

MAS LA

Pamphlet

# Designing Unique Landscapes

Master of Advanced Studies in Landscape Architecture 03/04

Christophe Girot  
Jacqueline Parish  
Sabina Stählin  
and others

Institut für Landschaftsarchitektur

## **Designing Unique Landscapes**



Pamphlet

# Designing Unique Landscapes

Master of Advanced Studies in Landscape Architecture 03/04

Christophe Girot  
Jacqueline Parish  
Sabina Stählin  
and others

Institut für Landschaftsarchitektur



“Pamphlet” is a publication series of the Institute for Landscape Architecture (ILA) at ETH Zurich

Editor: ILA, ETH Zurich

Conception: Claudia Moll, Christophe Girot

Design concept: Gabriele Berüter

5 · MAS LA: Designing Unique Landscapes

Pamphlet concept/authors: Christophe Girot, Jacqueline Parish, Sabina Stählin and others

DVD: Fred Truniger, Léonard Koçan

Layout/litho: Andreas Gähwiler

Translations: Almuth Seebohm (Ger.-Eng.)/Sabina Stählin (Eng.-Ger.)

German editing: Claudia Moll, Eke Miedaner

English editing: Almuth Seebohm, Valerie Mader

Printer: Offsetdruckerei Karl Grammlich GmbH, Pliezhausen D

The editors have made all reasonable efforts to secure permission to reproduce the visual material in this book. The publisher, editors and authors apologize to anyone who has not been reached.

Any omissions will be corrected in subsequent editions.

Copyright © 2005 by Institut für Landschaftsarchitektur ILA, ETH Zürich, 8093 Zürich

To order this publication: telephone +41 44 633 29 87, fax +41 44 633 12 08,

or <http://www.landschaft.ethz.ch>

This pamphlet presents the first year of the Master of Advanced Studies Programme in Landscape Architecture 2003/04 at the ETH Zurich (MAS LA) through the design process documented in student projects and several essays.

ISBN: 3-906441-08-3

# CONTENTS

Introduction . . . . .	6
Jacqueline Parish and Sabina Stählin	
Foreword · Vorwort . . . . .	7
Charles Waldheim	
<b>Essays</b>	
The Question of the Urban Landscape · Die Frage der Urbanen Landschaft . . . . .	9
Christophe Girot	
Translating Landscape · Landschaft übersetzen . . . . .	16
Michael Jakob	
<b>Process</b>	
Video Sketches · Videoskizzen . . . . .	19
Fred Truniger	
Visions of the Airport Landscapes · Blicke auf die Flughafenlandschaften . . . . .	24
Jacqueline Parish and Sabina Stählin	
Vision 1: Landing Run Traces . . . . .	38
Representing Landscape · Landschaft abbilden	
Vision 2: Open Closure . . . . .	42
Public Landscape · Öffentliche Landschaft	
Vision 3: Deep Landscape . . . . .	46
Constructing Landscape · Landschaft bauen	
Vision 4: Zavana . . . . .	50
Translating Landscape · Landschaft übersetzen	
Vision 5: The Claim . . . . .	54
Programmierte Landschaft · Landschaft programmieren	
<b>Materials</b>	
The New Urban Landscape of Zurich North · Die neue urbane Landschaft von Zürich Nord . . . . .	59
Christian Schmid	
Landscape in Time - Geology of Zurich ZRH · Landschaft und Zeit - Geologie in Zürich ZRH . . . . .	63
Helmut Weissert	
Participants . . . . .	67

## INTRODUCTION

by Jacqueline Parish and  
Sabina Stählin

This pamphlet represents work in progress: the Master of Advanced Studies Programme in Landscape Architecture (MAS LA) at the ETH Zurich. It presents student projects of the first year, 2003/2004. It therefore reflects a very young and fragile yet exciting phase in a teaching programme, when processes and structures are not yet established and can still be shaped, when its status is vulnerable and yet full of potential. The development of the pamphlet provided one of the first critical opportunities to review the year's work (process) as well as the output (students' projects). The aim of this publication is to demonstrate the complexity of the design process as it applies to the suburban landscapes of Zurich airport.

Landscape architecture stands as a discipline that not only reflects a certain culture but also represents an active instrument in the shaping of present and future cultures. Besides having physical and experimental characteristics, it has the ability to translate and express spatial and physical concepts, and thus to participate in today's cultural discourse. The programme intends to encourage further research to develop a professional landscape design culture that will use precise reasoning and clear argumentation to support projects. This pamphlet stands at the beginning of a research programme on a theory-based landscape design method at the Chair of Prof. Christophe Girot.

The pamphlet begins with two essays. While the first one by Christophe Girot deals with today's landscape architecture on the large scale of urban sprawl and with the teaching of it, the second by Michael Jakob outlines the strange situation that all landscape architecture finds itself in as the translation of a lost original. In the students' projects that follow, the focus is on the process of

design development in the MAS LA 03 rather than on completed solutions. The two background texts on geology and sociology exemplify two of the topics studied during the year. The essay on video and its uses as a sketching tool in landscape design introduces the content of the DVD enclosed in the back cover.

The editors wish to thank Prof. Charles Waldheim for writing the foreword, and Prof. Michael Jakob, Dr. Christian Schmid, Prof. Helmut Weissert and Fred Truniger for their important contributions to the publication. These texts represent the manifold theoretical content of the MAS LA programme. We also thank Claudia Moll, Eke Miedaner, Almuth Seebohm and Andreas Gähwiler, who assisted in the production of the pamphlet. Finally, our thanks go to all the students and teaching staff involved; this project would not have been possible without them.

## FOREWORD

by Charles Waldheim

The opportunity to author a brief foreword to this publication documenting the work of the Postgraduate Program in Landscape Architecture at the ETH Zurich is a happy one as I have had the pleasure of visiting the program and seeing the work of its faculty and students over the past two years. In that time, admirably conceived by Prof. Christophe Girot, and nimbly managed by Jacqueline Parish and a range of assistants, the program has launched a new research agenda for the study of contemporary urban landscape and produced the work documented here. Having seen this work firsthand, I continue to be taken with its extraordinary quality and the contribution it offers to the discourse surrounding urban landscape in Europe, and beyond.

One is initially impressed by the intellectual curiosity and innovation evident in the framing of the program. This expressed desire for new forms of inquiry and modes of representation lends the work a sense of agency and purpose. At its best, this work develops new modes of inscription in response to new conditions for the production and reception of landscape. One is equally aware of the relevance of these investigations for contemporary discussions of urban landscape, and this relevance shows itself most fully in the selection of sites for study. While many may be struck by the seeming incongruity of examining an airport as the site for landscape design, further consideration reveals the impossibility of adequately conceiving the contemporary airport as either a building or an urban ensemble. What is an airport if not a contiguous, highly choreographed, scrupulously maintained, and regularly manicured landscape? In revisiting the peripheral site of the contemporary airport, this work examines one of the most emblematic sites of contemporary urbanization, reframing it as an enormous public landscape.

## VORWORT

von Charles Waldheim

Ein glücklicher Umstand erlaubt es mir, für diese Publikation über die Arbeiten am Masterprogramm in Landschaftsarchitektur an der ETH Zürich ein Vorwort zu schreiben: Ich hatte das Vergnügen, den Studiengang zu besuchen und die Arbeiten des Institutes und seiner Studenten im Laufe der letzten zwei Jahre zu sehen. Währenddessen hat dieser Studiengang ein neues Forschungsprogramm für das Studium der Landschaftsarchitektur der Gegenwart eingeführt und die hier vorliegenden Arbeiten hervorgebracht. Herausragend konzipiert von Professor Christophe Girot, liegt die professionelle Leitung des Studienganges in den Händen von Jacqueline Parish und einer Reihe von Assistenten. Die ausserordentliche Qualität der Projekte und des Beitrages, den dieses Programm zum Diskurs über urbane Landschaften liefert – in Europa und darüber hinaus – beeindruckt mich, einen Beobachter aus erster Hand, nachhaltig. Zunächst bestechen die intellektuelle Neugier und die Innovation, die aus diesem Programm sprechen. Dieses erklärte Verlangen nach neuen Fragestellungen und Darstellungsarten verleiht dem Werk Gewicht und eine tragende Rolle. Im besten Fall entwickelt das Projekt neue Modi der Inskription als Antwort auf die neuen Bedingungen, unter denen heute Landschaft geschaffen und wahrgenommen wird. Der Relevanz dieser Fragestellungen für den aktuellen Diskurs über urbane Landschaften ist man sich in diesem Studium sehr bewusst. Dies zeigt sich am besten in der Wahl des Entwurfsortes. Einen Flughafen als Ort für einen Landschaftsentwurf zu untersuchen, mag auf den ersten Blick irritieren. Andererseits ist es unmöglich, einen zeitgenössischen Flughafen als Gebäude oder als städtebauliches Ensemble zu verstehen. Was ist ein Flughafen, wenn nicht eine zusammenhängende, genauestens choreographierte, gewissenhaft unterhaltene und regelmässig umdekorierte

This reframing of landscape offers enormous value to the discipline, creating a critical space for the examination of the contemporary city and the role of the landscape medium within it. In doing so, this work offers a cultural frame for apprehending and intervening upon the sites of contemporary urbanization. For many, landscape alone seems capable of rendering the contemporary city's speed, scale, and lack of density, both social and spatial. By focusing design intelligence and research attention on the status of landscape in the contemporary city, this work recommends itself for further reading by audiences local and remote.

Landschaft? In der Peripherie des heutigen Flughafens untersucht dieser Studiengang einen der symbolträchtigsten Orte gegenwärtiger Stadtentwicklung und liest ihn wieder als grosse öffentliche Landschaft.

Dieses erneute Lesen der Landschaft ist enorm wertvoll für die Disziplin: es schafft Diskussionsraum für die Untersuchung der Stadt der Gegenwart und die Rolle des Mediums Landschaft darin. Dadurch entsteht ein kultureller Rahmen für das Begreifen und Eingreifen auf dem Territorium der heutigen Stadt. Für viele ist allein die Landschaft fähig, die Geschwindigkeit, den Massstab und den sozialen und räumlichen Mangel an Dichte der zeitgenössischen Stadt wiederzugeben. Der Zustand der Landschaft als beides - Forschungsschwerpunkt und Fokus der Entwurfsintelligenz - empfiehlt dieses Projekt einem lokalen und breiteren Publikum zur vertieften Lektüre.

## SEEING IS DESIGNING

by Christophe Girot

The focus on visual thinking serves as a theoretical basis for our programme. Seeing is designing; the idea of placing visual thinking at the forefront of landscape design thinking is nothing new, the idea stems back at least as far as the Renaissance, and has been the backbone of both the baroque and picturesque traditions. Landscape video, is the support of a modern gaze adapted to our times; it is integrated at the onset of the programme as the founding element of all design investigation. Video relates to space, to movement and to time in a manner that is hard to represent and reciprocate otherwise. Video is the embodiment of a culture; it allows the extraction of significant material from a given condition. The active gaze of the video weaves unity through a certain quanta of landscape phenomenon that would otherwise remain indifferent to each other. The relativity of such an approach must be understood and acknowledged as the founding stone of a new mode of landscape teaching.

Teaching a Master of Advanced Studies in Landscape Architecture to students of different cultural and educational backgrounds requires an approach that is both broad and general. It must offer an understanding of landscape design that can be easily referenced and compared to other regions of the world. The site chosen for the design investigation in this programme, is a generic one of sorts, an airport, which is an infrastructure that can be found almost everywhere on the planet. It is the culturally conditioned response of each student, which makes the difference in the design approach. Contemporary landscapes are challenged by economic realities of a new kind, which create mutant environments that transform sites and adapt them to the whims and exigencies of complex infrastructures and logistics. The environmental complexity of such sites is overwhelming,

## SEHEN IST ENTWERFEN

von Christophe Girot

Das visuelle Denken bildet das theoretische Fundament unseres Programms. Sehen ist Entwerfen; visuelles Denken an die vorderste Front des Landschaftsentwurfs zu stellen, ist kein neuer Gedanke. Die Idee ist mindestens so alt wie die Renaissance und bildete das Rückgrat der barocken und der pittoresken Tradition. Landschaftsvideo fördert den zeitgenössischen, zeitadaptierten Blick auf Landschaft. Video steht im Ursprung dieses Studienprogramms als grundlegendes Element jeder Entwurfsuntersuchung. Video nimmt Bezug auf Raum, Bewegung und Zeit in einer Art, wie sie anders kaum dargestellt oder widerspiegelt werden kann. Video verkörpert eine Kultur. Es erlaubt, aus einem gegebenen Zustand das entscheidende Material zu extrahieren. Das Sehen mit der Kamera verwebt eine gewisse Menge von Landschaftsphänomenen, die andernfalls indifferent zueinander geblieben wären, zu einer Einheit. Die Relativität eines solchen Ansatzes muss als solche verstanden und akzeptiert werden: als Grundstein einer neuen Methode, Landschaft zu unterrichten.

Für den Unterricht in einem Master of Advanced Studies in Landschaftsarchitektur mit Studierenden von so unterschiedlicher kultureller Herkunft und mit unterschiedlichem Bildungshintergrund ist ein Ansatz gefragt, der gleichzeitig breit gefächert und allgemeingültig ist. Er muss ein Verständnis von Landschaftsentwurf bieten, das einfach auf andere Regionen der Welt bezogen und mit diesen verglichen werden kann. Das für dieses Programm gewählte Entwurfsgebiet ist in gewisser Weise eigenschaftslos: ein Flughafen – eine Infrastruktur, wie man sie praktisch überall auf der Welt findet. Erst die kulturell motivierte Antwort jedes Studierenden führt zu unterschiedlichen Entwurfsansätzen. Zeitgenössische Landschaften sind derart von neuartigen ökonomischen Realitäten bedrängt, dass mutierende Lebenswelten entstehen, die



in terms of visual aesthetics first, but also in terms of cultural and environmental understanding and integration. In this context, references to the genuine cultural specificity of a site are rather difficult to decipher. These mutant landscapes, which are the mirror of our epoch need to be approached differently.

The intelligence of landscape starts with an informed gaze, one, which recognizes a site and its potential as it stands. The impartial glance towards the horizon and back to the intricacies of each place, expresses a constant gymnastic between a place and its environs both near and afar. These interactions all weave slowly together a better understanding of site. For each site there are the commonalities that everyone agrees upon. Landscape differentiation only starts when the priorities between various interpretations and interrelations are set. This particular landscape intelligence is new, because there are no past references for such environments. An airport was not conceived as a landscape per se, but rather as a large piece

Gebiete komplett umwandeln und sie den Launen und Bedürfnissen komplexer Infrastrukturen und der Logistik anpassen. Die Komplexität der Umwelt in solchen Gebieten ist überwältigend: zuerst einmal in visuell-ästhetischer Hinsicht, ebenso jedoch in Bezug auf das Verständnis und die Einbindung ihrer Kultur und Ökologie. In diesem Kontext sind Bezüge auf das kulturell Spezifische und Echtheit eines Ortes eher schwierig zu entziffern. Diese mutierenden Landschaften, Spiegelbilder unserer Epoche, müssen anders angegangen werden. Landschaftsverständnis beginnt mit dem verständigen Blick, einem, der einen Ort und sein unabänderliches Potential erkennt. Der unbefangene Blick zum Horizont und zurück zu den Komplexitäten jedes Ortes ist Ausdruck einer andauernden Gymnastik zwischen einem Ort und seiner näheren und weiteren Umgebung. Dieses Zusammenspiel führt langsam zu einem besseren Verständnis des Geländes. Für jeden Ort gibt es Gemeinsames, über das sich alle einig sind. Differenzierung von Landschaft entsteht erst, wenn die Prioritäten zwischen unterschiedlichen Interpretationen und Zusammenhängen festgelegt sind. Dieses spezifische Landschaftsverständnis ist insofern neu, als es keine historischen Bezugssysteme für solche Gebiete gibt. Flughäfen wurden nicht per se als Landschaften geschaffen, sondern eher als grosse Infrastrukturen für das sichere Landen und Starten von fliegenden Maschinen. Einen Flughafen als Landschaft zu lesen, ist im wahrsten Sinne subversiv: ein neuartiges pastorales Genre entsteht, eines, in dem unter anderem dem Wachstum und der Pflege von Pflanzen entscheidende Aufmerksamkeit gezollt wird. Die Frage bleibt offen; wenn ein Flughafen nicht als Landschaft erkennbar ist, was ist er dann? Obwohl noch nicht anerkannt als Landschaft, wird der Flughafen Zürich doch eindeutig als Reiseort begriffen und akzeptiert, ebenso aber als Ort des Spektakels. Unterschiedliche Geschwindigkeiten und Rituale finden statt im und um den Flughafen. Sowohl von innen als auch von aussen wird der Flughafen nach sehr strengen Luftfahrtsbestimmungen reguliert, synchronisiert und orchestriert.

of infrastructure permitting flying machines to land and take-off safely. The reading of an airport as landscape is indeed subversive, it is a pastoral genre of a new kind, one where critical attention is attributed amongst other things to the growth and maintenance of plants. The question remains open; if an airport is not a recognizable landscape then what is it?

Although it is not acknowledged as a landscape yet, the Zurich airport is clearly recognized and accepted as a place for travel, but also a place for spectacle. Different rituals and tempo take place in and around the airport. Both from within as from without, the airport is regulated, synchronized and choreographed according to very strict aeronautical rules. It is a piece of territory in itself, an island with all its rules and regulations. This choreographic dimension not only has a direct impact on the site, but also across the entire region. The airport generates both value and "disvalue": and landscape architecture will play a determinant role in this equation. There is no better instrument than an airport to depict all the contradictions of our epoch.

Both the scale and amplitude of such environments requires the definition of new tools for an approach to landscape design. We have reached a paradox in landscape architecture, where we are no longer able to operate upon, nor to represent the environments we address. Traditional landscape design methodologies do not circumscribe the adequate mode of action for such complex realities. The plan, the elevation and the exquisite watercolour rendering must be further supported by the 3D model, the video and time line representation. New solutions are found through the definition of a strong visual approach to site. Each student is endowed with a vision; and each gaze results in a reading that becomes the starting point of design. This particular approach to the design of large-scale environments may sound naïve, but it leads to a specific heuristic design approach as shown in the article: *Four Trace Concepts in Landscape Architecture*.<sup>1</sup> In this article it is postulated that there is no

Er ist ein in sich geschlossenes Stück Territorium, eine Insel mit all ihren Regeln und Bestimmungen. Diese orchestrierende Dimension hat nicht nur auf das Gelände selber Auswirkungen, sondern auch auf die gesamte Region. Der Flughafen schafft Mehr- und Minderwerte: Und die Landschaftsarchitektur wird eine entscheidende Rolle in dieser Gleichung spielen. Es gibt kein besseres Instrument als einen Flughafen, um die Widersprüche unserer Epoche abzubilden.

Masstab und Umfang solcher Gebiete rufen nach der Definition neuer Werkzeuge als Zugang zum Landschaftsentwurf. Wir sind an einem paradoxen Punkt angelangt in der Landschaftsarchitektur: wir sind nicht mehr in der Lage in den Gebieten, um die es uns geht, zu agieren oder sie abzubilden. Traditionelle Entwurfsmethoden in der Landschaft beinhalten keine adäquaten Vorgehensweisen für so komplexe Realitäten. 3D-Modelle, Video und Darstellungen entlang der Zeitachse müssen Grundriss, Aufriss und die exquisite Aquarellperspektive ergänzen. Zu neuen Lösungen führt die Definition einer stark visuell geprägten Annäherung an den Ort. Jeder Student trägt seine Sichtweise in sich; und jeder Blick führt zu einer Lesart, die zum Ausgangspunkt eines Entwurfes wird. Dieser Zugang zum Entwerfen grossmassstäblicher Gebiete mag naiv klingen. Er führt indes zu einem spezifisch heuristischen Entwurfsansatz, wie ausführlich erläutert im Artikel *Four Trace Concepts in Landscape Architecture*.<sup>1</sup> Dieser Text postuliert, dass es so etwas wie eine objektive Methodik für den grossmassstäblichen Landschaftsentwurf nicht gibt. Jeder Einzelne muss an seine eigene Interpretation der gültigen Spuren im Gelände glauben und ihr vertrauen. Verschiedene Stufen der subjektiven Einbindung führen zu unterschiedlichen Entwurfssensibilitäten. Sehen ist Entwerfen; wenn Studierende ihrem visuellen Entscheidungsvermögen trauen, entziffern sie die wesentlichen Teile eines weiten und komplexen Geländes. Dadurch schaffen sie eine ganz bestimmte Entwurfslogik, die persönliche Prioritäten geltend macht. Ziel dieses Nachdiplomprogramms ist es, durch



such thing as an objective methodology for large scale landscape design, each individual must trust and rely on his or her own interpretation of significant traces within a site. Different gradients of subjective involvement yield different design sensibilities. Seeing is designing; when students trust their visual judgement, they decipher the essential components of a vast and complex site. In doing so, they forge a particular approach to design that asserts personal priorities.

