

2	Dense Cities: Architecture for Living Closer Together
3	Editorial
6	Manifestos
8	Richard Rogers
14	Cities and the Future Die Städte und die Zukunft
18	a+t research group • Aurora Fernández Per • Javier Mozas • Javier Arpa
24	Why Are We Interested in Density? Warum interessieren wir uns für Dichte?
30	Dietmar Eberle • Susanne Frank
34	19 Thesen zur Dichte 19 Theses on Density
50	Christoph Mäckler • Wolfgang Sonne
52	10 Grundsätze zur Stadtbaukunst heute 10 Principles of the Civic Art Today
64	Winy Maas
68	Be More!
80	Helmut Tezak: Graz
94	Configurations
110	Vittorio Magnago Lampugnani
114	Die Architektur der städtischen Dichte The Architecture of Urban Density
116	Hans Ibelings
130	Does Density Matter? Wie wichtig ist Dichte?
142	Rob Krier
152	Stadträumliche Komposition Composition of Urban Spaces
166	Ole W. Fischer
178	Archipelago Urbanism Der Archipel-Urbanismus
180	Uta Gelbke
194	Urbane Nullstellen – über Dichte und Leere Urban Zero Points: On Density and Vacuity
208	Dieter Hoffmann-Axthelm
224	Thesen zum Gesellschaftsprojekt Verdichtung Theses on Densification as a Societal Project
238	Contexts
254	Paola Viganò
262	The Return to Density Die Wiederkehr der Dichte
270	Nikolai Roskamm
296	Der Begriff Dichte The Concept of Density
324	Wolfgang Löschnig
	Endlich dicht – Finitely Dense
	Martin Brucks
	Wann führt Dichte zu Beengung? Eine empirische Studie zu Wahrnehmung und Bewertung von Bebauungsdichte
	When Does Density Lead to Crowding? An Empirical Study on the Perception and Judgment of Building Density
	Morten Meldgaard
	Optical Density Optische Dichte
	Potentials
	Interviews: Fabian Hörmann, Frank Zierau; Kaschka Knapkiewicz, Axel Fickert; Patrick Gmür
	Städtische Dichte in Zürich Urban Density in Zurich
	Christian Mueller Inderbitzin
	Über das architektonische Potenzial urbaner Dichte On the Architectural Potential of Urban Density
	Galina Tachieva
	The Sprawl Repair Method—How to Transform Sprawl into Complete, Balanced Communities
	Die Sprawl Repair-Methode – wie man Zersiedelungsgebiete in umfassende, ausgewogene Gemeinschaften umgestaltet
	Ida Pirstinger
	Gründerzeitstadt 2.1. Ein Modell zur inneren Stadterweiterung als Beitrag zu einer kompakten grünen Stadt
	Gründerzeit City 2.1: A Model on Inner Urban Expansion as Contribution to a Compact Green City
	Vesta Nele Zareh
	Babylon Revisited. Die Stadt in der Stadt Babylon Revisited: A City within the City
	Michael Sorkin • Makoto Okazaki • Ying Liu
	New York City (Steady) State: A Figure-Ground Switch
	New York City (Steady) State. Eine Änderung der Figur-Grund-Wahrnehmung
	AutorInnen Authors
	Bücher Books
	Aus der Fakultät Faculty News
	Call for Papers GAM.09



Dense Cities

Architecture for Living Closer Together

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Spricht man gegenüber Architekten, Fachplanern, Politikern und Nutzern das Wort „Dichte“ aus, ist den ersten Reaktionen häufig gemeinsam, dass Dichte eher quantitativ – zwischen „Bevölkerungsdichte“ und „baulicher Dichte“ – verstanden wird und man Übereinstimmung und Ablehnung gleichermaßen erfährt. Übereinstimmung in der Vorstellung, dass angesichts der in jeder Hinsicht knapper werdenden Ressourcen über neue Formen des Zusammenlebens nachgedacht werden muss. Ablehnung in der Vorstellung, dass dieses Zusammenleben auch ein Zusammenrücken bedeutet. Ähnlich wie in Roland Barthes Vorlesung „Wie zusammen leben“ („Comment vivre ensemble“), in der er das Phantasma artikuliert, „alleine leben zu wollen und zugleich, ohne Widerspruch dazu, zusammenleben zu wollen“,¹ scheinen auf der Ebene des städtischen Miteinanders somit verschiedene Handlungsstränge nebeneinander zu existieren. Diese erfordern jedoch gänzlich andere Lesarten und Lesbarkeiten von Dichte als die durch Kennzahlen und wenige Parameter festgelegten Möglichkeiten städtischer Planung. Was fehlt, ist eine Auseinandersetzung mit den qualitativen Aspekten von Dichte, die ihre Legitimation nicht bloß dem Umstand verdankt, eine naheliegende Alternative zu Zersiedelung zu bieten.

When the word “density” is brought up to architects, district planners, politicians, and occupants, their initial reactions will frequently be similar in that density is usually understood as pertaining to quantity—somewhere between “population density” and “building density”—and the replies will usually reflect consensus or opposition in equal measure. Consensus when it comes to the idea that new forms of coexistence must be contemplated in view of the increasing scarcity of resources in all respects. And opposition based upon the idea that this reconceptualized coexistence means shifting closer together. Similar to Roland Barthes’s lecture “Comment vivre ensemble” (How to Live Together), where he articulates the phantasm of “wanting to live alone while simultaneously, without an inherent contradiction, wanting to live together,”¹ various lines of action seem to concurrently exist side by side in the realm of urban togetherness. They, however, necessitate completely different readings and interpretations of density than those offered by an urban-planning potential determined by ratios and parameters. What is missing is an exploration of the qualitative aspects of density that draw their legitimacy from more than just the mere circumstance of providing an easy alternative to urban sprawl.

Ansatzpunkt der vorliegenden Ausgabe von *GAM* ist daher die Überlegung, den Begriff „Dichte“ programmatisch durch vielfältige Lektüren von *Dense Cities* in theoretischen Manifesten, historischen Analysen, urbanen Entwicklungskonzepten und architektonischen Entwurfsansätzen zu entfalten, die geeignet scheinen, die Diskussion über neue Formen des städtischen Miteinanders zwischen Architekten, Fachplanern und Nutzern jenseits von Kennzahlen neu anzuregen.

Die Notwendigkeit näher zusammenzurücken, steht außer Zweifel. Nicht nur aus ökonomischen Gründen, wenn in Zeiten mangelnder Finanzkraft der Länder und Kommunen die Infrastruktur der zersiedelten Landschaft langfristig nicht gesichert werden kann, sondern auch aus ökologischen Gründen. Mehr als die Hälfte des Energieverbrauchs wird für Wohnraum und für den motorisierten Individualverkehr aufgewandt. Wenn man sich vergegenwärtigt, dass für die aktuelle Produktion von neuem Wohnraum mehr Energie aufgewendet werden muss als für 50 Jahre Betrieb desselben, dann ist völlig klar, dass die einzig entscheidende Frage die nach dem Standort der Immobilie ist. Das ist zunächst die wichtigste Entscheidung. Seit dem Jahr 2007 leben mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten und bis zum Jahr 2050 werden es mehr als 70 Prozent sein. Dennoch ist die Stadt der Zukunft keine smarte, supereffiziente Retortenstadt auf der grünen Wiese, sondern kann auch die bestehende europäische Stadt sein, die repariert wird, die Anpassungen an geänderte gesellschaftliche Bedürfnisse und geänderte Nutzerstrukturen erfährt und die im Zuge dessen dort, wo sinnvoll, verdichtet wird. Daher muss die Frage nach den räumlichen Bedingungen in einer dichteren Stadt mit urbanen Entwurfsansätzen verbunden werden, die Formen definieren, in denen wir auch näher zusammenrücken wollen.

In dieser Hinsicht bildet die funktionale und auch soziale Durchmischung der Stadt, die sich vornehmlich in den Erdgeschosszonen und im öffentlichen Raum manifestiert, einen zentralen qualitativen Aspekt der städtischen Dichte. Denn der öffentliche Raum, seine Gestaltung und die Möglichkeiten seiner Aneignung ist entscheidend für die Akzeptanz von Dichte. Je dichter eine Stadt wird, umso bedeutsamer wird auch die Aufenthaltsqualität dieser öffentlichen Räume, die als Handlungsräume die Chance auf atmosphärische Dichte als Ausdruck einer urbanen Lebenswelt bieten. Eine wichtige architektonische Aufgabe besteht hier insofern darin, die Übergänge vom Öffentlichen ins Private angemessen zu gestalten. Denn die Gestaltungsqualität von Plätzen, Straßenräumen und Grünanlagen lässt sich nicht von den sie definierenden, begrenzenden und prägenden Bebauungen trennen. Der öffentliche Raum benötigt eine architektonische Fassung; die Rolle der Architektur geht hier über die Gestaltung von Gebäudehüllen und über die Entwicklung neuer intelligenter Typologien weit hinaus. *GAM.08 Dense Cities* stellt die Frage, wie diese aktive Rolle der Architektur bei der Entwicklung eines „living closer together“ aussehen und ausgestaltet werden kann. Welche Optionen können entwickelt werden, um den verschiedenen sozialen Gruppen ein hochqualitatives, vielfältiges und anpassungsfähiges urbanes Lebensumfeld zu schaffen?

Die Beiträge des ersten Teils – „Manifestos“ – stellen unterschiedliche Positionen der architektonischen Auseinandersetzung mit dem Thema Dichte

The point of departure for the current issue of *GAM* is therefore the notion of seeing the concept of “density” programmatically unfold through multifarious texts on “dense cities.” Taking the form of theoretical manifestos, historical analyses, urban development concepts, and architectural design approaches, these contributions are those deemed appropriate for newly fostering discussion—between architects, district planners, and residents—about new forms of urban togetherness above and beyond set parameters.

There is beyond doubt a need to move closer together. Not only for economic reasons, being that the infrastructure of sprawling landscapes cannot be weathered in the long term in these times of insufficient spending power within states and municipalities, but also for ecological reasons. More than half of energy consumption results from living space and motorized private transport. If we try to envision how more energy is expended for the current production of new living space than for fifty years of upholding these living quarters, then it is no wonder that the only decisive criterion to be taken into account is the location of real estate. Initially, this is the most important decision to be made. Since the year 2007 more than half of the world’s population has been living in cities, and by the year 2050 this number will have risen to upward of 70 percent. All the same, the city of the future will not be a smart, super-efficient artificial city in a green zone but, more likely, an existing European city that has been revamped, that experiences adaptation to modified societal needs and altered occupant-related structures, and that is densified in the process in ways that make sense. Therefore, the issue of spatial conditions in a densified city must be associated with urban design approaches that define forms which make us want to move closer together.

