



*Mukwonago Area Chamber of
Commerce
100 Atkinson Street
Mukwonago, WI 53149*

Responsive Urbanism

Development Strategies for small Communities with an Intercultural Focus

Entwicklungsstrategien des ländlichen Raums im interkulturellen Fokus



Technische Universität Graz (Austria)
University of Wisconsin-Milwaukee (USA)

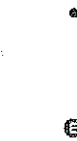
Responsive Urbanism

*Sustainable Development Strategies for small Communities
with an Intercultural Focus*

*Nachhaltige Entwicklungsstrategien des ländlichen
Raums im interkulturellen Fokus*

Gunther Koppelhuber, Kim Thornton
Graz University of Technology, Institute of Urbanism, Austria
www.stdb.tugraz.at
KIT/n-o-m-a-d, Office for Architecture, Landscape and Urbanism
www.kmt-arch.com
Prof. Christine Scott Thomson
University of Wisconsin-Milwaukee, School of Architecture and Urban Planning, USA
www.uwm.edu/SARUP
Plunkett Rysich Architects, Milwaukee, USA
www.praarch.com
Daniela Altmeyer, Stefanie Privoznik
Stefanie Privoznik
Cultural Center "Das Zentrum", Radstadt
www.daszentrum.at
O.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Joost Meuwissen
Graz University of Technology, Institute of Urbanism, Austria
Univ.Prof. Dr. agr. habil. Dr. rer. silv. DI Ulrike Probst
University of Natural Resources and Applied Life Sciences, Vienna/Austria
Institute of Landscape Development, Recreation and Conservation Planning
Stadtgemeinde Radstadt, Mayor Josef Tagwerker
Chamber of Commerce Mukwonago, Dir. Barbara Cowsert

with kind support of k-rec, Radstadt



Plunkett Rysich Architects

Preface.....	7
Introduction.....	8
Project Description.....	10
Climate Change and Winter Sports.....	14
Univ.Prof. Dr. agr. habil. Dr. rer. silv. Dipl.-Ing. Ulrike Probst	
Alpensymphonie.....	20
Q.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Joost Meuwissen	
Enns-Pongau & Kettle-Moraine Territory - A Comparison.....	26
The Regions: Facts & Figures.....	30
A Challenge: Alpine Resort Enns-Pongau?.....	54
DDI M.Arch Gunther Koppelhuber	
Re-Centering: Kettle Moraine - SE Wisconsin?.....	62
Prof. Christine Scott Thomson	
Intercultural Learning Processes.....	68
Discipline 1: Physical & Social Fabric.....	70
Discipline 2: Land Use & Transportation.....	74
Discipline 3: Natural Assets.....	78
Discipline 4: Buildout & Decision Making.....	82
Community Interface.....	86
 TU Graz Projects.....	90
Infrastructure.....	92
Ecology/Education.....	102
Urban Concentration.....	114
Shrinkage.....	130
UWM Projects.....	134
Regional Routes & Destination.....	138
Creating Center.....	144
Center to Lake Focus.....	162
 Participants.....	171
Conclusion.....	172
Bibliography.....	174
 Vorwort.....	7
Einleitung.....	8
Projektbeschreibung.....	10
Klimawandel und Wintersport.....	14
Univ.Prof. Dr. agr. habil. Dr. rer. silv. Dipl.-Ing. Ulrike Probst	
Alpensymphonie.....	20
Q.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Joost Meuwissen	
Enns-Pongau & Kettle-Moraine Territory - eine Gegenüberstellung.....	26
Die Regionen: Fakten & Zahlen.....	30
Herausforderung: Alpinresort Enns-Pongau?.....	54
DDI M.Arch Gunther Koppelhuber	
Im Mittelpunkt: Kettle Moraine - Southeast Wisconsin?.....	62
Prof. Christine Scott Thomson	
Interkulturelle Lernprozesse.....	68
Thema 1: Physikalische & soziale Struktur.....	70
Thema 2: Landnutzung & Transport.....	74
Thema 3: Natürliche Ressourcen.....	78
Thema 4: Bauungsformen & Entscheidungsträger.....	82
Community Interface.....	86
 Projekte der TU Graz.....	90
Infrastruktur.....	92
Ökologie, Bildung.....	102
Siedlungskonzentration.....	114
Schrumpfung.....	130
Projektübersicht der UWM.....	134
Regionale Verbindungen und Ziele.....	138
Zentralität erzeugen.....	144
Zentrum zum See.....	162
 Teilnehmer/innen.....	171
Resümee.....	172
Literaturverzeichnis.....	174

This project was developed to assist small communities that face difficult decisions when it comes to future development. Whether trying to encourage economic growth, manage an already booming economy, or attract private investment interests, these small communities face real economic pressures and competition. At the same time, decisions based on an economic growth model and influenced by poorly understood planning tools often result in undesirable building forms and constructed landscapes. The consequences of these development decisions are, at times, unforeseen, others are calculable, but all have long ranging effects for the community and its citizens.

This collaborative effort has been developed to demonstrate how revealing the relationship between master plans, by-laws, guidelines, and the resulting buildings and public spaces can help small communities make more informed and better choices about future development.

The project is a partnership between Gunther Koppelhuber and Kim Thornton, adjunct faculty members at Graz University of Technology, and Visiting Professor Christine Scott Thomson at the University of Wisconsin – Milwaukee. In addition to university collaboration, the project is also supported by the Milwaukee based design firm of Plunkett Rysich Architects and the Austrian based design firm KMT/n-o-m-a-d.

Dieses Projekt wurde initiiert um kleinen Gemeinden zu helfen, welche vor schwierigen Entscheidungen bezüglich ihrer zukünftigen Entwicklung stehen. Ob sie nun wirtschaftliches Wachstum forcieren, eine bereits florierende Wirtschaft sichern, oder private Investments anlocken wollen – diese kleinen Gemeinden sind mit echtem wirtschaftlichen Druck und Wettbewerb konfrontiert. Dabei führen Entscheidungen, die auf der Basis von wirtschaftlichen Wachstumsmodellen und von Planungsinstrumenten beeinflusst getroffen werden, oft zu unattraktiven Gebäuden und verbauten Landschaften. Manche Konsequenzen dieser Entscheidungen sind hervorhebbar, andere nicht – immer jedoch haben sie langfristige Auswirkungen auf die Gemeinde und ihre Mitglieder.

Diese Zusammenarbeit wurde entwickelt, um aufzuzeigen wie den Gemeinden durch die Offenlegung der Beziehungen zwischen Masterplänen, gesetzlichen Verordnungen, Richtlinien und den daraus resultierenden Gebäuden und öffentlichen Räumen geholfen werden kann, bessere und fundiertere Entscheidungen über ihre zukünftige Entwicklung zu treffen.

Das Projekt ist eine Partnerschaft zwischen Gunther Koppelhuber und Kim Thornton, Lehrbeauftragte an der Technischen Universität Graz und Christine Scott Thomson, Gastprofessorin an der University of Wisconsin – Milwaukee. Zusätzlich zu dieser universitären Kooperation wurde das Projekt von zwei Büros unterstützt – Plunkett Rysich Architects, ein Design- und Architekturbüro aus Milwaukee und KMT/n-o-m-a-d, Büro für Architektur und Städtebau mit Sitz in Radstadt und Wien.

tion
ng

as been written about the anonymous built
ment and the loss of place and community that
ght about by globalization and the forces of mass
ication and digitization. Schools of thought
en developed around the idea that digital flows
rial and global flows of capital eliminate a sense of
y.

ave observed that the result is a soulless built
ment that no longer contains the spatial definition
in 19th and 20th century cities. Isolated individuals
t sprawling metropolitan areas. Edge cities and
: replace the resonance of the central business
is as a spatially defined center of power and a
f cultural and commercial activity. These new
nnected, generic spaces, containing commercial,
nd residential uses in amounts comparable to
onal downtowns, are linked through digital exchange
st and invisible landscape.

and community are lost – the physicality of the
elts away under the influence of global links and
terialized information transfer. Physical centers of
y are abandoned to a new networked terrain that
miliar signs of urbanity. Others have observed
ne effect of globalization and digitization may not
late the need for cities, but instead create new types
tializations of power (Sassen 2003). The result of
lization will be cities with networks that have an
ity, complexity and global span without parallel.

icant portions of a city's economy will be
terialized, move at great speeds, and travel over
distances no longer observing topographical or
litional boundaries. Global influences will be
duced at the local level.

Viel wurde über die anonyme, gebaute Umwelt und den Verlust
von Identität und Gemeinschaft geschrieben, welche die
Globalisierung und die Verbreitung von Telekommunikation
und Digitalisierung mit sich gebracht hat. Denkschulen
wurden um die Problematik entwickelt, dass der globalisierte
Daten- und Kapitalfluss jeden Sinn von Stabilität eliminiert.

Randbereiche von Städten ersetzen die Resonanz der zentralen
Geschäftsbezirke als räumlich definiertes Zentrum, und der
kulturellen und kommerziellen Aktivitäten. Diese neuen,
ineinander verwobenen, eigenschaftslosen Ausdehnungen, die
Geschäftsleben, Handel und Wohnen in Größenordnungen von
herkömmlichen Zentren vereinen, sind in einer unbegrenzten,
unsichtbaren Landschaft durch unsichtbare, digitale Welten
miteinander verbunden.

Das beobachtete Ergebnis ist eine seelenlose, gebaute Umwelt,
die nicht mehr die räumlichen Definitionen des 19. und 20.
Jahrhunderts repräsentiert. Gemeinschaft und Ort gingen
verloren, das Physische der Stadt schmilzt unter dem Einfluss
von globaler Vernetzung und entmaterialisiertem Informa-
tionsaustausch. Zentren von Aktivitäten wurden von neuar-
tigen, vernetzten Terrains übernommen, die keine vertrauten
Anzeichen von Urbanität aufweisen. In Fachkreisen wird
argumentiert, dass die Effekte von Globalisierung und Digi-
talisierung nicht zwingend die Notwendigkeit von Städten elimi-
niert, aber neue Typologien von räumlicher Macht kreieren
werden. Das Ergebnis werden Städte von unbekanntem
Umfang an Intensität, Komplexität und globaler Reichweite
sein.

Signifikante Ausmaße der Wirtschaftskraft von Städten werden
entmaterialisiert, bewegen sich mit großer Geschwindigkeit,
und überwinden Distanzen ohne Berücksichtigung von
topografischen oder rechtlichen Grenzen. Globale Einflüsse
werden auf lokaler Ebene berücksichtigt; das lokal Wahrgen-

The result will be that what is experience as "local," because
it is locally tied, will be a transformed condition imbedded
with nonlocal dynamics.

This condition will create opportunity for local actors to gain
a global forcefulness, and for the global city to function as a
generator of new forms of urban spatiality based on these
dematerialized networks.

Either interpretation of the influence of globalization
presents a challenge to enhancing place and community in
small cities. These communities will either cease to exist as
global flows supersede the traditional material and cultural
concentrations that created them in the first place, or they
will be unable to make sense of the circuits that they are
part of – networks that create new and unexpected spatial
dynamics.

In this international collaboration project, we will argue that
the global digital era engenders the necessity to develop
a process for responsive urbanism to make sense of the
new configurations and the influence of independent
networks that disrupt traditional efforts to renew place and
community.

In addition, this booklet will show the application of this
process through a collaborative design endeavor that brings
together perspectives from the United States and Austria
to bear on the future of two small cities facing tremendous
change.

nommene wird zum transformierten Zustand, eingebettet in
nicht-lokale Dynamiken.

Dieser Zustand eröffnet lokalen Akteuren die Möglichkeit,
globale Ungestümheiten zu nutzen, und die globalisierte Stadt
als Generator für neue Formen von urbanen Räumen zu entwi-
ckeln, die auf entmaterialisierten Netzwerken basieren.

Jede Interpretation von Einflüssen der Globalisierung präsen-
tiert eine Herausforderung für Gemeinschaften von kleinen
Gemeinden. Diese Gemeinschaften werden entweder in den
globalen Strömen aufgehen, die die materielle und kulturelle
Konzentration, durch die sie hervorgegangen sind, ersetzen,
oder sie sind nicht fähig in jene Kreisläufe einzusteigen, die
durch die neuen, unerwarteten Dynamiken erzeugt wurden,
von denen sie ein Teil geworden sind.

In diesem Projekt wird argumentiert, dass das globale, digitale
Zeitalter die Notwendigkeit eines Erneuerungsprozesses für
einen verantwortungsvollen Urbanismus erfordert, um die
neuen Konfigurationen und Einflüsse von unabhängigen
Netzwerken sinnvoll zu nutzen, die traditionelle Anstren-
gungen zur Erneuerung von Orten und Gemeinschaften
ablösen.

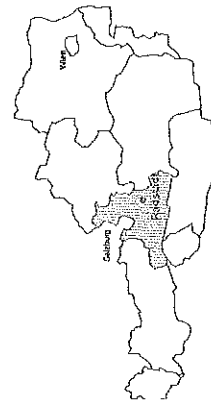
Die Broschüre zeigt Anwendungen dieses Prozesses aus öster-
reichischer und US-amerikanischer Perspektive im Rahmen
einer Zusammenarbeit über die Zukunft von 2 ländlichen
Regionen, die mit großen Herausforderungen konfrontiert sind.

description
beschreibung

ies of increased urbanization, globalization, and
te change, which design principles can help small
nities make decisions about future development?
ich way do local political players and their related
orks, structures, and values and cultural perceptions
: the approach to and decision-making process of the
al development of the small city?

s pilot project, two communities of similar size and
rance have been compared: Radstadt, located
a province of Salzburg, is a small historical city of
ximately 5500 people with a clearly articulated city
r surrounded by medieval walls, and will provide an
ple of Austrian political planning structures. It is a key
n Austria's biggest interconnected tourism region, the
burger Sportwelt Amadé; Mukwonago, Wisconsin, is
mmunity of rapid growth (more than 400% in 40 years)
theastern Wisconsin, USA which has a bare-bones
ning structure and a largely unrecognized city center,
the market playing a perhaps exaggerated role in the
ion-making process.

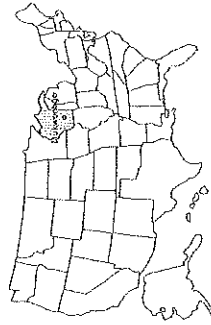
project was held during the spring/summer term in
as an inter-university exchange project between the
lute of Urbanism at Graz University of Technology, and
Department of Architecture and Urban Planning, at the



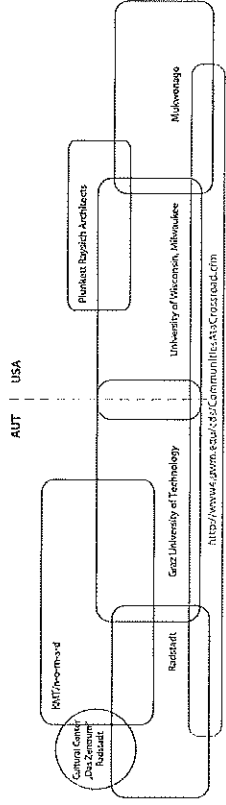
Wie und nach welchen Grundsätzen können sich ländliche
Regionen im Zeitalter zunehmender Verstädterung, Globa-
lisierung, Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Basis des
Tourismus durch Klimawandel, Abwanderung von Betrieben,
und Ausdünnung von Ortschaften orientieren? In welcher
Weise beeinflussen die politischen Entscheidungsträger, deren
Netzwerk, Organisationsstruktur sowie persönlichen Werte
den Entscheidungsprozess bei räumlichen Entwicklungen von
Gemeinden?

Anhand eines Pilotprojektes wurden 2 Gemeinden vergleich-
barer Größe und Bedeutung gegenübergestellt. Radstadt
im Bundesland Salzburg als mittelalterliche Stadt und
Zentrum des größten zusammenhängenden österreichischen
Tourismusgebietes, der „Salzburger Sportwelt Amadé“, und
Mukwonago in Wisconsin (USA) als Teil jenes „Counties“
(Waukesha) mit der raschesten Ausdehnung.