The goal of this post-graduate programme is to enable each student to trust and consolidate his or her own design judgement, by developing a strong visual sensitivity. The result of such an approach is the perceptual transformation of what exists on a given site; the airport is no longer just an airport, it is a place full of interpretations and possibilities integrated in a much broader meaning of landscape. Through the gaze of each student, one moves from a site of immense complexity, to a site of clarity and potential. The goal of this Master of Advanced Studies in Landscape Architecture is to prepare students to think and act on the contemporary environment. By rehabilitating a sense of sight within environments that were never conceived for that purpose, the question of contemporary landscape aesthetics returns to the forefront of our concerns.

How is it possible to move from the first impression of a vast area with no apparent unity, to a project which makes it all come out so simple and clear? *Interrelations in a landscape are innumerable, sometimes visible sometimes not.* They can be physical and tangible, but can also remain relative and evanescent. All readings affect deeply the perception of what we find in a place. What is significant to one observer appears less so to the next. In this complex web of relativities, it is difficult to find some common denominator in landscape design, or to establish a standard methodology for large-scale design. The goal is to ascertain a process of individuation in landscape design. Each student is required to confirm his vision and design philosophy. Confirming this vision, at the onset of a

das Entwickeln einer ausgeprägten visuellen Sensibilität allen Studierenden die Fähigkeit zu vermitteln, ihrem eigenen Urteil im Entwurf zu vertrauen und es zu festigen. Ein solcher Entwurfsansatz führt zur Transformation des auf dem Gelände Existierenden durch Wahrnehmung: Der Flughafen ist nicht länger nur ein Flughafen, er wird zu einem Ort voller Interpretationen und Möglichkeiten, eingebettet in ein viel breiteres Verständnis von Landschaft. Durch den Blick jedes einzelnen Studenten bewegen wir uns von einem Ort extremer Komplexität hin zu einem Ort der Klarheit und des Potentials. Ziel dieses Master of Advanced Studies in Landschaftsarchitektur ist es auch, die Studierenden darauf vorzubereiten, über die Umwelt der Gegenwart nachzudenken und darin zu agieren. Durch das Rehabilitieren des Sehannes in Gebieten, die nie unter diesem Aspekt wahrgenommen wurden, wird die Frage nach der zeitgenössischen Landschaftsästhetik wieder zu einem unserer Hauptanliegen.

Wie ist es möglich, ausgehend vom ersten Eindruck eines unermesslich weiten, scheinbar zusammenhangslosen Gebietes zu einem Projekt zu gelangen, in dem alles so einfach und klar wird? Die Wechselbeziehungen in einer Landschaft sind unzählbar; manchmal sind sie sichtbar, manchmal sind sie es nicht. Sie können physisch und greifbar sein, aber auch relativ und flüchtig bleiben. Alle Lesarten greifen tief ein in unsere Wahrnehmung dessen, was wir an einem Ort vorfinden. Was für einen Beobachter wesentlich ist, erscheint einem anderen unerheblich. In diesem komplexen Beziehungsgeflecht ist es schwierig, einen gemeinsamen Nenner für den Landschaftsentwurf zu finden oder eine Standardmethodik für den grossmassstäblichen Entwurf zu begründen. Ziel ist es, einen Prozess der Individualisierung im Entwurf von Landschaft einzuführen. Jeder Studierende ist angehalten, seine Sichtweise und Entwurfsphilosophie zu erhärten. Es ist nicht nur nötig, diese Sichtweise zu Beginn eines Entwurfsprozesses zu erhärten, nein, sie wird zu der Grundlage für Entscheidungen und Argumentationslinien im Pro-

design process is not only necessary, it becomes the prime basis of choice and project argumentation. Landscape architecture becomes a creative act only when it is fully understood, and this only happens when a dialogue between the viewer and the field is established. Without an initial visual statement, it is almost impossible for a student to « enter » at that scale of landscape design. The trust in one's vision and the ability to formulate and communicate it is the core of this landscape education. Giving scale to "scalelessness", giving place to "placelessness", giving importance to significant traces and making visible what could be, all these considerations really matter in landscape design. The tasks at stake finally boil down to the acceptance of a given condition and to the effort to inflect it in the right direction. Most of the proposals shown here are probably not worked out enough on the design level, but they can easily serve as the basis of a future vision.

Through their work, students all make us believe that an airport does not only exist, but finally belongs to the landscape culture of our time. The reinvention of nature along those narrow lines becomes a challenge for a whole generation of landscape architects to come. The task of the students in this very intense one-year course was to sharpen their point of view in order to better define their own line of action. The difficulty of this programme lies in the fact that there seldom are any landscape architectural courses addressing such sites. It is, therefore, difficult to ascertain what the common tools of large-scale landscape design could be. We live at an epoch capable of building the most extraordinary infrastructures, but these same projects have seldom been able to structure the territory that they traverse and occupy. The choice of the Zurich airport as a field of interdisciplinary experimentation over the last two years has revealed an area that is rather disparate, without little cohesion. Is it just a dream to want to believe in a constructed landscape unity, a unity that can bring dynamic value to an area?

But landscape design is not only about site, it is

jekt. Landschaftsarchitektur wird nur dann zum kreativen Akt, wenn sie als Ganzes erfasst wird, und dies geschieht nur, wenn ein Dialog zwischen dem Beobachter und seinem Feld entsteht. Ohne ein visuelles Statement am Anfang ist es dem Studierenden fast unmöglich in diesen Massstab von Landschaftsentwurf ‚einzusteigen‘. Das Vertrauen in die eigene Vision und die Fähigkeit, diese zu formulieren und zu kommunizieren, bilden den Kern dieser Landschaftsausbildung. Der ‚Massstabslosigkeit‘ Massstab geben und der ‚Ortlosigkeit‘ Ort, den wesentlichen Spuren Gewicht zu verschaffen und sichtbar zu machen, was sein könnte, all diese Überlegungen sind wichtig im Landschaftsentwurf. Die zu lösenden Aufgaben werden reduziert auf die Akzeptanz der gegebenen Situation und das Bestreben, sich in die richtige Richtung zu bewegen. Auf der Entwurfsebene sind die meisten der hier gezeigten Vorschläge wahrscheinlich nicht ausgearbeitet genug, als Basis für eine zukünftige Vision hingegen sind sie gültig.

Mittels ihrer Arbeiten lassen uns die Studenten alle glauben, dass ein Flughafen nicht nur existiert, sondern dass er letztlich zur Kulturlandschaft der Gegenwart gehört. Das Wiedererfinden von Natur entlang dieser schmalen Linien wird eine Herausforderung für eine ganze Generation zukünftiger Landschaftsarchitekten werden. In diesem äusserst intensiven Jahreskurs war es die Aufgabe der Studierenden, ihren Gesichtspunkt zu schärfen, um ihr Tätigkeitsfeld besser abstecken zu können. Die Schwierigkeit dieses Programms liegt in der Tatsache, dass es kaum landschaftsarchitektonische Lehrgänge gibt, die sich mit solchen Gebieten befassen. Es ist daher schwierig zu ermitteln, welches die gebräuchlichsten Werkzeuge für den grossmassstäblichen Entwurf sein könnten. Wir leben in einer Zeit, die fähig ist, die aussergewöhnlichsten Infrastrukturen zu bauen, aber genau diese Projekte waren bis jetzt kaum je fähig, das Territorium, das sie durchqueren und besetzen, zu strukturieren. Die Wahl des Flughafens Kloten als ein Feld für interdisziplinäres Experimentieren während der letzten beiden Jahre hat ein eher disparates Gebiet

also about the cultural luggage that students bring with them on each design adventure. In this sense, landscape acts like a mirror at the interface of our world and our prior experiences. We are tackling landscape architecture at a scale that has remained until now very abstract and distant. Because the interpretative tools are still being determined for investigations at this scale, it will take some time to define a methodology that is appropriate. The heuristic approach that we foster is a matter of trial and error, of definitions with postulates that still need to be clarified. The student projects included in this pamphlet show the results of this new approach to large-scale landscape design, with all its promises and imperfections. I, therefore, thank both the students and the entire teaching staff of the Master of Advanced Studies in Landscape Architecture for their courage and determination in this first trial experiment.

zum Vorschein gebracht ohne grossen Zusammenhang. Ist es nur ein Traum, an eine Einheit der gebauten Landschaft glauben zu wollen, eine Einheit, die einen dynamischen Mehrwert in ein Gebiet bringen kann?

Landschaftsarchitektur handelt aber nicht nur vom Gelände, sondern auch vom kulturellen Rucksack, den die Studierenden in jedes Entwurfsabenteuer mitbringen. In diesem Sinne wirkt Landschaft als Spiegel am Grat zwischen der Welt und unseren früheren Erfahrungen. Wir gehen Landschaftsarchitektur in einem Massstab an, der bisher sehr abstrakt und distanziert blieb. Weil die Interpretationswerkzeuge für Untersuchungen in diesem Massstab noch im Entstehen begriffen sind, wird es noch einige Zeit brauchen, um eine geeignete Methodik zu erarbeiten. Der heuristische Ansatz, den wir fördern, ist eine Frage von Versuch und Irrtum, von Definitionen mit Axiomen, die noch der Klärung bedürfen. Die studentischen Projekte in diesem Pamphlet zeigen die Resultate dieses neuen Ansatzes hin zum grossmassstäblichen Landschaftsentwurf mit all seinen Versprechen und Unvollkommenheiten. In diesem Sinne danke ich den Studierenden und dem gesamten Lehrkörper des Master of Advanced Studies in Landschaftsarchitektur für ihren Mut und ihre Engagement in diesem ersten Versuchsexperiment.

1 Christophe Girod, "Four Trace Concepts in Landscape Architecture", in: James Corner (ed.), **Recovering Landscape**, New York 1999, pp. 59–67.

## TRANSLATING LANDSCAPE      LANDSCHAFT ÜBERSETZEN

by Michael Jakob

von Michael Jakob

Three important characteristics relating to the paradigm of translation result from the idea that, in terms of cultural theory, the concept of the original has been dismantled since the deconstructionist postulates at the latest and that every original text already represents a transposition. First, translations have no origin; they go back to an absent original that has always been lost. Secondly, translations are the result of a translation process, an invention. Thirdly, translations are essentially concerned with the quality of difference (differences in language, in historical eras, etc.). Michel de Certeau made the connection between translating as a linguistic activity and the spaces we experience physically.<sup>1</sup> When we walk through an urban landscape, our steps mark a personal text and we perform acts of speech that are inscribed in the overall comprehensive text of the city. We either conform to the rhetoric of the street networks and topographies as we go, or else – as when reading – we go in the opposite direction, skip over significant units, or favour certain symbolic expressions that we sometimes elevate to the status of monuments (in the sense of the modern mythology that Aragon's *Paysan de Paris* presents).

Experiencing landscape is – at least in the radical sense, the way Henri Maldiney defines it – a personal experience that discloses itself to the person walking and moving in the space.<sup>2</sup> If each landscape is unique (a "work of art in nuce", according to Simmel) or an event, this implies that landscape is in principle not translatable.<sup>3</sup> Every step reveals something new (sometimes even a new landscape), something that cannot be recovered. If we understand it in this radical sense, every landscape ultimately lacks a foundation, and we are always chasing after a lost original – as in the translation process.

Geht man davon aus, dass der Begriff des Originals kulturtheoretisch spätestens seit den dekonstruktivistischen Postulaten demontiert wurde und dass jeder Originaltext bereits eine Übertragung darstellt, ergeben sich drei wichtige Charakteristika bezüglich des Paradigmas Übersetzung: Übersetzungen sind ursprungslos, gehen auf ein immer schon verlorenes, abwesendes Original zurück; Übersetzungen sind das Resultat eines Übersetzungsprozesses, eines Entwurfs; Übersetzungen haben es ganz wesentlich mit der Differenzqualität (Sprach-, Epochenunterschied und so weiter) zu tun.

Vom Übersetzen als sprachliche Tätigkeit zu den Räumen, die wir leibhaftig erfahren, hat Michel de Certeau die Brücke geschlagen.<sup>1</sup> Durchschreiten wir die Stadtlandschaft, markieren unsere Schritte einen individuellen Text, vollziehen wir Sprechakte, die sich dem grossen, umfassenden Text der Stadt einschreiben. Wir fügen uns dabei der Rhetorik der Strassennetze und Topographien ein oder gehen gegen den Strich, überspringen – wie beim Lesen – die Bedeutungseinheiten oder privilegieren bestimmte symbolische Ausdrücke, die wir zeitweise zu Monumenten (im Sinne jener modernen Mythologie, die Aragon's *Paysan de Paris* vorführt) erheben.

Landschaftserfahrung ist – zumindest in dem radikalen Sinne, wie sie Henri Maldiney definiert – ein individuelles Ereignis, das sich dem gehenden, sich im Raum bewegendem Menschen erschliesst.<sup>2</sup> Ist jede Landschaft ein Einmaliges (Simmel zufolge ein «Kunstwerk in nuce»), ein Ereignis, so impliziert dies ihre prinzipielle Unübersetzbarkeit.<sup>3</sup> Jeder Schritt offenbart etwas Neues (manchmal: eine neue Landschaft), Unwiederbringliches. Fasst man sie in dieser Radikalität, so ist jede Landschaft letztlich grundlos, jagen wir – wie im Übersetzungsprozess – immer dem verlorenen Original nach.

Like original texts that are to be transposed, landscapes thus appear untranslatable. Yet they have always been dependent on translation and have always been both the beginning and end (aim) of a translation. In other words, landscape is never given to be definitive or lasting. Rather, it is the flash of a correlation that always still calls for translation.

In his reflections upon natural beauty (in his work *Critique of Pure Reason*), Kant already suspected – without drawing any conclusions – that landscape is exactly what comes to be the central focus of any aesthetics. Experiencing nature aesthetically starts out from the initial “translation process” between the subject and object (meaning the trans-posing contact between the subject and the nature that is seen). It implies the activity of the human being’s inner powers (especially the power of the imagination), which can be designated as another extremely complex “translation process”. In the course of this process, the initial impression recalls other things, comparisons are made, there are things to think about, it can be grasped after all and, the more it withdraws, the more needs to be translated. The immateriality of the substrate – the fact that in the course of experiencing landscape we are looking at something that is nature and not handiwork – elevates landscape to the paradigm of aesthetics par excellence and effectuates a form of never-ending translation. The fact that the original in terms of reception aesthetics has always been “lost”, and is consequently always dependent on translation, also implies the impossibility of representing landscape visually. Any attempt at photographing or filming familiar identifiable landscapes (of course that is a contradiction in terms) always results in only partial translations or versions. Even an experiment as extreme as Michael Snow’s *La Région Centrale*, in which the objective camera aims to show the visible as such in a film showing natural beauty seamlessly and uninterruptedly at last, produces a result that remains an abstraction and reveals the artist’s standpoint as a construction of

Landschaften erscheinen auf diese Weise, wie die zu übertragenden Originale, unübersetzbar und sind zugleich immer schon auf Übersetzung angewiesen, sind gleichzeitig Anfang und Ende (Ziel) einer Übersetzung. Landschaft ist mit anderen Worten nie <definitiv>, dauerhaft gegeben, sondern das Aufblitzen eines Zusammenhangs, der stets noch nach Übersetzung ruft.

Kant ahnte bereits in seinen Reflexionen zum Naturschönen (in seinem Werk *Kritik der Urteilskraft*) – ohne daraus alle Folgerungen zu ziehen –, dass gerade die Landschaft im Zentrum jeder Ästhetik zu stehen kommt. Natur ästhetisch zu erfahren, impliziert, ausgehend von einem ersten <Übersetzungsprozess> zwischen Subjekt und Objekt (gemeint ist der <über-setzende> Kontakt zwischen erblickter Natur und Subjekt), eine Aktivität der inneren Kräfte (besonders der Einbildungskraft) des Menschen, die als weiterer, äusserst komplexer <Übersetzungsprozess> bezeichnet werden kann, im Zuge dessen der initiale Eindruck an Anderes erinnert, verglichen wird, zu denken gibt, eben noch fassbar ist und, je mehr er sich entfernt, desto mehr übertragen muss. Die Immaterialität des Substrats – die Tatsache, dass im Zuge der Erfahrung von Landschaft auf etwas, Natur, geblickt wird, das nicht Werk ist – erhebt die Landschaft zum Paradigma von Ästhetik überhaupt, bewirkt eine Form der unendlichen Übersetzung. Dass das Original in rezeptionsästhetischer Hinsicht immer schon <verloren> ist, mithin stets auf Übersetzung angewiesen ist, impliziert auch die unmögliche Repräsentierbarkeit von Landschaft. Jeder Versuch, bekannte, identifizierbare Landschaften (freilich etwas in sich Widersprüchliches) zu fotografieren oder zu filmen, ergibt immer nur partielle Übersetzungen. Noch ein derart extremes Experiment wie Michael Snows *Région Centrale*, in dem die objektive Kamera darauf aus ist, das Sichtbare als solches zu zeigen, ein Film, in dem das Naturschöne endlich fugenlos und ununterbrochen gezeigt werden soll, ergibt ein Resultat, das Abstraktion bleibt, den Standpunkt des Künstlers als Konstruktion von Realität, sprich als Überset-

reality, in other words a translation. Coleridge, the English Romantic, who similarly tried to record what he saw during his poetic walks in an unfiltered "original" fashion without translating it, had already encountered the problems of such an undertaking around 1800. He wrote, "The Head of Glen Nevis how simple for a Painter/ & in how many words & how laboriously, in what dim similitudes & slow & dragging Circumlocutions must I give it – so give it that they who knew the place best would least recognize it in my description."<sup>4</sup> For Coleridge the response to the necessary betrayal of the original consists of creating an endless text, an endless translation that is aware of its contradictoriness.

Translation certainly also applies to the aspect of the aesthetic production of landscape. In his essay *De la composition des paysages* (1777), Girardin emphasises the need for composing landscape, for translating art historical concepts into the reality of a landscape park: "L'effet pittoresque et la belle nature ne peuvent avoir qu'un même principe, puisque l'un est l'original et l'autre la copie. [...] Toute discordance dans la perspective, ainsi que dans l'harmonie des couleurs, n'est pas plus supportable dans le tableau sur le terrain, que dans le tableau sur la toile."<sup>5</sup> As in classic translation theories, this act is understood as the best possible technical conversion of the original into reality. The originals are the immaterial landscape patterns that the connoisseurs, the people with taste, have internalised (as a compact timeless repertoire) and that the landscape architect or gardener merely has to transpose. The aim is to be as true to the original as possible, that is, to make viewers forget that the landscape "tableau" is really not as rigidly eternal as the painting stored in the cultural memory as a pattern. This tradition of "ut pictura prospectus" still has repercussions in the work of Burle Marx, who transposes his artistic compositions into Brazilian reality. Conversely, the actual drive behind landscape architecture and the whole problem of the profession nevertheless consist in precisely the fact that the original

zung, offenbart. Der englische Romantiker Coleridge, der um 1800 gleichfalls versuchte, anlässlich seiner poetischen Touren (walks), das Gesehene ungefiltert, «original» wiederzugeben, ohne es zu übersetzen, stiess bereits auf die Aporien eines solchen Unterfangens: «The Head of Glen Nevis how simple for a Painter/ & in how many words & how laboriously, in what dim similitudes & slow & dragging Circumlocutions must I give it – so give it that they who knew the place best would least recognize it in my description.»<sup>4</sup> Die Antwort auf den notwendigen Verrat am Original besteht bei Coleridge in der Genese eines unendlichen Textes, einer endlosen Übersetzung, die sich ihrer Widersprüchlichkeit bewusst ist.

Übersetzung betrifft freilich auch die produktionsästhetische Seite von Landschaft. In seinem Essay *De la composition des paysages* (1777) hebt Girardin die Notwendigkeit hervor, Landschaft zu komponieren, kunstgeschichtliche Vorstellungen in die Realität des Landschaftsparks zu übersetzen: «L'effet pittoresque et la belle nature ne peuvent avoir qu'un même principe, puisque l'un est l'original et l'autre la copie. [...] Toute discordance dans la perspective, ainsi que dans l'harmonie des couleurs, n'est pas plus supportable dans le tableau sur le terrain, que dans le tableau sur la toile.»<sup>5</sup> Wie in den klassischen Übersetzungstheorien, wird dieser Akt dabei als bestmögliche technische Umsetzung des Originals in die Wirklichkeit verstanden; die Originale sind die immateriellen Landschaftsmuster, die die «connoisseurs», die Leute von Geschmack verinnerlicht haben (ein kompaktes, zeitloses Repertoire) und die der Landschaftsarchitekt oder -gärtner nur noch zu übertragen hat. Ziel ist dabei die grösstmögliche Originaltreue, das heisst vergessen zu machen, dass das «Tableau» eigentlich nicht so unbeweglich-ewig ist wie das im kulturellen Gedächtnis als «pattern» gespeicherte Gemälde. Diese «ut pictura prospectus»-Tradition wirkt noch bei Burle Marx nach, der seine artistischen Kompositionen in die brasilianische Realität überträgt. Der eigentliche Antrieb und die ganze Schwierigkeit der Landschaftsarchitektur bestehen indes umge-

is never given but always needs to be invented (this of course also applies to Girardin and Burle Marx). Designing is a form of translating in the search for an original that does not come about until the end of the process. However, in order for the process to get started, the original already has to be divined at the beginning.

kehrt gerade darin (das gilt natürlich auch für Girardin und Burle Marx), dass das Original nie «gegeben», sondern immer zu erfinden ist. Entwerfen ist eine Form des Übersetzens auf der Suche nach einem Original, das erst am Ende des Prozesses entsteht, jedoch, um in Gang zu kommen, bereits am Anfang erahnt werden muss.