In this respect, the functional and also social blending within a city that has predominately manifested in ground-level zones and public space represents a pivotal qualitative aspect of urban density. This is because public space, its configuration, and the possibilities it presents for appropriation prove decisive for the acceptance of density. The more dense a city becomes, the more important is the quality of life within these public spaces, which in their role as spaces of agency offer an opportunity for atmospheric density to emerge as an expression of an urban lifeworld. So it follows that a vital architectural task consists in appropriately designing the transitions at the juncture of public and private space. For the design quality of plazas, street expanses, and green spaces cannot be separated from the building developments that define, delineate, and influence them. Public space requires an architectural framework; the role of architecture here moves far beyond the design of structural shells and also beyond the development of new, intelligent typologies.

¹ Vgl. Roland Barthes: *Wir zusammen leben. Simulationen einiger alltäglicher Räume im Roman*, Vorlesung am Collège de France 1976–1977, Frankfurt am Main 2007.

¹ See Roland Barthes, *Comment vivre ensemble: Cours et séminaires au Collège de France (1976–1977)* (Paris, 2002).

GAM.08 Dense Cities fields the question as to how this active role played by architecture might look when planning and manifesting a state of "living closer together." Which options might be developed in order to create a highly qualitative, multifaceted, and adaptable urban living environment for society's different groups?

The contributions to the first section of this issue—"Manifestos"—introduce different positions in the architectural exploration of the topic "density," ranging from design concepts, ecological factors, and new technologies to the sociopolitical dimension of urban planning. Thus it becomes clear within the first section of *GAM.08 Dense Cities* that urban density in the scope of mid-sized European cities can in no way be equated with the negatively connoted hyperdensity of megacities within Asia or South America. Instead, this urban density fosters potential, protects resources, and facilitates sustainable coexistence.

Helmut Tezak's photo series signalizes the transition from architectural manifestos to more concrete and localizable principles or, more precisely, to historical and analytical configurations of spatial proximity. Just as Tezak illustrates the concept of density in a photographic essay on the City of Graz, the text contributions in the second section—"Configurations"—are likewise concerned with the question of the de facto constitution or fabric of dense cities, here through concrete case studies and analyses that specifically focus on the creation of European city centers and related densification processes, as well as on their sociopolitical ramifications.

The third section of *GAM.08*—"Contexts"—is in turn dedicated to those multilayered contexts that are taken as reference points in discourse on urban density and its spatial configurations: urbanist models of theory and planning, conceptual history, the sustainability debate, research on crowding, filmic documentaries about cities. Here density manifests as a relative reference value that renders possible open concepts of architectural design.

Finally, the fourth section—"Potentials"—establishes an outlook on the issue of what density may effectuate within urban-spatial development, and on the extent to which we can invoke urban expansion or retrospective densification as a quality feature within urban planning. Compiled through the related contributions are various different architectural strategies which, by means of an increase in density, not only "repair" sprawling areas but also create new networks, mixed utilizations, dialogues, and thus also a sustainable urban landscape.

On this note, *GAM.08* goes beyond simply mirroring the complexity and multifacetedness of dense cities. It moreover thematically explores a rich, elaborate myriad of designs that, based upon a historically and analytically substantiated framework, establish clear positions on the elaboration of urban densification.

zwischen gestalterischen Konzepten, ökologischen Faktoren, neuen Technologien und der sozialpolitischen Dimension der Stadtplanung vor. Damit wird in diesem ersten Teil von *GAM.08 Dense Cities* klar, dass städtische Dichte im Rahmen mittelgroßer europäischer Städte keineswegs mit der negativ-besetzten Hyperdichte von Megacities Asiens oder Südamerikas gleichzusetzen ist, sondern vielmehr Potenziale eröffnet, wie Ressourcen gespart und ein nachhaltiges Zusammenleben ermöglicht werden können.

Helmut Tezaks Fotoserie signalisiert den Übergang von architektonischen Manifesten zu konkreteren und lokalisierbaren Prinzipien, oder genauer historischen und analytischen Konfigurationen der räumlichen Nähe. So wie Tezak den Begriff Dichte in einem fotografischen Essay zur Stadt Graz veranschaulicht, beschäftigen sich auch die Beiträge des zweiten Teils – „Configurations“ – mit der Frage der tatsächlichen Konstitution oder Beschaffenheit von Dense Cities, also mit konkreten Fallstudien und Analysen, insbesondere zur Entstehung und den Verdichtungsprozessen europäischer Stadtzentren und deren gesellschaftspolitischen Auswirkungen.

In Folge ist der dritte Teil von *GAM.08* – „Contexts“ – jenen vielschichtigen Kontexten gewidmet, denen der Diskurs über städtische Dichte und ihre räumlichen Konfigurationen ihre Bezüge entnehmen: urbanistische Theorie- und Planungsmodelle, Begriffsgeschichte, Nachhaltigkeitsdebatte, Crowding-Forschung, filmische Stadtdokumentationen. Dichte erscheint hier als eine relative Bezugsgröße, die offene Konzepte des architektonischen Entwurfs ermöglicht.

Schließlich eröffnet der vierte Teil – „Potentials“ – eine Perspektive auf die Frage, was Dichte für die stadträumliche Entwicklung bewirken kann, und inwieweit wir Stadterweiterung oder Nachverdichtung als ein Qualitätsmerkmal der Stadtentwicklung nutzen können. Die Beiträge versammeln unterschiedliche architektonische Strategien, die durch eine Erhöhung der Dichte nicht nur zersiedelte Gebiete „reparieren“, sondern auch neue Netzwerke, Mischnutzungen, Dialoge und damit eine nachhaltige Stadtlandschaft schaffen.

In diesem Sinne spiegelt *GAM.08* nicht nur die Komplexität und Vielschichtigkeit von Dense Cities wider, sondern thematisiert auch eine facettenreiche Vielfalt von Entwürfen, die basierend auf einem historisch und analytisch fundierten Rahmen klare Positionen zur Ausgestaltung von urbaner Verdichtung eröffnen.



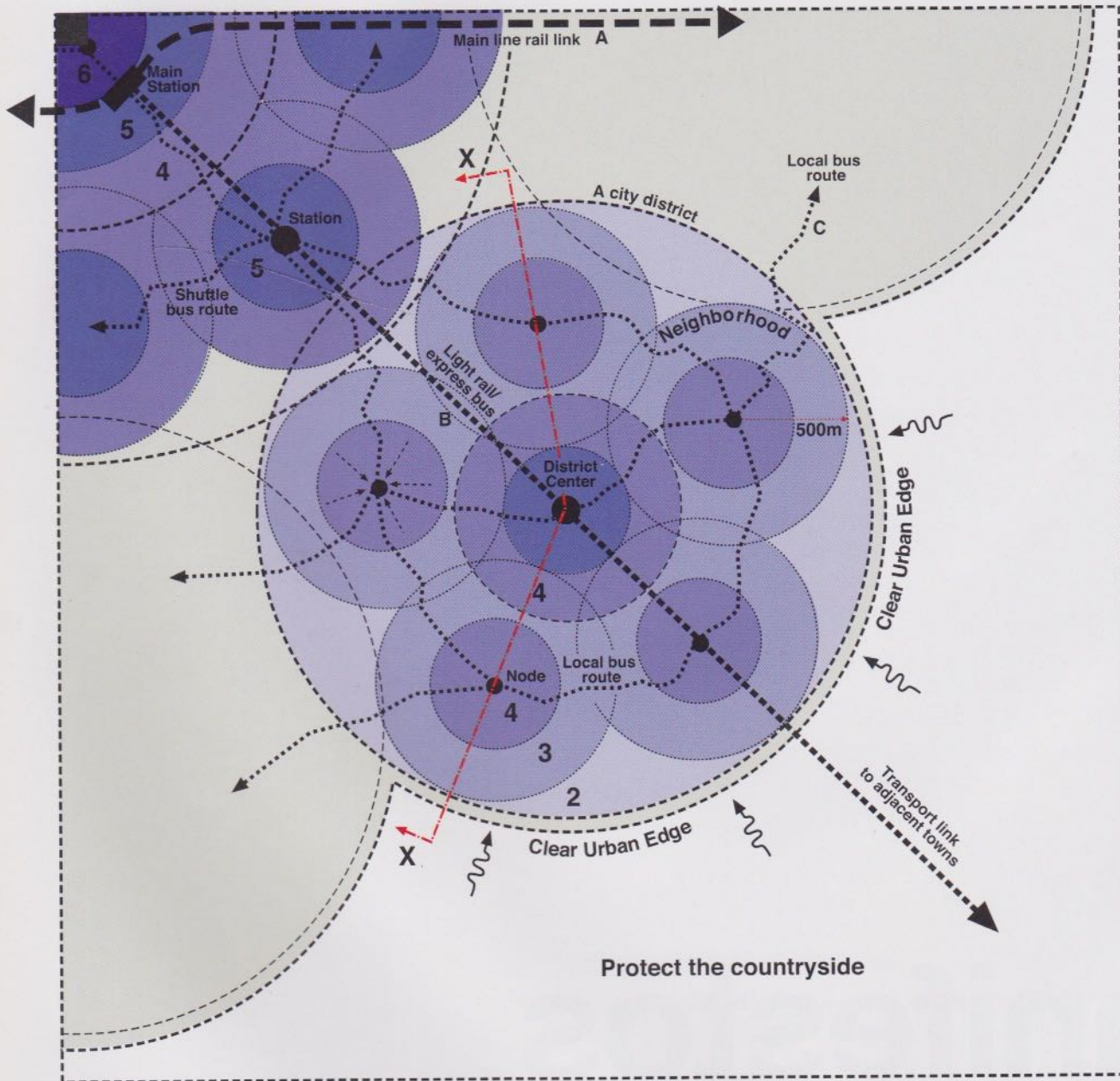
Cities and the Future

I am passionate about cities and their role in our economy. The only way to build a strong, live-work-play city, with vibrant neighborhoods and distinct neighborhoods, is to focus on clear urban districts and distinct neighborhoods. Cities are first and foremost for their citizens and strangers, and for the economic vitality, civic life, and civil society and civic engagement that they create.

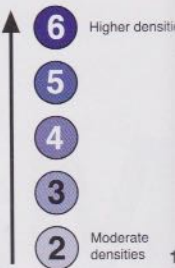
Die Städte und die Zukunft: Städte sind nicht nur Wohnorte, sondern auch Wirtschaftszentren. Die einzige Möglichkeit, eine starke, lebendige Stadt zu bauen, ist die auf klaren städtischen Bezirken und auf unterschiedlichen Stadtvierteln zu setzen. Städte sind in erster Linie für ihre Bürgerinnen und Bürger und für die wirtschaftliche Vitalität, das zivile Leben und die zivile Gesellschaft und das zivile Engagement, die sie schaffen.