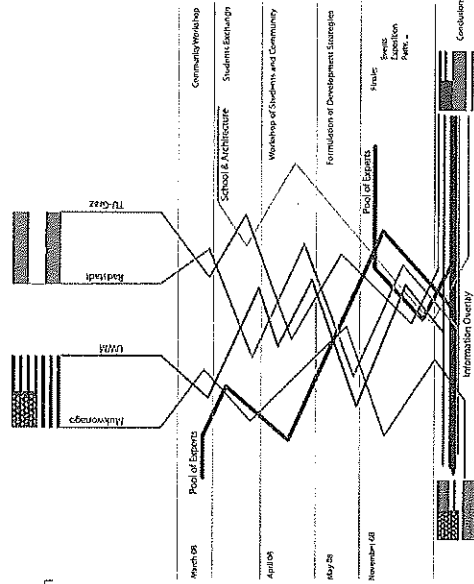
Das Projekt wurde im Sommersemester 2008 als interuniversi-
täres Austauschprojekt zwischen der Technischen Universität
Graz, Institut für Städtebau, und der University of Wisconsin
Milwaukee, Department of Architecture and Urban Planning
durchgeführt. Diese Kooperation bildet das Grundgerüst, in
dem die theoretischen Voraussetzungen geschaffen werden,
und erlaubt die Entstehung mehrerer Ebenen parallel in
beiden Testgemeinden-/regionen.



Organizational structure of the project
Organisationsstruktur des Projekts



Organizational diagram
Organigramm



Project description
Projektbeschreibung

University of Wisconsin Milwaukee, with community events and the foundation for both a theoretical engagement of the topic, as well as the multi-layered development of strategies for both regions.

In the first phase, an analysis of both local conditions and the decision making processes and their impact on spatial structures was undertaken. The second phase focused on defining speculative development scenarios in different regions which were then presented, discussed and debated with a broad public participation in a third phase.

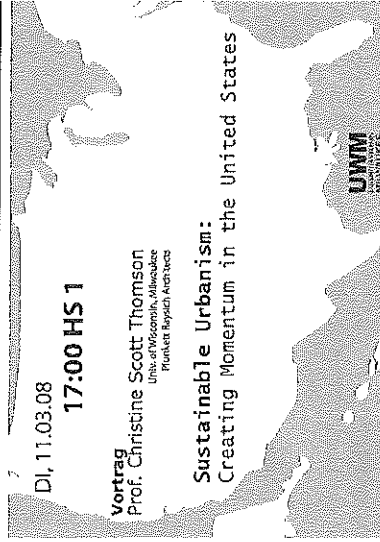
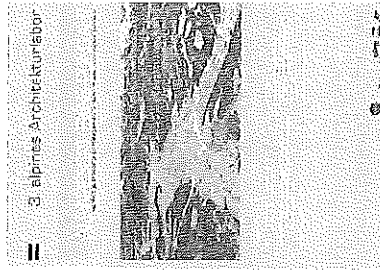
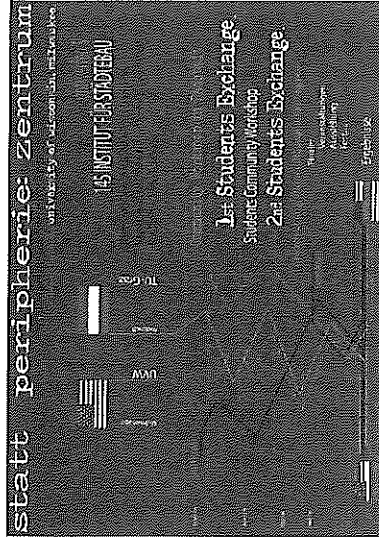
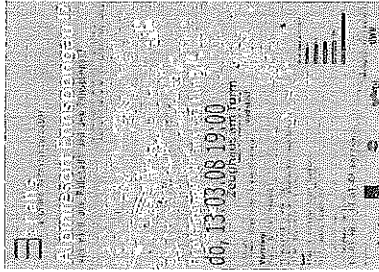
In addition to the classes held at each University and direct collaboration with the respective villages, UWM students traveled to Austria and participated in a series of workshops, focusing on architectural responses to growth and development challenges, with the Austrian students.

The exchange allowed students to compare how communities with different social and cultural histories respond to similar growth pressures. The student interaction encouraged a rethinking of standard approaches, and encouraged a broader discussion platform framing the problems and finding solutions.

In the first phase, an analysis of both local conditions and the decision making processes and their impact on spatial structures was undertaken. The second phase focused on defining speculative development scenarios in different regions which were then presented, discussed and debated with a broad public participation in a third phase.

In addition to the classes held at each University and direct collaboration with the respective villages, UWM students traveled to Austria and participated in a series of workshops, focusing on architectural responses to growth and development challenges, with the Austrian students.

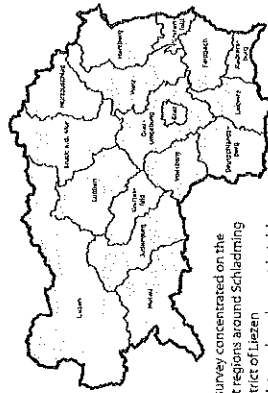
Event Posters
Plakate der Veranstaltungen



Climate change and the potential consequences for winter sports destinations is a favorite topic of the media each winter. The low snowfall of the winter of 2006/2007 resulted in a -7 % loss in sales for cable car enterprises. Those destinations located below 1,000 meters altitude were particularly affected, demonstrating a 21 % reduction in passenger transport for a total of 476 million.

Experts are left with the question why such public discussions have not yet resulted in broad-reaching actions in the affected regions. This article seeks to clarify and analyze the situation using a case study in the Enns Valley region. More results from this interdisciplinary project can be found on the webpage: www.klimawandel-wintersport.at.

The foundation for this work is provided by the research project STRATEGIE, which has been developed within the framework of the Austrian Federal Ministry of Science and Research's call *proVISION*. The University of Natural Resources and Applied Life Sciences led an interdisciplinary team of experts from the fields of marketing, regional planning, and meteorology, including also representatives of both the region



1. The survey concentrated on the ski regions around Schladming in the district of Liezen
1. Die Untersuchung konzentriert sich auf die Skiregionen um Schladming im Bezirk Liezen im Nordwesten der Steiermark

The Klimawandel und seine Folgen auf den Wintersport werden jeden Winter neu in den Medien diskutiert. Der schneearme Winter 06/07 bedeutete Umsatzeinbußen von -7% für die Seilbahnanlagen. Vor allem in Wintersportgebieten unter 1.000 Metern ist die Zahl der Beförderungen in der Wintersaison 2006/07 um 21 Prozent auf 476 Millionen zurückgegangen.

Unklar bleibt für viele Experten die Frage, warum diese öffentliche Diskussion nicht zu einem breiten Handeln in den Regionen führt bzw. geführt hat. Der vorliegende Beitrag versucht die Hintergründe am Fallbeispiel des Ennstals herauszuarbeiten und zu analysieren. (Weitere Ergebnisse dieses transdisziplinären Projekts sind auch auf der Webseite www.klimawandel-wintersport.at zu finden).

Die Grundlage dafür bildet das Forschungsprojekt STRATEGIE, das im Rahmen der Forschungsausschreibung *proVISION* des Bundesministeriums für Wissenschaft und Forschung ausgearbeitet wurde. Unter der Leitung der Universität für Bodenkultur wurde im Ennstal dieses Thema von einem interdisziplinären Team von Marketing-Fachleuten, Raumplanern, Meteorologen sowie Vertretern der Region und des Seilbahnverbandes untersucht (Pröbstl et al. 2008).

Im Mittelpunkt der Studie stand der westliche Teil des Ennstals mit den Skistationen Reiteralm, Planai - Hochwurzen, Hauser-Kaibling und der Ramsau im Bezirk Liezen (vgl. Abb. 1).

Regionales Bewusstsein zum Klimawandel
Um die 19. Jahrhundertwende war das gesamte Ennstal von Schladming bis nach Admont durch das Urlaubsangebot „Sommerfrische“ vor allem für Bürger aus der Stadt geprägt. Die Entwicklung zur Wintersportregion setzte in Schladming und Umgebung 1908 mit der Gründung eines Wintersportvereines ein. In den 50er Jahren wurde durch den Bau der

and the association of cable cars, and investigated the topic at hand in the Enns Valley (Pröbstl et al. 2008). The study focused on the western part of the Enns Valley including the ski resorts: Reiteralm, Planai-Hochwurzen, Hauser-Kaibling and Ramsau in the district of Liezen in Styria (fig. 1).

Regional awareness of climate change

At the turn of the 19th century, the stretch of the Enns Valley reaching from Schladming to Admont served as a summer retreat for the urban population. The establishment of a winter sports club in Schladming in 1908 signified the development of the area as a winter sports region. In the 1950s, the construction of the „Hochwurzenstraße“, a road that allowed skiers an easy and direct access to the mountain, underlined the importance of winter tourism for the area.

In 1953, the Planai syndicate built the first ski lift; the first cable car followed in 1972. The region increasingly developed as a venue for winter sport events, holding the first world cup races in 1973 and the first world championships in 1982. Since 1975, the region has recorded more overnight stays in the winter season than in the summer season. The early purchase of an artificial snow making system enabled the surveyed region around Schladming to underline its role as a winter sport region.

In contrast, the eastern section of the Enns Valley has developed very differently. Intensive commercial developments around Liezen and a structure oriented somewhat towards summer tourism define the eastern area.

Tourism dominates the service sector around Schladming, Haus, and Rohrmos, and contributes greatly to the development of the region in the west. However, structural problems in the industrial sector of the economy have slowed the development of the eastern section of the valley.

Hochwurzenstraße die Bedeutung des Wintertourismus verstärkt, da man durch diese Straße die Skitourer auf den Berg transportieren konnte.

Im Jahre 1953 baute die Interessensgemeinschaft Planai die erste Lifanlage Rohrmos/Hochwurzen und 1972 den ersten Kabinenlift. Die Region wurde auch zunehmend ein Austragungsort für Wintersportereignisse, wobei bereits 1973 das erste Weltcuprennen und 1982 die erste Weltmeisterschaft durchgeführt wurden. Seit dem Jahr 1975 werden in der Region Schladming mehr Übernachtungen im Winter- als im Sommerhalbjahr verzeichnet. Durch die frühe Anschaffung einer Beschneigungsanlage konnte sich die Untersuchungsregion um Schladming als Wintersportregion etablieren.

Im Gegensatz dazu entwickelte sich der östliche Teil des Ennstals in völlig anderer Weise. Intensive gewerbliche Entwicklung um Liezen und eine bis heute eher bescheidene, noch immer sommertouristisch ausgerichtete Struktur prägt den östlichen Teil. Der Tourismus nimmt innerhalb der Dienstleistungsbranche im Westen rund um Schladming Haus und Rohrmos eine besondere Stellung ein und trägt stark zur regionalen Entwicklung bei. Strukturprobleme der Industrie haben dagegen in den vergangenen Jahren die Entwicklung in den östlichen Teilen des Bezirks, insbesondere rund um Liezen, gebremst.

In Abbildung 2 wird die heterogene Struktur anschaulich deutlich. Trotz der Unterschiede zwischen dem westlichen und östlichen Teil, ist der Bezirk Liezen immer noch die bedeutendste Tourismusregion der Steiermark, wobei Gemeinden der Untersuchungsregion wie Ramsau, Rohrmos-Unteral oder Schladming hier die Spitzenpositionen einnehmen. In der Untersuchungsregion wurden 2004/2005 rd. 2 Mio. Übernachtungen erzielt, das sind rd. 21 % der gesamten Steiermark. Insgesamt entfallen in den tourismusstarken Bereichen rund

Figure 2 illustrates the heterogeneous structure of the region. Despite the differences between the eastern and western sections, the district of Luezen remains the most important tourism region of Styria, whereas the communities of Ramsau, Rohrmos-Untertal or Schladming are the highest ranked within the region. In 2004/2005, around 2 million overnight stays were recorded in the region -21 % of the total in Styria. Overall, approximately 60 % of the overnight stays are registered in the winter season, highlighting the importance of winter tourism (tab. 1).

In the context of the STRATEGIE research, regions do not approach the issue as a regional problem because only portions of the district are affected. Climate change and its consequences are not conceived of as a problem for the entire district, but only for separate areas within the district. Yet the individual communities consider themselves too small to address the issues.

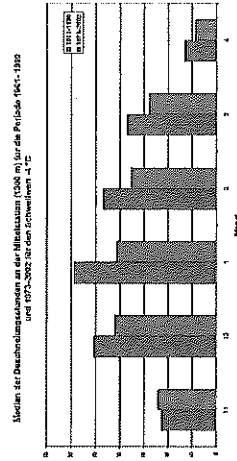


Fig. 2. Mean artificial snow production at mid-station altitude (1300 m) for the climatic period from 1961–1990 and 1973–2002 for the Planai-Bahn in Schladming. Today there are 40 hours less of artificial snow production in the 1960s and 70s. bdy: 2-Median der Beschneelungsstunden im Mittelstationsbereich für die Jahresnormalperiode 1961–1990 und den Zeitraum 1973–2002 für die Planai-Bahn in Schladming. Heute stehen im Jänner noch 40 Beschneestunden weniger zur Verfügung als in den 60er und 70er Jahren. (Fornberger et al. 2007)

Salzarten	Verbreitung der Nachschagen im Vergleich			Verhältnissen der Zahl der Nachschagen 1899 - 2000
	Nachschagen - Anteil in %	Winter 2000	Sommer 2000	
Asch	70,2	50,8	-75,8	-75,8
Gösserberg	60,9	32,2	-65,4	-65,4
Maas	72,2	62,3	-11,1	20,3
Pechlberg	71,8	69,2	4,1	17,8
Pöchl-Kalchitz	20,2	33,4	-33,0	-22,1
Ramau am Otztalsee	53,2	56,7	-19,6	-14,3
Ramsau-Unteralpe	74,7	61,2	-32,2	22,4
St. Leonhard	57,2	50,2	-10,1	10,1
St. Leonhard	57,2	50,2	-10,1	10,1
St. Leonhard	42,2	33,1	-4,3	30,6
Ötztal	45,9	29,8	-18,4	21,2

Tab. 1: Overnight stays in the researched communities
Tab. 1: Übernachtungen in den Gemeinden der Untersuchungsregion (Krajačits 2006)

60 % aller Nächtigungen auf die Wintersaison, was deren starke Bedeutung hervorhebt (vgl. Tab.1)

Im Rahmen von Strategie zeigte sich, dass die Region deshalb keine Antworten und Lösungen angeht, weil nur Teile des Bezirkes (Abb.1) betroffen sind. Der Klimawandel ist also damit auch kein Problem des Bezirkes, sondern nur eines seiner Teilgebiete. Die einzelne Gemeinde empfindet sich dagegen als zu kleine Einheit.

Ein Engagement im Bereich des Klimawandels setzt daher voraus, dass es ein gemeinsames Verständnis und eine Solidarität gibt, die sich unabhängig von politischen Grenzen formiert.

Regionalisierte Daten zum Klimawandel
Als weitere Voraussetzung ergibt sich im Bereich des Klimawandels in den Alpen das Problem, dass die vielfach publizierten Daten zu diesem Themenfeld keine ausreichende Regionalisierung auf das lokale Skizgebiet aufweisen und damit schwer eingeschätzt werden kann, ob und wie stark die jeweilige Betroffenheit ist. Im Rahmen von STRATEGIE konnten

A collective sense of understanding and solidarity, independent of political structures and frontiers, is the most important premise for a commitment to addressing climate change.

Regionalized data of climate change
Another challenge in the discussion of alpine climate change is the lack of regionalized data. Although there is a large amount of published data available, it is not sufficiently regionalized for the surveyed area, impeding the evaluation of the impact on the Enns Valley. The STRATEGE project avoided the use of general data, instead creating regionalized data sets and comprehensible presentations of research results. All in all, the use of localized data generates improved awareness of the issues amongst operating companies, media and the local population.

Figure 2 shows a clear deterioration of snow making conditions (excepting January), and thus indicates some of the effects of climate change on this region.