- 1 Cf. Michel de Certeau, *L'invention du quotidien: vol. 1, Arts de faire*, Gallimard, Paris 1990, *Pratiques d'espace*, pp. 139–194.
- 2 “ ‘Dans l'espace du paysage nous sommes perdus’. C'est en ces termes qu'Erwin Straus rend au paysage son sens nu. Écarté son sens vague d'usage courant, ce mot nomme le lieu d'une expérience inaugurale qui, du reste, est rare. Il ne désigne pas l'étendue d'un pays que l'on saisit d'un seul aspect' (*Litttré*) mais une forme du spatial qui se dévoile par l'épreuve. Être perdu c'est ne plus avoir ses marques dans le monde, ce qui est n'avoir plus de monde. Il faut pour l'éprouver se trouver transporté d'un coup, sans transition ni souvenir, hors de l'espace géographique et historique.” (Henri Maldiney, *ouvrir le rien: l'art nu, encre marine*, La Versanne 2000, p. 128.)
- 3 Cf. Georg Simmel, “Die Philosophie der Landschaft”, in: *Brücke und Tür*, Essays des Philosophen zur Geschichte, Religion, Kunst und Gesellschaft, Stuttgart 1957.
- 4 Samuel Taylor Coleridge, *The Notebooks*, ed. K. Coburn, vol. 1, 1794-1804, Routledge, London 1957, note 1489.
- 5 René-Louis de Girardin, *De la composition des paysages*, ed. M. Conan, Champ Vallon, Seyssel 1992, p. 23.

## VIDEO SKETCHES

by Fred Truniger

A wide variety of images from a wide variety of sources comes into play for practical considerations and research where landscape is concerned. The question of how to handle these images focuses on a central point of designing, one that we are not always aware of: what part do the specific characteristics of the different representational media play in the landscape architect's work? Based on the conviction that the landscape architect works in a constantly changing environment and that the perception of nature and landscape has a fundamental impact on landscape architecture, the Chair of Professor Christophe Girot works intensively with video. The dynamics of the contemporary landscape are affected not only by natural growth processes but also by our perceptual behaviour, which has accelerated increasingly over the last century. Video translates them into an appropriate visual form. The examples on the enclosed DVD, mostly film sketches related to design work, document the quality of the medium for design and demonstrate four basic approaches.

---

### **Documentary, structural, reflective and constructivist views**

The most important property of video is probably the documentation of landscape. Landscape architects depend on being able to refer to visual material in their offices. Beyond photographic documentation, working with video includes two major new factors: the representation of time and movement. Movement in landscape spaces that often lack visual accentuation conveys an awareness of scale and spatial relationships. The time the camera needs to move between two places provides a clear indication of the distances involved. The movement of the camera in space causes shifts in the perspective of individual elements in the field of vision, reinforcing the impression of

## VIDEOSKIZZEN

von Fred Truniger

In der Anschauung und bei der Recherche der Landschaft kommen Bilder verschiedenster Art und Herkunft ins Spiel. Die Frage nach dem Umgang mit diesen Bildern zielt auf einen zentralen Punkt der gestalterischen Beschäftigung ab, der oft nicht ins Bewusstsein gerufen wird: Welche Rolle spielen die spezifischen Charakteristika verschiedener Abbildungsmedien bei der Arbeit des Landschaftsarchitekten? Aus der Überzeugung heraus, dass der Landschaftsarchitekt in einer sich ständig verändernden Umgebung arbeitet und die Landschaftsarchitektur wesentlich durch die Wahrnehmung von Natur und Landschaft geprägt ist, wird an der Professur von Christophe Girot intensiv mit Video gearbeitet. Dadurch kann die Dynamik der zeitgenössischen Landschaft, die nicht nur durch natürliche Wachstumsprozesse, sondern auch durch unser im vergangenen Jahrhundert immer stärker beschleunigtes Wahrnehmungsverhalten geprägt ist, adäquat in eine Visualisierung übersetzt werden. Die Beispiele auf der beigelegten DVD, mehrheitlich filmische Skizzen zur Entwurfsarbeit, belegen die Qualität des Mediums im Entwurf und lassen vier grundsätzliche Betrachtungsweisen erkennen.

---

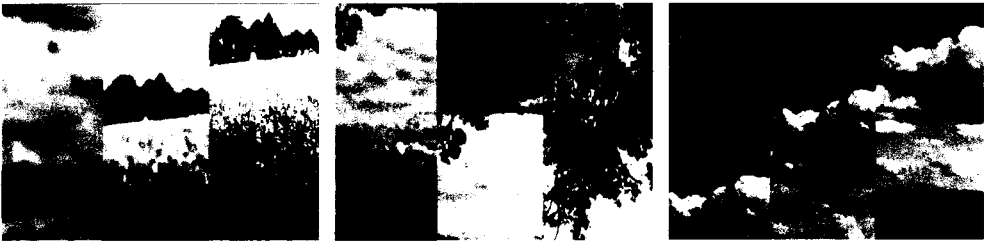
### **Dokumentarischer, strukturalistischer, reflexiver und konstruktivistischer Blick**

Die wohl wichtigste Eigenschaft der Videos liegt in der Dokumentation der Landschaft. Der Landschaftsarchitekt ist in seinem Atelier darauf angewiesen, sich auf visuelles Material beziehen zu können. Über die fotografische Dokumentation hinaus treten bei der Arbeit mit Video zwei Hauptfaktoren neu hinzu: Die Repräsentation von Zeit und Bewegung. Die Bewegung in einem visuell oft wenig akzentuierten Landschaftsraum vermittelt das Bewusstsein für den Maßstab und die räumlichen Zusammenhänge. Die Zeit, die die Kamera auf dem Weg zwischen zwei Orten benötigt, gibt einen klaren

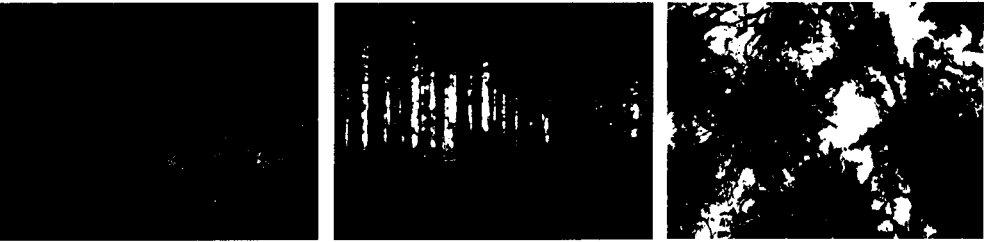




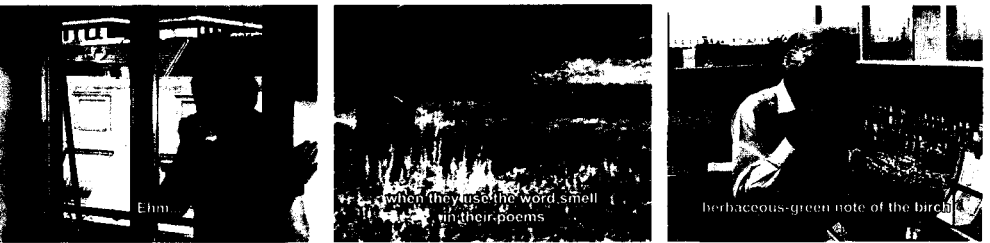
Thomas Knüvener/Sabina Stählin, Roundabout



Carola Anton Garcia/Isabel Fernandez Garcia, Untitled



Dieter Federer/Xiaoxue Qiu, The Mountain and the flowing water



Dominique Gigghi, Zavana

spatial depth in the depiction. Furthermore, we should keep in mind that the montage of various takes imposes a temporal order on the depicted landscape space that corresponds to the way we direct our attention in everyday seeing. All of these factors of filmic perception have a common basis that differentiates them from photography: a film sequence is usually attributed directly to an imaginary viewer. The view of the movie or video camera has a body, so to speak – the filmed image is equated with the subjective experience of a viewer much more easily than any other forms of depiction are. The additional presence of sound, which itself suggests a particular space and physical presence, further reinforces this impression. The filmed documentation of a landscape provides not only a visual-phenomenological document of the topography but also information on the atmosphere of being in the world, the quality of which contributes equally to the human perception of landscape.

The second property of video is the ability to structure landscape elements through montage. This procedure assigns landscape typologies and creates paradigmatic sequences that underscore individual qualities of a landscape space and make them available for design work. It creates order in what was at first an unstructured collection of different takes, thus making a quick reference to recurring elements possible for the designer. To work on the sequence of film images when cutting and editing a video is to work on levels of meaning. Film montage consists of re-contextualising images and establishing relationships with regard to content, which are often hard to establish in reality or are even completely beyond the real landscape situation. Cutting and editing can establish relationships between landscape elements as well as make connections between landscapes and other cultural artefacts or subjective impressions. Ideally, personal and associative elements are as important here as data from so-called scientific and scholarly research. The resulting interpretations put the perception of landscape into

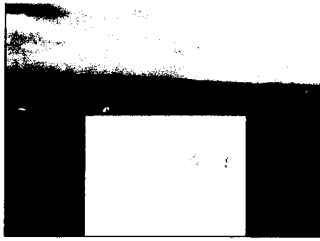
Hinweis auf die Distanzen. Die perspektivische Verschiebung einzelner Elemente im Bildfeld, die durch die Bewegung der Kamera im Raum hervorgerufen wird, verstärkt den Eindruck der räumlichen Tiefe der Abbildung. Und, nicht zu vergessen, durch die Montage verschiedener filmischer Einstellungen wird dem porträtierten Landschaftsraum eine zeitliche Ordnung gegeben, die mit der Steuerung der Aufmerksamkeit im alltäglichen Sehen korrespondiert. Alle diese Faktoren der filmischen Wahrnehmung haben eine gemeinsame Basis, die sie von der Fotografie unterscheiden: Eine filmische Sequenz wird meist unmittelbar einem imaginären Betrachter zugeschrieben. Der Blick der Filmkamera besitzt gleichsam einen Körper – das filmische Bild wird viel eher als andere Abbildungsformen mit der subjektiven Erfahrung des Zuschauers abgeglichen. Verstärkend kommt dabei die Tonebene hinzu, die ihrerseits eine spezifische Räumlichkeit und körperliche Anwesenheit suggeriert. Die filmische Dokumentation einer Landschaft umfasst nicht allein das visuell-phänomenologische Dokument einer Topografie, sondern liefert Hinweise auf die atmosphärischen Qualitäten des In-der-Welt-Seins, die für die menschliche Wahrnehmung von Landschaft ebenso konstitutiv sind.

Die zweite Eigenschaft von Video betrifft die Möglichkeit der Strukturalisierung der Landschaftselemente durch die filmische Montage. Landschaften werden typologisiert und paradigmatische Reihen gebildet, die einzelne Qualitäten des Landschaftsraums hervorheben und für die Gestaltungsarbeit verfügbar machen. Eine anfänglich unstrukturierte Sammlung von unterschiedlichen Einstellungen wird in eine Ordnung gebracht, die dem Entwerfenden eine schnelle Referenz auf wiederkehrende Elemente ermöglicht.

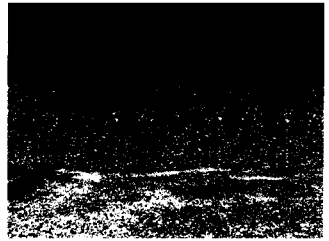
Die Arbeit an der Abfolge der Filmbilder im Schnitt eines Videos ist Arbeit an Bedeutungsebenen. Die filmische Montage besteht in der Neukontextualisierung von Bildern und der Schaffung von inhaltlichen Bezügen, die sich in der Realität oft nur schwer herstellen lassen, oder sogar völlig jenseits der reallandschaftlichen Situation liegen. Bezüge kön-



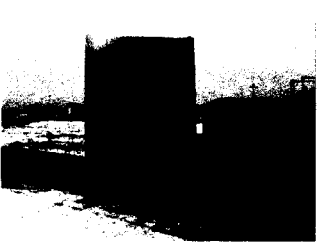
Maria Arquero/Emilio Ontiveros, Strip water views



Christina Karakalpaki/Xiaoxue Qiu, Untitled



Stefan Kurath, Escalate landscape



Stefan Kurath/Corina Rüegg, Einfach verbunden

a larger context, including for example heritage, traditional values and inter-textual references. Cutting and editing video is practically aesthetic research in action. This reflective property of video is the third level on which video works.

The fourth property of video is also a function of film montage: the construction of filmic reality. Presentations can use this construction in order to make viewers see a landscape project in the desired way or to spark associations that suggest spatial qualities. The constructivist view is directed at the main topographic or atmosphere-related elements of landscape perception and it combines them such that a new concept of reality appears before the viewer. Video is then itself the construction site that is developed at the same time and in parallel with the landscape design. They have a mutual influence on each other.

This characterisation is not conclusive. The medium's other properties can also be helpful. However, when video is used as a tool for collecting and visualising information, there is no doubt about the shift in the designer's attention from the static to the dynamic conception of landscape and to an active involvement with the process-related quality of landscape. The obligation to focus the view, to move with the camera and to rework intensively the material obtained frees the landscape architect's view from the static-aesthetic perception long practised in tradition. It moves the view into a dynamic mode that is open to what is immaterial and ephemeral.

nen nicht nur zwischen landschaftlichen Elementen hergestellt, sondern Landschaften mit anderen kulturellen Artefakten oder mit subjektiven Eindrücken in Verbindung gebracht werden. Persönliche und assoziative Elemente erhalten hier im Idealfall gleiche Gewichtung, wie Daten aus so genannt wissenschaftlichen Recherchen. So entstehen Deutungen, die die Wahrnehmung von Landschaft in einen grösseren Zusammenhang stellen und beispielsweise das historische Erbe, die traditionelle Wertschätzung oder auch intertextuelle Referenzen, die die Recherche zu Tage gebracht hat, miteinbeziehen. Der Videoschnitt ist gleichsam ästhetische Recherche in Aktion. Diese reflexive Eigenschaft von Video ist die dritte Ebene, auf der gearbeitet wurde.

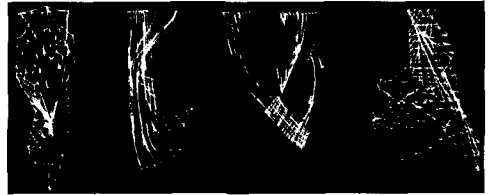
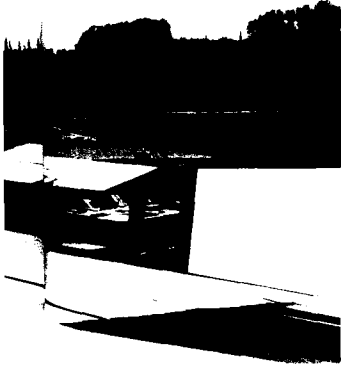
Die vierte Eigenschaft von Video ist ebenso eine Funktion der Filmmontage: Hier wird filmische Wirklichkeit konstruiert, um bei den Zuschauern eine gewünschte Sichtweise auf ein landschaftliches Projekt zu erzeugen oder ein Assoziationsfeld zu eröffnen, das räumliche Qualitäten evoziert. Der konstruktivistische Blick richtet sich auf die wesentlichen topografischen oder atmosphärischen Elemente der Landschaftswahrnehmung und fügt sie so zueinander, dass vor dem Zuschauer eine neue Vorstellung der Wirklichkeit entsteht. Video ist dann selber Ort der Konstruktion, der gleichzeitig mit und parallel zu dem landschaftlichen Entwurf entwickelt wird. Beide beeinflussen sich gegenseitig.

Diese Charakterisierung ist nicht abschliessend. Andere Eigenschaften des Mediums können hilfreich sein. Unbestritten ist aber die Verschiebung der Aufmerksamkeit des Entwerfenden von der statischen zur dynamischen Landschaftskonvention und aktiven Auseinandersetzung mit der prozessualen Qualität von Landschaft, wenn Video als Sammel- und Visualisierungsinstrument eingesetzt wird. Der Zwang zur Fokussierung des Blicks, zur Bewegung mit der Kamera und der intensiven Nachbearbeitung des gewonnenen Materials befreit den Blick des Landschaftsarchitekten von der in langer Tradition eingeübten statisch-ästhetischen Wahrnehmung und führt den Blick in einen dynamischen Modus über, der offen ist für das Immaterielle und Flüchtige.



## BLICKE AUF DIE FLUGHAFENLANDSCHAFT

von Jacqueline Parish und  
Sabina Stählin

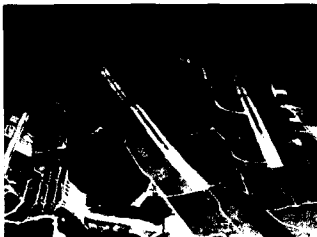


Siamak Shahneshtin, Connections

### **Der Ort: Unique Landscape ZRH**

Unique Landscape – der Landschaftsraum um den Flughafen Zürich-Kloten ZRH – ist keine einfache Landschaft. Historische Dorfkern, grossmassstäbliche Industriebauten mit kurzer Lebenserwartung, Wohnquartiere, denen das Jahrzehnt ihrer Entstehung ins Gesicht geschrieben steht, archäologische Ausgrabungen, Agrarland von pastoral bis industriell, Brachen und intensiv betreute Naturschutzgebiete formen ein dichtes Gebilde, durchschnitten von und verwoben mit riesigen Infrastrukturen. Einzigartig ist diese Landschaft auf den ersten Blick nicht; nein vielmehr scheint sie das Nicht-Greifbare der Landschaften im Schweizer Mittelland exemplarisch zu verdeutlichen und wird gerade dadurch zum idealen Versuchsgelände für die Laborsituation Entwurf. Man kann diese

Landschaft Hyperville nennen, wie André Corboz das vorschlägt;<sup>1</sup> Zwischenstadt nach Thomas Sieverts, Città diffusa, Urban Sprawl oder Metapolis: Die Alltagssprache hat bisher kein Wort für das Phänomen, es bleibt ihr unfassbar, obwohl es das Lebensumfeld der Mehrheit der Bevölkerung ausmacht. Einfache Regeln gibt es hier nicht, keine geometrischen Bezüge und eindeutigen Hierarchien. Vielfältigkeit ist eines der Hauptmerkmale des Ortes, aber auch eine unheimliche Entwicklungsdynamik, welche Geschichte und Eigenheiten dieser Landschaft andauernd von neuem überrollt. Der schnelle Takt der Veränderungen macht die Spur – als eine Vergegenwärtigung des Nicht-mehr-Gegegenwärtigen – zu einem wichtigen Werkzeug im Verständnisprozess des Ortes.



Stefan Kurath, Corina Rüegg, Folding - unfolding



spot north

**Design Process**

In the course of the academic year, the students in the master's programme in landscape architecture (MAS LA 03) worked with increasing complexity to research the qualities of this landscape and find new organising structures for this space.<sup>2</sup> In the process, the place itself became increasingly clear, traces could be followed, and simple concepts became legible without denying the place's multi-faceted aspect. The focus was always more on designing processes than creating forms and surfaces. The theoretical basis for the design approach was Christophe Giro's *Four Trace Concepts*.<sup>3</sup> The material collected by students in groups during the winter semester – in the form of traces, potentials, intervention sites and design strategies – was an important prerequisite for the individual diploma designs in the summer semester. These ideas and strategies would emerge suddenly from a design, a video sketch, a discussion in a Theory Module or from the Urban Nature course. Students would discuss them, pass them on, misunderstand, develop and adopt them, turn them inside out, reject them or carry them to an extreme.

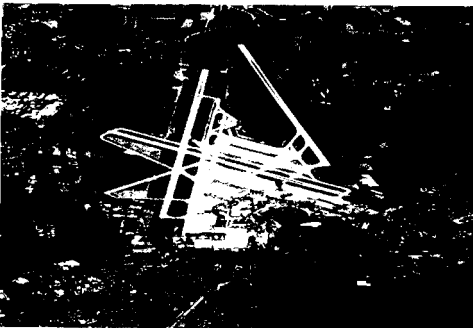


Isabel Fernandez Garcia, Landing and takeoff as urban strategy



### Entwurfsprozess

Mit im Laufe des Studienjahres stetig zunehmender Komplexität forschte der Master-Studiengang Landschaftsarchitektur 03 nach den Qualitäten dieser Landschaft und nach neuen organisierenden Strukturen für diesen Raum.<sup>2</sup> Der Ort selber gewann dabei an Klarheit, Spuren wurden verfolgbar, einfache Konzepte lesbar, ohne die Vielschichtigkeit des Ortes zu negieren. Der Fokus liegt dabei stets mehr auf dem Entwerfen von Prozessen als dem Kreieren von Formen und Flächen. Das theoretische Fundament des Entwurfs bilden Christophe Girots *Four Trace Concepts*.<sup>3</sup> Eine wichtige Grundvoraussetzung für die individuellen Diplomentwürfe im Sommersemester war das gruppenweise gesammelte Material an Spuren, Möglichkeiten, Eingriffsorten und Entwurfsstrategien aus dem Wintersemester. Diese Ideen und Strategien tauchten plötzlich auf in einem Entwurf, in einer Videoskizze, einer Diskussion in einem Theoriemodul oder im Lehrgebiet *StadtNatur*. Sie wurden diskutiert, weitergegeben, falsch verstanden, entwickelt, übernommen, umgedreht, verworfen und auf die Spitze getrieben.





