast unmöglich ist. Wir können jedoch von einem Gefüge sprechen, das sich aus verschiedenen Bereichen bzw. ‚Landschaften' zusammensetzt, die jeweils unterschiedliche Aufgaben übernehmen (Berger 2006, S. 37) und das mit dem Bild einer historischen Stadt wenig zu tun hat. Eine dieser Landschaften, die sich in den letzten Jahrzenten zu einem der wichtigsten Teile des Stadtgefüges etabliert hat, bildet sich meist an den Rändern und Peripherien des bestehenden urbanen Netzwerks und übernimmt die Aufgabe der Versorgung. Dieser Bereich setzt sich aus Gewerbeparks, Lagerhallen, Logistikzentren, Dienstleistungsbetrieben, Orten der Produktion, des Konsums wie große Einkaufszentren oder Freizeiteinrichtungen aber auch aus Orten des Verkehrs, wie Flughäfen und überregionale Bahnhöfe, zusammen und ist durch eine gute infrastrukturelle Vernetzung gekennzeichnet, die nicht nur an das Netzwerk der Stadt anknüpft sondern auch den Zugang zu einem überregionalen bzw. globalen Kontext durch Autobahnen, Bahnhöfe, Flughäfen, usw., ermöglicht. Möchte man diesen Bereich benennen und in den Kontext des oben erwähnten Gefüges einordnen, kann man ihn als die dienende Landschaft einer Stadt beschreiben.

Abb. 2: Suburbanisierung, Las Vegas, Nevada, 2012

Eine der Hauptursachen für das Entstehen der dienenden Landschaft ist die flächenmäßige Ausdehnung der Stadt, die man weitläufig als Suburbanisierung beschreiben kann und bis zum Ende des 20. Jahrhunderts die klassischen Stadtzentren als wichtigstes Element im urbanen Gefüge ablöst. Spätestens mit dem Einsetzen der Mobilität durch Straßenbahnen und ab den 1950'er Jahren durch das Auto breiten sich Städte aus und verbinden sich untereinander zu einem weitverzweigtem diffusen System (Sieverts 1997, S. 13). Durch die Suburbanisierung verlagern sich nicht nur Funktionen des Wohnens aus den Stadtkernen sondern die Dominanz dieser Siedlungsstruktur verlangt nach einer Neuordnung der Bereiche, die sie versorgen. Immer mehr Funktionen des täglichen Lebens wandern aus den klassischen Stadtzentren in den Bereich der dienenden Landschaft ab und die Kernstadt verliert zunehmend an Bedeutung. Durch diese Aufnahme von Aufgaben des täglichen Lebens erfuhr die dienende Landschaft einen enormen Aufschwung, der auf die hohe Benutzung der Bevölkerung zurück zu führen ist. So konnte sie sich im städtischen Gefüge etablieren.

Abb. 3: Versorgungslandschaft 2, Las Vegas, Nevada, 2012

Schon sehr früh wurde diesem Abrücken von der Kernstadt und dem diffusen Wachstum ein gewisser Identitätsverlust zugeschrieben und dies kritisch für die Weiterentwicklung des urbanen Gefüges betrachtet. Obwohl die dienende Landschaft am Rande unserer Städte sich in den letzten Jahrzehnten zu einem der wichtigsten Bereiche des urbanen Gefüges entwickelt, fokussieren sich aktuelle Untersuchungen vorwiegend auf den infrastrukturellen und logistischen Teil dieser Landschaft. Auch wird beschrieben, dass sich dieser Bereich durch das Abrücken von der ursprünglichen Stadt soweit entfremdet hat, dass die lokalen Eigenheiten, die das einstige Zentrum prägen, nicht mehr aufgenommen werden können. Oft wird dieser Bereich des städtischen Gefüges als eigenschaftslose Peripherie, als ein Aneinanderreihen identitätsloser Boxen verstanden, der nur auf Grund der Versorgungsfunktion für den Rest relevant ist. Jedoch nimmt die dienende Landschaft mittlerweile eine wichtige Rolle im urbanen Gefüge ein und besteht längst nicht mehr nur aus aneinandergereihten anonymen Boxen.

Durch die ständig steigende Relevanz dieser Landschaft stellt sich unweigerlich die Frage, welche Impulse von diesem Bereich für eine weitere Entwicklungen des urbanen Gefüges ausgehen können und ob Gebäudetypologien, die sich in dieser Landschaft generieren als raumdefinierende Elemente für die künftige Entwicklung unserer Städte betrachtet werden müssen.