Regional strategies in reference to climate change
Today's most publicized strategies to safeguard tourism in
alpine areas can be summarized in three approaches:

- Maintain and strengthen winter tourism
- Replacement of winter sports
- Development of alternative products (fig. 3)

The first strategy "maintain and strengthen winter tourism", is based on an improvement of technical conditions, especially for artificial snowmaking. This would include improving snow quality and snow amount at temperatures just below freezing, (-2°C or -1°C) as well as improving slope surfaces.

durch Verwendung von regionalisierten Daten und einer anschaulichen Aufbereitung der Ergebnisse solche Probleme vermieden werden. Lokale Daten dieser Art erzeugen immer ein verbessertes Problembewusstsein bei Betreibern, Medienvertretern und bei der interessierten Bevölkerung der Region.

Die Abbildung 2 zeigt, dass mit Ausnahme des Jänners bereits deutlich schlechtere Bedingungen für die Beschneidung vorliegen und die Anzeichen des Klimawandels auch für dieses Gebiet klar abgelesen werden können.

Regionale Strategien bezogen auf den Klimawandel
Betrachtet man die derzeit propagierten Strategien zur
Sicherung des Tourismus im Berggebiet, dann lassen sich diese
in drei wesentliche Ansätze zusammenfassen:

- Beibehalten und Stärken des Wintertourismus
- Ersatz des Wintersports
- Entwicklung alternativer Angebote (vgl. Abb.3)

Die Strategie „Beibehalten des Wintertourismus“ beruht darauf, die technischen Rahmenbedingungen, insbesondere bezogen auf die technische Beschneelung, zu verbessern. Neben der Verbesserung der Schneequalität und –menge bei geringen Minusgraden (-2 oder -1) wird auch die Veränderung der Pistenoberfläche miteinbezogen. Die wesentlichen Gefahren und Probleme dieser Strategie liegen in einer zunehmenden ökologischen Belastung des Naturhaushaltes, die dann umso größer ist, je höher die Eingriffsflächen für Beschneigungsanlagen, Nivellierungen oder Liftbauten situiert sind. Für diese sicherlich nur kurzfristig wirksame Strategie erscheint allenfalls die Investition in eine effiziente Technik sinnvoll, um Grenztemperaturbereiche auszunutzen, in diesem Zusammenhang stellt sich jedoch die Frage, wer – Seilbahn, Gemeinde, Kunde, Hotels, o.ä. – die zunehmenden Kosten für die Beschneelung

This strategy is problematic as it increases the negative impact on the ecological balance of the area, which escalates the higher the altitude of the area of intervention for snowmaking, slope leveling and ski lift systems. As the strategy can merely be effective for the short-term, investments only should be made in order to improve efficiency for a limited range of temperatures just below freezing. The question then becomes: who pays for the additional snowmaking expenses - cable car companies, communities, clients or hotels? In addition to the increase in investment costs for new facilities, a further hazard of this strategy is the delayed or non-pursuit of other approaches.

The strategy "replacement of winter sports" aims to keep winter sport tourists in a region by providing additional offerings and products. Tourism companies tend to recommend and pursue this strategy. In an attempt to compensate for days with poor snow conditions, short-term and indoor alternatives such as horse-back riding, swimming + wellness, or indoor sport are promoted. Mid- and long-term offerings are also developed with a focus on improving a community's profile and appeal.

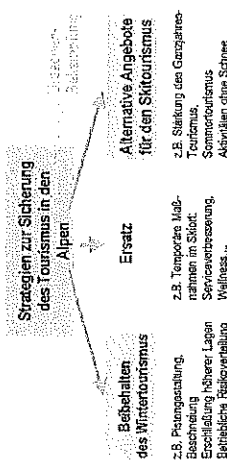


Fig. 3: Strategies to safe alpine tourism
Abb. 3: Strategien zur Sicherung des Tourismus in den Alpen

übernimmt. Die Strategie birgt neben dem zunehmenden Investitionsrisiko bei neuen Anlagen und Erneuerungen die Gefahr, dass andere Adaptionsstrategien nicht oder zu spät in Angriff genommen werden.

Unter dem Stichwort „Ersatzangebote für den Wintersport“ wird in der Tourismusbranche die Strategie zusammengefasst, die versucht, durch andere zusätzliche Angebote und Dienstleistungen den Kunden im Wintersport zu halten. Dazu werden kurzfristige Angebote gerechnet, wie z.B. Nutzung von Indooranlagen (Reiten, Baden, Saunen, Tennis), aber auch mittel- und langfristige Angebote, die die Attraktivität des Ortes insgesamt steigern sollen. Insbesondere die Tourismusberatung setzt auf diesen Weg. Tage mit Schneemangel sollen durch verbessertes Service und Dienstleistungen kompensiert werden.

Bei der Untersuchung dieser Frage zeigt sich, dass sogar das selbst erstellte „ideale“ Ersatzprogramm nur für wenige Wintersportler einen gleichwertigen Ersatz für das Skifahren darstellt (siehe Abb.4). Für lediglich 15% kann dieses Programm am ersten skifreien Tag das Skifahren zu 100% ersetzen. Durchschnittlich kann das „ideale“ Ersatzprogramm am ersten Tag das Skifahren zu 56% ersetzen. Geht man davon aus, dass der Nutzen eines Schitages 100% beträgt, so verringert sich der Gesamtnutzen des Skifahrens durch einen einzigen skifreien Tag bereits um durchschnittlich 44%.

Die Effekte dieser Strategie sind also eher begrenzt. Ziel der Strategie „Alternative Angebote“ ist es, neue touristische Konzepte und Angebote zu entwickeln, die die starke oder ausschließliche Fokussierung auf den Skisport aufgeben und verschieben, den Sommertourismus zu stärken bzw. auf einen Ganzjahrestourismus hinzuwirken.

An Stelle einer Suche nach alternativen Konzepten zum Wintersport wird bei der Entwicklung neuer Strategien ein

However, the research showed that for most skiers, an alternative program cannot compensate for missed skiing, even if they organize the program themselves (see Fig. 4). A mere 15 % stated that an alternative program could fully replace the first day without skiing. On average, the "ideal" alternative program is able to replace skiing up to 56% on the first day. If one supposes the value of a ski day to be 100%, then the total value of a ski holiday would decrease by 44 % with only one non-ski day. Thus, the effects of such a strategy prove to be very limited.

The final strategy "development of alternative products" seeks to develop new touristic concepts and products, and reduces or eliminates the focus on winter skiing. Rather, the strategy concentrates on strengthening summer tourism and cultivating tourism year-round. Instead of finding direct alternatives for winter sports, strategies following a multi-season principle are defined. Assumed is a change in visitors' preferences and holiday habits e.g. a decrease in those desiring a standard ski vacation. The STRATEGIE survey shows that there is currently no product on the market with a comparable regional added value. The development of a suitable strategy for a community and region is a major challenge. This is especially true when long-term positive economic impulses are projected for a region – there is little motivation to adjust.

Decision-making which demonstrates a consciousness towards the environment and climate is easier to encourage and implement when a direct action is successful and recognized. This is true not only for ski regions, but for all of us. The installation of a new snowmaking machine may show immediate results, while climate-friendly behavior can only be recognized in one or more generations. This is one explanation why most regions favor a technical-oriented strategy for the maintenance of winter sports over the development of new products and concepts.

Wie sehr kann Programm Schifahren ersetzen?

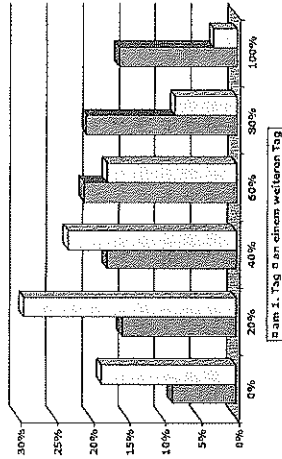


Fig. 4: Success of compensation programmes
Abb. 4: Erfolg von Ersatzprogrammen (MANOVA 2007)

saisonübergreifender Ansatz gewählt. Diese Strategie setzt ein verändertes Kundeninteresse bzw. veränderte Urlaubswohnheiten, wie etwa den Verzicht auf einen traditionellen Skifurlaub, voraus. Im Rahmen von STRATEGIE wurde auch deutlich, dass es derzeit kein Produkt mit einer vergleichbaren regionalen Wertschöpfung gibt. Eine Entwicklung einer entsprechenden Strategie für einen Ort und eine Region stellt eine große Herausforderung dar. Dies gilt um so mehr, als eher langfristig positive wirtschaftliche Impulse absehbar sind.

Nicht nur für Skiregionen, sondern auch für uns alle gilt, dass umwelt- bzw. klimabewusstes Handeln immer dann einfacher umsetzbar ist, wenn ein direkter Handlungserfolg erkennbar ist. Die Installation einer neuen Beschneigungsanlage kann unmittelbare Wirkungen zeigen, ein heutiges klimafreundliches Verhalten ist wohl erst in einer oder mehreren Generationen erkennbar. Dies ist auch ein Erklärungsansatz dafür, warum einer technisch orientierten Adaptionsstrategie zum Beibehalten des Wintersports in den meisten Regionen der Vorrang vor der Entwicklung neuer touristischer Produkte gegeben wird.

Eine Region entwickelt sich, entweder vorwärts, rückwärts, oder sogar im Ruhezustand. Wenn die Leute hier mit den Änderungen, welche entweder stattfinden oder nicht stattfinden, wie etwa eine oder keine neue Autobahn, oder mit der Parkfrucht der Bevölkerung, nicht zufrieden sind, stellt sich die Frage, wie solche Entwicklungen gesteuert werden können. Für die Durchführung einer Regionalplanung fehlen aber teilweise gesetzlich festgelegte Instrumente, mit dem Ergebnis, dass eine Planung nur punktuell, und nicht flächendeckend, von privaten Initiativen des Landes oder den Gemeinden, von den Bürgern und Bürgerinnen, Privatunternehmen oder den Architekten mit ihren Ideen umgesetzt werden kann. Wie diagnostizierend oder beratend die von Bund und Land durchgeführten Vereinen und Programme wie Ökok oder Öpul auch sein mögen, letztendlich werden fast alle relevanten Entscheidungen in den Gemeinden getroffen.

Gemeinden

Eine regionale Initiative, welche von mehreren Gemeinden unterstützt wird, scheitert meistens daran, dass eine geeignete Rechtsform fehlt, da Gemeinden sich wie Privatpartner zueinander verhalten müssen. Sie können über die eigentliche Planung in jeder einzelnen Gemeinde nicht formal entscheiden, weil ein Gemeinderat nicht über den Teil des Plans in der Nachbargemeinde zuständig sein kann. Auch wenn sich die Ortschaften einer Region politisch zur Errichtung z.B. von einem Ballungs- oder Konferenzzentrum, oder sogar von einem ökologischen und historischen Landschaftsmuseum einigen könnten, damit irgendwo innerhalb der Region ein identitätsstiftendes Zentrum entsteht, fehlt unabhängig von dessen möglichem Standort eine kritische Masse an Wahrsorgungseinheiten, wie sie zum Beispiel die Stadt Salzburg bereits bietet.

Die nötigen Wahlmöglichkeiten in der unmittelbaren Nähe. Die Infrastruktur des Tourismus genügt da nicht,

weil sie sich ziemlich dezentral über die ganze Landschaft zerstreut hat. Aufgrund privater Initiativen könnte jede Gemeinde irgendwo im Gemeindegebiet ein großes, gefälliges Einkaufszentrum realisieren lassen, das mit den dazugehörigen Parkflächen das Bild der Gesamtlandschaft gefährden würde – auch wenn es wie heute üblich nicht neuschönlich, sondern wie ein kleines historisches Städtchen mit Straßen und Plätzen, nach außen hin wie eine verkleinerte Raststätte, Festung, ausgeführt werden würde. Das damit zusammenhängende Verkehrsaufkommen in den Nachbargemeinden würde aber die Idee einer gemeinsamen Regionalplanung nicht näher bringen. Es wäre besser, wenn sich die Gemeinden über Schwerpunkte und Spezialisierung unterhalten. Ein großes Einkaufszentrum in jeder Gemeinde würde wegen der geringen Dichte der Region nicht funktionieren, und könnte deshalb auch nicht realisiert werden. Nachdem die historisch wichtige "alpine Architektur" des Modernismus heute – von einigen Ausnahme abgesehen – meistens nur noch als Vorwurf für die Errichtung von mediokreren Riesenkisten angewandt wird, wäre es besser, die Einkaufszentren gleich entlang der Autobahn zu situieren, wobei für eine richtige Einbindung in die Landschaft auch in diesem Fall der historische Stil eines Festungsbau aus organischen Baumaterialien, welche optisch im Hintergrund verschwindet, die bessere Lösung wäre.

Region

Gemeindeübergreifende Eingriffe, wie die Autobahn oder der Wasserhaushalt, werden meistens von übergeordneten Instanzen technisch und monofunktional organisiert, ohne dass die Landschaftsgestaltung ein Hauptziel sein muss. Es kann mittlerweile nur gehofft werden, dass diese die Landschaft nicht allzu sehr gefährden, und, wie die Autobahn im Enns-Pongau, relativ gut eingebettet sind. Letzteres wäre für eine Verbindung von Tauern- und Phyrn-Autobahn durch das Ennstal viel schwieriger, weil eine Autobahn über die gesamte Länge in einem schönen, langen

Tal fast niemals gut gelöst werden kann – und auch fast nie gut gelöst wurde, wie die räumlichen Entwicklungen im Inn- und Rhodetal zeigen. Statt eine Ferne oder eine ferne Bestimmung darzustellen verkümmern solche Täler durch die Autobahn zu einer Art Kanalisation. Sie werden sozusagen als Hülle an die Autobahn angehängt. Bei der Eisenbahn ist das weniger der Fall, diese trägt aber auch weniger zur Entwicklung bei.

Nachdem die Vorhaben des Landes und die immer mehr werdenden Richtlinien der europäischen Union meistens nicht spezifisch für eine Region ausgearbeitet worden sind, nehmen sie in der Umsetzung öfters die Form von Restriktionen an. So wird eine Planung in Gang gebracht, welche Entwicklung eher verhinert als ermöglicht. Die Vogel- oder Feinstoffrichtlinie der Union gibt zum Beispiel vor, dass, wenn ein Haus in einem angewiesenen Vogelgebiet gebaut wird, an einer anderen Stelle in einem ebenfalls dazu angewiesenen Vogelgebiet ein gleich großes Areal an die Vögel zurückgegeben werden soll. Vom Gesichtspunkt einer Planung bedeutet das, dass für einen Hausbau zwei Grundstücke statt eins gebraucht werden. Das eine, um das neue Haus zu bauen, und das zweite, um ein altes abbrechen zu können. Es macht jede Bauvorbereitung komplizierter. Mit dem Feinstoff passiert in den städtischen Bereichen das Gleiche: eine hinzugefügte Straße impliziert, dass eine andere, bestehende Straße für den Verkehr gesperrt werden muss. Anstelle einer Planung der Freiheit, welche Initiativen ermöglicht, tritt so allmählich eine Planung der Sicherheit, welche jegliche Entwicklung schwierig macht, auch wenn sie geplant und von allen Beteiligten genehmigt wurde. Das heißt aber nicht, dass eine solche restriktive Planung nicht konstruktiv genutzt werden kann. Die Frage ist nur, wie und was von wem an vorbereitender Arbeit geleistet werden muss. Ähnliches trifft auf die Landschaftsarchitektur zu.