## Lake

One of these inspiring project strategies in MAS 03 was called the *lake*. The name refers to the area of water created here at the forefront of a retreating glacier when it came to a stop at the end of the Würm Ice Age. The *lake* concept means looking at the site with the eyes of a geologist, thinking on an extremely large scale in terms of time and space. It means reading the traces of geology not only in the form of the landscape but also in the uses, e.g. the airport, which almost always developed on post-glacial lakes, and in the structure of the built-up areas, in which almost all of the lakeshore is legible to this day. From the geologist's point of view, the earth is a self-regulating dynamic system. The built city can also be considered a living organism in this sense, as a provisional spatial reality that is always on the way to something new, occasioned by correlations that are too complex for a linear or mechanistic way of looking at things.<sup>4</sup> The question of the boundaries of different systems is very important. The concept of the trace and "the palimpsest", the legible landscape made of countless layers that have been scratched out repeatedly and yet remain faintly visible also underlies the *lake* strategy.<sup>5</sup> The history of the origins of the airport plain, the great empty expanse, was revealed. Moreover, structuring the horizontal surface, a major aim of urban landscape design, evolved in the design studio from the *filled-in lake*.



Carola Anton Garcia, Geological structures as a starting point of design intervention





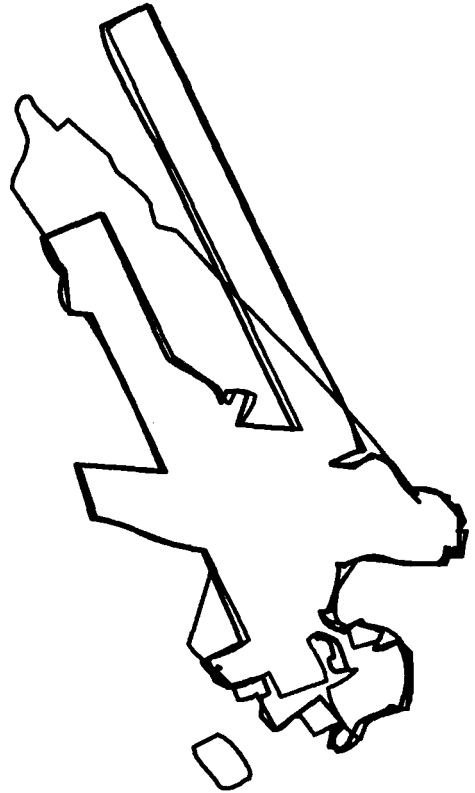
## See

Eine dieser inspirierenden Projektstrategien des MAS 03 nannte sich *See*. Der Name verweist auf die Wasserfläche, die Ende Würmeiszeit bei einem Stopp des Gletscherrückzuges hier an der Gletscherzunge entstand. Das Konzept *See* bedeutet, den Ort mit den Augen eines Geologen zu betrachten, zeitlich und räumlich in extrem grossen Masstäben zu denken, heisst die Spuren der Erdgeschichte nicht nur in der Landschaftsform zu lesen sondern auch in den Nutzungen, zum Beispiel in den Flughäfen, die fast immer auf postglazialen Seen entstanden, und in der Bebauungsstruktur, in der bis heute das Seeufer fast überall ablesbar ist. Die Erde ist aus Geologensicht ein sich selbst regulierendes, dynamisches System. In diesem Sinne kann auch die gebaute Stadt als lebender Organismus betrachtet werden, als eine provisorische räumliche Realität immer auf dem Weg zu etwas neuem, bedingt durch Abhängigkeiten, die zu komplex sind für eine lineare oder mechanistische Betrachtungsweise.<sup>4</sup> Die Frage der Systemgrenzen ist von grosser Wichtigkeit. Die Idee der Spur und des «Palimpsest»,<sup>5</sup> der lesbaren Landschaft aus unzähligen immer wieder ausgekratzen und doch noch schwach erkennbaren Schichten steht ebenfalls hinter der Strategie *See*. Die Entstehungsgeschichte der Flughafenebene, dieser grossen leeren Weite, wurde aufgerollt. Und das Strukturieren der horizontalen Fläche – ein Hauptziel der urbanen Landschaftsgestaltung – entwickelte sich im Entwurfsatelier ebenfalls aus dem verlandeten See.

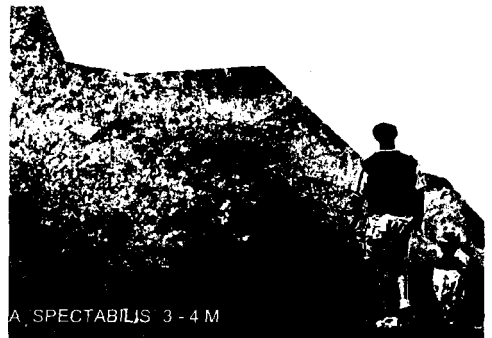
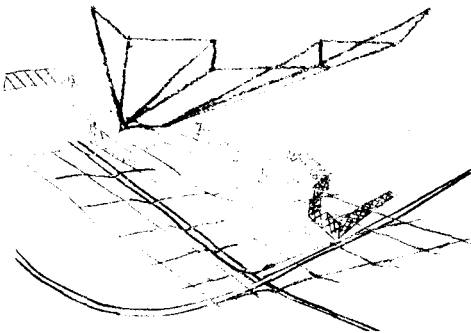


**Perimeter**

The perimeter was a second important approach used in a joint design. It starts out from the idea that the position of the fence between airside and landside can be played with, that it is negotiable. With a maximum length of fence and a minimum airside surface, it becomes possible to create a membrane with the biggest possible surface between the airport and the surroundings. The airport and the surroundings can thus dovetail. The perimeter approach makes use of economic framework conditions and stepwise negotiations about land and uses for design strategy. With this approach, future changes due to operational conditions, such as relocating the runways, allow a countermove: a new public character in the form of open space between the runways or of more density for commercial and manufacturing structures right near the terminals. Furthermore, perimeter can also be regarded as an initiator for temporary landscapes with the aura of a fence. For instance, they can mark off the perimeter of a planned new landing runway as an ephemeral landscape of memory, or cover the areas between imaginary shifts of the fence for all the unrealised airport projects with surfaces that can be activated temporarily for activities.



Thomas Knüvener/Sabina Stählin,  
Shifting the airport perimeter



Thomas Knüvener, Volumes defined by safety perimeters

## Perimeter

Perimeter war eine zweite wichtige Vorgehensweise aus einem Gruppenentwurf. Sie geht davon aus, dass mit der Lage des Zauns zwischen Airside und Landside gespielt werden kann, dass sie verhandelbar ist. So kann mit einer maximalen Zaunlänge bei minimaler Airside-Fläche eine Membran von grösstmöglicher Oberfläche zwischen Flughafen und Umland geschaffen werden. Flughafen und Umland können sich verzahnen. Der Ansatz Perimeter setzt die ökonomischen Rahmenbedingungen und das schrittweise Verhandeln über Land und Nutzung als Entwurfsstrategie ein. Zukünftige betriebsbedingte Veränderungen, wie die Verlegung von Startbahnen, ermöglichen unter diesem Aspekt als Gegenzug im ehemaligen Flughafengebiet neue Öffentlichkeit: als offener Raum zwischen den Pisten oder als dichtere Strukturen für Gewerbe in unmittelbarer Nähe der Terminals. Darüber hinaus kann Perimeter auch als Initiator betrachtet werden für temporäre Landschaften im Dunstkreis des Zauns: das Abstecken des Perimeters einer neu geplanten Landebahn als vergängliche Erinnerungslandschaft oder die Flächen zwischen den imaginären Zaunverschiebungen aller unrealisierten Flughafenprojekte als temporär aktivierbare Aktionsräume.



Isabel Fernandez Garcia,  
Alternative airport perimeter



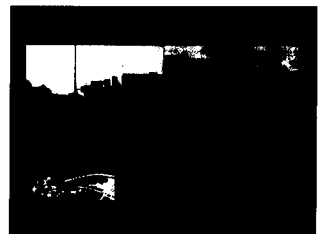
Sabina Stählin, Perimeter of runway earthworks

### Design Tools – Matrix

The *matrix* concept deals with techniques for working in landscape. It begins with the description of static standpoints in a large-scale area, distributed evenly in a grid on a map. Video panoramas of the area's horizon from each of these points are scanned and superimposed. The areas of the sky are read and designed and green masses developed over the course of time. Perception in motion is examined while turning the head around by 360° and during a drive by car, in parallel views straight through the windshield and perpendicular to it. Research on the matrix developed a comprehensive range of working tools: the planning techniques, such as surveying and mapping, and the landscape architectural procedures, such as the design of horizon lines and panoramas, and the cultivation and reading of traces. There were also the techniques of film, such as the movement of the image and narration, as well as architectonic approaches, such as organising, zoning, building and thinking in diagrams.<sup>6</sup> The matrix was an important source of inspiration for introducing additional techniques from other disciplines such as topological research on space, the *Guide psychogéographique* (1951) by the French Situationist Guy Debord, and the *Projections* by Richard Buckminster Fuller. The matrix interweaves multiple ways of seeing with trans-disciplinary ways of working.<sup>7</sup>

### Entwurfswerkzeuge - Matrix

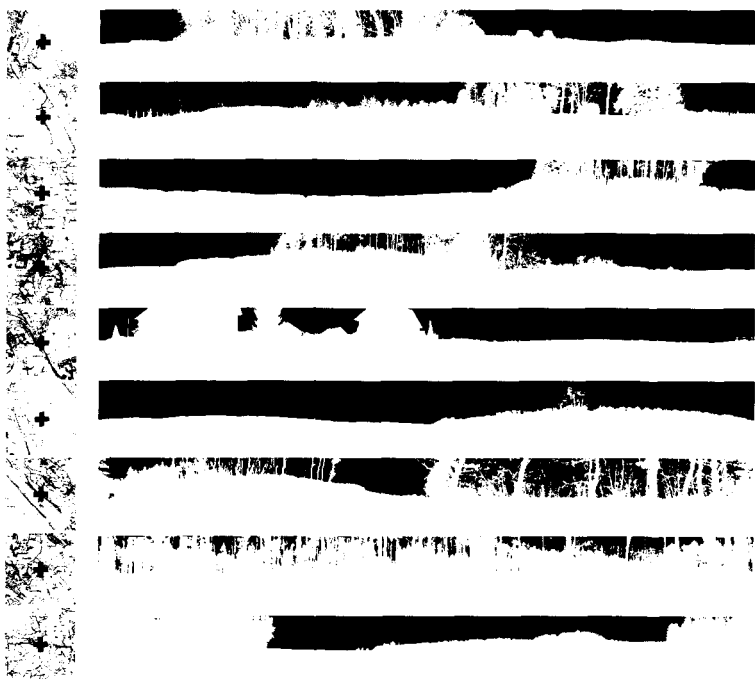
Das Konzept *Matrix* handelt von den Arbeitstechniken in der Landschaft. Es beginnt mit der Beschreibung von regelmässig in einem Quadratraster über die Karte verteilten, statischen Standpunkten in dem grossmasstäblichen Gebiet. Von jedem dieser Punkte aus werden Videopanoramen seines Horizontes gescannt und überlagert. Himmelsflächen werden gelesen und entworfen, Grünvolumen über Zeit entwickelt. Wahrnehmung in Bewegung untersuchen die Autoren während einer Kopfdrehung um 360° und während einer Autofahrt – parallel durch die Frontscheibe und rechtwinklig dazu. Sie entwickeln eine umfassende Werkzeugpalette, die Techniken der Planung, wie das Vermessen und Kartieren, mit landschaftsarchitektonischen Praktiken, wie dem Entwurf von Horizontlinien und Panoramen, dem Kultivieren und dem Lesen von Spuren. Dazu kommen Techniken des Films – zum Beispiel die Bewegung des Bildes und die Narration – und architektonische Ansätze – vom Organisieren, Zonieren und Bauen bis zum Denken in Diagrammen.<sup>6</sup> *Matrix* war eine wichtige Inspirationsquelle zur Einführung weiterer Techniken aus anderen Disziplinen wie etwa von topologischen Raumuntersuchungen, dem *Guide psychogéographique* (1951) des französischen Situationisten Guy Debord oder den *Projections* von Richard Buckminster Fuller. *Matrix* vernetzt multiple Sichtweisen in transdisziplinären Arbeitsweisen.<sup>7</sup>



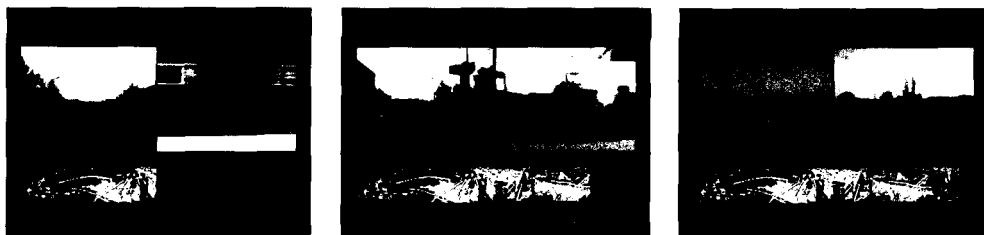
Maria José Arquero/Emilio Ontiveros, Drive around the airport: views through front and side windows

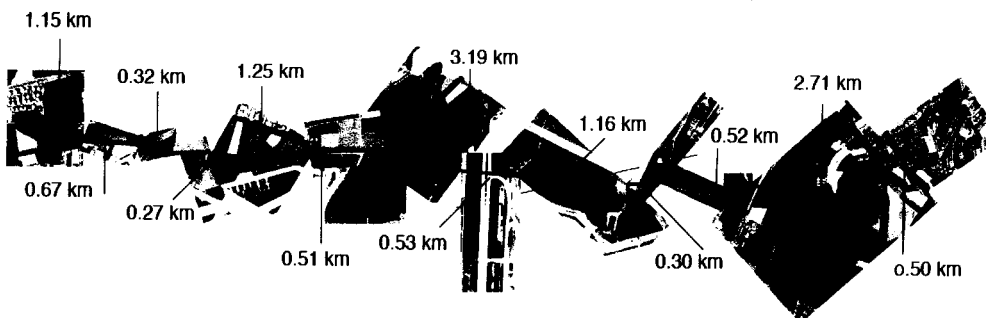


Isabel Fernandez Garcia, Infrastructural network - spatial experience



Maria José Arquero/Emilio Ontiveros, Panoramas of the horizon





**“There is No Nature Any More”**

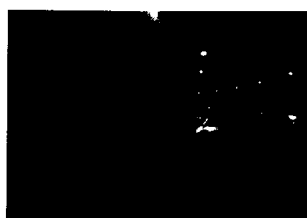
This statement made in a project discussion refers to the increasing hybridisation of Nature and artefact. It also questions the authenticity of nature preservation in the airport area and opens up possibilities for laboratory-like landscape strategies. Forests, watercourses and fields are understood as the results of a history of land cultivation. They can be further developed as structures in the way that, for example, the landscape architects Stefan Tischer and Helene Hölzl proposed in their project for Bolzano.<sup>8</sup>

**Landscape as a Stage**

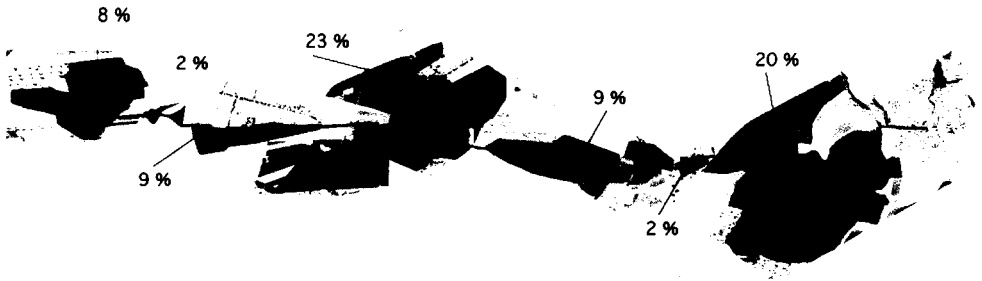
This aspect came into effect when video was used to research the infrastructures. The infrastructures create a system of networks that serve as the carriers of effects and actions. They do not cut through the landscape but form the stage on which landscape happens. They are an important part of the dynamic structures and processes that generate future developments. Their spatial nature and their geometries are more interesting as generators for future developments than as stylistic or semiotic forms of expression.<sup>9</sup>



Stefan Kurath/Corina Rüegg,  
Forest itinerary



Isabel Fernandez Garcia, Infrastructural corridors



### «Es gibt keine Natur mehr»

Dieses Statement aus einer Projektdiskussion spricht auf die zunehmende Hybridisierung von Natur und Artefakt an. Es stellt auch die Frage nach der Authentizität des Naturschutzes im Flughafenareal und eröffnet die Möglichkeit für laborartige Landschaftsstrategien. Wälder, Wasserläufe und Felder werden als Resultat einer Bewirtschaftungsgeschichte verstanden und können als Strukturen weiterentwickelt werden, wie etwa die Landschaftsarchitekten Stefan Tischer und Helene Hölzl das in ihrem Projekt für Bozen vorschlugen.<sup>8</sup>

### Landschaft als Bühne

Bei der Untersuchung der Infrastrukturen mit Video wurde dieser Aspekt tragend. Die Infrastrukturen schaffen ein System von Netzen, die als Träger von Wirkungen und Handlungen dienen. Sie durchschneiden die Landschaft nicht, sondern bilden die Bühne, auf der Landschaft geschieht. Sie sind ein wichtiger Teil der dynamischen Strukturen und Prozesse, die zukünftige Entwicklungen erzeugen. Ihre Räumlichkeit und Geometrien sind weniger als stylistische oder semiotische Ausdrucksweisen spannend denn als Generatoren für zukünftige Entwicklungen.<sup>9</sup>



Thomas Knüvener,  
Network of green spaces in Glattbrugg







Thomas Knüvener/Sabina Stählin,  
Derelict runway



Corina Rüegg/Stefan Kurath,  
Folded landscape

---

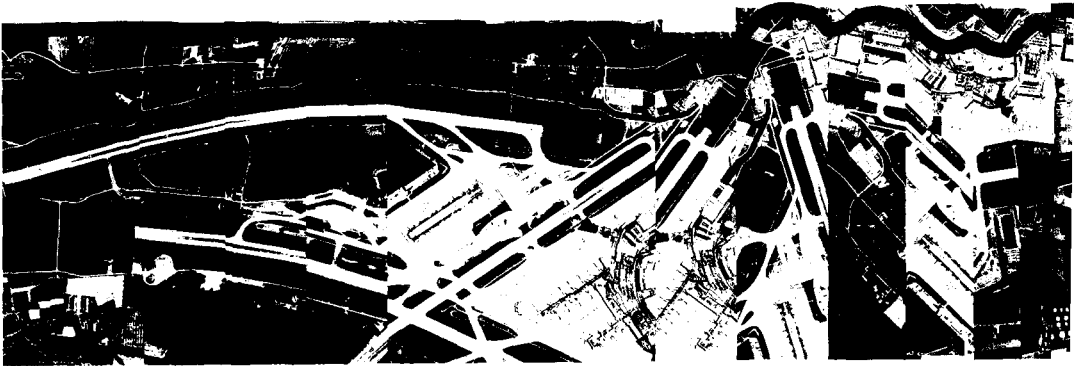
**Context**

The approaches presented above are very heterogeneous. Some reflect the current professional discourse, such as the ephemeral intervention or the hybridisation of Nature. Others go back to readings that made an impression in the course of the year. Still others are the translation of the personal hobbyhorse or of the cultural or professional background of the initiator. In one way or another, all of them influenced the diploma designs in the summer semester and are part of this map of increasing complexity in the master's programme in landscape architecture (MAS LA 03). Beyond education, they contribute the spatial concept of landscape to the discourse on Kloten Airport, a national focus of interest.

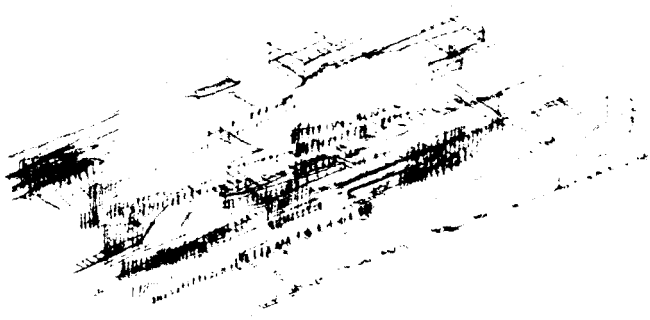
---

**Kontext**

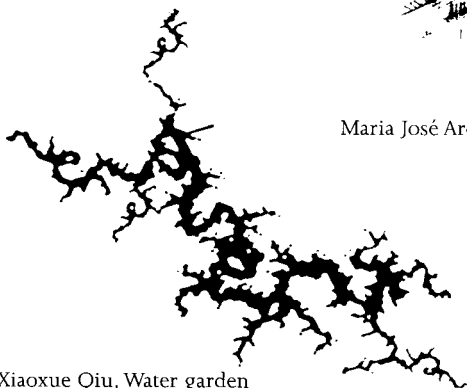
Die oben vorgestellten Ansätze sind sehr heterogen. Einige sind Ausdruck einer aktuellen Fachdiskussion, wie der ephemere Eingriff oder die Hybridisierung der Natur. Andere gehen zurück auf eine prägende Lektüre während des Jahres. Wieder andere sind Übersetzungen persönlicher Steckpferde oder des kulturellen und fachlichen Hintergrundes der Initiatoren. Alle hatten sie auf die eine oder andere Art Einfluss auf die Diplomentwürfe im Sommersemester und sind Teil dieser Karte der zunehmenden Komplexität im Master-Studiengang Landschaftsarchitektur 03/04. Über die Lehre hinaus bereichern sie die Diskussion um den nationalen Brennpunkt Flughafen Kloten um das räumliche Konzept Landschaft.