Manifestos

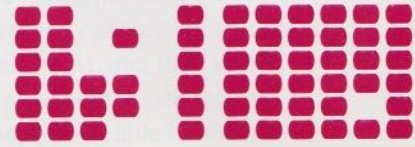
Clear urban districts and distinct neighborhoods



Urban Capacity
Relative Density Scale



1 Kompakter urbaner Raum; klare urbane Bereiche und klar ausgeprägte Nachbarschaften. Compact urban area; clear urban districts and distinct neighborhoods.
© Rogers Stirk Harbour + Partners



Cities and the Future¹

I am passionate about cities. They are the very drivers of our culture and of our economy. The only sustainable form of development in the modern age is the compact, well connected, well-designed, environmentally responsible, live-work-leisure city, where poor and rich can co-exist side by side and not in ghettos. Cities are first and foremost for the meeting of people—for friends and strangers, and for the exchange of goods and ideas. The concepts of citizenship, civil society and civic responsibility were all born in the city.

Die Städte und die Zukunft.¹ Städte sind meine Leidenschaft. Sie sind die treibenden Kräfte unserer Kultur und unserer Wirtschaft. Die einzige nachhaltige Errungenschaft der Moderne ist die verdichtete, gut vernetzte, sinnvoll geplante, umweltfreundliche Wohnen-Arbeit-Freizeit-Stadt, in der Arme und Reiche Seite an Seite und nicht in Ghettos leben können. Städte sind in erster Linie Treffpunkte für Menschen – für Freunde und Fremde – und ein Umschlagplatz für den Austausch von Waren und Ideen. Die Begriffe Staatsbürgerschaft, Zivilgesellschaft und Bürgerrechte verdanken allesamt ihren Ursprung der Stadt.

Every individual should have the right to well-designed public space—this should be part of a charter of human rights. Everybody should be able to sit on their own doorstep or a bench close to their home, and they should be able to see a tree from their window. Everyone should be able to find a public square a few minutes from their front door and be able to reach a park easily. The most important rule of successful sustainable urban development is to develop only brownfield land and underused buildings and not to expand onto greenfield sites.

Wenn sich in dynamischen Räumen Menschen und Aktivitäten vermischen, können interessante Dinge passieren. Sinnvoll geplante Gebäude und öffentliche Räume können die soziale Eingliederung fördern und ihren Nutzern Freude bereiten. Wenn wir sinnvoll bauen, können wir eine Umgebung schaffen, die sozial integrativ wirkt. Die Lebensqualität in einer Stadt kann anhand der Formgebung von öffentlichen Räumen ermittelt werden, denn diese kann zur Lebendigkeit einer Stadt entscheidend beitragen. Jedes Individuum sollte das Anrecht auf gut geplante öffentliche Räume haben – dieses Anrecht sollte Teil der Menschenrechte sein. Jeder sollte die Möglichkeit dazu haben, sich vor die eigene Haustür oder auf eine Bank unweit der eigenen Wohnung zu setzen und jeder sollte von seinem Fenster aus einen Baum sehen können. Jedem Menschen sollte es möglich sein, in wenigen Minuten von der Haustür einen öffentlichen Platz oder einen öffentlichen Park zu erreichen. Die wichtigste Maßnahme für eine erfolgreiche, nachhaltige Stadtentwicklung ist die Erschließung von industriellen Brachflächen und mangelhaft genutzten Gebäuden, damit sich die Stadt nicht weiter auf unbebaute Flächen ausdehnt. Vielmehr sollten wir eine hypothetische „Mauer“ um die bestehende Stadt bauen oder noch besser einen Grüngürtel errichten, um eine Verdichtung an den öffentlichen Verkehrsknotenpunkten zu fördern. Die Verdichtung von bestehenden Flächen erlaubt eine stärkere Nutzung von vorhandenen Einrichtungen wie Transportinfrastruktur, Schulen, Krankenhäusern, Regierungsgebäuden sowie Straßen und öffentlichem Verkehr, wodurch sie die Benutzung von Autos einschränkt und einer Zersiedelung der Landschaft entgegenwirkt.

Die Informationstechnologie hat es uns ermöglicht, die globale Machtposition von Städten zu untersuchen und auszuwerten. Wenn man Satellitenbilder der Erde bei Nacht betrachtet, kann man in vielen Teilen der Welt ein klar definiertes und weitreichendes Netzwerk von Städten erkennen. Heute lebt mehr als 50% der Weltbevölkerung in Städten – vor 100 Jahren waren es nur 10%. Wir müssen sicherstellen, dass die modernen Städte in Dimensionen geplant werden, die den Bedürfnissen ihrer Einwohner gerecht werden und die die Menschen dazu anregen, sich in einer sicheren Umgebung zu bewegen und sich dort zu treffen – in einer Umgebung, in der die Individuen sprichwörtlich die „Augen und Ohren“ einer Straße sind.

Die größte Bedrohung, der wir alle entgegenblicken, ist der Klimawandel. Wenn wir nicht klare Entscheidungen über die Einschränkung von kohlenstoffhaltigen Energieträgern treffen, werden wir in nicht allzu ferner Zukunft den Untergang der Menschheit erleben. Die Sektoren Gebäude und Verkehr sind für etwa 70% der Kohlendioxid-Emissionen in der Welt verantwortlich und die Architektur – die Stadtplanung mit eingeschlossen – kann einen entscheidenden Einfluss auf die Reduzierung dieser Emissionen ausüben. Durch die Art, wie wir

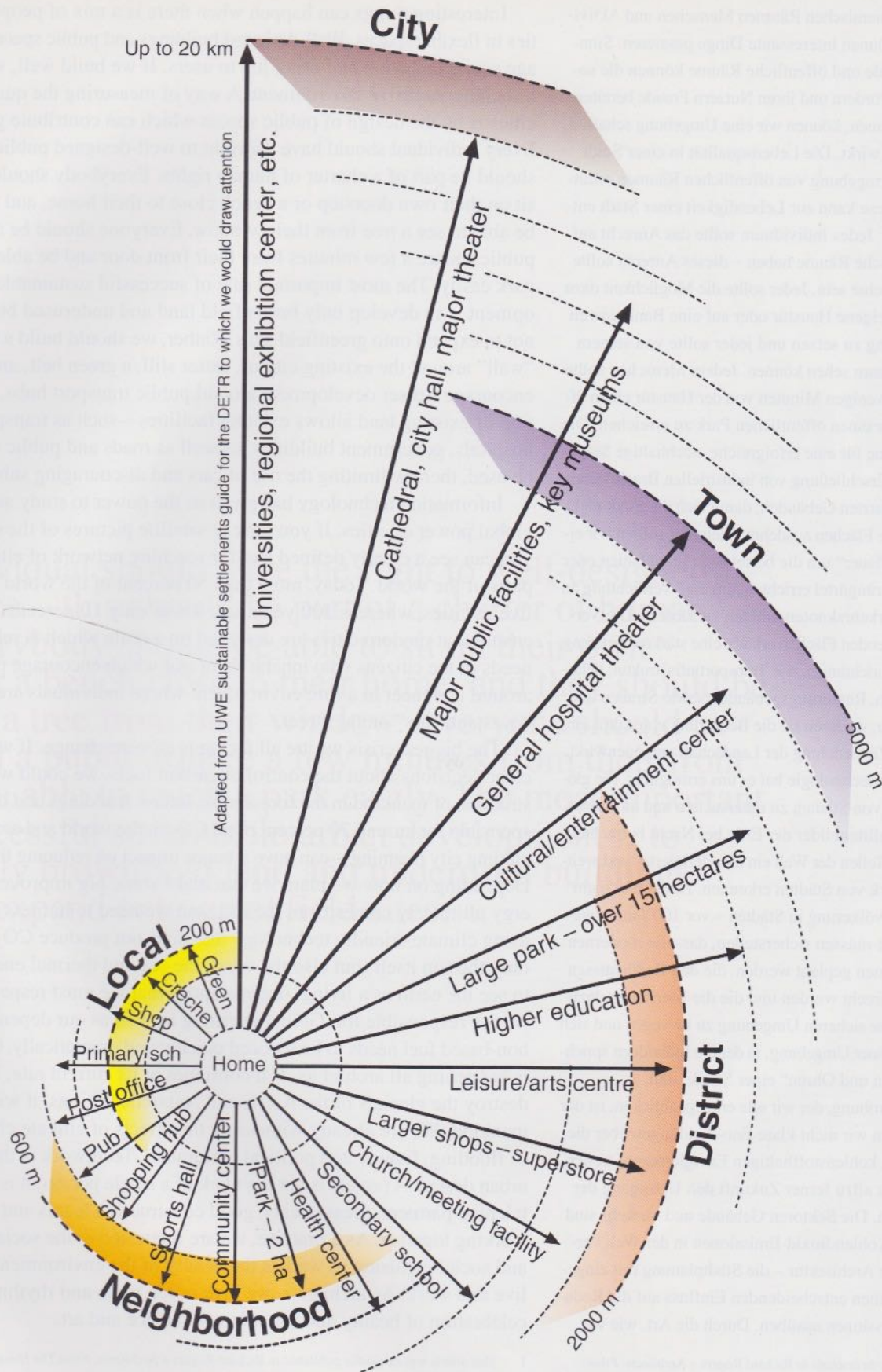
Interesting things can happen when there is a mix of people and activities in flexible spaces. Well-designed buildings and public spaces can encourage social inclusion and bring joy to users. If we build well, we can create a socially inclusive environment. A way of measuring the quality of life in cities is by the design of public spaces which can contribute great vitality. Every individual should have the right to well-designed public space – this should be part of a charter of human rights. Everybody should be able to sit on their own doorstep or a bench close to their home, and they should be able to see a tree from their window. Everyone should be able to find a public square a few minutes from their front door and be able to reach a park easily. The most important rule of successful sustainable urban development is to develop only brownfield land and underused buildings and not to expand onto greenfield sites. Rather, we should build a hypothetical “wall” around the existing city or, better still, a green belt, and use this to encourage denser development around public transport hubs. Intensification of existing land allows existing facilities – such as transport, schools, hospitals, government buildings, as well as roads and public transport – to be used, thereby limiting the use of cars and discouraging suburban sprawl.

Information technology has given us the power to study and analyze the global power of cities. If you look at satellite pictures of the earth at night, you can see a clearly defined and far-reaching network of cities in many parts of the world. Today, more than 50 percent of the world’s inhabitants live in cities, whereas 100 years ago it was only 10 percent. We need to ensure that modern cities are designed on a scale which is relevant to the needs of the citizens who inhabit them and which encourage people to walk around and meet in a safe environment where individuals are literally the “eyes and ears” on the street.