Landscape around Roadroad
Landschaft rund um Roadroad

Während die Auffassung von Landschaft als möglichst reine, von lieben Bauern quasi sorgsam unhistorisch gepflegte Natur beim Publikum und sogar bei den meisten Architekten den vorherrscht, und diese auch die Tourismusbilder prägt, war der Fachbereich der Landschaftsarchitektur an sich eher technisch-ökologisch orientiert. In Österreich wurde der Fachbereich sogar synonym mit der Landschaftspflege gesehen. In der Landschaftsarchitektur wird die Landschaft zwar in ihrem komplizierten Zusammenhang betrachtet, obwohl die Landschaften in deren Entwürfen meistens einfache sind, oder Ästhetisierungen von einseitigen Techniken oder Teilbereichen aufzeigen. Obwohl im Fachbereich die „romantische“ Publikumsnostalgie vielfach durch diese Haltung kritisiert wird, da dadurch Probleme wie die drohende Wiederbewaldung verneint werden, konnte die Landschaftsarchitektur immer bei der rein positiven Wertschaffung jener Nostalgie anknüpfen, um ästhetisch völlig einseitige Landschaftsbilder akzeptiert zu bekommen, die sonst nicht akzeptiert würden. Die Begründung lag eben darin, dass

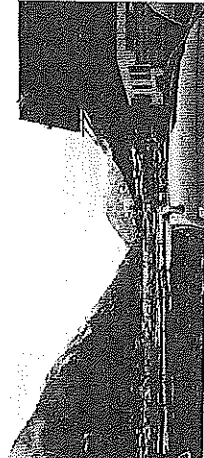
die Landschaften nicht in ihrer Komplexität dargestellt wurden, und dadurch sowohl aus der Sicht des Städtebaus, als aus der Sicht der eigenen Aufgabe fast diätetisch, und ästhetisch immer zu dünn, erschienen. So verbrachte man Anfang der achtziger Jahre an der Landwirtschaftsuniversität Wageningen in den Niederlanden die meiste Zeit mit den technischen Problemen; wie Hochspannungsleitungen durch entspannende Kurven statt entlang eckigen Linien durch eine Landschaft geführt werden. Fragt man aber die Bevölkerung, werden die Hochspannungsleitungen noch immer nicht oder durchaus nicht wie ein Bestandteil der Landschaft und des Landschaftsbildes wahrgenommen. Meistens werden sie überhaupt nicht gesehen. Sie verstecken sich im Bild. Die Landschaft ist ohne schön.

Differenzierung

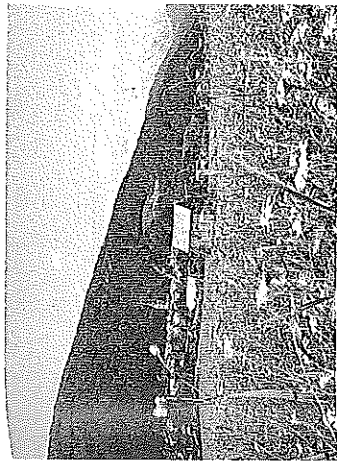
Nun muss aber eine neue Funktion, die geplant oder sogar realisiert worden ist, ohne wirklich wahrgenommen zu werden, an einem Standort, wo es diese Funktion zuvor nicht gab, nicht unbedingt ein differenzierendes Element darstellen, durch das die betreffende Gegend weiter charakterisiert werden wird. Ein Einkaufszentrum, das an die Infrastruktur einer Autobahn angebunden ist, differenziert beispielsweise nicht per se die Autobahn, sondern nutzt die Autobahn lediglich als Möglichkeit. Die Differenzierung ist innerhalb der Autobahn gegeben. Es ist die Autobahn, die dann die Gegend charakterisiert. Die Differenzierung muss in der Autobahn gesehen werden. In diesem Fall bewirkt das Neue keine Differenzierung des Bestehenden. Das Bestehende enthält die Differenzierung, die eine Entwicklung ermöglicht. Was daraus folgt, könnte eine empirische Planung sein, die nicht kategorisch zwischen dem Neuen und dem Bestehenden unterscheidet. Dies ist insbesondere für jene Gegenden oder Kleinstädte wichtig, die nicht von sich aus einen U-gang zur Global City haben, die durch Null-Wachstum gekennzeichnet sind, oder unter wirtschaftlicher Depression

leiden. Eine Analyse - vor allem eine ästhetische Analyse - des Bestehenden bezüglich seiner Bildung, seiner Geschichte, oder seiner Organisationsstiefe, bietet die Möglichkeit, seine Differenzierungen oder transzendentalen Momente zu entdecken, sogar wenn dieses Bestehende an die neutralsten Muster oder geometrischen Pläne gebunden ist. Das heißt, dass die Bestandsanalyse am Wichtigsten ist, und sogar mit einer Wunsch- oder Traumplanung identisch sein kann.

Aber kann ein Bestand an sich als Wunschbild betrachtet werden? Lieben wir die Landschaft? Dann wäre eine Planungs- und Entwurfsmethode, welche das Neue nicht gegenüber, neben oder nach dem Alten, sondern als reine innere Differenzierung des Alten, als dessen Möglichkeit, darstellt, in dem Sinne zeitgemäß, dass das Alte durch solche Planung aufgewertet wird, statt schlimmer Gegenstand zur Verbesserung zu sein. Das heißt gerade, dass zwischen Bestand und Entwicklung eine viel engere Beziehung organisiert wird als in der üblichen Verbesserungsplanung. Diese signalisiert im



Parking landscape
Parklandschaft



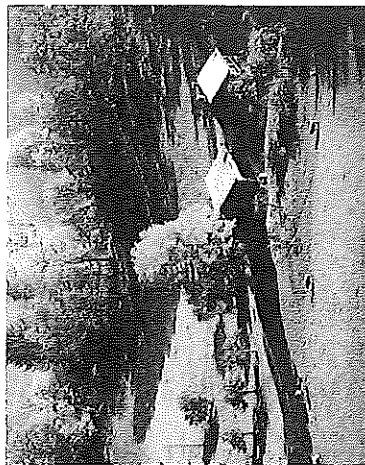
The open countryside
Offene Wiesenlandschaft

Bestand lediglich zu lösende Probleme, zu heilende Krankheiten und zu beseitigende Defizite, und diffamiert somit den Bestand. Ich habe diese neue Methode mal "It's already there" (es ist schon da) genannt. Der Vorteil wäre, dass auch die restriktiven oder sogar negativen Bestandteile eines Areal, wie die armen Hochspannungsleitungen oder die leider zu häufig und zu schnell befahrenen Straßen, auf diese Weise ohne jeglicher Voreingenommenheit zuerst aufgewertet werden. Sie können sozusagen neutral als nun einmal anwesende Merkmale, in die Planung aufgenommen werden, welche sich noch entwickeln können. Das heißt, dass sie sich auch in positive Richtung entwickeln, und einen rein positiven Beitrag an der Planung bilden könnten. Sogar Planungsrestriktionen wie Sicherheitszonen und dergleichen könnten wie gesagt auf diese Weise als reflexive Landschaftserhaltung und Landschaftsweiterverarbeitung, statt als Entwicklungsunmöglichkeit, aufgefasst werden.

Enns-Pongau

Es ist hier überall schön. Nur wenige zweifeln daran. Es ist aber auch zu allgemein schön, und eben deshalb ist es so schön. Enns-Pongau ist schön in der Allgemeinheit. Ob jedoch diese Schönheit im Sinne Immanuel Kants uneigennützigem Wohlgefallen, oder aber in der Breite der von der Land- und teilweise auch Forstwirtschaft, gestalteten Landschaft als einer im Kant's Sinne komplizierten Natur betrachtet wird, ob die Landschaft schön ist oder verwirklicht erhaben: in beiden Fällen ist der Blick in die Landschaft eine Aussicht, und die Landschaft wird von außen betrachtet, wie genussvoll oder ängstlich sie auch sein kann. Unabhängig ob man drinnen oder draußen ist, der Blick in die Landschaft als Ganzheit bleibt naturalistisch. Für die spezifische Thematik einer Regionalplanung ist sie in ihrer Komplexität gleichmäßig verfügbar, und fast so leer wie die Tabula rasa des Modernismus, egal ob sie mit Landwirtschaft oder Tourismus gefüllt ist. Trotzdem kann geistig-gerne auf Grund der leeren Betrachtung eine Obsession entstehen. Sei es der Gedanke, privat einen Supermarkt zu eröffnen, oder privat durch die Gegend zu gehen. Es sind die versteckten Möglichkeiten. Die Landschaftsbetrachtung ruft nicht nur Obsessionen hervor, für eine Entwicklungsplanung werden sie auch gebraucht. So bald es um Spezifisches geht, gibt es von der Planungsmethode her keinen Unterschied zwischen dem Supermarkt und dem Wanderer. Die Landschaft erscheint um eine völlig einseitige Idee ponieren zu können, ohne jegliches Verhältnis zur Vielfalt oder zur thematischen Breite der Wirklichkeit. Das Gebiet ist nicht leer, um in der Reihe ausgefüllt werden zu können; es ist leer, damit in der Darstellung nicht alles vertreten zu sein braucht. Es soll eine Umkehrung für die Planungs-Obsessionen führen kann. Es ist die Obsession, die in der Darstellung in dem Moment eine Leere produziert, wenn sie einen Teil der Wirklichkeit, die sie darstellt, nicht organisiert

- oder nicht organisieren möchte. In der Darstellung wird aus Programm Diagramm, das heißt ein Organisations-
schema, das nicht die ganze Wirklichkeit, sondern nur einen Teil davon organisiert. Je einseitiger die Idee, umso weniger braucht die Wirklichkeit in der Darstellung der Wirklichkeit dargestellt zu werden. Warum diese Schwierigkeit gerade in der Planung der Landschaft eine Rolle spielt und zum Beispiel nicht in der Kunst oder der Architektur, hat offensichtlich damit zu tun, dass die Landschaftsplanung, weil sie gerade eine Ganzheit darstellt, nicht auf einen naturalistischen Totalitätsanspruch bezüglich der Wirklichkeit und ihrer Bedeutungen verzichten kann. Sobald eine solche Vision eine reine Parzellierung aus Wiesen, Bauernhöfen, Straßen, Siedlungen und Kleinstädten überstiegen hat - was im Grunde genommen könnte man fast phänomenologisch behaupten, immer der Fall gewesen sein muss - bleibt eine Vision auch dann, wenn man versucht sie los zu werden, oder sie eben nicht zu haben.



Picturale landscape
Landschaftliches Idyll

Zur Entwicklung der Region soll das Individuelle geprägt werden, sei es die Privatinitiative eines Supermarkts, einer Tankstelle; oder die Privatinitiative zum Wandern, Spazieren oder sogar Schilaufen. Das alles könnte wie eine Intensität aufgefasst werden, deren möglichen Ausübung sich in der Landschaft versteckt hält. Das nicht nur rein rhetorisch, sondern Thema für die Regionalplanung wäre dann eigentlich, was sich in einer Landschaft, in irgendeiner Landschaft wie dieser, verstecken kann. Kurz: wie soll die Landschaft sein, worin man flüchten kann? Long: wo liegt dann die Entwicklungsmöglichkeit der gleichen Landschaft? Es geht dabei nicht um eine Verschwindungsmöglichkeit, wie die Anonymität in den großen Städten, sondern umgekehrt: um die mögliche Schaffung eines Abstands, eine Pflege der Persönlichkeit oder eines Ladens aus einer Distanz von irgendwo, wie Marguerite Yourcenar auf ihrer Mount Desert Insel vor der Küste von Maine, Martin Heidegger in seiner schwarzwalder Berghütte, oder Friedrich Nietzsche in Sils Maria, dort, wo der große Philosoph sich, Theodor Adorno zufolge, "versteckte", und Nietzsche "bei Regen wie bei gutem Wetter, einen roten Sonnenschirm getragen [hat] - einen Schutz gegen die Kopfschmerzen erhoffend. Eine Bande von Kindern (...) hatte sich ein Vergnügen daraus gemacht, ihm in den zusammengefalteten Schirm Steinchen zu platzieren, die ihm, sobald er den Schirm öffnete, auf den Kopf fielen. (...) Wir dachten, in welche schwierige Situation der Leidende gekommen sein musste, der seine Quälgeister vergebens verfolgte, und ihnen am Ende womöglich noch Recht gab, weil sie das Leben gegen den Geist repräsentierten (...)*". Abgesehen davon, dass diese apokryphe Geschichte, wovon es in jeder Gegend wie hier manche gibt, zu viel an den Schluss Franz Kafkas Erzählung Der Landarzt erinnert, um wahr zu sein, ist da in den Hochalpen nicht die Rede von Bergen, sondern von Steinchen, das heißt intensive, auf den ersten Blick ziemlich eigenschaftslose Sachen, welche peinlich werden können.

Die Regionalentwicklung könnte statt großmaßstäblich vielleicht besser als klein- bis winzigmaßstäblich aufgefasst werden, damit die Ökologie auch von Anfang an vertreten wird, und zwar durch Ereignisse. Eine Tankstelle ist besser als Steinchen zu betrachten, wie etwas Fremdes statt etwas Fernes. Neulich behauptete die Londoner Universität School of Life, Raststätten, Hotellobbys, Wanderwege und dergleichen sind nicht nur Orte der Einsamkeit, sondern auch der Reflexion, Beruhigung, Begegnung und neuer, nicht vorhergesagter Programmmöglichkeiten. Sie sind gut für die Gesundheit. Eine Regionalplanung würde sich in dem Sinne nicht fragen, was etwa die Radstädter tun können - wie wichtig das auch sein mag - sondern was wir in Radstadt tun können.

Die schönsten Ideallandschaften sind aber eigentlich solche, wo gewisse Überzeugungen, wie zum Beispiel religiöse, in einfache, kleinmaßstäblichen Regeln umgesetzt worden sind. Dies ist zum Beispiel um 1800 in den Shakerdörfern in den Vereinigten Staaten geschehen, wo alle Häuser entlang, oder in der unmittelbaren Nähe einer einzigen Straße stehen, durch welche alle Häuser mit den dahinterliegenden Fluren und Feldern erschlossen werden. Alle Häuser haben zwei Vordertüren, damit Frauen und Männer unabhängig voneinander ins Haus gehen können. Nicht, weil es da einen Unterschied gibt, sondern weil Frauen und Männer dort grundsätzlich gleich geachtet sind. Dadurch wird die meist unlösliche Schwierigkeit, wie die Vordertür mit ihrem oder seinem Schlüssel öffnet, und wer wem die Tür offen hält, wer als Erster hineingeht und wer als Zweiter, ästhetisch aufgehoben⁴⁴. Man kann darüber diskutieren, die einfache architektonische Darstellung einer solchen Höflichkeit macht es aber auch möglich, dass darüber diskutiert werden kann.

Beglehbare Landschaft statt Schau-Landschaft, noch immer ästhetisch und anschaulich, auch in den kleinen Sachen. Eigentlich könnte die gesamte Landschaft besser als Garten aufgefasst werden, wobei die Größe der Landschaft gartenmäßig vertreten sein könnte. Damit die Extensität der Talebene zur ästhetischen Gartengestaltung wird, könnte die Talebene bis in die niedrigeren Hänge zum Beispiel von einem ziemlich weit auseinandergezogenen, punktuellen Schachbrettmuster aus Weiden bepflanzt werden, was nicht sehr kostspielig sein würde. Damit entsteht, von der Größe her, die Andeutung eines riesigen Obstgartens, aber ohne unmittelbares Obst. Garten von Eben.

Size and Scale

Mukwonago and Radstadt are similar in size and population with approximately 5000 people. The 1000 year historical development of Radstadt is well-documented. Mukwonago was originally a tribal seat of the Potawatomi Indians before it was recognized as a US settlement in 1844.

Position and Character

Both municipalities occupy a comparable position within their respective regions, and in their relationship to the proximate urban agglomerations. Radstadt is located approximately 70km/44 miles southeast from the provincial capital of Salzburg, which has a population of around 150,000 (210,000 in the metropolitan area). Mukwonago is situated around 60km/38 miles southwest of Milwaukee,

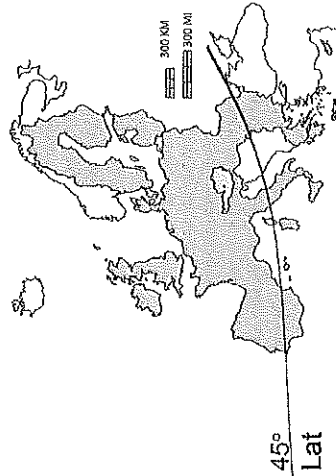
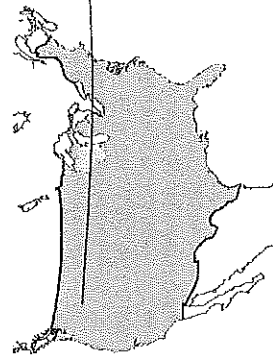
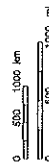
Größe und Masstab

Mukwonago und Radstadt sind sowohl in Größe als auch Population mit 5000 Einwohnern vergleichbar. Die 1000jährige geschichtliche Entwicklung von Radstadt ist sehr gut dokumentiert. Mukwonago war ursprünglich ein Stammsitz der Potawatomi Indianer, bevor es 1844 als offizielle US-Stadt anerkannt wurde.