Maria José Arquero/Emilio Ontiveros, Hanging map

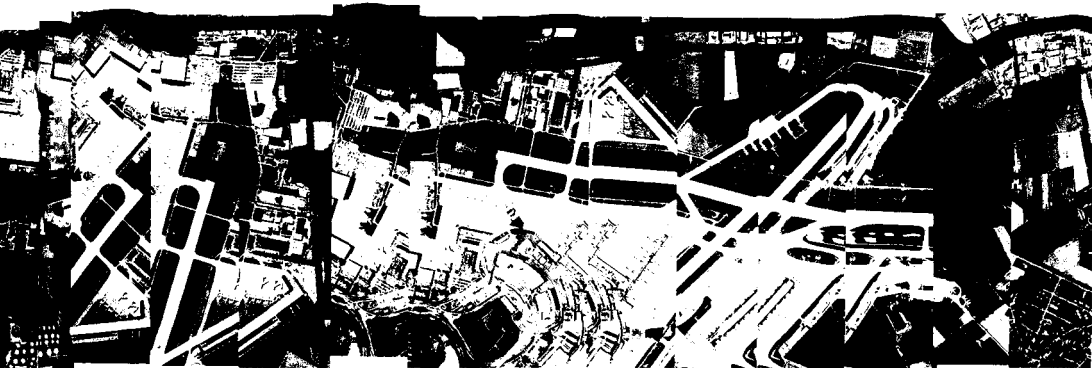


Maria José Arquero/Emilio Ontiveros, Strip water view: topography

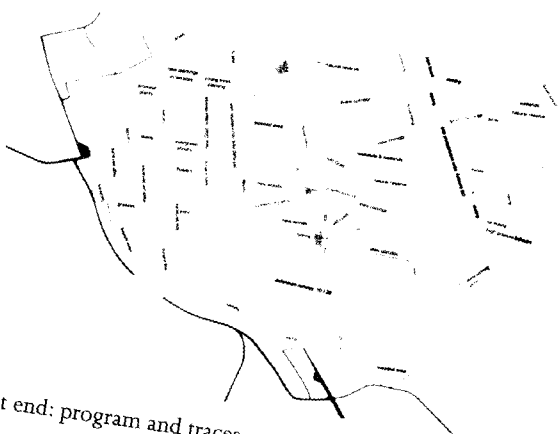


Xiaoxue Qiu, Water garden

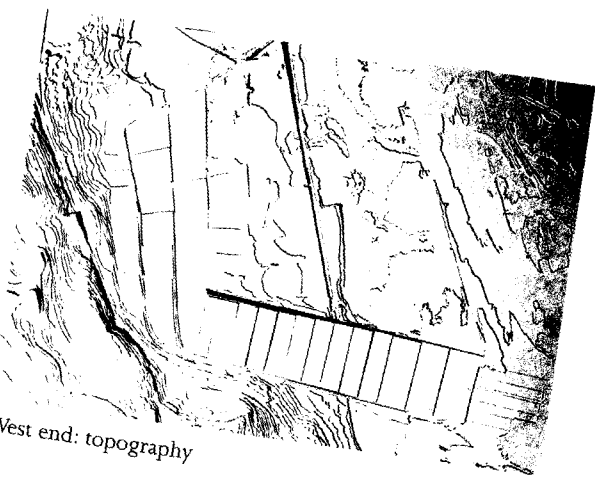
- 1 André Corboz discusses the problem of terminology in his essay: "Die Schweiz als Hyperstadt", *anthos* 2 (2003), pp. 81–86.
- 2 See Corboz, as in note 1, p. 55f.
- 3 Christophe Girod, "Four Trace Concepts in Landscape Architecture", in: James Corner (ed.), **Recovering Landscape**, New York 1999, pp. 59–67.
- 4 James Corner introduces this idea in his article: "Landscape Urbanism", in: **Landscape Urbanism, a Manual for the Machinic Landscape**, AA, London 2003, pp. 58–63.
- 5 See André Corboz, "Das Territorium als Palimpsest", in: **Die Kunst, Stadt und Land zum Sprechen zu bringen**, by idem, Basel/Berlin/Boston 2001, pp. 143–165.
- 6 James Corner, as in note 4, p. 62.
- 7 Brigitte Franzen and Stefanie Krebs, "Cultures of Landscape", in: **Topos** 47 (2004), pp. 23–30.
- 8 *Tischer and Hölzl develop typical scenarios for each of four different landscape subdivisions with different characteristics. Their work is based on the idea of Nature and the city developing into a landscape together, instead of the city as an artefact consuming the surrounding natural landscape. Formal references are to the open landscape and not to principles of urban design. See Stefan Tischer, "Bozen Landscape Urbanism", in: **Garten + Landschaft** 10 (2002), pp. 16–19.*
- 9 James Corner calls landscape urbanism a "performative" art: see Corner, as in note 4, p. 60.



VISION 1: LANDING RUN TRACES



West end: program and traces



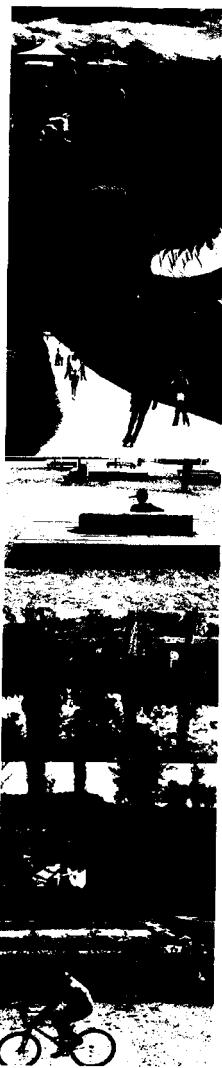
West end: topography

West end: terrace landscape





South end: urban structures



East side: temporary landscape



South end: structuring space

### Representing Landscape

*Landing Run Traces* works with the image of landscape on several levels. Using representations of the horizons as depictions of sky and green volumes in their airport matrix, the authors explore aspects such as the potential of the spatial enclosure of a place. With a temporary landscape installation in the form of a picture of a possible future landscape on a scale of 1:1 on the site, the project questions the planned expansion of the third runway on a landscape level and proposes an alternative solution with two takeoff runways. Ever since the airport has existed, every major alteration to it has profoundly altered its surroundings. The extension of runway 10/28 would mean diverting the River Glatt in this sector. Here a well-balanced topography creates a new harmony between the landing runway and the new terraced landscape at the bend in the Glatt. At the southern end of the former landing runway 16/34, a careful reading of the traces of the layers of green masses, infrastructure lines, and waterfronts in the landscape combines with a new shuttle providing a framework for mobility to create the structure for an urban kind of development.

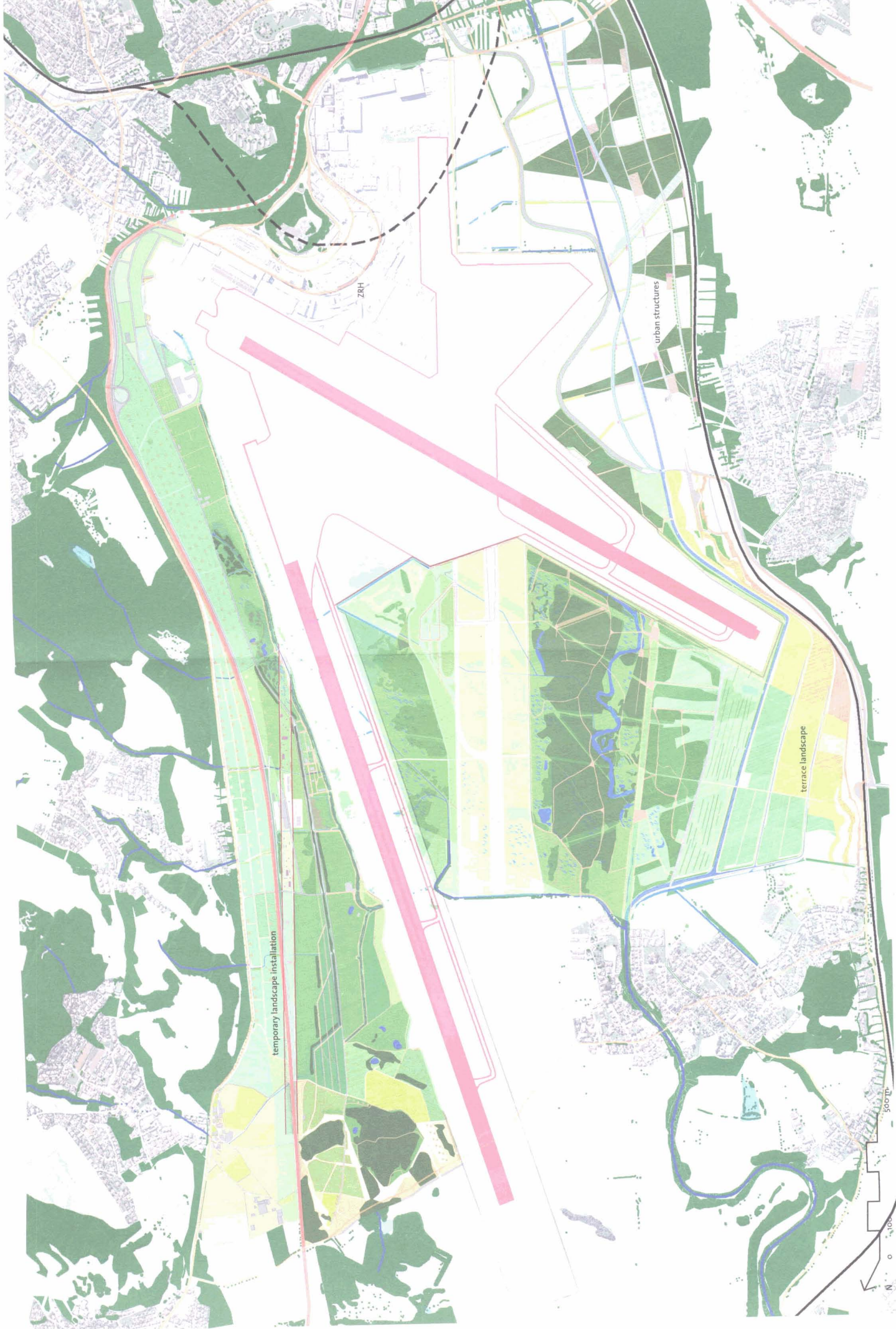
### Landschaft abbilden

*Landing Run Traces* arbeitet auf verschiedenen Ebenen mit dem Bilde der Landschaft. Anhand der Darstellungen der Horizonte als Abbild des Himmels und der Grünvolumen loten die Autoren in ihrer Airportmatrix unter anderem das Potential der räumlichen Fassung des Ortes aus. Mit einer temporären Landschaftsinstallation, dem Bild einer möglichen zukünftigen Landschaft im Massstab 1:1 auf dem Territorium, stellt das Projekt den geplanten Ausbau der dritten Piste auf einer landschaftlichen Ebene in Frage und schlägt stattdessen eine Lösung mit zwei Startbahnen vor. Seit Bestehen des Flughafens hat jeder grössere Umbau daran seine Umgebung tiefgreifend verändert. Die Verlängerung der Piste 10/28 bedeutet die Verlegung der Glatt in diesem Bereich. Eine fein austarierte Topographie schafft hier ein neues Gleichgewicht zwischen der Landebahn und der neuen Terrassenlandschaft im Glattknie. Am Südende der aufgegebenen Landebahn 16/34 werden durch eine sorgfältige Lektüre und die Verdichtung der Spuren in der Landschaft aus den Schichten Grünvolumen, Infrastrukturlinien und Wasserfronten mit einem neuen Shuttle als Mobilitätsrückgrat die Strukturen für eine urbane Entwicklung geschaffen.



Project by Maria Arquero, Emilio Ontiveros





temporary landscape installation

urban structures

terrace landscape

Z87



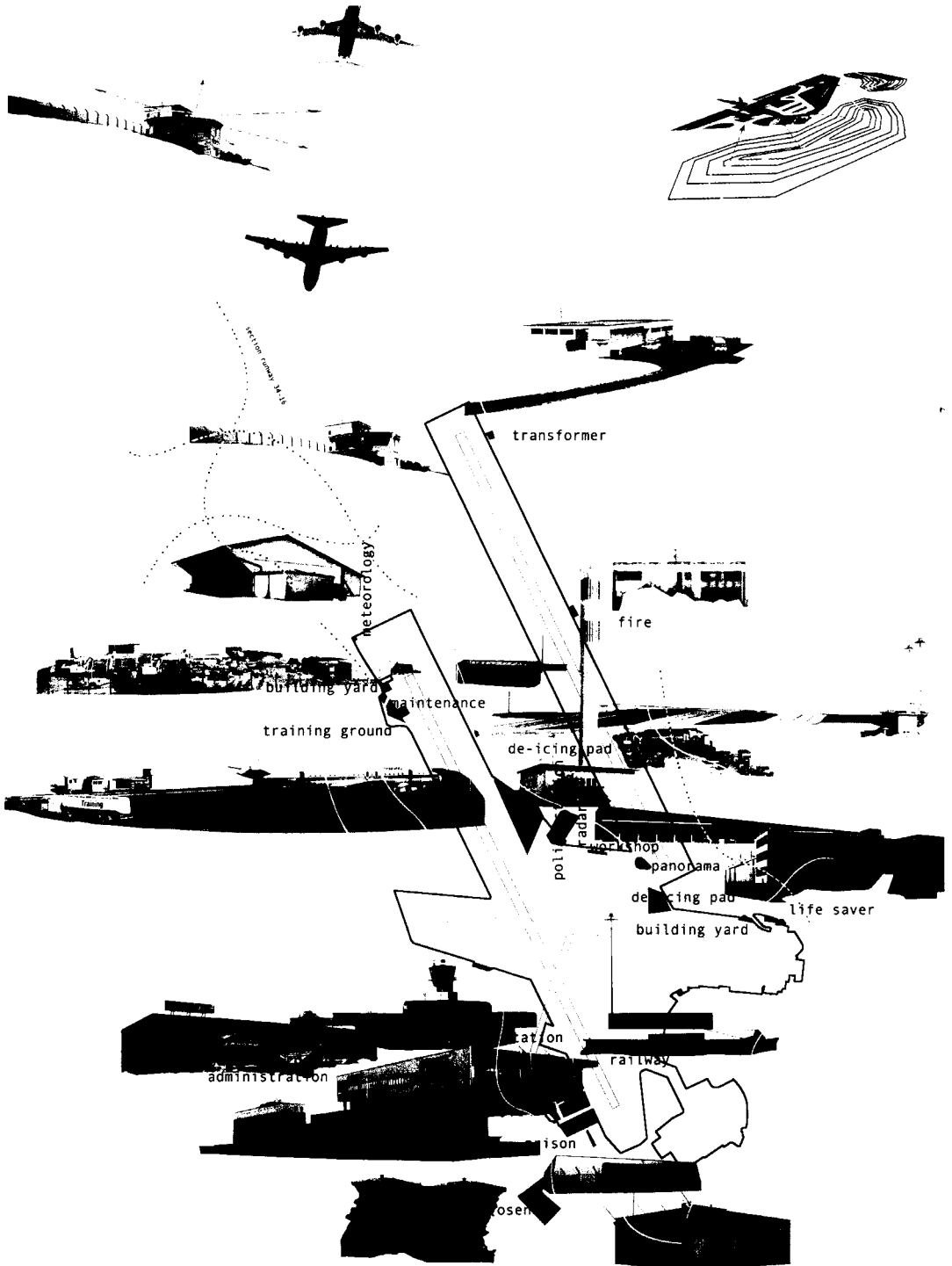
## VISION 2: OPEN CLOSURE



Four seasons in the north part



Sights; network; volume; surface; terrain



Airport attractors



### Public Landscape

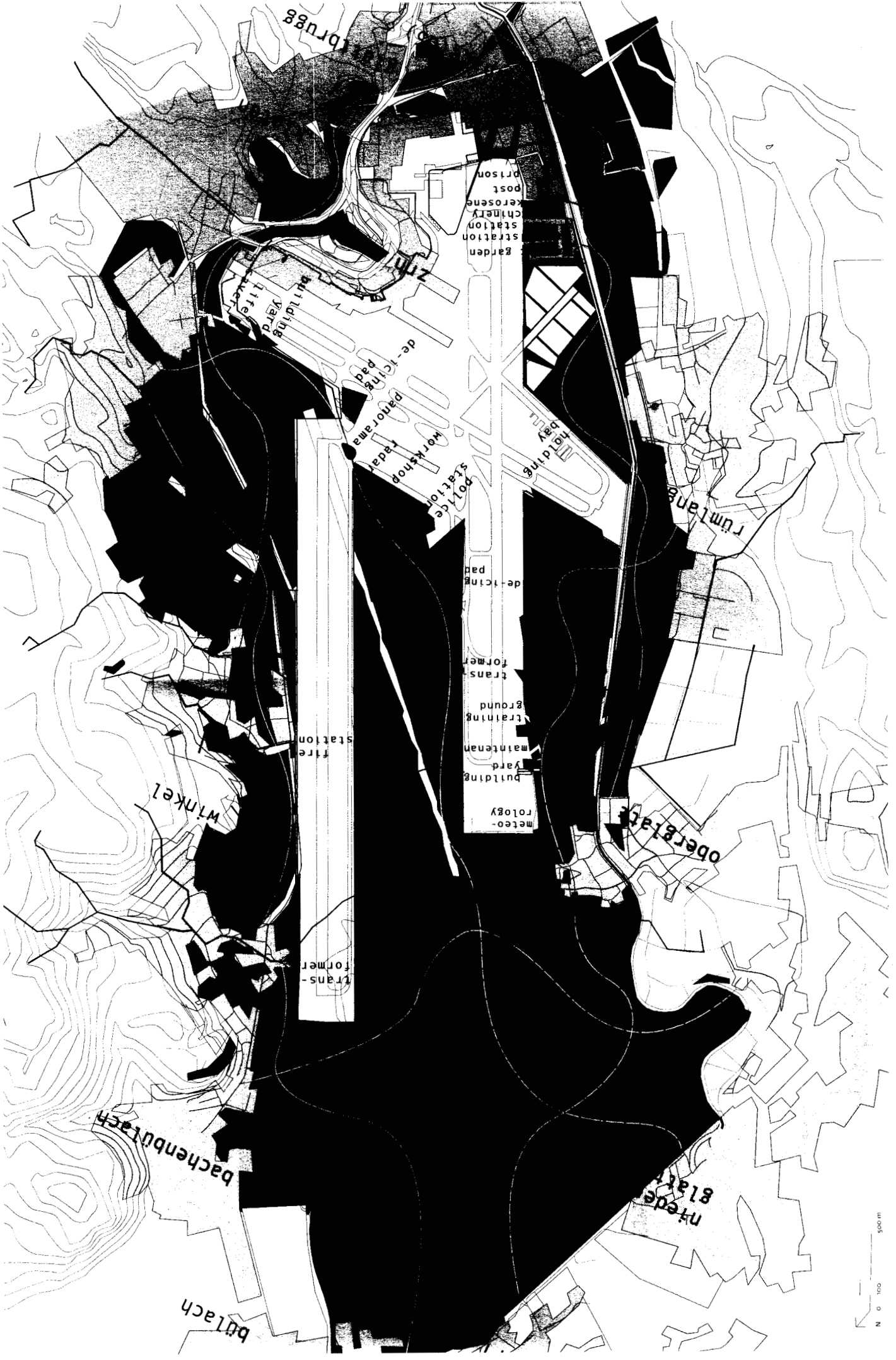
The basic idea of this project is the extraordinary aspect of the everyday. The airport as a public facility and, particularly in the context of the current discourse on airplane noise, is of great interest to the public. Moreover, the airport's open space attracts people: pedestrians, joggers, riders, skaters and plane spotters are moving around the airport in throngs at almost any time of day. The Open Closure project therefore reads the security fence less as a boundary than as a connecting link between two different worlds. A network of routes, trails and temporary tracks surrounds the airport as a green belt in constant motion. Airport operations, including takeoff and landing, the meteorological observatory tower, fire-fighting equipment, de-icing procedures and airfield lighting systems, can be experienced in their complexity. As a forest and a public green, the territory of the belt is accessible to everyone by law. As a fragmented stage, it serves all kinds of formal and informal uses. At the south end of runway 16/34, rapid-growth plants define a possible future construction site according to the security zone regulations. In the north, maintenance with agricultural machinery will develop a new type of park from the former farmland.