Abb. 4: Versorgungslandschaft 1, Las Vegas, Nevada, 2012

Identität, Orte, Landschaften

Vorerst muss bemerkt werden, dass es sich bei dem Begriff Identität ähnlich verhält wie beim Versuch, den Begriff Stadt zu definieren. Dadurch, dass es unzählige Auffassungen und Arten von Identitäten gibt und das Konzept an sich sehr diffus ist, ist es schwer, ja sogar fast unmöglich, zu beschreiben, wodurch ‚Identität' einer Stadt gebildet wird. Anhaltspunkte dafür kann man jedoch finden. So unterscheiden Bernt und Christmann

Abb. 5: Typologie der Boxen, Las Vegas, Nevada, 2012

zwischen einer ‚kollektiven' und einer ‚personalen Identität' der Stadt (Bernt, Christmann 2010). Die kollektive städtische Identität stützt sich auf ein gemeinsames Verständnis, das eine Gruppe von ‚ihrer' Stadt entwickelt hat und die in symbolischen Formen zum Ausdruck kommen. Die personale städtische Identität ist personengebunden und viel subjektiver, jedoch leitet sich aus dem kollektiven Verständnis über die Stadt ab. Auch sprechen sie von Identitätsanker, worauf die städtische Identität beruht. Diese können berühmte Persönlichkeiten, historische Ereignisse, Baudenkmäler, bestimmte Bauwerke, Stadtstrukturen, Kulinarik, ... sein. Wichtig dabei ist jedoch, dass diese Identitätsanker „in die städtische Identitätsbildung nur eingehen, wenn sie von städtischen Akteuren wahrgenommen, regelmäßig thematisiert, ausgehandelt und weithin ‚typisch' für die Stadt anerkannt worden sind". (Bernt, Christmann 2010). Es muss festgehalten werden, dass dies nur Anhaltspunkte für den Begriff einer städtischen Identität sein können, jedoch Identität im Weiteren als etwas verstanden werden kann, das sich aus einem kollektiven Verständnis der Bewohner bildet, sich in symbolischer Form, z.B. durch bau-

liche Ausformulierung, ausdrückt und von Akteuren, z.B. durch Benutzung, wahrgenommen werden muss.

Eine erste wichtige Theorie um diese dienenden Landschaften am Rande unserer Städte in Bezug auf ihre Identität beschreiben zu können entwickelt der französische Anthropologe Marc Augé mit seinem Konzept der ‚Nicht-Orte'. 1992 erscheint sein Buch "Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité", in dem er die räumliche Manifestation der logistischen Landschaft als ‚Nicht-Ort' definiert und seinem Konzept des ‚anthropologischen Ortes' gegenüberstellt. Als klassischen anthropologischen Ort versteht Augé die ursprüngliche, historisch gewachsene Stadt – einen Ort, der in Zusammenhang mit der Geschichte und der Umgebung eine gewisse Identität oder einen gewissen Charakter aufgebaut hat. Diesem anthropologischen Ort, der sich nicht weiter verändern oder wachsen kann, stellt er mit den Nicht-Orten eine dynamische Variante gegenüber. Sie entstehen durch die Notwendigkeiten unserer übermodernen Gesellschaft und haben die Aufgabe die übermoderne Stadt zu versorgen.

Abb. 6: Nicht-Ort, Las Vegas, Nevada, 2012

Nicht-Orte entkoppeln sich zunehmend und entwickeln sich weiter zu neuen Formen einer dienenden Landschaft. Durch diese Entwicklung verliert diese Landschaft laut Augé auch die ursprüngliche Identität, die mit dem klassischen anthropologischen Ort verbunden ist: „So wie ein Ort durch Identität, Relation und Geschichte gekennzeichnet ist, so definiert ein Raum, der keine Identität besitzt und sich weder als relational noch als historisch bezeichnen lässt, einen Nicht-Ort." Zusätzlich stellt Augé die Hypothese auf „dass die ‚Übermoderne' Nicht-Orte hervorbringt, also Räume, die selbst keine anthropologischen Orte sind und, […], die alten Orte nicht integrieren" (Augé 2011, S. 88).