Positionierung und Charakter

Beide Städte sind von ähnlicher Bedeutung für die Region, und in deren Beziehung zu Ballungsräumen; Radstadt liegt ca. 70 km südlich von Salzburg, Mukwonago 60km südwestlich von Milwaukee. Obwohl Milwaukee mit 600.000 Einwohnern wesentlich größer als Salzburg ist, kann eine Vielzahl von Parallelen in der Beziehung von Kleinstädten zu Ballungsräumen gezogen werden.

Radstadt, Salzburg - 47° latitude
Mukwonago, WI - 42° latitude



Building structures Mukwonago (above) and Radstadt (below)
Bebauungsstruktur Mukwonago (oben) und Radstadt (unten)

Erholung und Topographie

Können die Alpen als zentraler Natur- und Erholungsraum im Sinne eines „European Central Park“ (GAM.01 Tourism and Landscape: Regina Barth-Gößler + Theo Deutinger) gesehen werden, so ist Radstadt Teil jenes Erholungsgebietes, das von 80 Mio. Europäern innerhalb von 2 Stunden erreichbar ist.

Mukwonago liegt nicht in eine Bergwelt eingebettet und unterscheidet sich daher grundsätzlich von jener alpinen Topographie um Radstadt. Die Topographie von Mukwonago wurde durch glaziale Überformung der Kettle Moraine gebildet, und ist durch eine Vielzahl von Seen und Wäldern geprägt. Das ist deshalb von grundlegender Bedeutung da beide im Erholungs- und Tourismussektor eine ihrer wichtigsten ökonomischen Grundlagen haben.

The main difference between the two regions is the degree and quality of tourism infrastructure. Radstadt is part of the „Sportwelt Amade“, Austria's largest winter tourism network, with more than 870 downhill slopes. In contrast, Mukwonago and the Kettle Moraine Region are home to miles of hiking, skiing, and biking trails through the Kettle Moraine State Forest, and numerous lakes for summer and winter recreation. Their use is largely local and regional, and tourism infrastructure is minimal. Generally, there is a sense that the qualities of the region are underappreciated and underused.

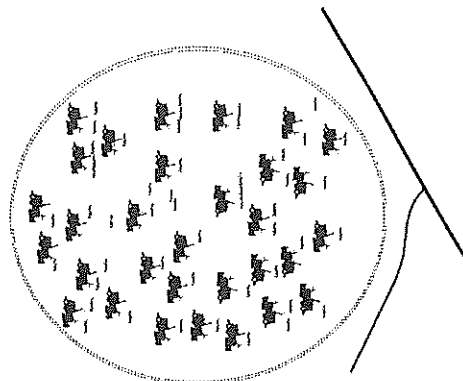
a city of approximately 600,000 (1.7 million in the metropolitan area). Although Milwaukee is significantly larger than Salzburg, many parallel relationships between the small communities and agglomerations can be drawn, as articulated in some of the student work.

Recreation and Topography

If the Alps are conceived of as a central recreation and nature zone in the sense of a „European Central Park“ (as formulated by Regina Barth-Gößler and Theo Deutinger in GAM.01 Tourism and Landscape), Radstadt takes its place in a recreation region which can be accessed by more than 80 million Europeans inside of 2 hours.

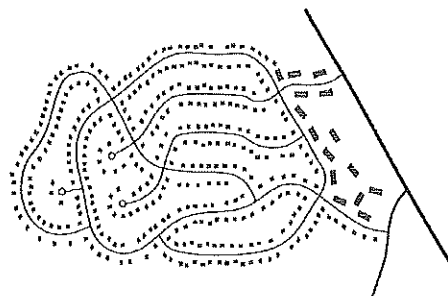
Mukwonago is not embedded in a mountainous topography, and thus the terrain differs considerably from that of Radstadt. Glacial Moraines constructed the landscape of the Kettle-Moraine territory, which contains numerous woodlands and lakes. The natural resources of the region have historically drawn recreation seekers from Chicago, located 2 hours south.

Development Pressures and Planning Structures and Cultures
Mukwonago and Radstadt are both communities under pressure from development, whereas Mukwonago is confronted with both uncontrolled growth and significant population increases. The formerly well-defined village center of Mukwonago has largely fallen victim to a string of state-issued traffic initiatives and the consistent development of monocultural shopping centers. Excepting the year 2000, no planner or urban designer has been employed by the village. Planning responsibilities have consistently been outsourced to engineering companies. In 1990, a masterplan was commissioned and successfully



So dient die Gegend um Mukwonago als Erholungs- und Aktiv-
urlandschaft für das ca. 2 Autostunden entfernte Chicago und
die nördlichen Regionen von Illinois. Der größte Unterschied
liegt jedoch in der wesentlich besser ausgebauten Tourismus-
Infrastruktur von Radstadt gegenüber Mukwonago, wodurch
Defizite in der Wahrnehmung der Qualitäten Mukwonago's als
Erholungsraum bestehen.

Entwicklungsdruck und Planungsstrukturen/-kulturen
Mukwonago und Radstadt gerieten durch ähnliche Entwick-
lungsproblematiken unter Druck, wobei Mukwonago sowohl
mit unkontrolliertem Wachstum als auch mit Bevölkerungs-



Transformation of agricultural space into settlements, Mukwonago
Transformation von landwirtschaftlichen Flächen in Siedlungsflächen, Mukwonago

completed, only to be put aside without further follow-up
or implementation. Most planning decisions are made by
locally-elected representatives, who possess no professional
experience in the field. Generally the belief is held that the
free market will steer decisions in the right direction.

Radstadt, on the other hand, is representative of a typical
Austrian planning structure consisting of State, County, and
Municipality. The zoning plan is updated regularly, and
professionals are consulted for planning tasks. However,
Radstadt has also been confronted with massive planning
initiatives, such as the displacement of the courthouse, a
possible expansion of the national roadway and freeway,
the potential relocation of the post office, and police
station, a suburban train station, and the development of
shopping centers on the periphery. The opinion that the
free market will guide development has gained stature in
the past few years.

When compared on paper, the Austrian planning and
decision-making model should lead towards a more
directed physical growth. While this is true in many cases,
a comparison of the current situation in both communities
demonstrates that each community faces similar challenges
and struggles in identifying solutions. In each case,
decisions are negotiated between the specific planning
structures and cultures, and are quite dependent on the
personalities involved.

plosion konfrontiert wurde. Das ehemalige, gut definierte Stadt-
zentrum fiel beinahe vollständig Verkehrsinitiativen und der
Entwicklung von monofunktionalen Einkaufszentren zum Opfer.
In Mukwonago war ausgenommen im Jahr 2000 nie ein
professioneller Planer bzw. PlanerIn beschäftigt, derzeit
werden Planungsaufgaben an Ingenieurfirmen vergeben. Im
Jahr 1990 wurde eine Masterplanung in Auftrag gegeben,
dieser wurde jedoch innerhalb kürzester Zeit verworfen.
Die meisten Planungsentscheidungen werden von lokalen,
gewählten Repräsentanten und Repräsentantinnen getroffen,
die dafür weder ausgebildet sind, noch über andere Wege
über das notwendige Wissen verfügen. Es wird die allgemeine
Einstellung vertreten, dass der freie Markt die richtigen
Entscheidungen herbeiführen wird.

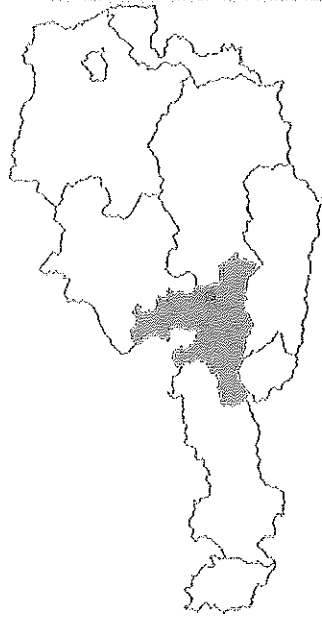
Radstadt auf der anderen Seite ist Teil der österreich-typischen
Entscheidungsstrukturen von Staat, Land und Gemeinde.
Der Flächenwidmungsplan wird regelmäßig adaptiert, und
für Planungsaufgaben werden nach Bedarf Spezialistinnen
und Spezialisten herangezogen. Aber auch Radstadt war
in jüngster Zeit mit massiven Planungsinitiativen, wie dem
Ausbau der Bundesstrasse und der Autobahn, dem Abwanden
von Bezirksgericht, Post und Polizeizentrale, ÖBB-Schnell-
zugstation, sowie mit der Entwicklung von Einkaufszentren an
der Peripherie betroffen. Auch hier wird oft von den Lokalpoliti-
kerinnen und -politikern die Meinung kundgetan, dass der freie
Markt die Entwicklungen regeln wird.

Obwohl das österreichische Modell auf dem Papier gegenüber
jenem der USA zu einem kontrollierteren Wachstum führen sollte,
so wird deutlich, dass die realen Ergebnisse von Entwicklungen
in Kleinstädten in jüngster Zeit durchaus vergleichbar sind.
Entscheidungen spielen sich im Spannungsfeld zwischen den
spezifischen Planungsstrukturen und Planungskulturen einer-
seits, und den Akteuren andererseits ab.

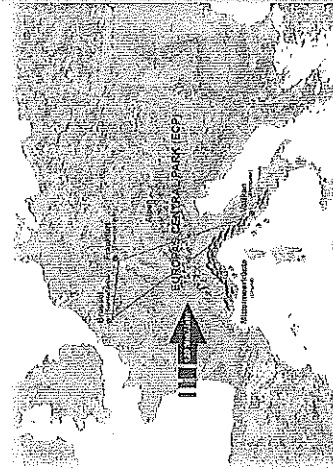
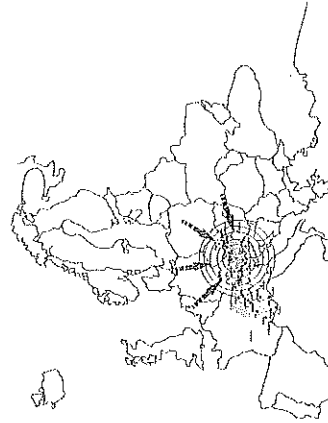
The Regions: Location
Die Regionen: Lage
Enns-Pongau

Nation - Province - Community
Staat - Bundesland - Gemeinde

Austria
Population: 8,032,926
Territory: 83,871 km²
(33,548 mi²)
Salzburg
Population: 515,327
Territory: 7,154 km²
(2,762 mi²)



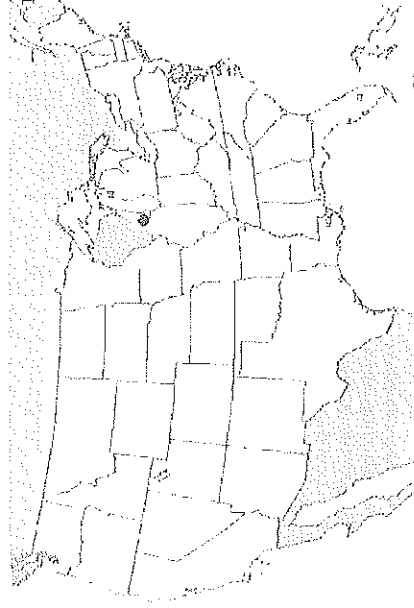
The Alps
Die Alpen



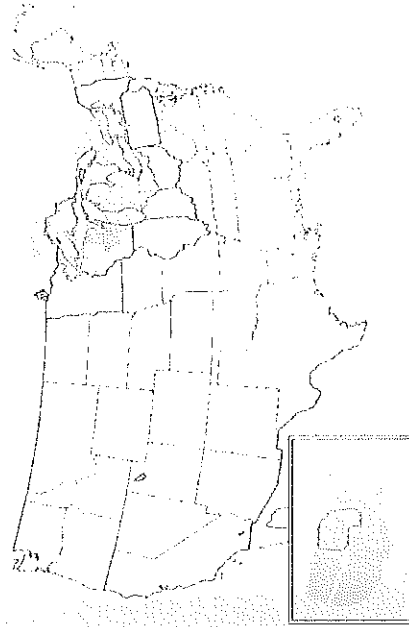
Kettle-Moraine Territory

Nation - State - Community
Staat - Bundesstaat - Gemeinde

USA
Population: 299,398,484
Territory: 9,161,923 km²
(3,664,769 mi²)
Wisconsin
Population: 5,556,506
Territory: 140,662 km²
(65,498 mi²)



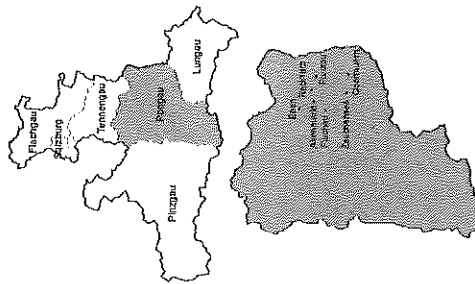
Great Lakes
Große Seen



Enns-Pongau
Political district: Pongau
Province: Salzburg
Population: 14.273

Territory: 393 km² (151 mi²)
(Pongau: 1725 km² / 665 mi²)

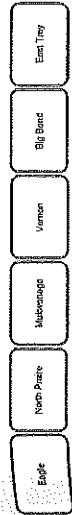
Sea Level: 1.136 m (on average: 3.727 ft)
Topography: alpine mountains and valleys



Ennspongau



Kettle-Moraine Territory



Kettle-Moraine Territory

Kettle-Moraine Territory
County: Waukesha

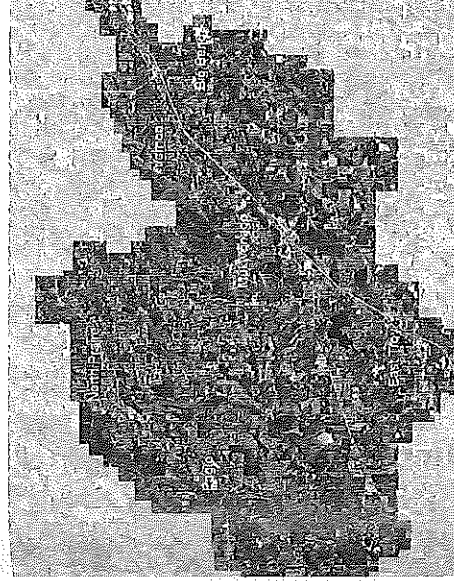
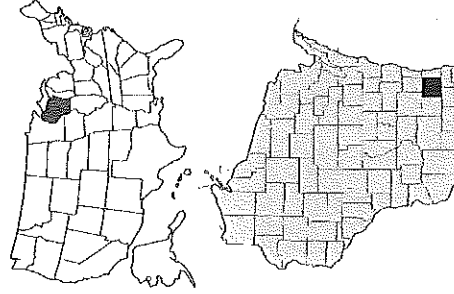
State: Wisconsin