### Öffentliche Landschaft

Leitgedanke dieses Projektes ist das Aussergewöhnliche des Alltags. Der Flughafen ist als öffentliche Einrichtung und besonders im Rahmen der aktuellen Diskussionen um den Fluglärm von grossem öffentlichem Interesse. Darüber hinaus zieht der offene Flughafenraum die Leute an: Spaziergänger, Jogger, Reiter, Skater und Planespotter bewegen sich fast zu jeder Tageszeit zuhauf um den Flughafen. Das Projekt Open Closure liest den Sicherheitszaun deshalb weniger als Grenze sondern viel mehr als Verbindungsglied zwischen zwei unterschiedlichen Welten. Ein Netz aus Wegen, Pfaden und temporären Spuren umspannt den Flughafen als Grüngürtel der ständigen Bewegung. Der Flughafenbetrieb soll dabei in seiner Komplexität erfahren werden können mit Starten und Landen, Wasserturm, Feuerwehrranlage, Enteisierung und Befahrung. Das Territorium des Gürtels ist als Wald und offene Allmend per Gesetz allen zugänglich und soll als fragmentierte Bühne für die verschiedensten formellen und informellen Nutzungen wirken. Am Südende der Piste 16/34 definieren rasch wachsende Pflanzen die Räumlichkeit einer zukünftig möglichen Bebauung nach den Regeln der Sicherheitszonenbestimmungen. Im Norden wird über die Art des Unterhalts mit Landmaschinen ein neuer Parktyp aus ehemaligen Landwirtschaftsflächen entwickelt.

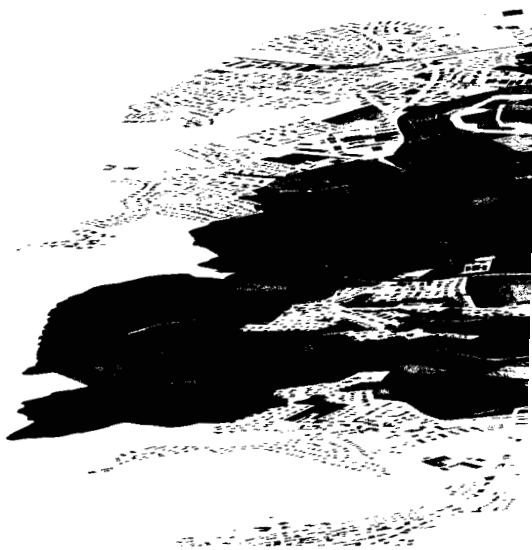
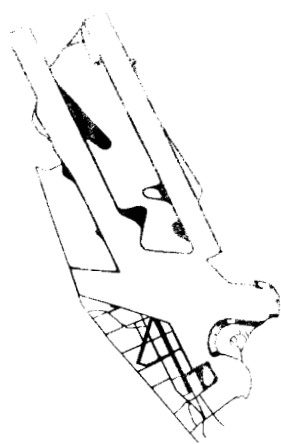


Project by Thomas Knüvener



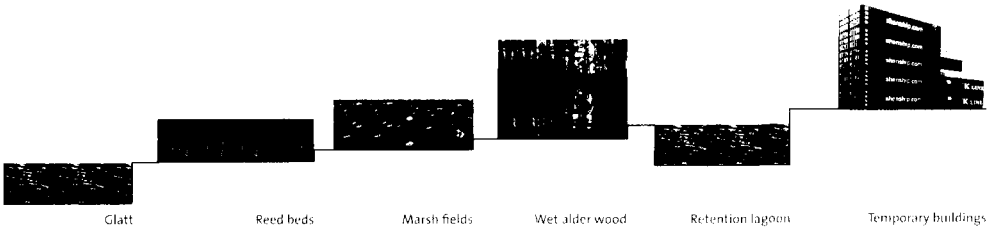
N O 100 500 m

## VISION 3: DEEP LANDSCAPE

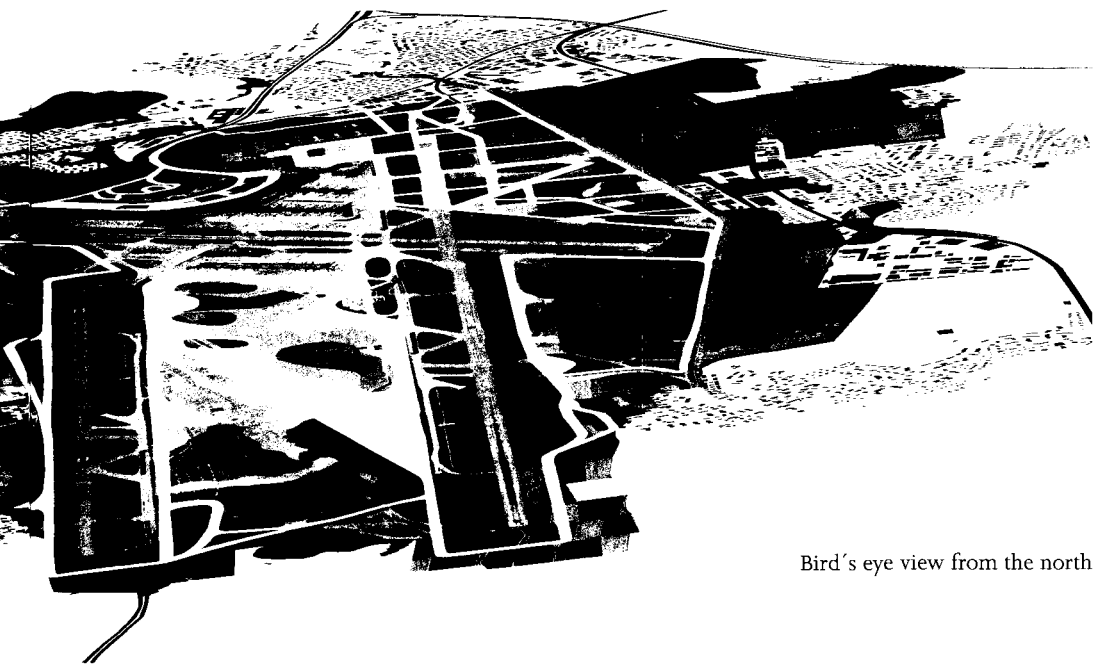


Water levels





Water city



Bird's eye view from the north



Series of sections, looking northwards

### Constructing Landscape

Deep landscape develops a tripartite landscape strategy from the water system and one of its defining elements, the topography. Over-fertilized brooks with agricultural wastewater from the northeastern slopes together with the excavated material from the runway construction form a purifying landscape between the two now parallel landing runways. As the inlet and outlet of the water are regulated, the drought, flooding and mowing can be used as tools to create a multi-faceted landscape. The landscape will be constructed but never completely regulated. The linear lakes created in the gravel pits during extraction for the new runway provide the incentive for developing a recreational landscape and they make the subterranean water landscape legible. Ultimately, the built city develops in the existing access structures of takeoff runway 16/34 as an urban development determined by gravity and a purification landscape for airport wastewater. The fence is like a membrane between the airside and landside. It is also the backbone of the traffic system in the airport area, being carefully interwoven in the built-up areas and forming the point of departure for mere 'desire lines' between the landing runways. The depth and the impermeability of this landscape are horizontal and vertical in nature – a matter of the topography and the depth of focus.

### Landschaft bauen

Deep landscape entwickelt eine dreiteilige Landschaftsstrategie aus dem Wassersystem und seinem definierenden Element, der Topographie. Von landwirtschaftlichen Abwässern überdüngte Bäche aus den nordöstlichen Hängen formen mit dem Aushubmaterial des Pistenbaus zwischen den beiden nun parallelen Landepisten eine klärende Landschaft. Da Ein- und Ausfluss des Wassers kontrolliert werden, können Austrocknen, Fluten und Grasens als Werkzeuge eingesetzt werden für eine vielschichtige Landschaft, die gebaut aber nie ganz kontrolliert sein wird. Die linearen Baggerseen des Kiesabbaus für die neue Piste wirken als Zünder für die Entwicklung einer Freizeitlandschaft und machen die unterirdische Wasserlandschaft lesbar. Die gebaute Stadt schliesslich entwickelt sich in den bestehenden Erschliessungsstrukturen der Startbahn 16/34 als schwerkraftbestimmte urbane Siedlungs- und Flughafenwasserreinigungslandschaft aus Lagunen, Sumpf, Erlenbruchwäldern und Gebäuden an den höchstgelegenen Orten dieses auf den ersten Blick flachen Gebietes. Der Zaun wirkt dabei als Membran zwischen 'airside' und 'landside' und ist gleichzeitig das Rückgrat des Verkehrssystems in der Flughafenlandschaft: sorgfältig verwoben in den bebauten Gebieten und Ausgangspunkt blosser 'desire lines' zwischen den Landepisten. Die Tiefe und die Undurchdringlichkeit dieser Landschaft sind horizontaler und vertikaler Natur, eine Frage der Topographie und der Tiefenschärfe.



Project by Sabina Stählin



water city

mittelland

new parallel runway

runway 16 extended

lake

water city

500 m

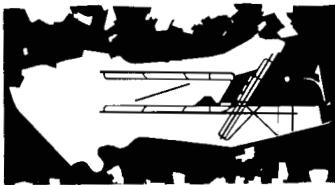
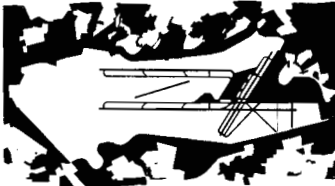
100

N

# VISION 4: ZAVANA



Zavana freedom



Genesis of Zavana



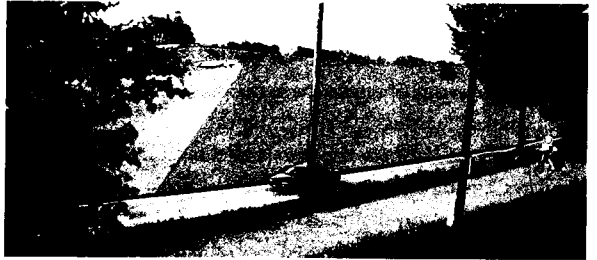
It's nowhere but there



Lightness



Section A



Eastern edge



Middle edge



Western edge



Section B



### Translating Landscape

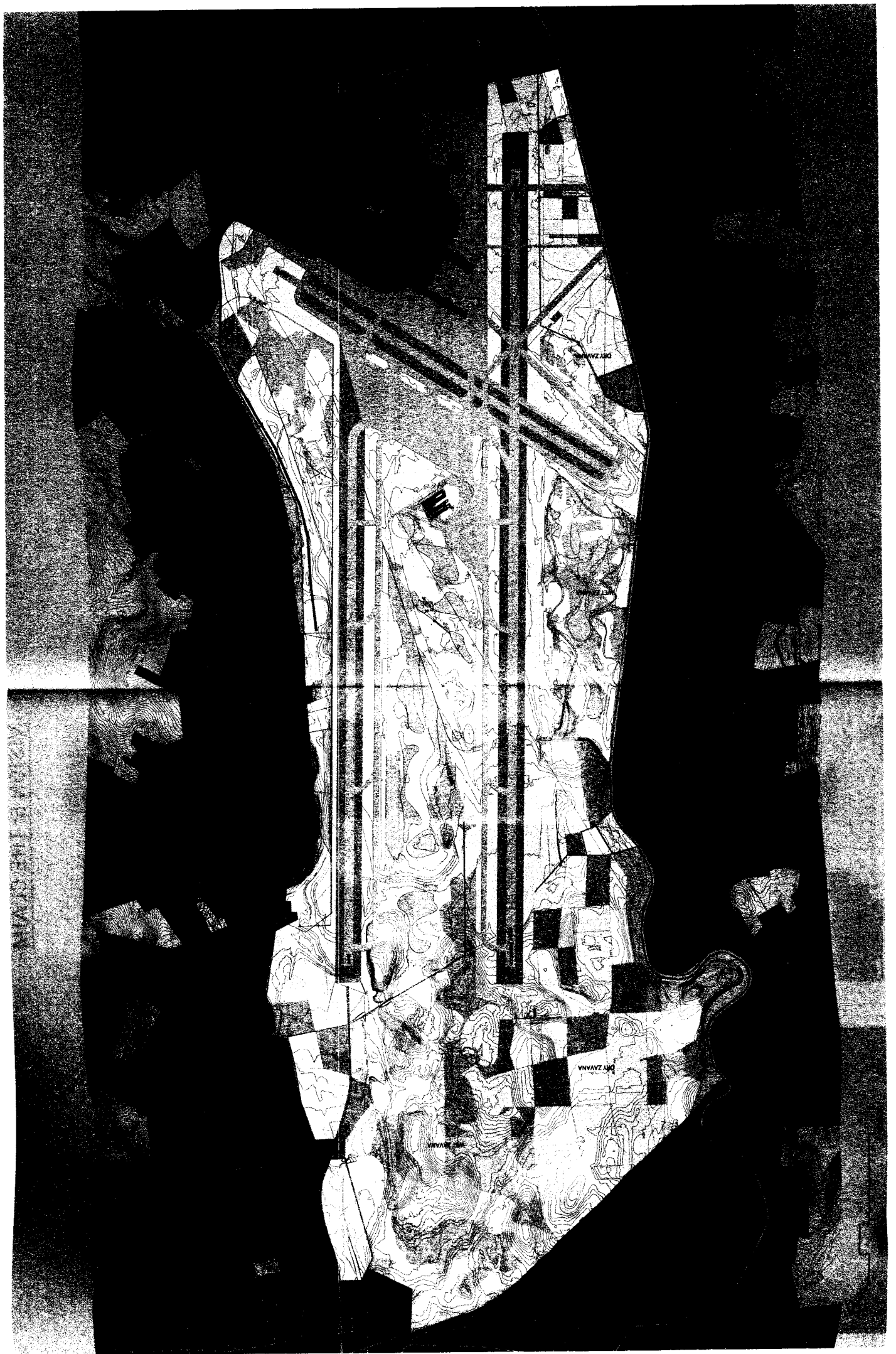
The *Zavana* project uses translation as a design strategy. The point of departure is the open space that comes about through relocating the landing runway 14/32 between the parallel takeoff runways. The transposition does not take place literally but as a translation, so to speak, of a lost – and therefore to be reinvented – original: from recalling an African steppe landscape to the urban open space in the ZRH airport zone. Reinforcing its edges makes this urban clearing experience-able. All around the airport, the urban forest increases the density of the built fabric's ring structure into a compact volume with the widest variety of uses. This forms the contrast to the non-programmed (apart from the airport) and large-scale expanse of the *Zavana*. Its wet and arid meadows are interspersed with sparsely scattered birches and oaks. As a surreal place, the *Zavana* symbolises the beginning of all human activity. It stands for wilderness and freedom and for powerful physical and psychic experiences. It is also extremely safe and functional for an airport. On the next level of translation, a perfume for *Zavana* creates sensory experiences with scent molecules the way *Zavana* creates atmosphere with composed plant elements.

### Landschaft übersetzen

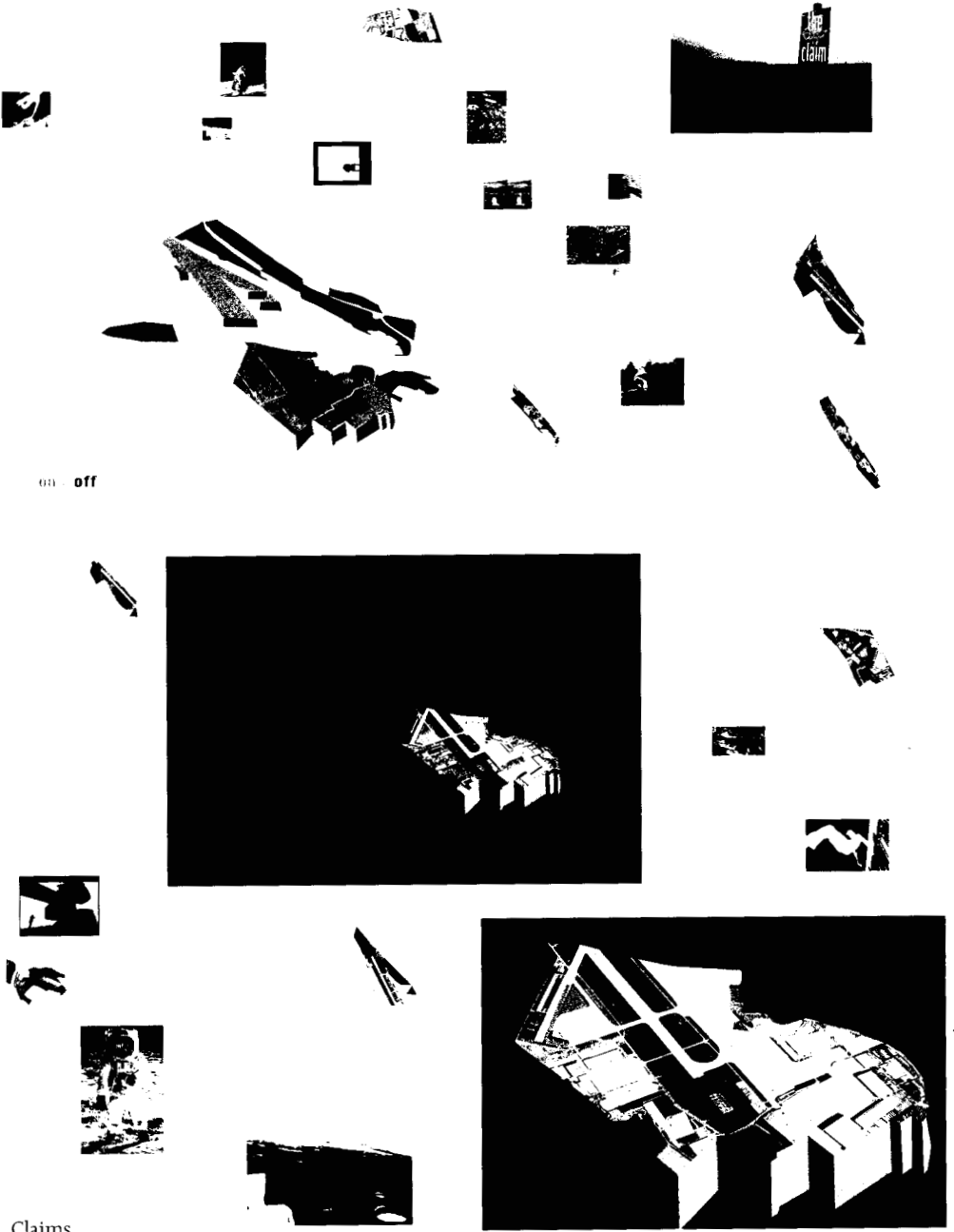
Das Projekt *Zavana* setzt Übersetzen als Entwurfsstrategie ein. Ausgangspunkt ist der offene Raum, der durch die Verlegung der Landebahn 14/32 zwischen den parallelen Startbahnen entsteht. Die Übertragung geschieht dabei nicht wörtlich sondern gleichsam als Übersetzung eines verloren gegangenen und deshalb neu zu erfindenden Originals: von der Erinnerung an eine afrikanische Steppenlandschaft hin zum urbanen Freiraum im Flughafen-gebiet ZRH. Erlebbar wird diese urbane Lichtung durch die Verstärkung ihrer Ränder: Rund um den Flughafen verdichtet der Stadtwald die Ringstruktur der Bebauung zu einem dichten Volumen unterschiedlichster Nutzung. Dieses bildet den Kontrast zur – abgesehen vom Flughafen – programmlosen und grossmassstäblichen Weite der *Zavana*. Locker verstreute Birken und Eichen durchsetzen ihre Feucht- und Trockenwiesen. Als «surrealer» Ort symbolisiert *Zavana* den Anfang allen menschlichen Tuns. Sie steht für Wildnis und Freiheit und für starke physische und psychische Erlebnisse und ist gleichzeitig äusserst sicher und funktional für einen Flughafen. In einer nächsten Übersetzungsebene schafft ein Parfum zu *Zavana* sinnliche Erfahrungen aus Duftmolekülen, wie *Zavana* Atmosphäre aus komponierten Pflanzenelementen kreiert.