Durch das Abrücken der Nicht-Orte von dem klassischen anthropologischen Ort können sie die in der ursprünglichen Stadt gebildete Identität nicht aufnehmen und integrieren sich nicht in den lokalen Kontext. Sie generieren sich aus Bedürfnissen, Dienstleistungen, Netzstrukturen, usw. die unsere Lebensart, wie wir sie im Moment führen, braucht. Dieses nicht verwoben Sein mit der Umgebung zeichnet sich vor allem durch eine Anonymität und durch ein globales Auftreten der Nicht-Orte aus. Um jedoch ‚authentisch' zu wirken oder in der Masse der Anonymität nicht unterzugehen, versuchen sich Nicht-Orte eine Schein- bzw. Überidentität zu applizieren. Robert Venturi, Denise Scott Brown und Robert Izenour sprechen in diesem Zusammenhang in ihren Untersuchungen zu Las Vegas, Nevada, USA aus den 1970er Jahren von einem ‚Decorated Shed', einem anonymen Gebäude in Form einer Box, das versucht durch eine Art potemkinsche Fassade Gewohntes zu vermitteln, um Nutzer bzw. Kunden anzulocken (Venturi, Scott Brown, Izenour 2000, S. 105)

Augé bleibt mit seiner Definition sehr vage, bezeichnet aber „mit dem Ausdruck ‚Nicht-Ort' zwei verschiedene, jedoch einander ergänzende Realitäten: Räume, die in Bezug auf bestimmte Zwecke (Verkehr, Transit, Handel, Freizeit) konstruiert sind, und die Beziehung, die das Individuum zu diesen Räumen unterhält." (Augé 2011, S. 96). Augé sieht in den Nicht-Orten nicht nur die singuläre Funktion, sondern ergänzt sie durch die Beziehung, die der Benützer zu diesen Orten aufbaut.

Zeitnah zu Augé versucht auch Rem Kohlhaas die urbane Landschaft als eigenschaftslose Stadt zu beschreiben, die sich durch die Ausdehnung der urbanen Systeme gebildet hat. 1995 veröffentlicht er sein Konzept der ‚Generic

City' in dem er sich mit der Thematik des Identitätsverlusts und der scheinbar unkontrollierten Wucherung einer eigenschaftslosen Stadt auseinandersetzt. Für Koolhaas ist die moderne Stadt, ähnlich wie bei Augé, wie der moderne Flughafen, sozusagen „all the same" (Koolhaas, Mau 1997, S. 1248) und demzufolge identitätslos. Auch bei Koolhaas wird Identität durch die physische Substanz einer Stadt und dem geschichtlichen Kontext definiert. Diese Identität konzentriert sich aber auf bestimmte Orte, meist die historischen Zentren. Im urbanen Gefüge wird sie jedoch durch das exponentielle Wachstum der Bevölkerung aufgebraucht. In der modernen Stadt engt Identität ein und stemmt sich gegen ihre Weiterentwicklung und ihre Erneuerung. Koolhaas schlägt in seinem Text keine Lösungsvorschläge vor. Vielmehr begreift sich ‚Generic City' als Momentaufnahme der zeitgenössischen Stadtentwicklung und stellt dadurch die Frage, ob im Verlust der Identität überhaupt ein Nachteil liegt oder ob das Abstreifen der Identität nicht zu einer neuen Freiheit führt, die für die Weiterentwicklung des urbanen Systems unumgänglich ist.

Konkreter versuchen Susan Nigra Snyder und Alex Wall die Phänomene und Entwicklungen der zeitgenössischen Stadt zu beschreiben. Sie untersuchen in ihrem 1998 veröffentlichten Artikel "Emerging Landscapes of Movement and Logistics" die Bereiche der Infrastruktur, Distribution und der Logistik, die sich hinter den anthropologischen Orten befinden und diese versorgen. Sie sind die ersten, die diese Bereiche des urbanen Systems als Landschaft definieren und formen somit den Begriff der Distributionslandschaft in einem städtischen Kontext. Als anschauliches Beispiel dient Manhattan mit dem Times Square und das im Hintergrund liegende Versorgungssystem. Süd-westlich von Manhattan, hinter Jersey City, liegt eine dienende Landschaft bestehend aus Häfen, Airports, Frachtenbahnhöfen, Highways und Lagerhallen für die Versorgung der anthropologischen Stadt. Auch führen sie durch ihre Argumentation eine Dualität zwischen dem anthropologischen Ort und der dienenden Landschaft ein. Beide Bereiche einer Stadt brauchen sich und bedingen einander. Sie sprechen in diesem Zusammenhang von Frontstage und Backstage (Snyder, Wall 1998, S. 16). Frontstage, also die Bühne, ist die Seite des Konsums, und als Backstage versteht man den Bereich, der dieses System versorgt – die dienende Landschaft.