The biggest crisis we are all facing is climate change. If we do not make clear decisions about the control of carbon fuels, we could witness the destruction of mankind in the foreseeable future. Buildings and transport are responsible for around 70 percent of all CO₂ in the world and architecture – including city planning – can have a major impact on reducing these emissions. Depending on how we plan, we can make some big improvements. All energy ultimately comes from the sun, and we need to harness clean energy using climate-friendly technology that does not produce CO₂, by using not only the sun itself, but also the wind, the sea and thermal energy. We have to see the earth as a living, organic entity that we must respect – and that we are responsible for. Global warming as well as our dependence on carbon-based fuel needs to be reduced quickly and dramatically. Climate change is happening all around us. If it continues at its current rate, it will not only destroy the glaciers of the Arctic and Antarctic regions, it will also destroy mankind. We are already witnessing the effects of climate change in terms of flooding, famine and political extremism. Teamwork is the key to good urban design. A project is not the work of a single person; it is made by many talented partners, great clients, good construction teams and consultants all working together. As a practice, we are interested in the social environment and social inclusion as well as the beauty of the environment in which we live and work. As architects, we give order, scale and rhythm to space, in a celebration of beauty and function, of science and art.

1 Dieser Beitrag wurde erstmals in Richard Rogers + Architects: *From The House To The City*, London 2010, veröffentlicht.

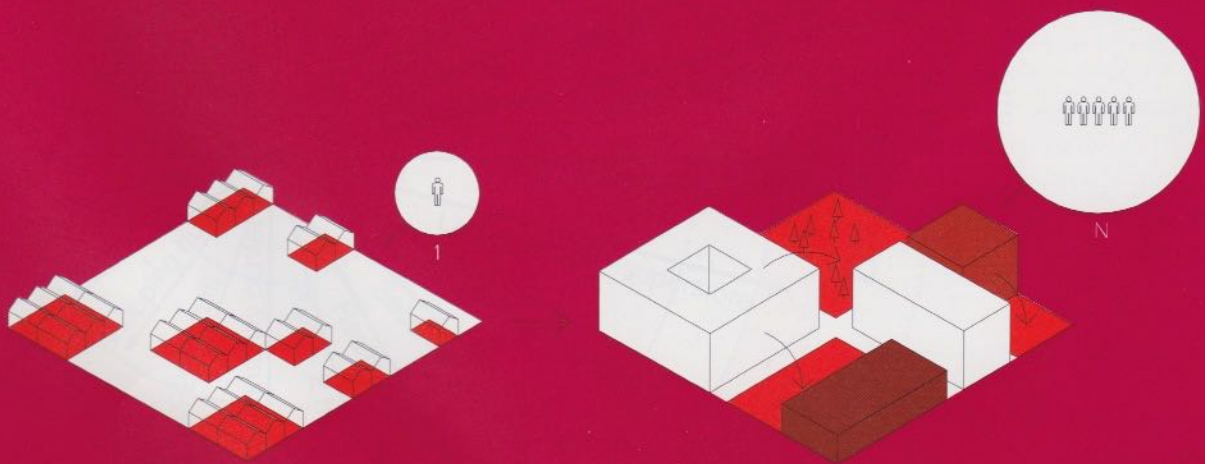
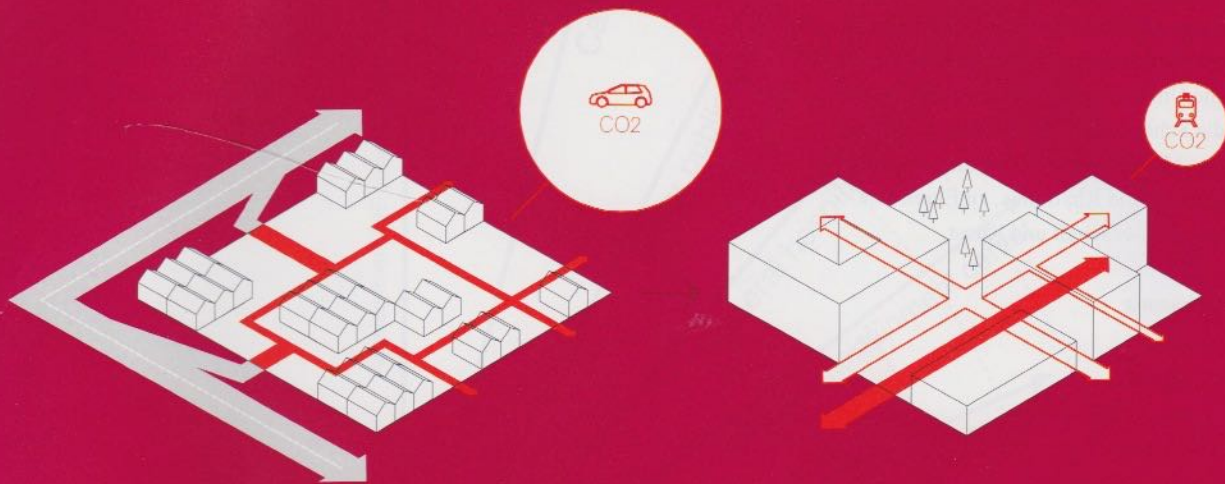
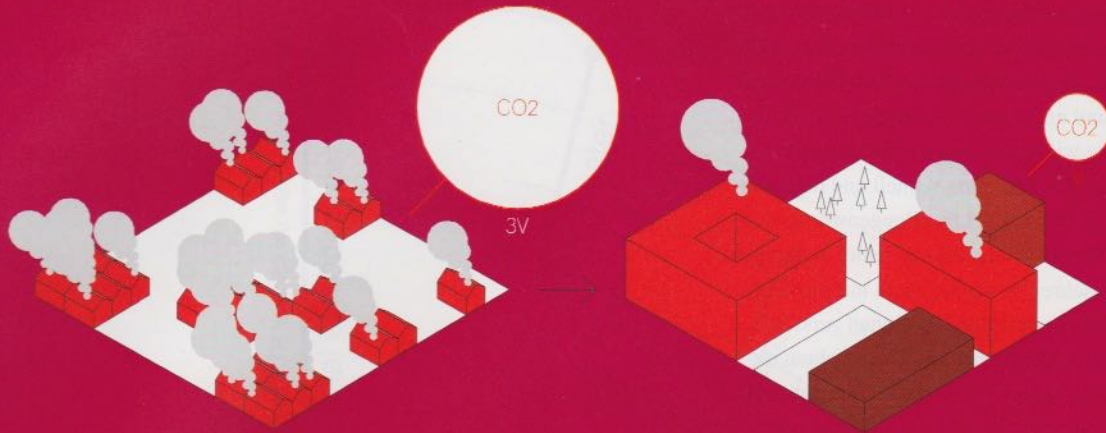
1 This article was originally published in Richard Rogers + Architects. *From The House To The City* (London, 2010).



Adapted from UWE sustainable settlements guide for the DETR to which we would draw attention

planen, können wir große Verbesserungen erzielen. Letztendlich stammt alle Energie von der Sonne und wir müssen uns saubere Energien zunutze machen, indem wir klimafreundliche Technologien verwenden, die kein Kohlendioxid produzieren und die nicht nur die Sonne selbst, sondern auch den Wind, das Meer und die thermische Energie nutzen. Wir müssen die Erde als lebendiges, organisches Wesen betrachten, dem wir Respekt schuldig sind und für das wir verantwortlich sind. Die globale Erwärmung wie auch unsere Abhängigkeit von kohlenstoffhaltigen Brennstoffen muss schnell und drastisch reduziert werden. Der Klimawandel ist allgegenwärtig und betrifft jeden von uns. Wenn er weiterhin in seiner bisherigen Geschwindigkeit voranschreitet, wird er nicht nur die Gletscher der arktischen und antarktischen Regionen zerstören, sondern auch die gesamte Menschheit. Wir beobachten die Folgen des Klimawandels bereits in Form von Überflutungen, Hungersnöten und politischem Extremismus. Teamwork ist der Schlüssel für eine gelungene Gestaltung der Städte. Ein Projekt ist nicht das Werk einer einzelnen Person; es wird von vielen talentierten Partnern, großartigen Klienten, fähigen Bauteams und Beratern gemacht, die alle an einem Strang ziehen. Im Sinne einer Architekturpraxis interessieren wir uns für das gesellschaftliche Umfeld und für die soziale Eingliederung ebenso wie für die Schönheit der Umgebung, in der wir alle leben und arbeiten. Als Architekten verleihen wir dem Raum Ordnung, Dimension und Rhythmus, zu Ehren von Schönheit und Funktion, Wissenschaft und Kunst.

Übersetzung Claudia Wrummig



1-3 Diagramme Diagrams (1) CO₂ Emissionen der Haushalte: zersiedelte Stadt, verdichtete Stadt CO₂ emissions: dispersed city, compact city (2) CO₂ Emissionen der Infrastrukturen: Individualverkehr, öffentliche Verkehrsmittel CO₂ emissions from transportation use: individual transport, public transport (3) Dichte/Gemeinschaft: zersiedelte Stadt, verdichtete Stadt Density/community: dispersed city, compact city



Why Are We Interested in Density?

Firstly, in terms of carbon emissions, it has been proved that the dispersed city, consisting of individual houses, is a bigger source of carbon emissions than the compact city, not only for the energy required for each house, but also for the emissions derived from the individual transport. Public transport is unaffordable because the population does not reach a critical mass.

Warum interessieren wir uns für Dichte? In Bezug auf den CO₂-Ausstoß ist erstens nachgewiesen worden, dass die aus einzelnen Häusern bestehende zersiedelte Stadt mehr Kohlendioxidemissionen produziert als die verdichtete Stadt. Dies geschieht nicht allein aufgrund des Energiebedarfs für jedes Haus, sondern auch wegen der Emissionen aus dem Individualverkehr.

Secondly, road surfaces increase proportionally to the dispersion and convert rural land into asphalt landscapes.

The proportion of asphalt needed to serve individual houses is, according to some studies carried out, of one square meter of road per one square meter of gross floor area, and the tons of material needed for road constructions and buildings could achieve in many cases the same proportion of 1:1.

Finally, the compact city promotes interaction between citizens and uses, not only as neighbors but at a bigger scale, sharing facilities, amenities, and public spaces.

In the last ten years, we have been measuring and comparing all that can be quantified, but we have avoided getting to the bottom of the matter, to the bottom of the wishing well that housing usually represents for its residents.

Do we really desire the dwellings that we publish?

Do we really want to live in the compact city?

If we were to ask ourselves what the desired house really was, most of us would recognize that we have an ideal photo in mind.

It would be even more embarrassing, if we were to ask ourselves where we live at present, in which type of house, in which part of the city and what plans we have for the future.

Suddenly, density ceases to be a concept, something vital for the planet, a ratio for judging plans.

Suddenly, density becomes an uncomfortable subject which deeply affects our decisions.

We know that the dense city has to be built, but while building the city, we can't forget the home.

The home for the user who will put his or her name on the letterbox.

If we asked at the beginning of this statement what density was, you can be sure that we were not referring to hyperdensity.

For us, density is the good balance of population and uses, the sustainable way of living together, the successful performances of the buildings.