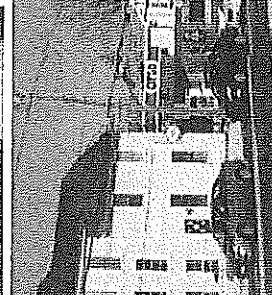
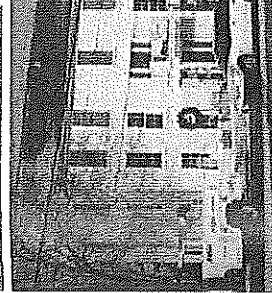
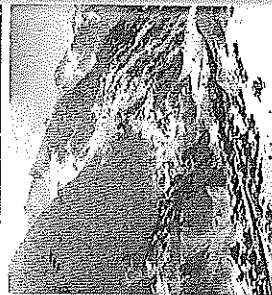
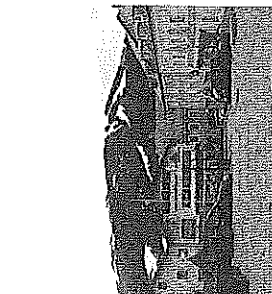
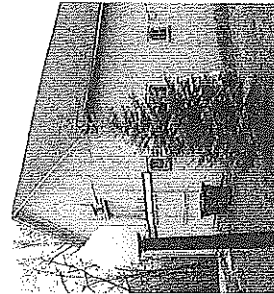
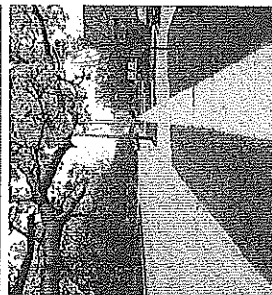
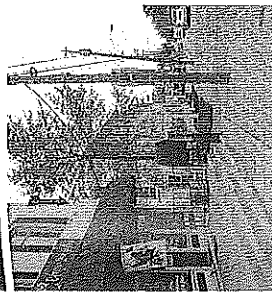
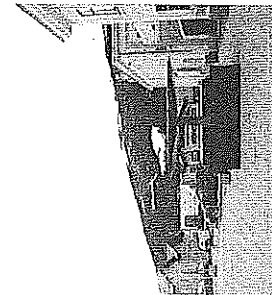
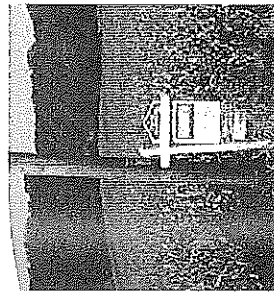
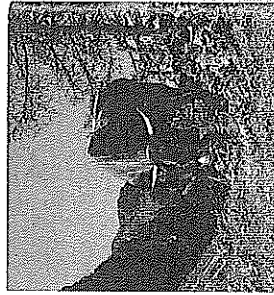
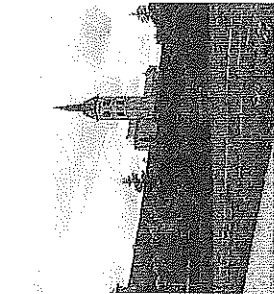
Population: 33.400

Territory: 282.5 km² (113 mi²)

Sea Level: 259 m (850 ft)

Topography: glacial moraines and drumlins



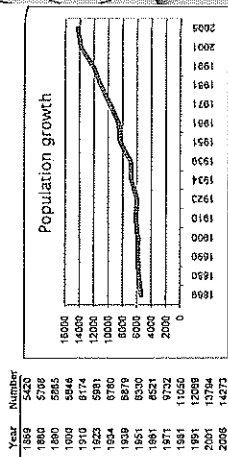


The Regions: Regional Development
Die Regionen: Regionale Entwicklung

Demographics
Demografie

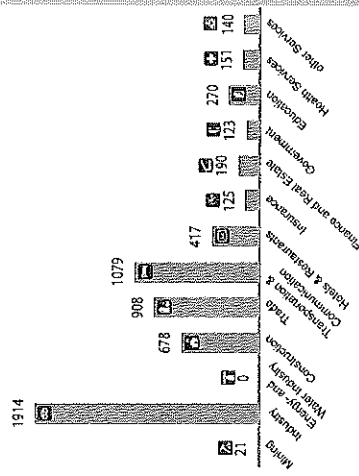
Population development: 1869-2006
Bevölkerungsentwicklung 1869-2006

When did Enns-Pongau grow?
Wann ist der Enns-Pongau gewachsen?
1900-1910: +5 % population growth
1900-1910: + 5 % Bevölkerungszuwachs
1991-2002: +13% population growth
1991-2002: + 13 % Bevölkerungszuwachs



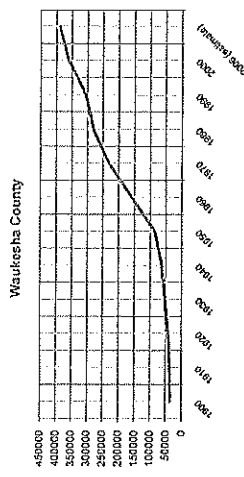
Employment
Beschäftigung

Where do people work?
Wo arbeiten die Menschen?
31,8 % work in industry
31,8 % produzieren Sachgüter
17,9 % work in hotel & restaurant industry
17,9 % arbeiten im Gastgewerbe
0 % act in energy production
0 % sind in der Energieerzeugung tätig



Kettle-Moraine Territory

Waukesha County

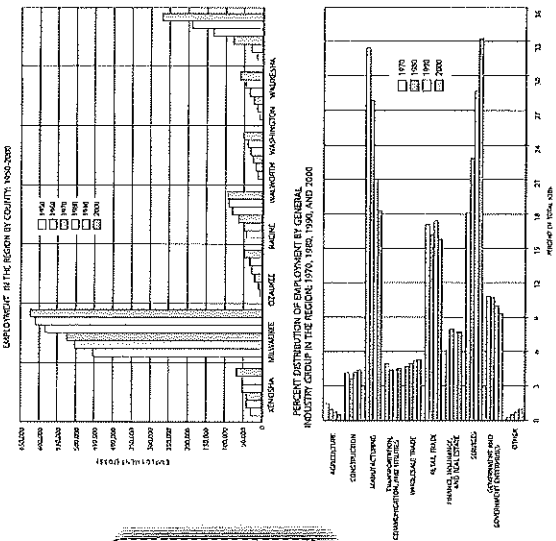


Population development 1900-2006
Bevölkerungsentwicklung 1900-2006

Where do people live?
Wo lebt die Bevölkerung?
Milwaukee: decrease in population
Milwaukee County: Bevölkerungsschwund
Waukesha: slight increase
Waukesha County: leichter Bevölkerungszuwachs

Employment
Beschäftigung

Where do people work?
Wo arbeiten die Menschen?
18 % produce material goods
18 % produzieren Sachgüter
33 % work in services
33 % arbeiten im Dienstleistungssektor
1 % work in agriculture
1 % sind in der Landwirtschaft tätig



Demographics Demografie

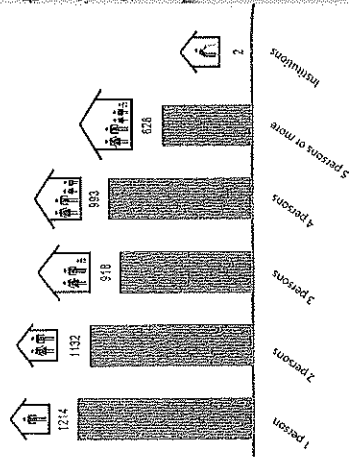
Household sizes Haushaltsgrößen

How many people live in each household?
Wieviele Leute leben in jedem Haushalt?

48 % are single- or 2- person households
48 % sind 1- oder 2-Personenhaushalte

19 % live in a 3-person household
19 % sind 3-Personenhaushalte

13 % are 5-person households
13 % sind 5-Personenhaushalte

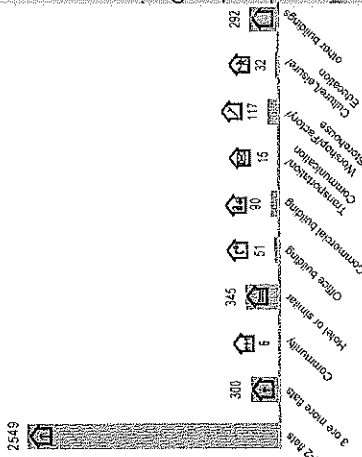


Building Typologies Gebäudetypologien

Which building types exist in Enns-Pongau?
Welche Gebäudetypen existieren im Enns-Pongau?

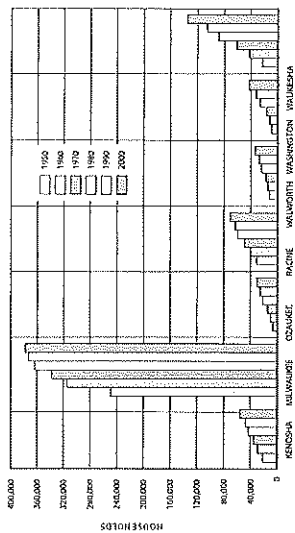
2549 buildings are buildings for 1 or 2 families
2549 Gebäude sind Ein- und Zweifamilienhäuser

67 % are residential buildings
67 % aller Gebäude sind Wohnhäuser



Kettle-Moraine Territory

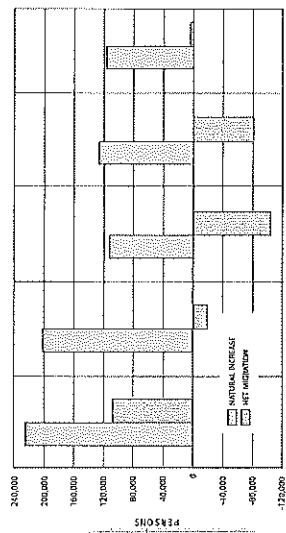
HOUSEHOLDS IN THE REGION BY COUNTY: 1950-2000



AVERAGE HOUSEHOLD SIZE IN THE REGION BY COUNTY: 1950-2000

County	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Rendsha	2.5	2.6	2.7	2.8	2.9	3.0
Vilmarhart	2.5	2.6	2.7	2.8	2.9	3.0
Coalke	2.5	2.6	2.7	2.8	2.9	3.0
Ragie	2.5	2.6	2.7	2.8	2.9	3.0
Valworthy	2.5	2.6	2.7	2.8	2.9	3.0
Washington	2.5	2.6	2.7	2.8	2.9	3.0
Willamette	2.5	2.6	2.7	2.8	2.9	3.0
Region	2.5	2.6	2.7	2.8	2.9	3.0

COMPONENTS OF POPULATION CHANGE IN THE REGION: 1950-2000



The Regions: Regional Development
Die Regionen: Regionale Entwicklung
Enns-Pongau

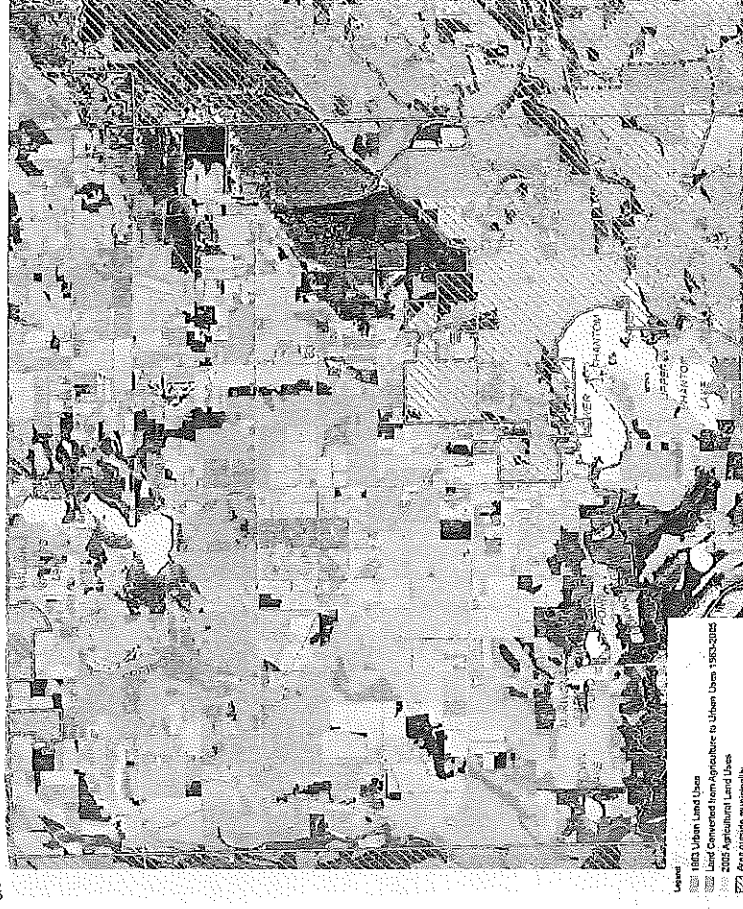
Urbanization
Bebauung

Building surfaces
Hausflächen



Kettle-Moraine Territory

Agricultural land conversion, Town of Mukwonago
Urbansierung, Town of Mukwonago

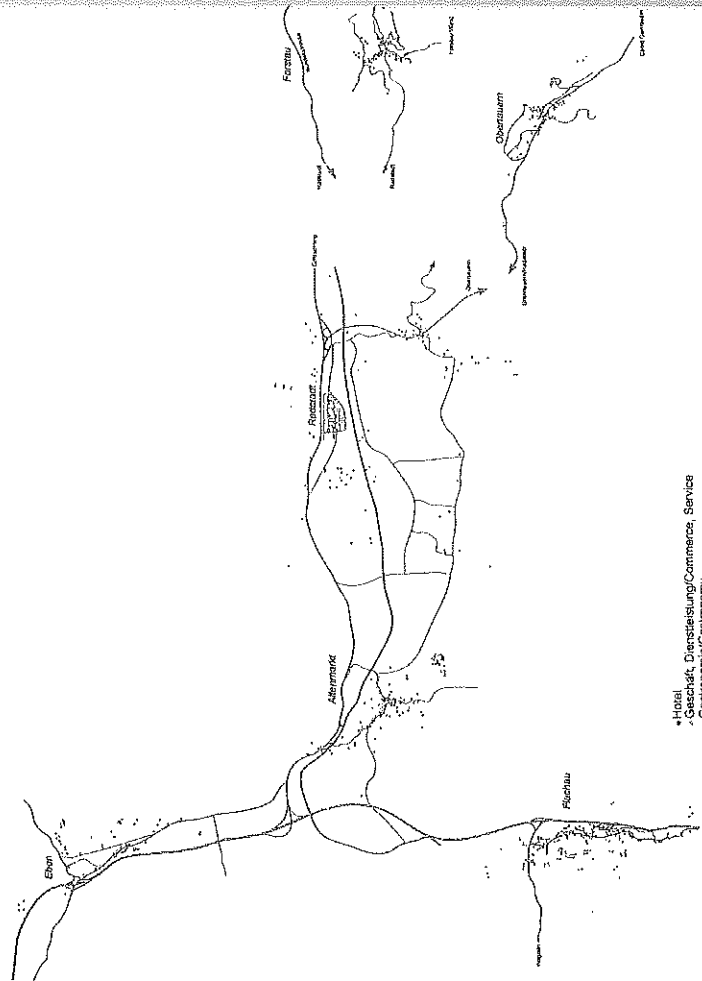


Sources: U.S. Bureau of Economic Analysis and SEWRPC

The Regions: Regional Development
Die Regionen: Regionale Entwicklung
Enns-Pongau

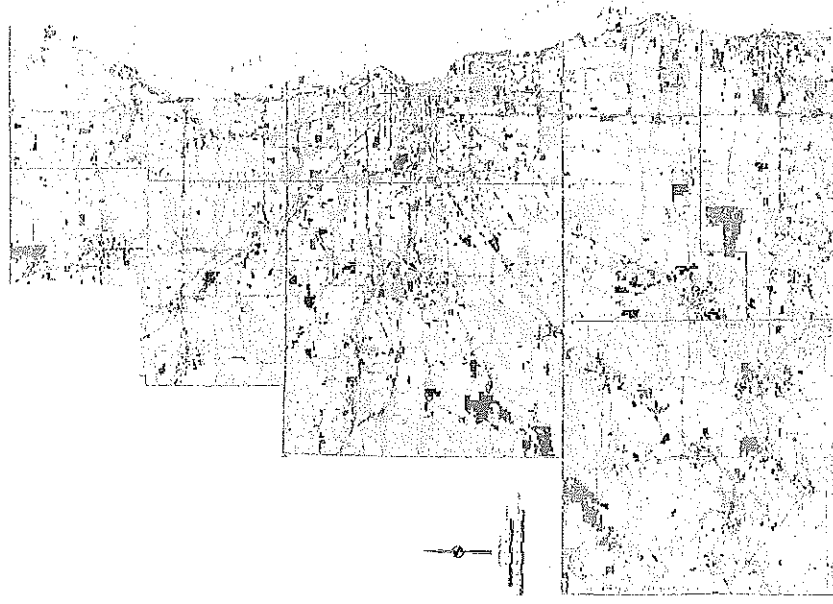
Land Use
Flächennutzung

Infrastructure
Infrastruktur



Kettle-Moraine Territory

Existing Land Use
Bestehende Flächennutzung

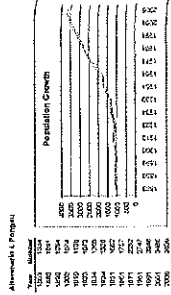
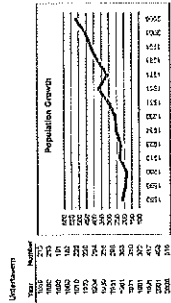
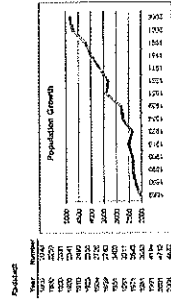