Einen weiteren wichtigen Beitrag liefern Alan Berger und Charles Waldheim mit ihren Recherchen über die logistischen und infrastrukturellen Bereiche des städtischen Systems, wie wir es in Nordamerika vorfinden. Gemeinsam veröffentlichen sie 2008 den Artikel "Logistics Landscape", in dem sie den Begriff der Landschaft für Bereiche eines urbanen Systems weiterentwickeln und so verschiedene Bereiche im Stadtgefüge als unterschiedliche Landschaften definieren (Berger, Waldheim 2008, S. 226-232). Vor allem zeigen sie aber auf, dass sich das System nordamerikanischer Städte in drei aufeinander folgende zeitliche Abschnitte einteilen lässt: ein zentrales System im auslaufenden 19. Jahrhundert, in dem die meisten modernen Städte gegründet werden und sich konsolidieren, hin zu einem dezentralen System Mitte des 20. Jahrhunderts, das aufgrund der einsetzenden Suburbanisierung sich nicht mehr auf die Kernstadt bezieht, und einem verteilten System am Ende des 20. Jahrhunderts, das sich an einem globalisierten Wirtschaftssystem orientiert (Berger, Waldheim 2008, S. 220). Jede dieser Epochen brachte eigene räumliche Organisationsformen, hervor welche die räumliche Ausformulierung der Stadt definierten. Sie beschreiben auch, dass die Organisationsformen der ‚Logistics Landscape' und der dienenden Landschaft die auffälligsten Transformationen unseres gebauten Umfelds im letzten Jahrzehnt darstellen und das urbane Gefüge Nordamerikas neu ordnen. Jedoch beschränken sie sich auf die großmaßstäblichen Aspekte dieser Entwicklung. Es ist nicht ihr Ziel zu erklären, ob diese Landschaft imstande ist neue Gebäudetypologien zu schaffen, die rückkoppelnd auf die Entwicklung des gesamten Systems Einfluss nehmen.

Einen anderen Ansatz verfolgt Jesse LeCavalier bei seiner Arbeit ‚Empire of Efficiency', die 2011 an der ETH Zürich entstanden ist. LeCavalier beschäftigt sich nicht allgemein mit den Bereichen der Versorgungslandschaft einer Stadt, sondern möchte an einem direkten Beispiel den Einfluss der Typologie auf das urbane System zeigen. Als Fallbeispiel dient die global agierende Discountmarktkette Walmart mit ihrer offensiven Expansionspolitik. Er beschreibt so die architektonischen und städtebaulichen Auswirkungen einer bestimmten Typologie dieser dienenden Landschaft und versucht aufzudecken, welchen Einfluss Walmart auf die gebaute Umwelt hat.

Weitere Überlegungen

Mit der Definition des Begriffs ‚Nicht-Ort' stellt Marc Augé dem klassischen ‚anthropologischen Ort' seine Theorie der Nicht-Orte gegenüber, die vor allem durch ihre Anonymität und durch das globale Auftreten geprägt sind. Auch Koolhaas thematisiert den zunehmenden Verlust der urbanen Identität in der zeitgenössischen Stadt der 1990'er Jahre, sieht dies jedoch als Chance für eine einsetzende weitere Entwicklung. Beide Konzepte waren Versuche, die Peripherie der städtischen Systeme zu begreifen und man kann sie als Momentaufnahme der damaligen Zeit verstehen. Vieles, das in dieser Diskussion angeführt wurde, hat bis heute Relevanz, jedoch darf man nicht aus den Augen verlieren, dass die Orte, wie sie Augé oder Koolhaas beschreiben, sich in den letzten zwanzig Jahren weiterentwickelten.

Die angeführten Konzepte versuchen das städtische Gefüge als urbane Landschaft zu beschreiben, ein Denkmodell, mit dem sich komplexe urbane Systeme sehr gut begreifen lassen. Berger, Snyder, Waldheim und Wall untersuchen jeweils einen bestimmten Teil dieses Systems, aber geben keine Auskunft darüber, wie der Bereich der dienenden Landschaft sich seit den Untersuchungen von Augé und Koolhaas weiterentwickelt hat. Nur LeCavaliers Untersuchung an einem klaren Fallbeispiel zielt darauf ab, den Einfluss einer bestimmten Typologie der dienenden Landschaft auf das Gesamtsystem der Stadt zu erklären. Hier kann man anknüpfen, um zu prüfen, ob sich die dienende Landschaft in Bezug auf Identitätsbildung seit den 1990ern weiterentwickelt hat.