Since we need to live in dense cities to save resources, this need must be converted into desire, and we will achieve this by turning housing into home and each home into our home.

For us the definition of density would be: *Density is home.*

16 So, if you believe in dense cities, make every dwelling a desirable home.

Der öffentliche Verkehr ist zu teuer, da die Bevölkerungszahl keine kostendeckende Größe erreicht. Zweitens nehmen die Straßenflächen proportional mit der Zersiedelung zu und verwandeln den ländlichen Raum in Asphaltlandschaften.

Laut einiger Studien erfordert die Versorgung einzelner Häuser ein Verhältnis von einem Quadratmeter Straße zu einem Quadratmeter Bruttogeschossfläche. Die Tonnen an Material, die für den Bau der Straßen und der Gebäude benötigt werden, könnten in vielen Fällen das gleiche Verhältnis von 1:1 erreichen.

Schließlich fördert die verdichtete Stadt die Interaktion zwischen Bewohnern und Nutzungen nicht nur auf der Ebene von Nachbarschaften, sondern auch im größeren Maßstab, indem städtische Einrichtungen, Freizeitanlagen und öffentliche Räume gemeinsam genutzt werden.

In den letzten zehn Jahren haben wir alle erdenklichen quantitativ bestimmbareren Größen gemessen und verglichen, jedoch haben wir es vermieden, der Sache auf den Grund zu gehen und zu den Wünschen und Träumen vorzustoßen, mit denen die Bewohner ihre Behausung üblicherweise verbinden.

Sehnen wir uns wirklich nach den Wohnungen, die wir publizieren?

Wollen wir wirklich in der verdichteten Stadt leben?

Wenn wir uns fragen würden, was das ersehnte Haus wirklich wäre, würden die meisten von uns erkennen, dass wir ein idealisiertes Bild im Kopf haben. Noch peinlicher wäre es, wenn wir uns zudem fragten, wo wir derzeit leben, in welcher Art von Haus, in welchem Teil der Stadt und welche Pläne wir für die Zukunft haben.

Plötzlich hört Dichte auf, ein Konzept zu sein, etwas Lebenswichtiges für den Planeten, eine Kennzahl für die Bewertung von Plänen. Dichte wandelt sich vielmehr zu einem unbequemen Thema, das unsere Entscheidungen grundlegend beeinflusst.

Wir wissen, dass die dichte Stadt gebaut werden muss, aber während wir die Stadt bauen, dürfen wir das Haus nicht vergessen. Das Haus für den Bewohner, der seinen Namen am Briefkasten anbringt. Wenn wir zu Beginn dieser Stellungnahme darüber nachgedacht haben, was Dichte bedeutet, haben wir sicherlich nicht an *Hyperdensity* gedacht. Für uns bedeutet Dichte die Ausgewogenheit zwischen Bewohnern und Nutzungsinteressen, einen nachhaltigen Weg des Zusammenlebens, eine gelungene Performance der Gebäude.

Da wir in dichten Städten leben müssen, um Ressourcen zu sparen, muss sich diese Notwendigkeit in etwas Wünschenswertes verwandeln und wir werden das erreichen, indem wir Behausungen in ein Heim und jedes Haus in unser Zuhause verwandeln.

Für uns wäre die Definition von Dichte: *Dichte ist ein Zuhause.*

Wenn Sie also an verdichtete Städte glauben, machen Sie aus jeder Wohnung ein wünschenswertes Zuhause.

Übersetzung Claudia Wrumnig

In the last ten years, we have been measuring and comparing all that can be quantified, but we have avoided getting to the bottom of the matter, to the bottom of the wishing well that housing usually represents for its residents. Do we really desire the dwellings that we publish? Do we really want to live in the compact city? If we were to ask ourselves what the desired house really was, most of us would recognize that we have an ideal photo in mind.



19 Thesen zur Dichte

I. Die Dichtekategorien repräsentieren jeweils einen bestimmten zeitlichen Abschnitt und dadurch die jeweiligen Wertvorstellungen dieser Zeit.

19 Theses on Density. I. Each category of density represents a certain segment of time and thus reflects the respective ideals of this period.



I. Die Dichtekategorien repräsentieren jeweils einen bestimmten zeitlichen Abschnitt und dadurch die jeweiligen Wertvorstellungen dieser Zeit.

II. Ein gutes Quartier ist existenziell vom Anteil der öffentlichen Fläche abhängig (ca. 30–40 Prozent; öffentlich bedeutet hier im öffentlichen Besitz und allgemein zugänglich).

III. Je höher die Dichte, umso höher ist der Prozentsatz an erforderlicher öffentlicher Fläche.

IV. Der Mietpreis ist nicht essenziell von der Dichte abhängig. Folgende Tendenz lässt sich feststellen: je höher die Dichten, umso höher die Mietpreise. Hier gilt: Ausnahmen bestätigen die Regel, wie z.B. die Villenquartiere des 19. Jahrhunderts.

V. Fluktuation und damit Wohnzufriedenheit ist nicht von der Dichte abhängig. In der Tendenz lässt sich feststellen: bei höheren Dichten ist höhere Fluktuation zu finden.

VI. Die Belebtheit eines Quartiers hängt mit der Dichte zusammen. Der Schlüssel liegt hierbei in der Erdgeschossnutzung.

VII. Tendenziell werden sehr hohe Dichten eher zum Arbeiten als zum Wohnen genutzt.

VIII. Der Charakter ist abhängig vom Maß der baulichen Nutzung (Dichte), aber mindestens genauso vom Prozentsatz der im öffentlichen Besitz befindlichen Fläche.

IX. Gebäudehöhe führt nicht zur Dichte, zumindest nicht im europäischen Kontext. Die besten Ausnutzungen ergeben sich bei Gebäudehöhen von 21 m (Hochhausgrenze, Traufhöhe).

X. Die funktionsoffenen Typologien des 19. Jahrhunderts gewährleisten sowohl eine höhere Dichte als auch eine bessere Durchmischung.

XI. Hohe Dichten sind die Voraussetzungen für belebte Quartiere.

XII. Bis zu einer Dichte von 1,20 (Bezug Quartiersperimeter) bzw. 1,50 (Bezug Parzellen) erfolgt keine Raumbildung und Zuordnung öffentlicher und privater Räume durch den Baukörper. Dies beginnt erst ab einer Dichte von 1,20 (Bezug Quartiersperimeter) bzw. 1,50 (Bezug Parzellen) oder höher.

XIII. Mit zunehmender Dichte erhöht sich der visuelle Reichtum.

XIV. Die sorgfältige Pflege des öffentlichen Raumes wird erst in einer entsprechend hohen Dichtekategorie wahrgenommen.

XV. Die Fußläufigkeit als Prinzip der Versorgung mit allen für das Alltagsleben notwendigen Einrichtungen eines Quartiers ist erst ab einer Dichte von 1,50 (Bezug Quartiersperimeter) und mehr erreichbar.

I. Each category of density represents a certain segment of time and thus reflects the respective ideals of this period.

II. An advantageous district is one that is existentially dependent on the amount of open space (ca. 30–40 percent, with open here meaning publicly owned and accessible to all).

III. The higher the density, the higher the percentage of required public area.

IV. Rental rates are not fundamentally tied to density. Yet the following trend can be ascertained: the higher the density, the higher the rental rates. Nevertheless: exceptions confirm the rule, e.g. in the case of nineteenth-century villa districts.

V. Fluctuation and thus residential satisfaction is not dependent on density. A tendency can be noted: higher rates of fluctuation tend to accompany higher densities.

VI. The liveliness of a district correlates with level of density. The key issue here is ground-level use.

VII. Very high densities have a tendency to be used for work rather than as living space.

VIII. The characteristics of an urban district vary according to amount of structural utilization (density), but also equally to the percentage of area located within municipal space.

IX. Building height does not influence density, at least not in a European context. The best utilizations result from a building height of 21 meters (high-rise limit, eaves height).

X. The functional open typologies of the nineteenth century guarantee both higher density and improved blending within society.

XI. High rates of density are a prerequisite for lively districts.

XII. Up to a density of 1.20 (reference: district perimeter) or 1.50 (reference: parceled land) no spatial development or allocation of public and private space through architectural structure will be seen. This does not occur until a density of 1.20 (reference: district perimeter) or 1.50 (reference: parceled land) or higher has been reached.

XIII. When density increases, so does visual richness.

XIV. Careful upkeep of public space is not noticed until a respectively high density category has been reached.

XV. Walkability as a supply principle, ensuring access to all facilities in providing for everyday needs, is first attainable at a density of 1.50 (reference: district perimeter).

XVI. Blending within a district starts at a density of 1.50 (reference: district perimeter).

XVII. Utilized spaces are only plausible starting with a density of > 1.50 (reference: district perimeter).
Conversely: private outdoor spaces are only plausible starting with a density of < 0.50 (reference: district perimeter).

XVIII. Densities of 0.80–1.20 (reference: district perimeter) as used in an agglomeration (urban fringe area) lead neither to well-used and -managed public spaces nor to well-used and -managed private spaces.

XIX. Walkability and urbanity emerge as of a density of > 1.60 (reference: district perimeter). At the same time, this causes greenery to be relegated to the outskirts.

Translation Dawn Michelle d'Atri

XVI. Die Durchmischung im Quartier findet ab einer Dichte von $> 1,50$ (Bezug Quartiersperimeter) statt.

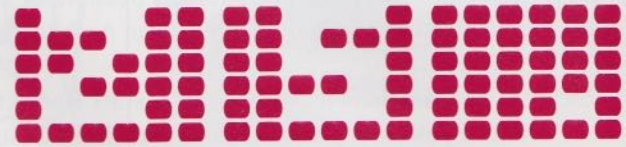
XVII. Genutzte Plätze sind nur ab einer Dichte $> 1,50$ (Bezug Quartiersperimeter) glaubwürdig.
Umgekehrt gilt: Private Außenräume sind nur in einer Dichte $< 0,50$ (Bezug Quartiersperimeter) glaubwürdig.

XVIII. Die in der Agglomeration (Stadttrandlagen) verwendeten Dichten von 0,80–1,20 (Bezug Quartiersperimeter) führen weder zu gut genutzten und betreuten öffentlichen Räumen noch zu gut genutzten und betreuten privaten Räumen.

XIX. Fußläufigkeit und Urbanität finden ab einer Dichte $> 1,60$ (Bezug Quartiersperimeter) statt. Gleichzeitig wird dadurch das Grün an den Stadtrand verbannt.

These 19 working theses are rooted in the research project "Density," which was conducted in the scope of a dissertation by Susanne Frank under the guidance of Dietmar Eberle at the Faculty of Architecture, Swiss Federal Institute of Technology Zurich (ETH). Further project participants: Kartography: Cristina Iosifescu, Olaf Schnabel, Institute for Kartography und Geoinformation, Lorenz Humi, ETH Zurich; Photography: Michael Heinrich, Munich; Text modules: Andrea Wiegelmann, architectural journalist, Basel.