The Regions: Local Development Die Regionen: Lokale Entwicklung

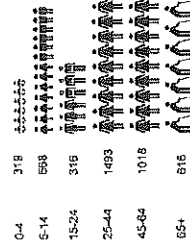
Radstadt

Demographics Demografie

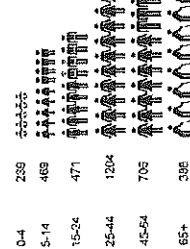
Population growth Bevölkerungswachstum



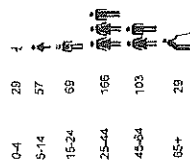
Age Distribution Altersverteilung



Altenmarkt i. Pongau



Unterbaum



50 persons

Mukwonago

Population growth Bevölkerungswachstum

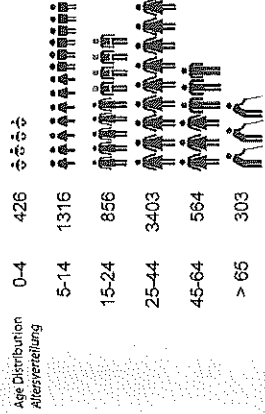
Town of Mukwonago

Year	Population
1850	1084
1860	1373
1870	1261
1880	1084
1890	1317
1900	1263
1910	831
1920	808
1930	833
1940	801
1950	1269
1960	1579
1970	1930
1980	4879
1990	5687
2000	6688
2010	7631
2015	7869
2020	8346
2025	8765

Village of Mukwonago*

Year	Population
1850	
1860	
1870	
1880	
1890	
1900	
1910	615
1920	687
1930	846
1940	855
1950	1207
1960	1877
1970	2967
1980	4014
1990	4484
2000	6162
2010	6839
2015	7131
2020	7422
2025	7770

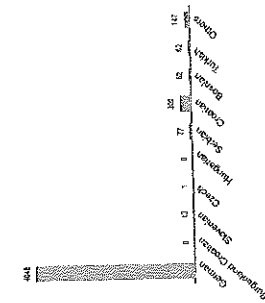
* The Village of Mukwonago was incorporated in 1905.



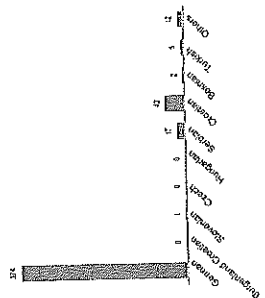
Demographics
Demografie

Language spoken
Umgangssprache

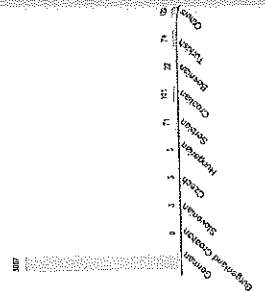
Radstadt



Untertauern



Altenmarkt i. Pongau

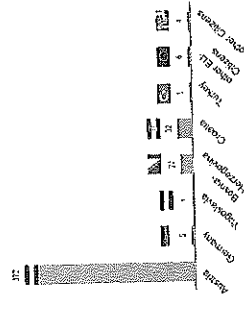


Language spoken at home

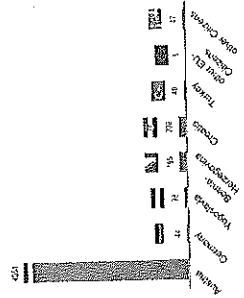
English only	5979
Spanish	79
Other Indo-European languages	113
Asian and Pacific Island languages	28

Nationality
Nationalität

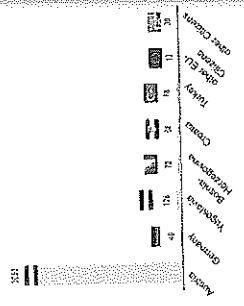
Radstadt



Untertauern

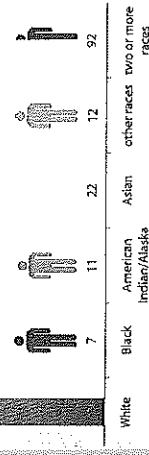


Altenmarkt i. Pongau



Race

Race	Number	Percent
White	6724	97,90%
Black	7	0,10%
American Indian/Alaska Native	11	0,20%
Asian	22	0,30%
other races	12	0,20%
two or more races	92	1,30%

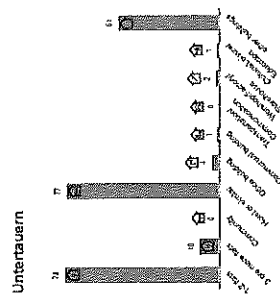
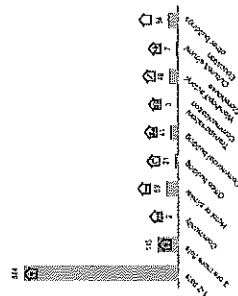


The Regions: Local Development
Die Regionen: Lokale Entwicklung
Radstadt

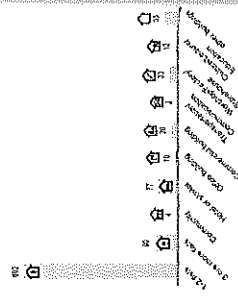
Demographics
Demografie

Building Typologies
Gebäudetypologien

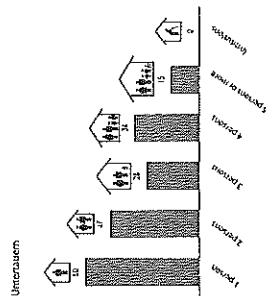
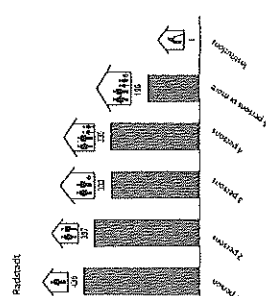
Radstadt



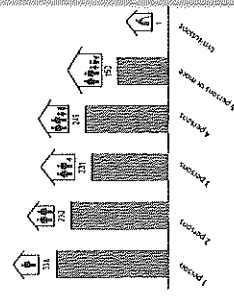
Altenmarkt i. Pongau



Household sizes
Haushaltsgrößen



Altenmarkt i. Pongau



Mukwonago

Total housing units
2241
Occupied housing units
2184
Vacant housing units
57
For seasonal, occasional, or
occasional use
20

Homeowner vacancy rate
0.6 (percent)
Renter vacancy rate
4.4 (percent)

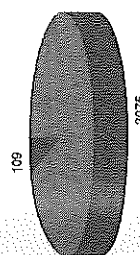
Housing Tenure

Occupied housing units
2184
Owner-occupied housing units
2075
Renter-occupied housing units
109
Average household size of owner-
occupied units
3.16
Average household size of renter-
occupied units
2.51

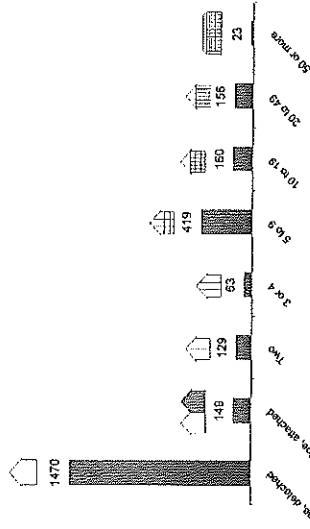
House occupancy
Gebäudebelegung
Occupied housing units
Vollständig bewohnte
Vacant housing units
Nicht vollständig bewohnt



Housing Tenure

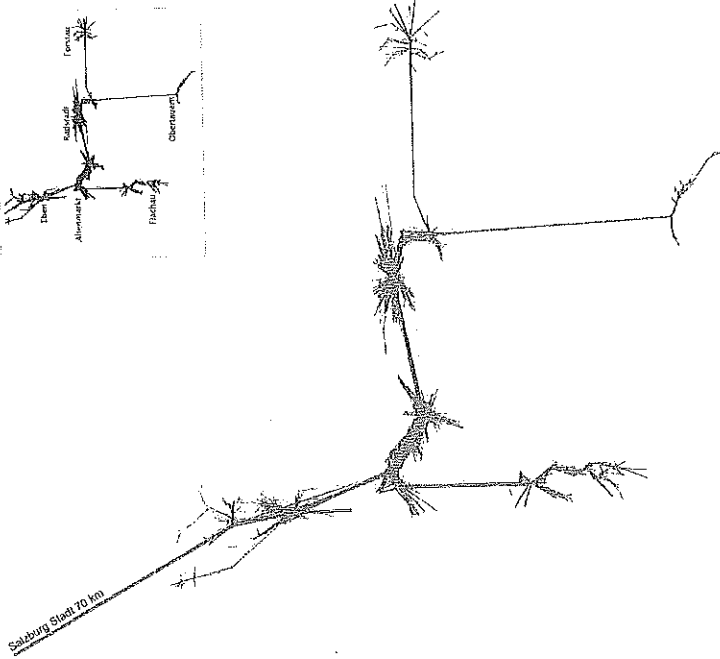
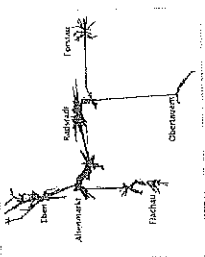


Housing units in structures
Wohnungseinheiten



he Regions: Local Development
ie Regionen: Lokale Entwicklung
adstadt

ransportation
ransport
utgoing commuters
ender Enns-Pongau

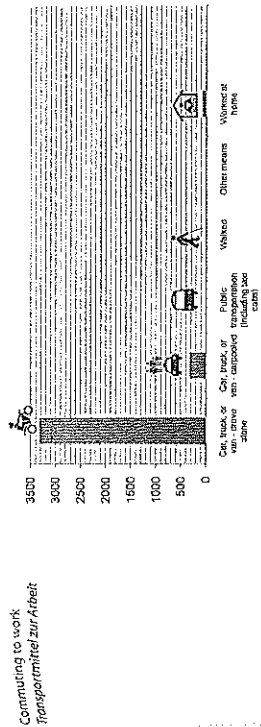


Commuters to the Region	Altmannsdorf	Enns	Enns-Pongau	Fuchsbühl	Obervellach	Obervellach	Obervellach
Altmannsdorf	2112	0	0	0	0	0	0
Enns	0	2112	0	0	0	0	0
Enns-Pongau	0	0	2112	0	0	0	0
Fuchsbühl	0	0	0	2112	0	0	0
Obervellach	0	0	0	0	2112	0	0
Region	2112	2112	2112	2112	2112	2112	2112

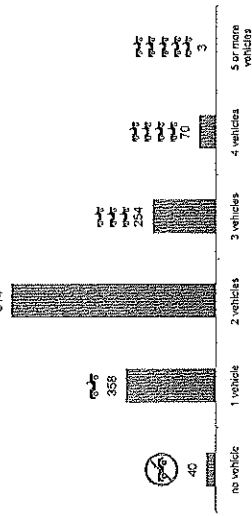
1 line is equivalent to 1 commuter
1 Linie entspricht 1 Pendler

Quellen: Statistik Austria, 2001

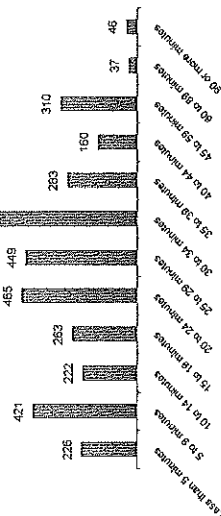
Mukwonago



Cars and other vehicles in owner-occupied houses
Anzahl der Fahrzeuge in Eigentumsheimen



Travel time to work
Fahrtzeit zur Arbeit



Sources: <http://www.city-data.com/housing/houses-Mukwonago-Wisconsin.html>, 2000

Transportation

Transport

Fuel consumption and CO₂-Emissions according to 2 test tracks
Spritverbrauch und CO₂-Emission anhand von 2 Teststrecken

Strecke 1: 1 km = 0,62 mi

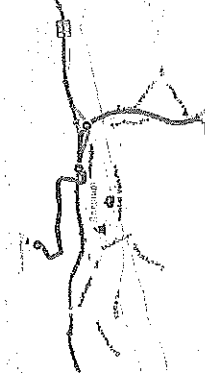
- Fehrenbachweg, 5550 Radstadt
- Supermarkt, hist. Zentrum, 5550 Radstadt



Kraftstoff	Kraftstoffverbrauch	CO ₂ -Emission
Benzin	0,0484 l	113 g
Diesel	0,0468 l	129 g
Autogas (LPG)	0,0489 l	85 g
Erdgas (CNG)	0,0489 kg	135 g

Strecke 2: 2,5 km = 1,55 mi

- Fehrenbachweg, 5550 Radstadt
- Hofer Supermarkt, 5550 Radstadt



Kraftstoff	Kraftstoffverbrauch	CO ₂ -Emission
Benzin	0,12 l	282,5 g
Diesel	0,122 l	322,5 g
Autogas (LPG)	0,122 l	212,5 g
Erdgas (CNG)	0,122 kg	337,5 g

1 l Gasoline	2,33 kg CO ₂
1 l Diesel	2,64 kg CO ₂
1 l Autogas	1,74 kg CO ₂
1 kg Natural Fuel	2,75 kg CO ₂

Fuel	Fuel Consumption	CO ₂ -Emission
Gasoline	4,84 l / 100 km	113 g / km
Diesel	4,88 l / 100 km	129 g / km
Autogas (LPG)	4,88 l / 100 km	85 g / km
Nat. Fuel (CNG)	4,89 kg / 100 km	135 g / km

Route 2a: 0,71 mi = 1,14 km

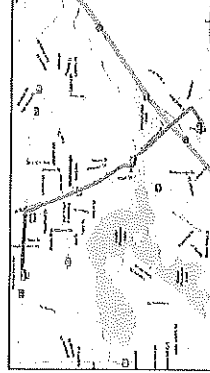
- Fairfield's Residential Area, County Road NN, Mukwonago, WI 53149
- Pick N Save, Mukwonago, WI 53149



Fuel	Fuel Consumption	CO ₂ -Emission
Gasoline	0,0557 l	130 g
Diesel	0,0561 l	148,4 g
Autogas (LPG)	0,0562 l	97,8 g
Natural Fuel (CNG)	0,0562 kg	155,3 g

Route 2b: 2,86 miles = 4,60 km

- Fairfield's Residential Area, County Road NN, Mukwonago, WI 53149
- Wal-Mart Superstore, Mukwonago, WI 53149



Fuel	Fuel Consumption	CO ₂ -Emission
Gasoline	0,2226 l	519,8 g
Diesel	0,2245 l	583,4 g
Autogas (LPG)	0,2249 l	391 g
Natural Fuel (CNG)	0,2249 kg	621 g

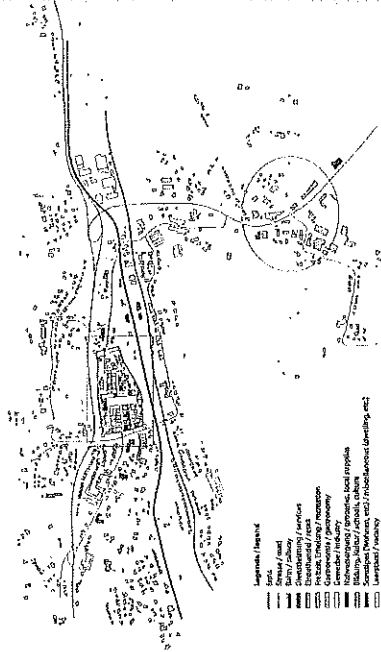
challenge: Alpine Resort Enns-Pongau
 Herausforderung: Alpinresort Enns-Pongau

In the 1970s, large regions which had cultivated a strongly monocultural economic base in the name of specialization such as the Mur-Mürz region in Upper Styria, with its emphasis on iron ore mining and processing, were hit hard by the downturn of an industrial economy. These regions have only begun to recover from the loss of their industrial base, if at all. In the future, a similar fate may await those Alpine regions heavily dependent on tourism which do not respond to either societal or climate changes. Popular tourism destinations such as Kitzbühel or Ischgl are subject to other rules. The focus here is on regions confronted with serious long-term challenges – such as Enns-Pongau: will it emerge as an alpine resort or an alpine waste land?