Project by Dominique Ghiggi

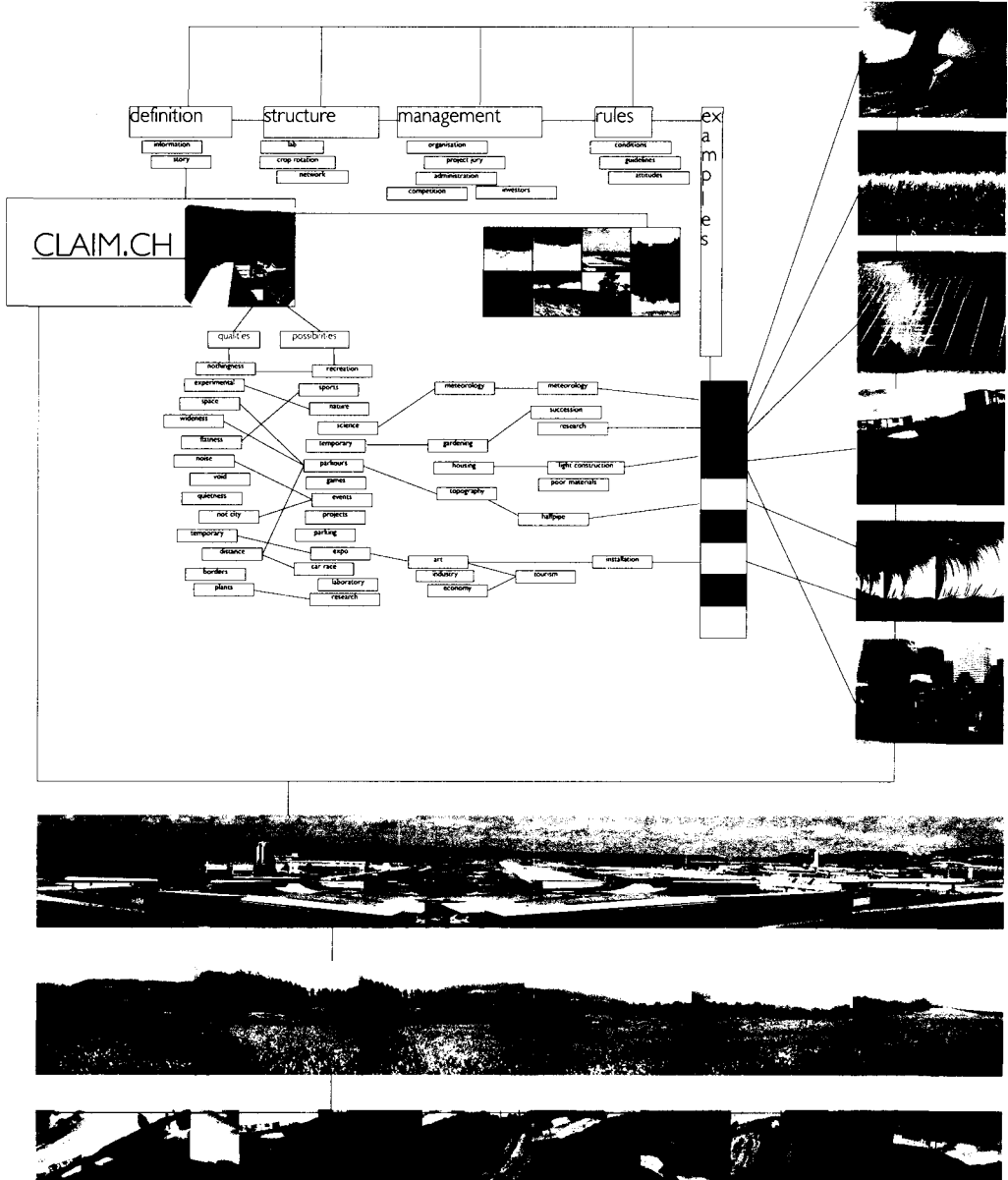


## VISION 5: THE CLAIM



03 off

Claims



Sitemap of the website

---

### Programming Landscape

The Claim is the memory of the airport. The project's territory consists of the sites of all the unrealised plans for the expansion of the airport. Administered by a website, *Claims* are advertised by a wide-ranging operating agency for temporary uses and landscape designs. *Claims* can be activated or deactivated, accessible or blocked. Design competitions are to produce realisable projects limited in time that use the conflict between planning and non-realisation inherent to *The Claim* as a potential for developing a new landscape language. Projects of the widest variety and authorship are wanted. Through the medium of the website, *The Claim* can constantly respond to outside influences and to the inherent dynamics of the project while writing its own history.

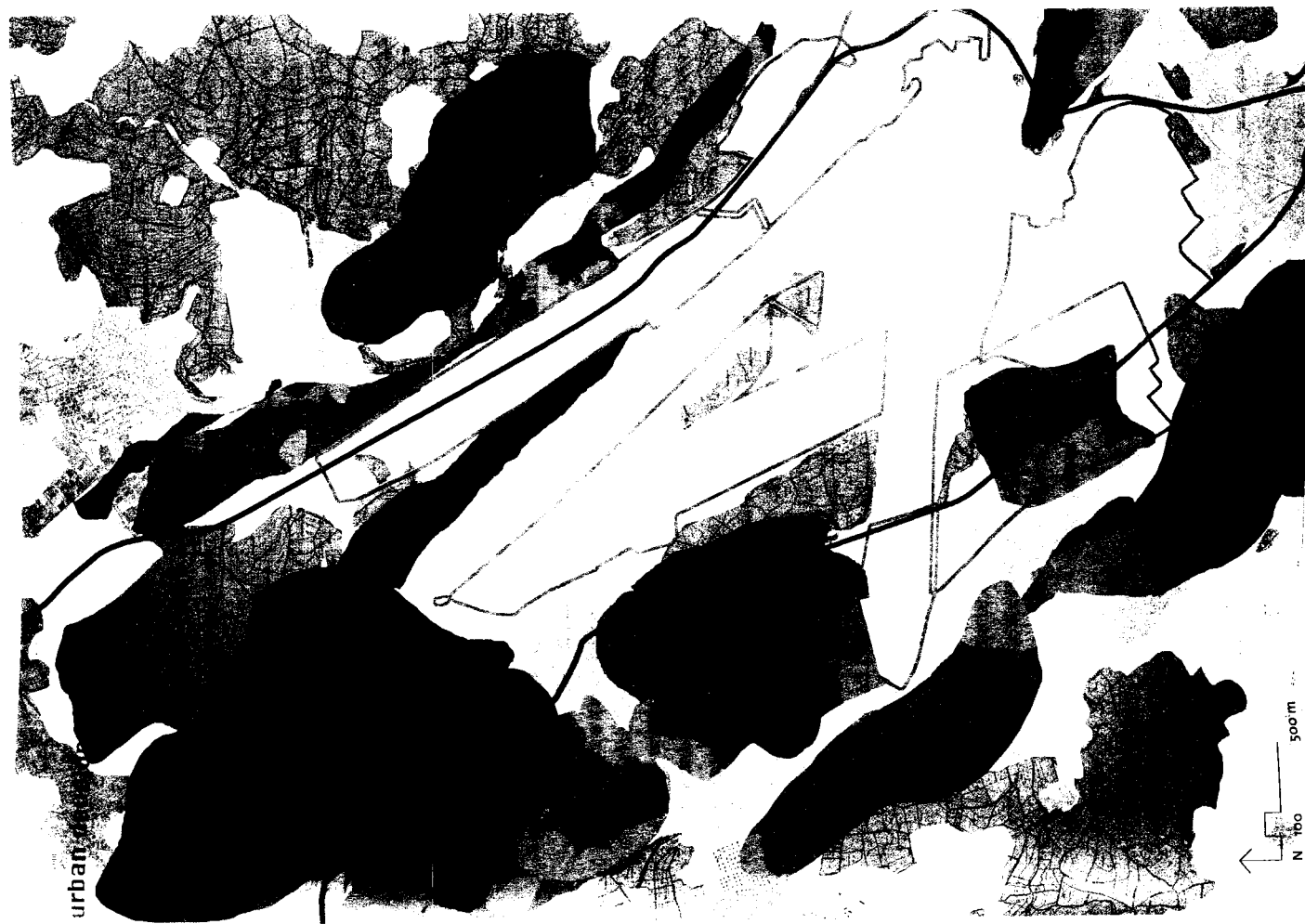
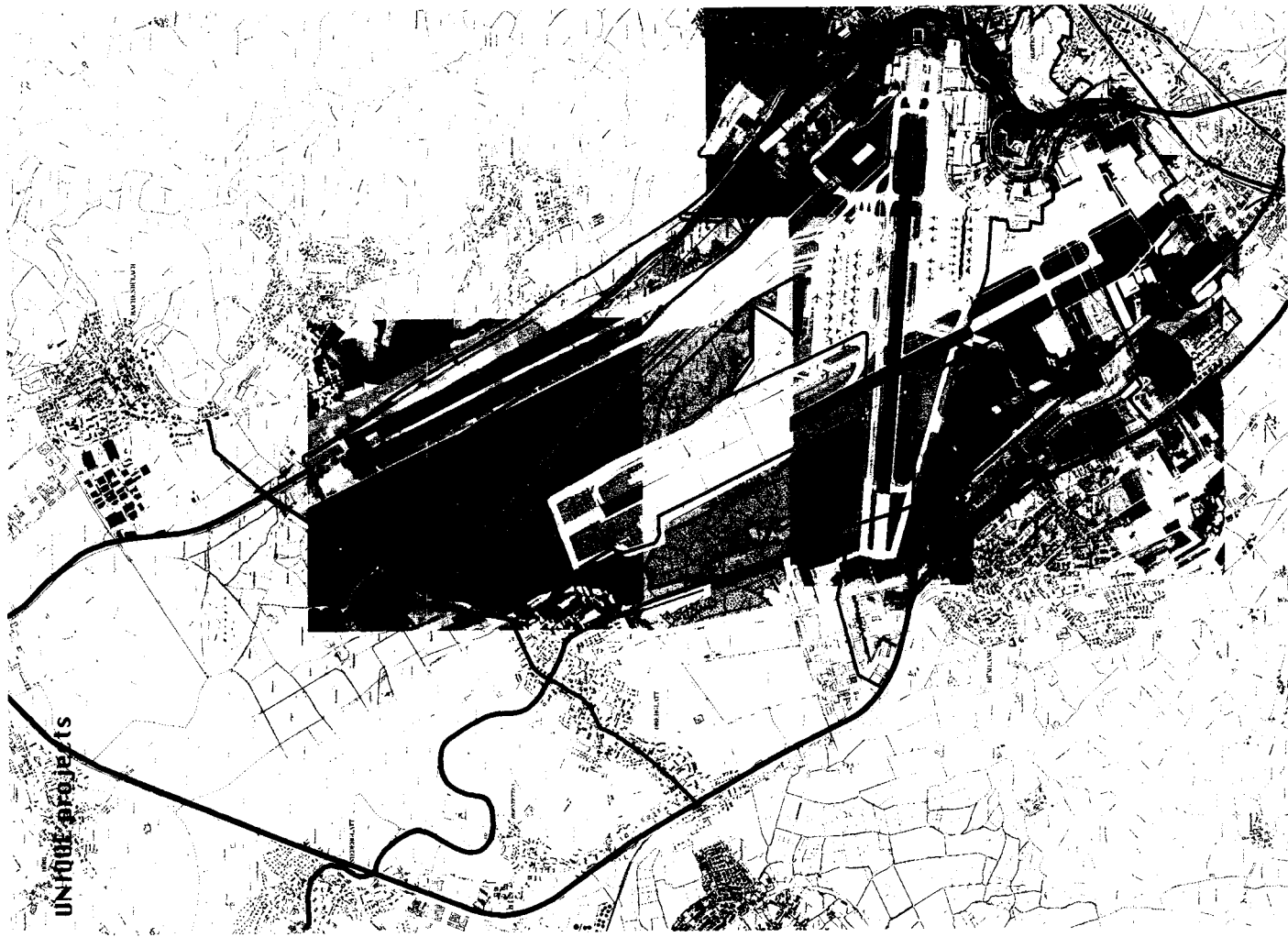
---

### Programmierte Landschaft

*The Claim* ist das Gedächtnis des Flughafens. Territorium des Projektes sind die Gebiete aller nicht-realisierten Erweiterungspläne des Flughafens. Verwaltet über eine Website werden diese *Claims* von einer breit abgestützten Betreiberorganisation für temporäre Nutzungen und Landschaftsgestaltungen ausgeschrieben. *Claims* können dabei aktiviert oder deaktiviert werden, zugänglich sein oder gesperrt. In Wettbewerben sollen realisierbare, zeitlich beschränkte Projekte erarbeitet werden, die aus dem den *Claims* innewohnenden Konflikt zwischen Planen und Nichtrealisieren ein Potential für eine neue Landschaftssprache entwickeln. Gesucht sind Projekte unterschiedlichster Art und Urheberschaft. Über das Medium der Website kann *The Claim* dauernd auf äussere Einflüsse und die projektimmanente Dynamik reagieren und gleichzeitig seine eigene Geschichte schreiben.



Project by Corina Rüegg





## THE NEW URBAN LANDSCAPE OF ZÜRICH NORTH

by Christian Schmid

In the last twenty years, the middle section of the Glatt Valley, in the immediate vicinity of the airport, has become the biggest and most dynamic development area of Switzerland. This is a showcase example of the new, ex-centric urban configurations that we can observe in many metropolitan regions today. Different terms have been coined to describe them: "Zwischenstadt" – the intermediate city, or the city in the interstitial space (Sieverts 1997), "edge city" – the city on the edge, or on the boundary (Garreau 1991), and "exopolis" – the city without a centre; its centre is empty and it is not like a traditional city in any way (Soja 1996). Zurich's new twin city does not actually have a name. In the public discourse, it is called "Zürich Nord" (Zurich North) or "Glattalstadt", which means the city in the Glatt Valley (cf. Schubarth, Auderset 2004). Overall, it extends from the Greifensee (lake) to the Unique Airport. The core area consists of the city districts north of the Milchbuck: Oerlikon, Seebach, Affoltern and Schwamendingen, as well as the suburbs of the urban agglomeration: Rümlang, Kloten, Opfikon, Wallisellen and Dübendorf. With a population of 147,000 and 117,000 jobs, this area was bigger than Berne in 2001 (Loderer 2001). The development of Zurich North is closely related to Zurich's rise to a global financial centre, a Global City (Sassen 1991). The related economic and social changes have been causing considerable local disagreements and conflicts in urban politics since the 1970s. They ended in a territorial compromise with an emphasis on the strict regulation of urban development and the preservation of inner-city residential areas. By contrast to conditions in comparable cities, this substantially restricted the possibilities for expanding office space in the centre of town (Schmid 2004). While downtown Zurich developed culturally and socially into a

## DIE NEUE URBANE LANDSCHAFT VON ZÜRICH NORD

von Christian Schmid

In den letzten zwanzig Jahren hat sich das mittlere Glattal, im direkten Umfeld des Flughafens gelegen, zum grössten und dynamischsten Entwicklungsgebiet der Schweiz entwickelt. Hier ist ein Paradebeispiel der neuen, exzentrischen, urbanen Konfiguration entstanden, wie sie sich heute in vielen metropolitanen Regionen beobachten lassen. Sie werden mit unterschiedlichen Begriffen belegt: «Zwischenstadt» – die Stadt im Zwischenraum (Sieverts 1997), «Edge City» – die Stadt am Rand, an der Grenze (Garreau 1991), oder «Exopolis» – die zentrumslose Stadt, deren Mitte leer ist und die in nichts mehr einer herkömmlichen Stadt gleicht (Soja 1996). Die neue Zwillingsstadt von Zürich hat keinen eigentlichen Namen. Sie wird in der öffentlichen Diskussion «Zürich Nord» oder «Glattalstadt» genannt (vgl. Schubarth/Auderset 2004). In einem weiteren Sinne erstreckt sie sich vom Greifensee bis zum Flughafen Unique. Das Kerngebiet umfasst die Stadtquartiere nördlich des Milchbucks – Oerlikon, Seebach, Affoltern und Schwamendingen – sowie die Agglomerationsgemeinden Rümlang, Kloten, Opfikon, Wallisellen und Dübendorf. Mit 147 000 Einwohnern und 117 000 Arbeitsplätzen war dieses Gebiet im Jahr 2001 grösser als Bern (Loderer 2001). Die Entwicklung von Zürich Nord hängt eng mit dem Aufstieg Zürichs zu einem globalen Finanzzentrum, einer Global City (Sassen 1991) zusammen. Der damit verbundene ökonomische und soziale Wandel hat in der Stadtpolitik seit den 1970er Jahren starke lokale Verwerfungen und Auseinandersetzungen provoziert. Sie mündeten in einen territorialen Kompromiss, der sich durch eine starke Regulierung der Stadtentwicklung und eine Bewahrung der innerstädtischen Wohnquartiere auszeichnete. Im Unterschied zu anderen vergleichbaren Städten wurden dadurch die Expansionsmöglichkeiten für Büroraum im Zentrum deutlich eingeschränkt (Schmid 2004). Während sich die Innenstadt Zürichs in den



vibrant urban centre in the 1990s, the expanding service and financial sectors were forced to bypass downtown in favour of other locations. They moved into former industrial zones in the city and, increasingly, into the urban periphery. The new strategic nodes of the Global City were generated in a wide variety of places outside the city of Zurich.

Only twenty years ago, Zurich North was a classic urban agglomeration. Planning was in the hands of the various autonomous municipalities. They were guided by a simple concept: trying to preserve the historic core settlements, expanding the development area concentrically around the core, and pushing commerce, industry and infrastructure to the municipal boundaries. This created a ring of uses creating plenty of toxic emissions between the existing settlements. With Zurich's development into a global city, a fragmented and torn belt around the city came about here. Innovative service enterprises, motorways, shopping centres and waste disposal incinerators blended in a strange combination. The geographic centre of this belt is the Hardwald, thus creating a kind of urban ring with an "empty" centre.

As fascinating as this urban patchwork may be to observers, it creates serious problems. As the new centres are scattered across a large area, this fragmented "non-city" revolves mainly around the automobile, which results in traffic chaos and the corresponding noxious emissions. Moreover, the surroundings are often unattractive. Most of the new centres lack urban infrastructure, restaurants, places to meet, and cultural facilities as well as the decisive elements that provide identity and urban atmosphere. Correspondingly, many employees are distinctly unsatisfied with this location. The area has not succeeded in overcoming its peripheral status, particularly as far as everyday life is concerned, to this day (cf. Gisler 2001). As opposed to the case in many similar areas, in Zurich North the lack of urban elements was increasingly regarded as a deficit. The process of rethinking started gradually. First attempts at

1990er Jahren kulturell und sozial zu einem pulsierenden urbanen Zentrum entwickelte, waren die expandierenden Dienstleistungs- und Finanzunternehmen gezwungen, an andere Standorte auszuweichen. Sie zogen in frühere Industriezonen innerhalb der Stadt, aber zunehmend auch in die urbane Peripherie. An den verschiedensten Orten ausserhalb der Stadt Zürich entstanden neue strategische Knoten der Global City.

Noch vor zwanzig Jahren war Zürich Nord ein klassisches Agglomerationsgebiet. Die Planung lag in der Autonomie der einzelnen Gemeinden, die sich von einem einfachen Konzept leiten liessen: Sie versuchten, die historischen Siedlungskerne zu bewahren, erweiterten das Siedlungsgebiet konzentrisch zum Kern und schoben Gewerbe, Industrie und Infrastruktur an die Gemeindegrenzen. So entstand zwischen den bestehenden Siedlungsgebieten ein Gürtel mit immissionsreichen Nutzungen. Mit Zürichs Entwicklung zur Global City entwickelte sich hier ein fragmentierter und zerrissener City-Gürtel, in dem sich innovative Dienstleistungsunternehmen, Autobahnen, Shoppingcenter und Kehrichtverbrennungsanlagen zu einem merkwürdigen Gemenge vermischen. Das geographische Zentrum dieses Gürtels bildet der Hardwald, und so entstand eine Art von Ringstadt mit einem «leeren» Zentrum. So faszinierend sich dieses urbane Patchwork den Beobachtern auch präsentieren mag, produziert es doch gravierende Probleme: Da die neuen Zentralitäten über ein weites Gebiet verstreut sind, ist diese fragmentierte «Nicht-Stadt» vorwiegend auf das Auto ausgerichtet, was ein Verkehrschaos und entsprechende Immissionen nach sich zieht. Dazu kommt ein oft wenig attraktives Umfeld. In den meisten der neuen Zentren besteht ein Mangel an städtischer Infrastruktur, an Restaurants, Treffpunkten und Kultureinrichtungen, aber auch an Identifikationsmomenten und urbaner Atmosphäre. Entsprechend zeigt sich bei vielen Angestellten eine deutliche Unzufriedenheit mit diesem Gebiet, das gerade auf der alltagsweltlichen Ebene seinen peripheren Status bis heute nicht überwinden konnte (vgl. Gisler 2001).

cooperation and coordinated planning among the municipalities already began in the early nineties. The "glow.das Glattal" (Glow Glatt Valley) association was founded in 2001 and it numbers eight member municipalities today (cf. Thierstein, Held, Gabi 2003). "Glattalstadt" (Glatt Valley City) was chosen as the new label for Zurich North. This name is meant to symbolise a developing region with its own identity and own ideas, and it designates delimitation with respect to the city of Zurich. Correspondingly, the city of Zurich, whose northern districts also belong to Zurich North, is not represented in this new organisation. By far the most important project of this new cooperation is the construction of a tramway, which was approved in the spring of 2003 in a cantonal referendum. It is not only to provide access to and interconnect the various new centres of Zurich North but also to symbolise as a landmark the newly discovered self-confidence of this "city of the future". Officially, therefore, it is not called the tramway but the "Stadtbahn" (city railway). Although on the planning level it aims for a certain coherence, Glattalstadt continues to face complicated problems. The airport, the central economic motor of this area, has been in serious difficulty for some time. Germany, over which the majority of the incoming flights are directed, ordered substantial reductions in flights over German land in the spring of 2003. As a result, airplane noise covers additional large areas in Zurich North. The "exopolis" model thus remains in a precarious balance. On the one hand is the effort to shape Zurich North into an urban area. On the other, the historically developed patchwork structure of the land continues to cause new kinds of insecurity and surprises.