Die 19 Arbeitsthesen basieren auf dem Forschungsprojekt „Dichte“, das als Dissertation von Susanne Frank unter Leitung von Dietmar Eberle am Departement Architektur, ETH Zürich bearbeitet wird. Weitere Projektbeteiligte: Kartografie: Cristina Iosifescu, Olaf Schnabel, Institut für Kartografie und Geoinformation, Lorenz Humi, ETH Zürich; Fotografie: Michael Heinrich, München; Textbausteine atmosphärische Beschreibung: Andrea Wiegelmann, Architekturjournalistin, Basel.



10 Grundsätze zur Stadtbau- kunst heute¹

Die folgenden 10 Grundsätze zur Stadtbaukunst sind inhaltlich zugespitzt, um die drängendsten Probleme unserer Städte deutlich zu machen. Denn trotz aller Beteuerungen, die multifunktionale, fußläufige und schöne Stadt zu wollen, wird allzu oft durch einseitige Betrachtung eines bestimmten Aspektes der Stadt das Gegenteil produziert: Verkehrsplaner planen Verkehr, Ökonomen planen Wirtschaftsimpulse, Soziologen planen soziale Maßnahmen, Architekten planen Einzelhäuser – doch Stadt entsteht keine.

10 Principles of the Civic Art Today¹. The following 10 civic art principles have been sharpened in terms of content in order to make the most pressing problems faced by our cities obvious. For despite all claims of wanting multifunctional, pedestrian-friendly, and beautiful cities, precisely the opposite is too often produced thanks to one-sided consideration of a certain city facet: transport planners plan traffic, economists plan economic impulses, sociologists plan social measures, architects plan single-unit structures – without a city emerging.

Genau hier setzt die Stadtbaukunst an: denn der Stadtbaukunst geht es nicht allein um das Gestalterisch-Künstlerische, sondern um das Gestalterisch-Künstlerische im Zusammenspiel mit den anderen die Stadt bestimmenden Faktoren. In dieser Hinsicht vertritt die Stadtbaukunst ein umfassendes und anspruchsvolles Konzept; eines, das die rein soziologisch-politologisch-ökonomisch-ökologisch operierenden Stadtplaner ebenso herausfordert wie die rein autistisch-ästhetisch denkenden Architekten.

1. Stadttheorie. Komplexität statt Reduktion. Stadtbaukunst muss alle Aspekte der Stadt umfassen und ihnen Gestalt geben. Städte lassen sich nicht auf einzelne Aspekte und deren Bewältigung durch einzelne Disziplinen reduzieren.

2. Stadtbild. Städtebau statt Fachplanung. Das Stadtbild entsteht aus der bewussten Anordnung und Gestaltung städtischer Bauwerke und bedarf eines auf dauerhafte Schönheit bedachten Städtebaus. Die Vernachlässigung des überkommenen Stadtbildes in der Stadtplanung, die durch die Trennung der unterschiedlichen Planungsbereiche verursacht wird, verhindert die Entwicklung umfassend qualitativvoller Lebensorte.

3. Stadtarchitektur. Gebauter Ensemble statt individualistischer Eventarchitektur. Städtische Architektur muss Ensembles mit ausdrucksreichen Fassaden bilden und ein gegliedertes Ganzes von zusammenhängen-

der Textur und Substanz schaffen. Ausschließlich individualistische Eventarchitektur löst den städtischen Zusammenhang und die Verständlichkeit des öffentlichen Raums auf.

4. Stadtgeschichte. Langfristige Stadtkultur statt kurzfristiger Funktionserfüllung. Städtebau

ist eine kulturelle Tätigkeit, die auf historischer Erfahrung und Bildung aufbaut. Vorgeblich wissenschaftliche Modelle und spontan verfasste Leitbilder wie beispielsweise die „verkehrsgerechte Stadt“ verkennen den langfristigen und umfassenden Charakter der Stadt.

5. Stadtidentität. Denkmalpflege statt Branding. Die Identität der Stadt entsteht durch ihre langfristige Geschichte sowie die Pflege ihrer Denkmäler, ihres Stadtgrundrisses und ihrer Baukultur. Individualistisches Bran-

It is here that civic arts comes into play: for civic arts is not only concerned with design-related and artistic aspects, but also with how these aspects interact with other factors that show determinative impact on a city. In this regard, civic art advocates an integral and ambitious concept, one that challenges city planners who are operating on a purely sociological-political-economic-ecological level as well as architects who are thinking solely in individual-aesthetic terms.

1. Urban Theory: Complexity not Reduction. Civic art must encompass all aspects of a city and give it form. Cities cannot be reduced to individual aspects or their problems be solved through individual disciplines.

2. Cityscape: Urban Design not Sectoral Planning. A cityscape takes form through the purposeful arrangement and design of urban structures and requires urban design that fosters long-term beauty. A neglect of the traditional cityscape during the urban-planning process, as caused by the separation of the different planning sectors, inhibits the development of residential areas of all-around quality.

3. Urban Architecture: Architectural Ensemble not Individualistic Event Architecture. It is important that urban architecture builds ensembles with expressive façades and creates an articulate whole comprised of coherent texture and substance. Just individualistic event architecture disintegrates the cohesive urban context and the perspicuity of public space.

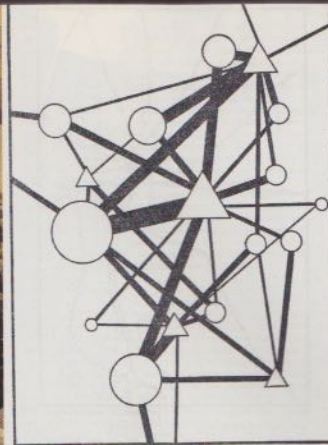
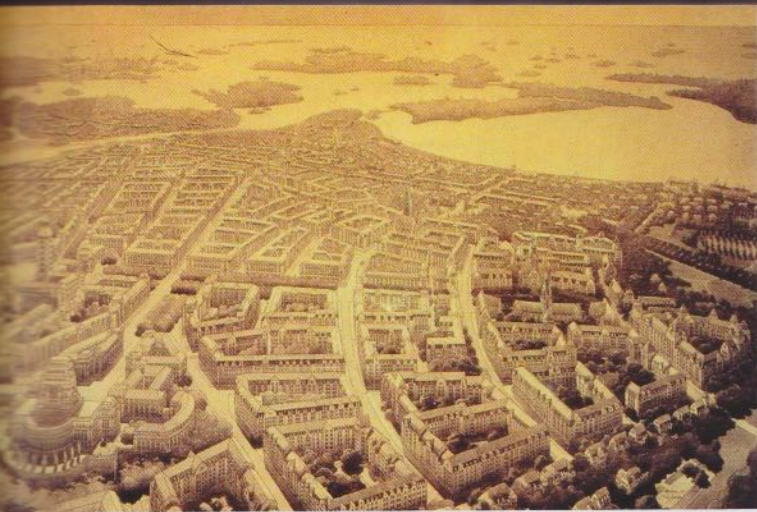
4. Urban History: Long-Term City Culture not Short-Term Functional Fulfillment. Urban planning represents a cultural activity that builds upon historical experience and development. Ostensibly scientific models and spontaneously drafted guiding principles, such as the “traffic-friendly city,” undermine the comprehensive, long-term character of cities.

5. Urban Identity: Monument Preservation not Branding. The identity of a city is lent shape through its long-running history as well as through the preservation of its monuments, its original layout, and its building culture. Individualistic branding denies a city its existing distinctive features and promotes a loss of identity in this age of globalization.

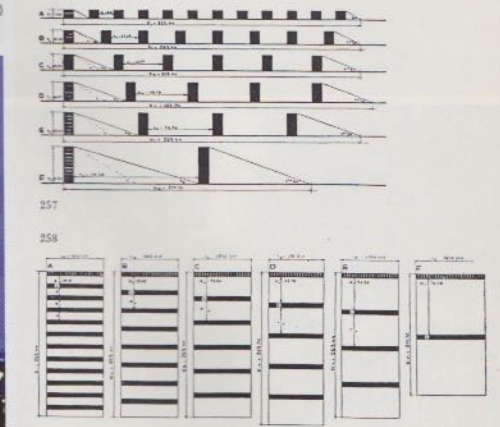
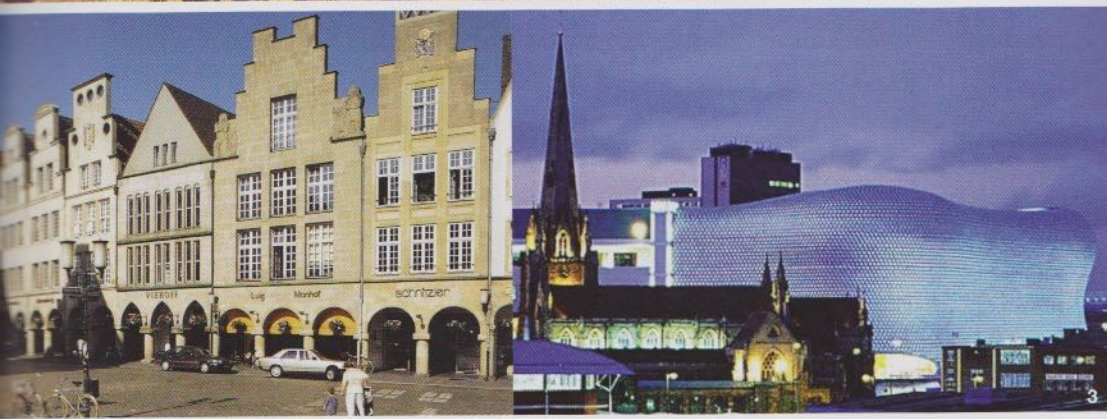
Die Identität der Stadt entsteht durch ihre langfristige Geschichte sowie die Pflege ihrer Denkmäler, ihres Stadtgrundrisses und ihrer Baukultur.

¹ Die „10 Grundsätze zur Stadtbaukunst“ wurden auf der ersten Konferenz zur Schönheit und Lebensfähigkeit der Stadt in Düsseldorf im März 2010 diskutiert und anschließend von Christoph Mäckler (Professor für Städtebau, TU Dortmund) und Wolfgang Sonne (Professor für Geschichte und Theorie der Architektur, TU Dortmund) verfasst und vom Deutschen Institut für Stadtbaukunst an der TU Dortmund im April 2010 herausgegeben. Die „10 Grundsätze“ wurden u.a. in *Die Welt* vom 3.8.2010, in *Ach!* 41, Juli/August 2010 und in: Christoph Mäckler/Wolfgang Sonne (Hg.), *Konferenz zur Schönheit und Lebensfähigkeit der Stadt 1*, Sulgen 2011, publiziert.