Augé gibt mit seiner Definition einen guten Anhaltspunkt für weitere Untersuchungen, indem er auf die Beziehung zwischen einem Nicht-Ort und dem Benützer hinweist. Viele Funktionen des täglichen Lebens haben sich in diesen Bereich der Stadt verlagert und werden von einem Großteil der Bevölkerung genützt. Dadurch hat sich ein hohes Maß an Akzeptanz für diesen Bereich der Stadt eingestellt. Die dienende Landschaft ist längst nicht mehr ein Aneinanderreihen von identitätslosen Boxen sondern ist im stande sich Gebäudetypologien aus der klassischen Kernstadt anzueignen, diese zu transformieren um daraus neue Typologien zu generieren. Die Trennung

zwischen Frontstage und Backstage, wie sie Snyder und Wall aufzeigen, ist nicht immer klar zu erkennen. Durch die hohe Selbstverständlichkeit, den dieser Bereich in der Bevölkerung gewinnt, wird die dienende Landschaft zu einem immer wichtigeren Faktor im urbanen System.

Berger und Waldheim beschreiben die Entwicklung der Stadt als eine Abfolge aus drei Phasen, die jeweils ihre eigene bauliche Ausformulierung im städtischen Gefüge gefunden haben. Diese baulichen Ausformulierungen prägen das jeweilige Bild und die Identität der Stadt stark. Wenn wir die dienende Landschaft als das wichtigste Element der Phase, in der wir uns im Moment befinden, verstehen, drängen sich unweigerlich mehrere Fragen auf, die noch nicht geklärt wurden. Welchen Einfluss haben Nicht-Orte der dienenden Landschaft auf die zukünftige Entwicklung des gesamten urbanen Gefüges? Wie drückt sich die bauliche Ausformulierung unserer Phase als raumdefinierendes Element im urbanen Gefüge aus und kann dadurch das ganze System beeinflusst werden? Hat die dienende Landschaft mit ihren Gebäuden, Lagerhallen, Infrastrukturen, ... Einfluss darauf, wie wir unseren urbanen und gebauten Raum benutzen und wenn ja, löst die dienende Landschaft durch die Übernahme von Funktionen, die bis jetzt der klassischen Stadt vorbehalten waren, diese ab und wird die Peripherie zum neuen Zentrum? Welche Rolle spielen dabei die Gebäudetypologien der dienenden Landschaft und sind diese imstande, der Stadt eine neue Identität zu verleihen oder bleibt dieser Bereich der Stadt identitätslos, wie sie Augé und Koolhaas beschrieben haben?

Methode

Augé definiert den Begriff 1992 teils vage oder allgemein. Um Nicht-Orte der dienenden Landschaft als raumdefinierende Elemente im aktuellen urbanen Gefüge begreifen zu können, muss der Begriff neu betrachtet und erweitert werden. Es muss festgestellt werden, welche Gebäudetypologien sich den Nicht-Orten zuordnen lassen und welche zusätzlichen Funktionen dadurch der dienenden Landschaft hinzugefügt werden. Auch ist es wichtig

zu klären, ob diese Typologien im stande sind aus der ihnen applizierten Identität eine eigenständige Identität zu produzieren, die dann wiederum auf das gesamte Gefüge zurückwirkt.

Um den Begriff der Nicht-Orte erweitern zu können, ist es wichtig zu definieren, welche Gebäudetypologien sich in der dienenden Landschaft entwickeln und welche Funktionen sie von der ursprünglichen Stadt übernehmen. Um die Weiterentwicklung dieser Nicht-Orte und die der dienenden Landschaft seit den Momentaufnahmen von Augé und Koolhaas darstellen zu können, ist es wichtig, die Untersuchung anhand von Fallbeispielen durchzuführen, an denen sich die Weiterentwicklung der Gebäudetypologien ablesen lässt, oder wo sich neue Typologien in dieser Landschaft gebildet haben. Diese Fallbeispiele müssen eine jeweilige Relevanz für das urbane System aufweisen, dem sie zugeordnet werden können. Auch ist es wichtig zu klären, ob sich innerhalb der Stadtbewohner eine Art ‚kollektive Identität' zu diesen Orten gebildet hat. Dies kann durch Interviews mit der Bevölkerung erhoben werden.