Im Gegensatz zu vielen anderen Beispielen wurde in Zürich Nord die Absenz des Städtischen zunehmend als Mangel empfunden. Allmählich begann ein Umdenken. Erste Ansätze von Kooperation und koordinierter Planung zwischen den Gemeinden zeigten sich bereits anfangs der neunziger Jahre. 2001 wurde der Verein «glow.das Glattal» gegründet, dem heute acht Gemeinden angehören (vgl. Thierstein/Held/Gabi 2003). Als neues Label für Zürich Nord wurde «Glattalstadt» gewählt. Dieser Name soll symbolisieren, dass hier eine Region mit eigener Identität und eigenen Ideen entsteht, und zugleich soll er eine Abgrenzung gegenüber der Stadt Zürich markieren. Entsprechend ist die Stadt Zürich, deren nördliche Quartiere auch zu Zürich Nord gehören, in dieser neuen Organisation nicht vertreten. Das bei weitem wichtigste Projekt dieser neuen Kooperation ist der Bau einer Strassenbahn, die im Frühjahr 2003 in einer kantonalen Volksabstimmung bewilligt wurde. Sie soll nicht nur die verschiedenen neuen Zentren von Zürich Nord erschliessen und miteinander verbinden, sondern auch als Wahrzeichen das neu entdeckte Selbstvertrauen dieser «Zukunftsstadt» symbolisieren. Sie wird denn offiziell auch nicht Strassenbahn, sondern «Stadtbahn» genannt. Obwohl also auf planerischer Ebene eine gewisse Kohärenz angestrebt wird, ist die Glattalstadt weiterhin mit schwierigen Problemen konfrontiert. Seit einiger Zeit steht der Flughafen, der zentrale ökonomische Motor dieses Gebietes, vor ernsthaften Schwierigkeiten. Deutschland, über dessen Gebiet ein Grossteil der Anflüge abgewickelt wird, hat im Frühling 2003 eine empfindliche Einschränkung der Flüge über deutschem Gebiet angeordnet. In der Folge wurden grosse zusätzliche Gebiete in Zürich Nord mit Fluglärm überzogen. So bleibt das «Exopolis-Modell» in einer prekären Balance: Auf der einen Seite wird versucht, aus Zürich Nord ein städtisches Gebiet zu formen. Gleichzeitig produziert aber die historisch entstandene, patchworkartige räumliche Grundstruktur dieses Gebietes laufend neue Unsicherheiten und Überraschungen.

- 
- Garreau 1991: Joel Garreau, **Edge City: Life on the New Frontier**, Doubleday, New York 1991.
- Gisler 2001: Bettina Gisler, **'und dann hat es geheissen...': Standortverlagerungen aus der Sicht von Angestellten**, diploma thesis, Geographical Institute, University of Berne, 2001.
- Loderer 2001: Benedikt Loderer, "Glattalstadt – Die heimliche Hauptstadt", in: **Hochparterre 10** (2001), pp. 14–21.
- Sassen 1991: Saskia Sassen, **The Global City**: New York, London, Tokyo, Princeton University Press, Princeton 1991.
- Schmid 2004: Christian Schmid, "A New Paradigm of Urban Development for Zurich", in: **The Contested Metropolis: Six Cities at the Beginning of the 21st Century**, eds INURA, R. Palosicia, Birkhäuser, Basel 2004, pp. 237–246.
- Schubarth, Auderset 2004: Christian Schubarth and Frederic Auderset, **Glattalstadt: nouveau mot ou nouvelle ville? Un projet de l'action de recherche Cost C10 in: Outskirts of European Cities**, Department of Geography, University of Fribourg 2004.
- Sieverts 1997: Thomas Sieverts, **Zwischenstadt: Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land**, Bauwelt Fundamente 118, Vieweg, Braunschweig / Wiesbaden 1997.
- Soja 1996: Edward W. Soja, **Thirdspace**. Blackwell, Cambridge, MA/ Oxford, UK 1996.
- Thierstein, Held, Gabi 2003: Alain Thierstein, Thomas Held, Simone Gabi, "Stadt der Regionen: Die Glattal-Stadt als Raum vielschichtiger Handlungsebenen braucht institutionelle Reformen", in: **Stadtland Schweiz**, eds A. Eisinger, M. Schneider, Birkhäuser, Basel 2003, pp. 273–307.

## LANDSCAPE IN TIME

### GEOLOGY OF ZURICH ZRH

by Helmut Weissert

#### Reading Landscapes

Geologists as landscape experts inquire about the history of a landscape, about the rates of change, about the stability of the geological substratum. They are interested in groundwater conditions; they ask whether raw materials can be found deeper underground. For the analysis of landscape, earth scientists today use the methods of systems analysis. Besides defining spatial limits, geological analyses also define these geological temporal dimensions of the system being researched. Supposing the time axis was left out of the analysis of the Kloten Airport region. The search for the processes affecting the appearance of today's landscape would then identify the local climate, the vegetation, the immediate rock subsoil with the soil layer, and – to a rapidly increasing extent – the human being as the major factors shaping the landscape.

Long-term processes occurring in geological spaces of time and shaping the landscape become visible only once the system is given a historical dimension. The time axis selected can cover up to millions of years. One integrates the geological substratum into the analysis at the same time. The Kloten landscape becomes part of the larger Mittelland landscape system, which was formed during the last 2.5 million years by cycles of glacial and interglacial periods that are determined by orbital patterns. The signatures of glacial processes during the last ice age are easy to recognise in the Kloten region. The alluvial plain, which was turned into the airport plain in the last 60 years, came about at the end of the last ice age 15,000 years ago at the forefront of the melting Linth glacier.

Ranges of hills in the northeast and southwest of the airport plain recall the fact that the Kloten landscape also preserves traces of the Alpine oro-

## LANDSCHAFT UND ZEIT

### GEOLOGIE IN ZÜRICH ZRH

von Helmut Weissert

#### Landschaft lesen

Geologen fragen als Landschaftsexperten nach der Geschichte einer Landschaft, nach den Veränderungs-raten, nach der Stabilität des geologischen Untergrunds. Sie interessieren sich für die Grundwasser-verhältnisse, sie fragen sich, ob in grösserer Tiefe Rohstoffe zu finden sind. Bei der Analyse der Landschaft verwenden die Erdwissenschaftler heute Methoden aus der Systemanalyse. Neben räumlichen Grenzen werden in geologischen Analysen auch diese geologischen zeitlichen Dimensionen des untersuchten Systems definiert. Wird bei der Analyse der Flughafenregion Kloten die Zeitachse ausgeblendet und nach Prozessen gesucht, die das heutige Landschaftsbild beeinflussen, dann wird man das lokale Klima, die Vegetation, den unmittelbaren Gesteinsuntergrund mit der Bodenschicht und in einem schnell wachsenden Ausmass den

A geological look at a landscape:  
shifting system boundaries in time and space

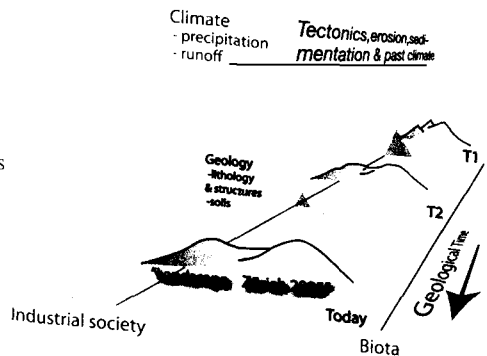


Figure 1. The Zurich landscape: landscape-shaping processes and variable temporal and spatial limits of the system

genesis (formation of mountains). The sandstones of the Molasse that piled up to form these hills came about 10-20 million years ago, when the Alpine rivers transported large amounts of debris from erosion in the growing Alps to the alpine foreland.

In geological research, the limits of the system selected have to be adjusted depending on the questions asked. Adding the substratum to the analysis of the earth's surface expands the temporal and spatial limits of the system far beyond the subject of research. The investigation of the geological processes that shaped the Kloten landscape would have to take eras of thousands (climate) to millions of years (formation of mountains) into consideration. Besides local processes, it would have to integrate not only orogenesis determined by the plate tectonics but also global climate fluctuations into the analysis. When earth scientists analyse long-term changes of the system earth, they realise how intimately life and the physical environment are interlinked in a self-regulating system.

### **Airport Landscape**

A large little-used wetland near Kloten was the site chosen for the construction of the Zurich intercontinental airport after World War II. The airport district lies in the broad glacial trough of the Glatt Valley, which was eroded by a glacier. In the northeast and the southwest are ranges of tree-covered hills of Molasse sandstone that can be traced from Rümlang to Dielsdorf and from Bassersdorf to Bülach. The term Molasse refers to a several-kilometre-thick succession of sandstones, conglomerates, limestones and claystones deposited between 30 million and 10 million years before the present in a depression in front of the growing Alps. Molasse rock came about from the debris eroded from the growing Alps. Not until the ice age of the last two million years did the glaciers erode a relief into the Molasse rock. In the last 800,000 years, there were four ice thrusts that reached far into the Swiss Mit-

Mensch als wichtigste landschaftsprägende Faktoren identifizieren.

Längerfristige, in geologischen Zeiträumen ablaufende landschaftsformende Prozesse werden in diesem System erst sichtbar, wenn dem System eine historische Dimension gegeben wird. Die gewählte Zeitachse kann sich über Jahrtausende erstrecken. Gleichzeitig integriert man den geologischen Untergrund in die Analyse. Die Landschaft Kloten wird Teil des grösseren Landschaftssystems Mittelland, welches in den letzten 2,5 Millionen Jahren durch orbital gesteuerte Eiszeit-Warmzeit Zyklen geformt wurde. Die Signatur glazialer Prozesse der letzten Eiszeit erkennt man deutlich in der Region Kloten. Die Schwemmebene, die in den letzten 60 Jahren zur Flughafen-Ebene wurde, entstand vor 15 000 Jahren am Ende der letzten Eiszeit im Vorfeld des schmelzenden Linthgletschers.

Hügelzüge im Nordosten und im Südwesten der Flughafenebene erinnern daran, dass in der Landschaft Kloten auch Spuren der alpinen Gebirgsbildung erhalten blieben. Die Sandsteine der Molasse, welche diese Hügel aufbauen, entstanden, als vor 10-20 Millionen Jahren alpine Flüsse grosse Mengen von Erosionsschutt der wachsenden Alpen in das alpine Vorland transportierten.

Bei geologischen Untersuchungen müssen Grenzen des gewählten Systems je nach Fragestellung verschoben werden. Wird neben der Erdoberfläche auch der Untergrund in die Analyse integriert, dann erweitern sich zeitliche und räumliche Systemgrenzen weit über das Untersuchungsobjekt hinaus. Sucht man nach den geologischen Prozessen, welche die Landschaft Kloten prägten, so wird man Zeiträume von Jahrtausenden (Klima) bis Jahrtausenden (Gebirgsbildung) in Betracht ziehen müssen und man wird neben lokalen Prozessen auch plattentektonisch gesteuerte Gebirgsbildungsvorgänge und globale Klimaschwankungen in die Analyse integrieren. Bei der Analyse der langfristigen Veränderungen des Systems Erde erkennen die Erdwissenschaftler, wie Leben und physikalische Umwelt in einem selbst regulierenden System eng miteinander gekoppelt sind.

telland and that led to the formation of today's relief. The most recent ice age ended 15,000 to 10,000 years ago. Indicating the former levels of glaciers in today's landscape are moraine ridges that accumulated at the downvalley end of glaciers when their position was stable for a longer period. Moraines consist of the rock debris deposited by glaciers, a mixture of stone material from fine silt to large boulders. Typical deposits of glacial till include erratic blocks or boulders, which are large pieces of rock transported by a glacier.

On the broad plain between Kloten, Oberglatt and Rümlang, a flat alluvial plain developed towards the end of the last ice age in front of the melting Linth glacier, which still extended as far as Dübendorf at the time, i.e. about 15,000 years ago. Older moraine ridges northwest of the airport today dammed up lakes. Fine-grained clays were deposited in the lakes. Snow and ice meltwater channels piled up gravel and sand on the plain in front of the glacier. At Kloten one of the branches of these rivers ended in a shallow lake dammed up by the old moraines. Gravel deposits testify to this river activity. Finer sands were deposited near the mouth of the river in a northwesterly direction in the shallow alluvial lake on the edge of today's airport. Farther away from the inflow, fine mud came to be deposited in the lake. This forms the foundation of the airport's runways today. Soil several dm (1 dm = 10 cm) thick usually covers the most recent late glacial and post-glacial deposits.

If we could remove one rock stratum after another in the Kloten area, under the glacial deposits up to one hundred metres thick we would find a succession of Molasse rock up to two kilometres thick deposited 30 to 10 million years ago. Under that, we would discover an abrupt change from Molasse sandstones to limestones. This change corresponds to a huge leap in time of about 100 million years. The limestones under the Molasse were deposited between about 250 million and 140 million years ago in the Alpine Tethys Sea. At

### Flughafenlandschaft

Für den Bau des interkontinentalen Flughafens Zürich wurde nach dem zweiten Weltkrieg eine grosse, wenig genutzte Feuchtfläche bei Kloten ausgewählt. Das Flughafengebiet liegt in der breiten, vom Gletscher ausgehobelten Glatttalrinne, im Nordosten und im Südwesten liegen bewaldete Hügelzüge aus Molassesandsteinen, die von Rümlang nach Dielsdorf und von Bassersdorf nach Bülach verfolgbar sind. Der Begriff Molasse beinhaltet eine bis mehrere Kilometer mächtige Abfolge von Sandsteinen, Konglomeraten, Kalken und Tonsteinen, die in einem Zeitraum zwischen 30 Millionen und 10 Millionen Jahren vor heute in einer Senke vor den wachsenden Alpen abgelagert wurden. Molassegesteine entstanden aus dem Erosionsschutt der wachsenden Alpen.

Erst während des Eiszeitalters in den letzten zwei Millionen Jahren formten erodierende Gletscher ein Relief in die Molassegesteine. Vier Eisvorstösse bis tief hinein ins schweizerische Mittelland, deren jüngster vor 15 000 bis 10 000 Jahren endete, bildeten das heutige Relief. Vergangene Gletscherstände sind in der heutigen Landschaft durch Moränenwälle aus feinstem Gletscherschutt, vermischt mit grösseren Gesteinsbrocken, gekennzeichnet, welche bei längeren stabilen Gletscherpositionen an der Gletscherstirn aufgeschüttet wurden. Zu den typischen Gletscherablagerungen gehören auch erratische Blöcke oder Findlinge, das sind grosse, vom Gletscher transportierte Gesteinsblöcke.

In der weiten Ebene zwischen Kloten, Oberglatt und Rümlang entstand gegen das Ende der letzten Eiszeit eine flache Schwemmebene vor dem schmelzenden Linthgletscher, der damals vor etwa 15 000 Jahren noch bis Dübendorf reichte. Ältere Moränenwälle, die heute nordwestlich des Flughafens liegen, stauten Seen auf. In den Seen wurden feine Tone abgelagert. Schmelzwasser-Flüsse wiederum schütteten Kies und Sand auf die Vorgletscherebene. Bei Kloten mündete einer dieser Flussarme in einen flachen, von alten Moränen gestauten See. Kiesablagerungen sind Zeuge dieser Flussaktivität, feinere Sande wurden nahe der Flussmündung in nordwestlicher Richtung im flachen Schwemmsee am Rande des heutigen Flughafens

a depth of about 2.5 kilometres, we would come across gneisses and granites formed about 350 million years ago and belonging to the European continental crust. A process of several hundred million years and a thickness of a couple of kilometres determine the skin of the earth and the human space of action.



MAS LA Excursion on geology

fens abgelagert. Weiter entfernt vom Zufluss kamen im See feine tonige Sedimente zur Ablagerung. Diese bilden heute die Pistenunterlage des Flughafens. Ein Boden von einigen Dezimetern Mächtigkeit überdeckt meistens die jüngsten spät- und postglazialen Ablagerungen.

Könnten wir im Gebiet von Kloten Gesteinsschicht um Gesteinsschicht abdecken so würden wir unter den bis zu hundert Meter mächtigen glazialen Ablagerungen eine bis zu zwei Kilometer mächtige Abfolge von Molasse-Gesteinen antreffen, die vor 30 bis 10 Millionen Jahren abgelagert wurden. Darunter würden wir auf einen abrupten Wechsel von Molasse – Sandsteinen zu Kalken stossen, welche einem Zeitsprung von etwa 100 Millionen Jahren entspricht. Die Kalke unter der Molasse wurden zwischen etwa 250 Millionen und 140 Millionen Jahren im alpinen Tethys-Meer abgelagert. In einer Tiefe von etwa 2,5 Kilometern schliesslich würden wir Gneise und Granite der europäischen Kruste antreffen, die vor etwa 350 Millionen Jahren gebildet wurden. Ein Prozess von mehreren Hundert Millionen Jahren und eine Mächtigkeit von einigen Kilometern bedingen die Haut der Erde als menschlichen Handlungsraum.

## STAFF AND STUDENTS

### Teaching Staff

**Jürg Altherr**, sculptor and landscape architect, Zurich - **Prof. Dr. Marc Angélil**, architect, Los Angeles/ Zurich - **Prof. Dr. Kay Axhausen**, civil engineer, Zurich - **Yann Beauvais**, film maker, Paris - **Barry Berg**, environmental psychologist, New York - **Dr. Brigitte Boveland**, environmental psychologist, Zurich - **Prof. Eduard Bru**, architect, Barcelona - **Annemarie Bucher**, art historian, Zurich - **Prof. Dr. Paolo Burlando**, civil engineer, Zurich - **Prof. Denis Cosgrove**, geographer, Los Angeles - **Prof. Jörg Dettmar**, landscape architect, Darmstadt - **Dr. Angelus Eisinger**, economist, Zurich - **Prof. Christophe Girot**, landscape architect, Zurich - **Prof. Dr. Michael Jakob**, philosopher, Conches - **Prof. Dr. Susanne Karn**, landscape architect, Rapperswil - **Prof. Dr. Michael Koch**, architect, Wuppertal/ Zurich - **Maya Kohte**, landscape architect, Zurich - **Jacqueline Parish**, landscape architect, Zurich - **Prof. Antoine Picon**, architect, engineer and historian, Cambridge / Massachusetts - **Dr. Dieter Ramseier**, biologist, Zurich - **Judith Rohrer Amberg**, landscape architect, Zurich - **Stefan Rotzler**, landscape architect, Zurich - **Prof. Dr. Willy A. Schmid**, engineer, Zurich - **Thies Schröder**, landscape architect, Berlin - **Marc Schwarz**, architect and filmmaker, Zurich - **Patrick Siebenaler**, architect and coding specialist, Zurich - **Prof. Christian Stern**, landscape architect, Zurich - **Prof. Dr. Alain Thierstein**, economist, Zurich - **Fred Truniger**, film historian, Zurich - **Prof. Dr. Philip Ursprung**, art historian, Zurich - **Fred Van der Kooij**, filmmaker, Zurich - **Prof. Charles Waldheim**, architect, Toronto - **Martin Weggler**, biologist, Zurich - **Prof. Dr. Udo Weilacher**, landscape architect, Hannover - **Prof. Dr. Helmut Weissert**, geologist, Zurich.

### Critiques

**Prof. Thorbjörn Andersson**, landscape architect, Stockholm - **Jürg Altherr**, sculptor and landscape architect, Zurich - **Max Basler**, master planner, Unique AG, Zurich - **Yann Beauvais**, filmmaker, Paris - **Prof. Walter Hood**, landscape architect, California - **Nicolas Hünerwadel**, architect, Basel - **Prof. Gabi Kiefer**, landscape architect, Berlin - **Florence Lipsky**, architect, Paris - **Thomas Müller**, master planner, Unique AG, Zurich - **Prof. Moisen Mustafavi**, architect, London - **Marc Schwarz**, architect and filmmaker, Zurich.

### Students

**Carola Anton Garcia**, architect, Sevilla - **Maria Jose Arquero**, architect, Madrid - **Isabel Fernandez Garcia**, architect, Sevilla - **Dominique Ghiggi**, biologist, Zurich - **Siamak G. Shahneshin**, urbanist, Kilchberg - **Christina-Fani Karakalpaki**, agriculturist, Athens - **Thomas Knüvener**, architect, Cologne - **Stefan Kurath**, architect, Zurich - **Emilio M. Ontiveros**, architect, Madrid - **Xiaoxue Qiu**, architect, Fuzhou/China, **Corina Rüegg**, artist, Zurich - **Dieter Federico Segerer**, architect, Gutemberg/Argentina, **Sabina Stählin**, architect, Zurich.

[www.landschaft.ethz.ch/mas](http://www.landschaft.ethz.ch/mas)





DARCH  
DBAUG **NSL**

ISBN: 3-906441-08-3

**ETH**

Eidgenössische Technische Hochschule Zürich  
Swiss Federal Institute of Technology Zurich

**Polybuchhandlung, Zuerich**

D101149  
Ref:

AVA 1 5049075 23.11.06

CHF inkl.MWSt.

3-85676-185-3

**18.00**

Gta, Zuerich

2.40 %

WG

**Pamphlet 05 \*Designing Unique  
Landscapes**