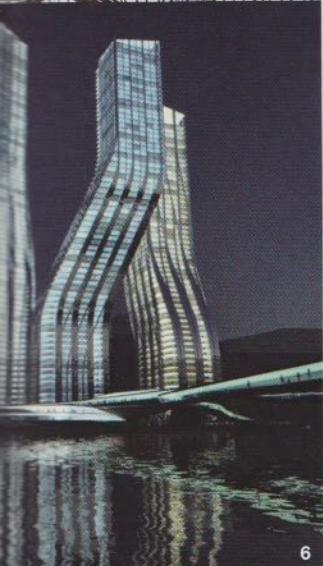
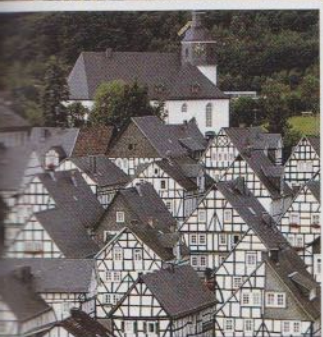
¹ The “10 Principles of the Civic Art” were introduced at the first Conference for Beautiful and Viable Cities held in Düsseldorf in March 2010 and later written up by Christoph Mäckler (professor for urban planning, TU Dortmund University) and Wolfgang Sonne (professor for history and architectural theory, TU Dortmund University) before subsequently being published by the German Institute of Civic Arts in April 2010. The “10 Principles” were also published in the *Die Welt* newspaper on August 3, 2010, in the magazine *Ach!* 41 (July/August 2010), and in the following volume: Christoph Mäckler and Wolfgang Sonne (eds.), *Konferenz zur Schönheit und Lebensfähigkeit der Stadt 1* (Sulgen, 2011).



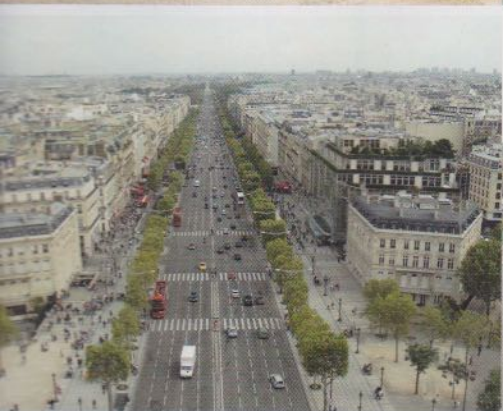
○ ORIGIN (RESIDENTIAL AREAS) △ DESTINATION (EMPLOYMENT CENTRES)
 AREAS PROPORTIONAL TO NUMBERS OF PERSONS
 AS ARE WIDTHS OF FLOWS 2



357
 358
 4



2 Stadtheorie: Komplexität statt Reduktion Urban Theory: Complexity not Reduction
 3 Stadtarchitektur: Gebautes Ensemble statt individualistischer Eventarchitektur
 Urban Architecture: Architectural Ensemble not Individualistic Event Architecture
 4 Stadtbild: Städtebau statt Fachplanung Cityscape: Urban Design not Sectoral Planning
 5 Stadtgeschichte: Langfristige Stadtstruktur statt kurzfristige Funktionserfüllung
 Urban History: Long-Term City Culture not Short-Term Functional Fulfillment
 6 Stadtidentität: Denkmalpflege statt Branding Urban Identity: Monument Preservation not Branding



- 7 Stadtpolitik: Stadtbürger als Gestalter statt anonymer Immobilienwirtschaft
Urban Politics: City Residents as Designers not Anonymous Real-Estate Industry
- 8 Stadtgesellschaft: Stadtquartier statt Siedlung
Urban Society: City District not Housing Complex
- 9 Stadtverkehr: Stadtstraßen statt Autoschnellen
Urban Transportation: City Streets not Automobile Thoroughfares
- 10 Städtökonomie: Einzelhandel und Kleingewerbe statt Ketten
Urban Economy: Local Retail Stores not Chains
- 11 Städtische Umwelt: Nachhaltig Bauen statt schnell Verpacken
Urban Environment: Sustainable Building not Quick Packaging



6. Urban Society: City District not Housing Complex and Industrial Estate. The city district, with its functional mix and architecturally expressed spaces, represents the basic element of a city that is founded upon a diversity of lifestyles. Monofunctional settlements as well as shopping malls and industrial parks adjacent to the city destroy its urbanity and impede residents' ability to identify with their city.

7. Urban Politics: City Residents as Designers not Anonymous Real-Estate Industry. Urban building should first and foremost be borne by responsible citizens as future city users and be founded upon equitable access to a parceled land market. Institutional real-estate developers as well as public housing associations or property funds without long-term interest in a city's quality do not contribute to the construction of quality buildings.

8. Urban Economy: Local Retail Stores not Chains. The urban economy needs to be more strongly supported by a diversified range of inner-city retail stores and trade. All large chains and subsidiaries of large companies weaken the urban economy and obliterate city-based and self-determined employment opportunities.

9. Urban Transportation: City Streets not Automobile Thoroughfares. City streets are multifarious and well-designed spaces of agency, which are conducive not only to different kinds of transport but also to shopping, taking walks, maintaining social contacts, political manifestation, and leisure activities. Monofunctional automobile thoroughfares and pedestrian zones contribute to the destruction of a city.

10. Urban Environment: Sustainable Building not Quick Packaging. The sustainability of the urban environment comes about through widespread, sound longevity and urbanity. A reduction of vital energy-saving measures to oil-based thermal-insulation packaging and solitary energy houses exacerbates tomorrow's environmental issues.

ding verleugnet die bestehenden Eigenheiten des Ortes und leistet dem Identitätsverlust im Zeitalter der Globalisierung Vorschub.

6. Stadtgesellschaft. Stadtquartier statt Wohnsiedlung und Gewerbepark. Das Stadtquartier mit Funktionsmischung und architektonisch gefassten Räumen bildet das Grundelement der auf vielfältigen Lebensweisen beruhenden Stadt. Monofunktionale Siedlungen sowie Einkaufs- und Gewerbe Parks vor der Stadt zerstören die Urbanität und verhindern die Identifikation der Stadtgesellschaft mit ihrer Stadt.

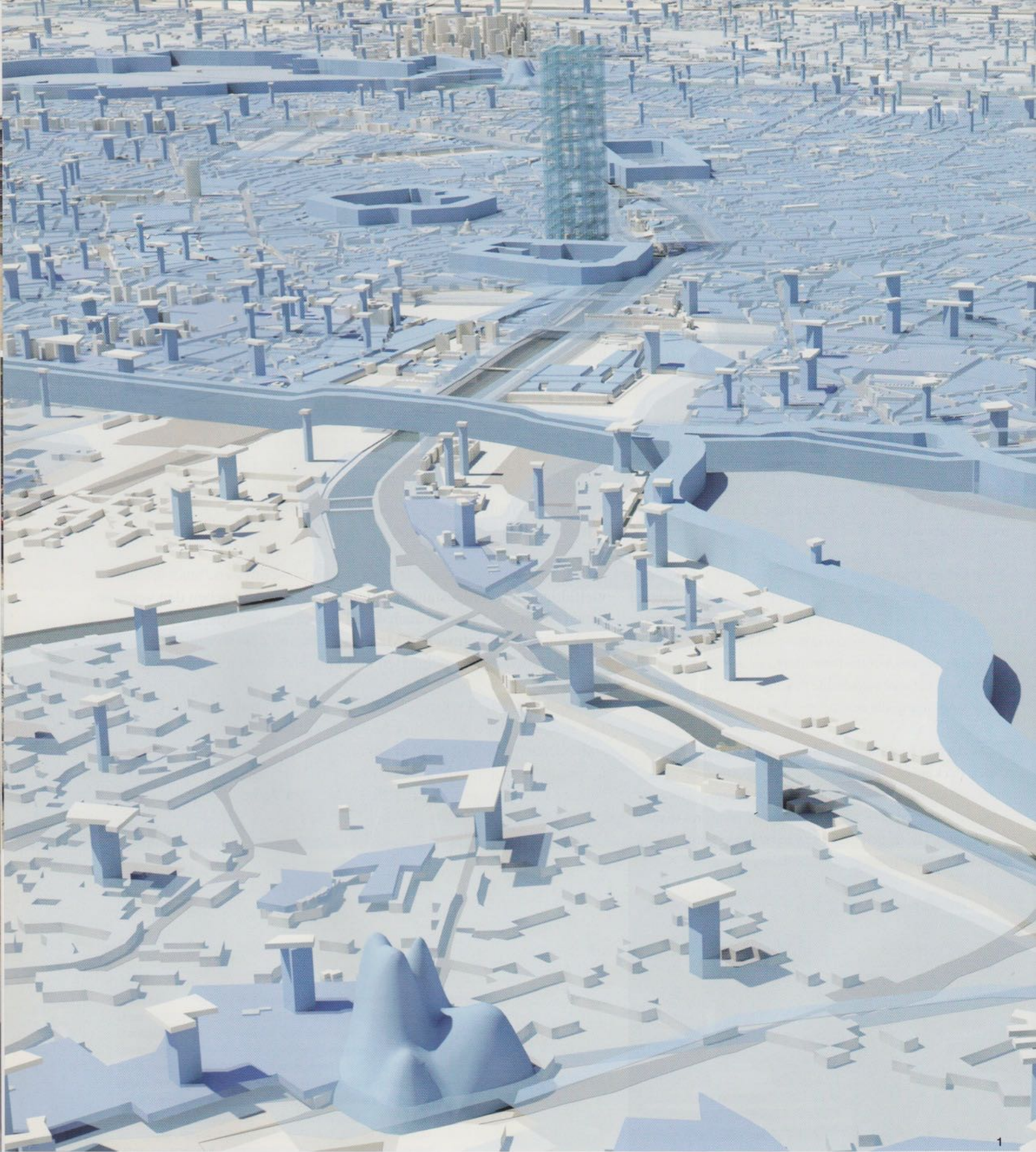
7. Stadtpolitik. Stadtbürger als Gestalter statt anonymer Immobilienwirtschaft. Städtisches Bauen soll vor allem von verantwortungsbewussten Bürgern als künftigen Nutzern getragen werden und auf einem gleichberechtigten Zugang zu einem auf der Parzelle gegründeten Bodenmarkt beruhen. Institutionelle Bauträger wie öffentliche Wohnungsbau-gesellschaften oder Immobilienfonds ohne langfristiges Interesse an der Qualität des Ortes schaffen keine guten Stadtbauten.

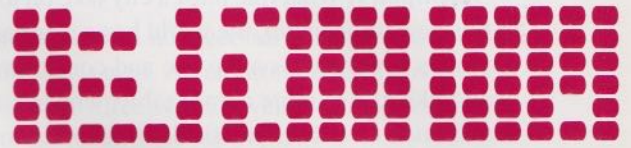
8. Stadtökonomie. Einzelhandel statt Ketten. Die Stadtökonomie sollte stärker vom diversifizierten innerstädtischen Einzelhandel und Gewerbe getragen werden. Allein Großketten und ausgelagerte Großbetriebe machen die Stadtökonomie krisenanfälliger und vernichten urbane und selbstbestimmte Arbeitsplätze.