Abb. 7: Kreuzung an der Interstate 10, Vinton, Louisiana, 2014

Diese Typologien können Shoppingmalls, Gewerbegebiete, Tankstellen, Officeparks, Knotenpunkte an Verkehrswegen, usw. sein. Ziel ist es diese Typologien anhand eines Kataloges und einer Kategorisierung zu untersuchen und zu ordnen. Die unterschiedlichen Gebäudetypen werden dokumentiert (fotografiert, aufgenommen und gezeichnet) und ihre Rolle im urbanen Gefüge untersucht, um danach eine Bewertung zu treffen, ob sie im stande sind, Impulse zu setzen, die den gebauten Raum beeinflussen.

Ein mögliches Beispiel der Kategorisierung ist die Arbeit ‚Pet Architecture' des japanischen Architekturbüros Bow Wow (Shinada, Kyoichi 2002). Dabei versuchen sie Gebäudetypen herauszufiltern, die auf Rest- oder Brachflächen im urbanen System von Tokyo entstanden sind und für den umliegenden Kontext wichtige urbane Infrastrukturen darstellen. Die herausgefilterten Typologien werden jeweils durch Foto, Verortung im Kontext und einer räumlichen Darstellung dokumentiert, begleitet von einem beschreibenden Text, in dem der Typus bewertet wird.

Ziel der Arbeit

Durch die Untersuchung anhand von Gebäudetypologien ist es möglich, sich diesem Teil der Stadt in architektonischer Weise zu nähern und die dienende Landschaft für den zeitgenössischen architektonischen Diskurs über Stadt zu ordnen. Anhand der noch zu definierenden Fallbeispiele wird die Weiterentwicklung der dienenden Landschaft aufgezeigt und den Veränderungen nachgegangen, die durch die steigende Relevanz dieses Bereichs innerhalb der Stadt ausgelöst wurden. Ziel ist es, die Integration dieser Orte im Stadtgefüge präzise zu beschreiben, um die Vorgänge begreifen zu können, wie sich solche Orte zu einem hoch akzeptierten Bereich der Stadt etablieren und dadurch im stande sind, klassische Aufgaben der Kernstadt zu übernehmen. Gleichzeitig wird anhand von Interviews der Akzeptanz und der Bedeutung bzw. der ‚kollektiven Identität' nachgegangen und durch die dokumentarischen Elemente der Arbeit (Kartografie, Katalog, Fotografie) ein aktuelles Bild der dienenden Landschaft gezeichnet. Mit der Überlagerung der präzisen Beschreibung der Vorgänge, der Untersuchung zur kollektiven

Identität dieser Landschaft und der Momentaufnahme wird versucht eine neue Perspektive auf diese Orte zu gewinnen, von der aus es möglich sein sollte neue Handlungsstrategien zu formulieren.

Literatur

Augé, Marc. 2011. Nicht-Orte. München: C.H.Beck

Berger, Alan. 2006. Drosscape. Wasting Land in Urban America. New York: Princeton Architectural Press

Bernt, Matthias; Christmann, Gabriela B.. 2010. Lenin oder Luther für Eisleben? Was ist städtische Identität – und wie kann man sie überhaupt finden?. Herausgegeben von Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS). Online verfügbar unter www.irs-net.de, zuletzt geprüft am 03.12.2015.

Berger, Alan; Waldheim, Charles. 2008. Logistics Landscape. In: Landscape Journal. 2008. Volume 27, Number 2. S. 219-246.

Koolhaas, Rem; Mau, Bruce. 1997. S,M,L,XL. New York: The Monacelli Press

LeCavalier, Jesse. 2011. Empire of Efficiency. The urban impact of retail logistics using Walmart Stores, Inc as a case study. Diss. ETH No. 19689. Zürich: ETH

Shinada, Kyoichi. 2002. Pet Architecture Guide Book. Tokyo: World Photo Press.

Sieverts, Thomas. 2012. Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Basel: Birkhäuser.

Snyder, Susan Nigra; Wall, Alex. 1998. Emerging Landscape of Movement and Logistics. In: Architectural Design Profile. 1998. No. 134. S. 16-21.

Venturi, Robert; et al. 2000. Lernen von Las Vegas. Zur Ikonographie und Architektursymbolik der Geschäftsstadt. Basel: Birkhäuser.

Gerald Haselwanter
Universität Innsbruck
Gerald.Haselwanter@uibk.ac.at