9. Stadtverkehr. Stadtstraßen statt Autoschneisen. Stadtstraßen sind vielfältige und wohlgestaltete Aufenthaltsräume, die neben den verschiedenen Arten des Verkehrs auch dem Einkaufen, dem Spazieren, dem sozialen Kontakt, der politischen Manifestation und dem Vergnügen dienen. Monofunktionale Autoschneisen und Fußgängerzonen zerstören die Stadt.

10. Städtische Umwelt. Nachhaltig bauen statt schnell verpacken. Die Nachhaltigkeit der städtischen Umwelt entsteht durch umfassende und solide Dauerhaftigkeit und Urbanität. Die Reduktion der notwendigen Energieeinsparungsmaßnahmen auf ölbasierte Wärmedämmverpackungen und solitäre Energiehäuser schafft die Umweltprobleme von morgen.

Translation Dawn Michelle d'Atri





Be More!¹

Grand. What makes a city great today? Some major cities are currently facing a dramatic reality: they almost unavoidably cause chain reactions such as pollution, traffic congestion, monotony and poverty. The greatness of a city is therefore measured in terms of quality (rather mediocre today) in relation to its size. Yet some qualities such as prosperity, variety, freedom, specialty, and cleanliness can be reunited under or in responsibility.

Größe. Was macht eine Stadt heute großartig? Einige wichtige Städte sind derzeit mit einer dramatischen Realität konfrontiert: fast zwangsläufig verursachen sie Kettenreaktionen wie Umweltverschmutzung, Verkehrsüberlastung, Eintönigkeit und Armut. Die Großartigkeit einer Stadt wird daher in Bezug auf eine (meist mittelmäßige) Qualität in Relation zu ihrer Ausdehnung gemessen. Und dennoch kann die Verbindung von Attributen wie Wohlstand, Vielfalt, Freiheit, Einzigartigkeit und Sauberkeit immer auch ein Indiz für eine gewisse Verantwortlichkeit sein.

At the same time, other complementary qualities would define the city's ambition and ability to be unique, attractive, fun, spectacular, exemplary, etc., in terms of social, political and environmental aspects, urban development and architecture.

Exemplary. What role must a city take on to be exemplary? At the advent of this new millennium, the world has never been so dense! The global population is continually on the rise and consumes increasing amounts. Who would like to live more comfortably, who can afford to, who can demand more? Such a world is practically screaming for more space, for its production needs, water and energy resources, oxygen, various environmental offsets and for its safety, to keep at bay the increasing risks of accidents. Everyone wants space. Is it still possible to meet this demand given the current situation (spatial, economic, cultural and technological)? Where, when and how can we innovate? Is it possible to close the gap between our resources and our requirements? And above all, how can we make up for this difference?

Dense Space: Capa-City. It is probable that the major role of future cities is to generate space for this gap. And the more space the better. The world could continue to grow, to ensure its reserves like a real response to its responsibility.

Density ensures diversity between the city and the landscape. The space gained can be used to redefine the conditions of landscapes. Density allows an increase in our capacities. In a nutshell, a city's density brings about the synergy of its components in environmental, economic, sociological, cultural and architectural terms.

Controversy. Such a transformation is mostly based on the Kyoto and Copenhagen Protocols that redefine the most effective spatial paradigms. However, there is still too much opposition between

the protection of our cities, which limits the scope of action, and the means of meeting Kyoto and Copenhagen objectives. Too many people are still rejecting density, dreaming of a house with a garden in the inner suburbs of a city. Can we find an appropriate development method? Can we combine the aforementioned intentions and these dreams?

Competition. In this post-Kyoto era, it is clear that we must act responsibly and take part in stabilizing the climate and our environment. Yet in

Gleichzeitig drücken andere, sich ergänzende Qualitäten den Ehrgeiz und die Fähigkeit einer Stadt aus, attraktiv, fröhlich, spektakulär oder vorbildlich zu sein und zwar in Bezug auf soziale, politische und ökologische Aspekte, die Stadtentwicklung und ihre Architektur.

Vorbildlich. Welche Rolle muss eine Stadt übernehmen, um vorbildlich zu sein? Am Beginn des neuen Jahrtausends war die Welt so dicht wie noch nie! Die Weltbevölkerung wächst stetig und verbraucht immer größere Rohstoffmengen. Wer würde gerne bequemer leben, wer kann es sich leisten, wer kann mehr beanspruchen? Eine solche Welt schreit praktisch nach mehr Raum für ihren Produktionsbedarf, Wasser- und Energieressourcen, Sauerstoff, verschiedene ökologische Entlastungen und nach Sicherheit, um das zunehmende Unfallrisiko in Grenzen zu halten. Jeder will Raum. Ist es überhaupt noch möglich, diesem Bedarf angesichts der aktuellen räumlichen, wirtschaftlichen, kulturellen und technologischen Lage nachzukommen? Wo, wann und wie können wir Erneuerungen durchführen? Ist es möglich, die Lücke zwischen unseren Ressourcen und unseren Bedürfnissen zu schließen? Und vor allem, wie können wir diese Ungleichheit überwinden?

Dichter Raum: Capa-City. Wahrscheinlich ist die Hauptaufgabe der Städte der Zukunft, Raum für diese Lücke schaffen zu müssen. Und je mehr Raum, desto besser. Die Welt könnte weiter wachsen und ihre Reserven als eine reale Antwort auf ihre Verantwortlichkeit einsetzen.

Dichte sorgt für mehr Diversität zwischen Stadt und Landschaft. Der gewonnene Platz kann dazu verwendet werden, die Situation der Landschaften neu zu definieren. Dichte ermöglicht ein Mehr an Kapazitäten. Kurz gesagt macht die Dichte einer Stadt Synergien zwischen ihren Bestandteilen in ökologischer, ökonomischer, soziologischer, kultureller und architektonischer Hinsicht möglich.

Kontroverse. Eine solche Umgestaltung ist von den Kyoto- und Kopenhagen-Protokollen motiviert, in denen die wirksamsten räumlichen Paradigmen neu definiert werden. Allerdings herrscht noch ein zu großer Widerspruch zwischen dem Schutz unserer Städte, der den Handlungsspielraum einschränkt, und den Maßnahmen zur Erfüllung der Ziele von Kyoto und Kopenhagen. Zu viele Menschen lehnen Dichte immer noch ab und träumen von einem Haus mit Garten in den Vororten einer Stadt. Können wir eine geeignete Planungsmethode entwickeln? Können wir einen Konsens zwischen den oben genannten Absichten und diesen Träumen herstellen?

Density ensures diversity between the city and the landscape. The space gained can be used to redefine the conditions of landscapes. Density allows an increase in our capacities.

Wettbewerb. In der heutigen „Post-Kyoto-Ära“ ist es offensichtlich, dass wir verantwortungsvoll handeln und an der Stabilisierung des Klimas und unserer Umwelt aktiv teilnehmen müssen. Doch in diesem Zeitalter des globalisierten Wettbewerbs muss unsere Antwort auf eine andere Weise ambitioniert sein, wenn wir unsere Stellung als treibende Kraft unserer Möglichkeiten wahrnehmen oder festigen wollen. Ein internationaler Vergleich wettbewerbsfähiger Städte mit einem bestimmten Bewertungsmaßstab veranschaulicht das spezifische Profil einer Stadt und kann zu einer ersten globalisierten Agenda für dieses Vorhaben führen.

Wechselbeziehung. Dieser Anspruch verlangt von uns nicht unbedingt, alle Aspekte dieser Agenda im Bereich des Stadtgebiets zu behandeln. Eine ökologische Agenda bedeutet nicht Autarkie. Es ist wirksamer, spezifische Regelungen für jede Stadt zu entwickeln und damit die Rahmenbedingungen für die Märkte, mehr Miteinander, Wechselbeziehungen und ein besseres politisches Gleichgewicht festzulegen.

Mehr! Mehr zu verlangen wird von der Vorstellung motiviert, dass Nachhaltigkeit einen Abbau derjenigen landwirtschaftlichen Flächen erfordert, deren verschmutzende Effekte erwiesen sind. Vor dem Hintergrund der Reduktion der Energieressourcen, der CO₂-Emissionen und so weiter werden wir unentwegt dazu angehalten, die Größe unserer Fenster zu vermindern, unsere Wegezeiten zu verkürzen etc.

Reduktion ist allgegenwärtig. Sie schüchtert ein und braucht das letzte Quäntchen Ehrgeiz auf, wettbewerbsfähig zu sein. Sollten wir die Welt nicht *mehr* wertschätzen – so *viel* wie möglich? *Mehr* an Attraktion, *mehr* an Vielfalt, *mehr* an Offenheit, *mehr* an Verfügbarkeit, *mehr* an Kooperation, *mehr* an Einzigartigkeit, *mehr* an Synergie, *mehr* an Grün, *mehr* an Dichte, *mehr* an Weitläufigkeit, *mehr* an Gleichberechtigung.

Über den Umweltschutz hinaus. Die Post-Kyoto-Stadt geht über die technische Ökologie-Agenda hinaus. Sie setzt Ökonomie, Umwelt und Gesellschaft wirksam ein. So gesehen ist sie durch die Handlungen, die sie anregt, so verantwortungsvoll wie ambitioniert bei der Optimierung ihrer Weiterentwicklung.

Let's Be More!

Übersetzung Ingrid Böck

this age of globalized competition, our response must be ambitious in a different way if we want to become or consolidate our position as leader of our possibilities. An international comparison of competitive cities based on set criteria illustrates the profile of a city in particular and can lead to a first global agenda for this project.

Interdependence. This ambition does not necessarily require us to solve all aspects of the agenda in the city's area. An environmental agenda does not mean self-sufficiency. It is more effective to develop disciplines specific to each city, thereby setting the conditions for exchanges, more coexistence, interdependence and improved political balance.

More! Asking for more is based on the idea that sustainability requires us to reduce agricultural fields identified as polluting. Against a backdrop of the reduction of energy resources, CO₂ emissions and so on, we are led impassively to reduce the size of our windows, cut our commuting time, etc.

Reduction is everywhere. It intimidates or diminishes the last drops of ambition to be competitive. Should we not embrace the world *more*, as *much* as possible? *More* attractive, *more* diverse, *more* open, *more* available, *more* cooperative, *more* unique, *more* synergetic, greener, denser, *more* spacious, *more* egalitarian.

Beyond Environmental Protection. The post-Kyoto city goes beyond the technical environmental agenda. It leverages the economy, the environment and society. For these reasons, it is responsible, through the actions it suggests, and ambitious in the optimization of its performance.

Let's Be More!