A recent Euregio Project analysed settlement patterns and decision-making in the region defined by Salzburg – Traunstein – Berchtesgarden along the Salzburg/Bavarian border. In the study participants were asked seemingly simple questions:

Where do you want to live? How do you wish to live? Families with children from four representative municipalities within the region were asked about their quality of life. The first group of participants lived in a large city of 1.3 million people (Munich). The second group lived on the periphery of the large city in a suburban setting. The third group lived in the center of a small city of approximately 30,000 people, and the fourth group resided in the area around a small village. The criteria used to measure quality of life included social networks, cost of

Waren z.B. in den 70er Jahren weite Landstriche, die sich im Sinne einer „Spezialisierung“ zu sehr auf einen Erwerbszweig konzentriert haben, vom Niedergang der Schwerindustrie betroffen, wie etwa die Mur-Mürz-Furche, die sich bis zum heutigen Zeitpunkt nur langsam – oder zum Teil auch gar nicht – erholt, so können in naher bis mittlerer Zukunft jene Alpenregionen betroffen sein, deren wirtschaftliche Grundlagen auf dem Tourismus basieren, und die es verabsäumen, auf gesellschaftliche und strukturelle Veränderungen im Zeitalter des www, oder auch auf klimatische Veränderungen zu reagieren. Populäre Tourismusdestinationen wie Kitzbühel oder Ischgl unterliegen anderen Gesetzmäßigkeiten. Im Mittelpunkt der Betrachtung stehen jene Regionen, deren Zukunft am Scheitern steht, und die sich mit folgender Herausforderung konfrontiert sehen – wie die Region Enns-Pongau: Entwicklung zu einem alpinen Resort, oder droht die alpine Brache?



Mapping of Buildings First Floor Use
 Punktaufnahme der Gebäudenutzungen im Erdgeschoss

living, and the time required to complete day to day activities. The results were remarkable: those residents who resided in the center of the small city demonstrated the highest quality of life. They were able to manage most day-to-day activities on foot, which led to a higher percentage of social exchanges and contacts. Children walked to school independently, the workplace was five minutes away on foot, and both parents were employed. Only one car was needed for the family, mainly for special situations such as excursions or holidays. The family living in the large



Future Perspectives of Radschädel's Town Center?
 Zukunftsperspektiven des Radschädel-Stadtkerns?

In einem EUREGIO-Projekt, dessen Ergebnis zur Zeit im Rahmen einer Wundersstellung durch Mitteleuropa zirkuliert, wurde die Frage gestellt: „wo wohnen? wie leben?“ Dabei wurden Familien mit Kindern von vier für die Region Salzburg-Traunstein-Berchtesgaden repräsentativen Wohnorte unterschiedlicher Größe und Struktur über deren Lebensqualität befragt:

A. aus einer Großstadt (ca. 1,3 Mio. Einwohner); B. aus der Peripherie einer Großstadt; C. aus dem Zentrum einer Kleinstadt (ca. 30.000 EW). D. aus der Umgebung einer kleinen Ortschaft. Kriterien für die Bewertung der Lebensqualität waren u.a. soziale Kontakte, Kosten für Lebenshaltung, und der zeitliche Aufwand zur Abwicklung des Alltagslebens.

Die Ergebnisse sind bemerkenswert: jene Bewohner, die mitten in der Kleinstadt leben, können den Alltag zu Fuß erledigen. Währenddessen kommen auch die meisten Sozialkontakte zustande. Kinder gehen selbstständig zur Schule, die Arbeitsstätte ist in 5 Minuten zu Fuß erreichbar, beide Elternteile sind berufstätig. Ein Auto wird nur für außergewöhnliche Situationen oder Ausflüge bzw. Reisen benötigt. Dagegen haben die Familien in der Großstadt einen erhöhten Zeitaufwand für dieselben Abläufe, da aufgrund der größeren Distanzen das öffentliche Transportmittel benutzt werden muss. Das Leben in der Peripherie der Großstadt wiederum wird bereits aufwändiger geschildert. Kinder müssen z.B. persönlich zum Fußballtraining, zur Musikschule, oder auch zu Freunden gebracht und wieder abgeholt werden. Am düstersten erscheint die Lebenssituation der Bewohner in der Umgebung einer kleinen Ortschaft: für die Abwicklung des täglichen Lebens werden zwei Autos benötigt. Da die informellen Kontakte durch fehlende ständige Berührungspunkte sehr reduziert erlebt werden, wird das Sozialleben dramatisch eingeschränkt, das Wohnen in der Idylle wird zur selbstgewählten Isolation. Im gleichen Verhältnis, wie Aufwand und Kosten für das Alltagsleben steigen, kommt es häufig zur Reduktion von Einnahmen,

ed more time to complete their daily routine, as stances needed to be covered, largely utilizing inspiration. Life on the periphery was described more complex, as children needed to be shuttled practice, music lessons, or a friend's house by car, yle which proved to be most difficult was of those iving near small villages. Two cars were reported ided in order to manage their daily routines, and ms' social lives were limited due to the reduction al daily contact with people. Living in the idyllic ide brought with it a self-imposed isolation. If the ; and effort required for living in the countryside ;, the result is often a reduction of income, as one most often a woman) is often required to manage o day, and cannot be employed outside the home.

mber 4, 2008, an article in the Salzburger ten, Salzburg's daily newspaper, reported that

da eine Person für die aufwändige Bewältigung des Alltages im wahrsten Sinne des Wortes „abgestellt“ wird. Sozialkritisch wäre dabei festzuhalten, dass häufig Frauen davon betroffen sind.

Da laut einem Artikel in den Salzburger Nachrichten vom 4.11. 2008 noch wie vor 85% der Salzburger das Einfamilienhaus als ideale Wohnform sehen, stellt sich die Frage, welche Konsequenzen sich für Radstadt im Kontext Enns-Pongau ergeben?

Die Unterschiede zwischen Stadt und Land verschwinden zusehends. Telekommunikationsmittel, dezentrale Arbeits- weiten, und die ausufernde Bebauung der Landschaft mit Einkaufsmärkten und Häuserreihen führen diese Unterscheidung ad absurdum. In „Die Schweiz – ein städtebauliches Modell“ wird die gesamte Schweiz als urbanisierter Raum betrachtet, wobei das ganze Land entgegen der verbreiteten Vorstellung nicht von einer homogenen „urbanen Grauzone“

more than 85% of Salzburg's population desires a single-family house. What consequences does this attitude have for Radstadt and Enns-Pongau?

The differences between the city and countryside have visibly diminished. New telecommunication technologies, decentralized employment opportunities, and the continuous settlement of large swaths of the countryside with shopping centers and housing developments have made their mark on the landscape. In Switzerland: An Urban Portrait, the entire country of Switzerland is conceptualized as a single urban entity. Yet instead of imagining a homogenous grey-zone covering the country, differentiated urban landscapes with unique dynamics and problems are identified. Particular features were cited and used to define various settlement areas; and included networks, boundaries, and differences. In addition to the metropolitan regions, urban networks, and quiet zones, two overarching categories were created which are relevant for the Enns-Pongau: Alpine Resorts or Alpine Wastelands.

Alpine Resorts fall into the category of mountainous, urban areas, where tourism is the predominant economic function. Alpine Wastelands on the other hand are defined as zones of decline and depletion. If one considers the old city of Radstadt – that defined by the city walls – one has the impression that the population does not wish to live, shop, or work there. If one looks beyond the walls, and erases the mountains views, the settlement patterns and structures which remain do not differ greatly from those typical of many American communities, such as those found in the comparative village, Mukwonago. Omitting the historical core of Radstadt allows the more recent development patterns to emerge clearly, and underscores the commonalities with Mukwonago.



reserved Town Center (left side). Impression of today's Center of Mukwonago (right side)
 haltene Stadtkern (links). Blick durch das heutige Zentrum Mukwonago (rechts)

überzogen ist, sondern von differenzierten, urbanen Landschaften mit höchst unterschiedlichen Dynamiken und Problemlagen. *** Als Merkmale, nach welchen sich Siedlungsgebiete unterscheiden, werden dabei Netzwerke, Grenzen und Differenzen herangezogen. Neben Metropolregionen, Städtenetzwerken, und stillen Zonen (i.u.a.) werden dabei zwei Kategorien herausgebildet, die für den Enns-Pongau so provokant in den Raum gestellt werden: Alpine Resorts, und Alpine Brachen?

Während Alpine Resorts als urbane Gebiete in den Bergen kategorisiert sind, die keine wichtige ökonomische Funktion als den Tourismus aufweisen, werden alpine Brachen als Zonen des Niedergangs und der langsamen Auszehrung bezeichnet. Betrachtet man z.B. den in der historischen Stadtmauer eingeschlossenen Stadtkern Radstadts, gewinnt man den Eindruck, dass die Bevölkerung weder darin wohnen, noch einkaufen, noch arbeiten will. Geht man nun einen Schritt weiter und löst die historischen Kerne aus dem Gesamtegefüge, bleibt eine Siedlungsstruktur über, die mit typischen Besiedlungen in den USA, wie etwa mit der Vergleichsgemeinde Mukwonago, abgesehen vom Alpen-Kontext strukturell durchaus verglichen werden können. Der Vergleich ist nicht zuletzt deshalb legitim, da durch das Weglassen der historischen Teile der Blick auf die jüngsten Tendenzen nicht verstellt wird.

Offensichtlich kann die mittelalterliche Stadtstruktur nur mühsam an zeitgemäße Bedürfnisse und Notwendigkeiten angepasst werden. Regulative und komplizierte Eigentumsverhältnisse bieten derzeit nicht den Raum für Neuordnung. Es kommt zur Auszehrung des Stadtkerns, die mittelalterliche Mauer wird zur Last für Erneuerung, die in der Peripherie entstehenden Bebauungen durch Märkte und den Einfamilienhaustypus kann die Qualität des Alten nicht kompensieren.

is as though the medieval city cannot easily be to fit contemporary needs and requirements. ve regulations and complicated divisions of ip make spatial reorganization difficult, resulting in dation of the old city: the medieval wall translates rden for renewal, and the new fabric of shopping and single-family homes cannot compensate for the if the old.

stion of parking has emerged as an important issue urvival of existing downtowns. A comparison of ity of Radstadt and its public parking spaces with iscount chain Wal-Mart and its large parking lot at the perceived proximity to a shopping center logical in nature. The distance from an average space in a Wal-Mart lot is longer than from a space just outside the medieval wall of Radstadt, ouses a diverse number of retail shops. Wal-Mart uccessful in its initial bid to expand into Germany, ed out in 2006. However, initial tendencies of box-retail discounters have already established the periphery of Radstadt, and invite further ions.

a at the situation in Mukwonago uncovers the ences of irresponsible development. The younger, e connected fabric which defined the downtown as fallen apart, excepting the 5 connected buildings edge. The results are well-known: the loss of leads to quickly expanding land use, explosive fuel, and infrastructure costs, and typically a wal from public life accommodates the loss of pace.

Die Parkplatfrage wird zu einem mitentscheidenden Überlebensfaktor für bestehende Ortsgefüge. Ein Größenvergleich des Radstädter Altstadtarkens und dessen Parkplatzangebot mit dem so erfolgreichen US-Shoppingcenter zeigt, dass die vermeintliche Nähe zum Shoppingcenter mit vorgelagerter Parkplat psychologische Natur ist: Die zurückliegende Distanz von einem durchschnittlichen entfernten Parkplat bei Wal-Mart in Mukwonago ist u.U. größer als die Entfernung von einem der angebotenen Parkplätze rund um die Stadtmauer bis zu den Geschäften der Innenstadt. Radstadt: Die Expansion von Wal-Mart nach Europa hat sich zwar als Flop erwiesen (alle 85 deutschen Wal-Mart-Filialen mussten 2006 verkauft werden), jedoch bieten die ansässigen Einkaufsparks ein entsprechendes Pendant zum US-amerikanischen Diskountriesen.

Ein Seitenblick in die vergleichbare Testgemeinde Mukwonago hat die Konsequenzen bereits hinter sich: die zwar viel jüngere, aber einst geschlossene Bebauung des Stadtgefüges ist mit Ausnahme von 5 Häusern auseinander gefallen, darüber hinaus gibt es keine zusammengebaute Einheiten mehr. Die Konsequenzen sind bekannt: der Verlust von Dichte führt zu rasant fortschreitendem Landverbrauch, explodierenden Energie-, Treibstoff- und Aufschließungskosten, Rückzug des öffentlichen Lebens, und zu einem gewissem Teil auch sozialer Verarmung.

Auswirkungen des Klimawandels werden vor allem die tieferliegenden Regionen des Enns-Pongaus zu spüren bekommen, lediglich über dessen Umfang bestehen noch Spekulationen. Davon betroffen werden nicht nur die Gastronomie, sondern auch die ansässigen Industrien und Gewerbebetriebe sein: Sportbekleidung, Skiindustrie, die ansässigen Bauunternehmen, das Handwerk usw.



Proportions/Distances from parking to the shopping possibilities
Größenverhältnisse / Distanzen vom Parken zum Einkauf

Für die Zukunft sieht sich die Region mit einem gewaltigen Poker voller Herausforderungen konfrontiert, dem jedoch eine riesige Chance inhärent ist: das fantastische Potential der Region! Mit Obertauern und Zauchensee werden langfristig schneesichere, gut funktionierende und renommierte Touristendestinationen geboren; die Ortsstrukturen der Region sind interessant und vielfältig, sie reichen von den idyllischen Dörfern Forstau, Filzmoos und Untertauern, der sympathischen, aktiven Marktgemeinde Altenmarkt, bis zur gegründeten Stadtstruktur Radstadt und zum renommierten Flachau; die A10 verbindet die Region hervorragend mit dem nördlichen und südlichen Voralpenraum. Nachbarn sind EU, und dem Flughafen Salzburg: Panorama und Landschaft sind attraktiv und bieten hohen Erholungswert und sportliche Nutzungsmöglichkeiten, die Umwelt ist intakt; die Industrie produziert Ski (eine weltweit führende Marke), baut die Hülle für eines der meistbeachteten Architekturprojekte, das Kunsthaus in Graz. „das Zentrum“ bietet überregionales, qualitätsvolles Kulturangebot; Gewerbe und Handwerk produzieren hervorragende Qualität. ...

The overall ecology is largely intact, and local people include a leading international brand of skins and plastics company which produced the façade of the architectural landmark. "Das Grazer Kunstgewerbeamt" organizes a high calibre trans-regional cultural exchange and local craftspeople produce high quality

Alle diese hier nur unvollständig aufgelisteten Qualitäten sind in einer geographischen Einheit, dem Enns-Pongau, übersichtlich zusammengefasst. Die Herausforderung besteht nun darin, ob und wie es gelingt, den Enns-Pongau als Einheit zu etablieren, mit der sich die Bevölkerung identifizieren kann, dass die Bewohner/innen die Region als Einheit, als ihre Heimat, von der sie Teil des Ganzen sind, annehmen. Es ist ja weder genug Platz noch Potential z.B. für 2 professionell geführte Kulturvereine wie „das Zentrum“, wohl aber für Außenstellen. Schriftfahnen wird weiterhin möglich sein, aber in mittelfristiger Zukunft vielleicht nicht mehr am Hausberg Königslehen! Der Enns-Pongau benötigt eine Schneezughaushaltung, von dem aus die Region weiter intern bedient wird, und nun einen, dafür guten, identitätsstiftenden Fußballverein (samt Frauenmannschaft), jedoch mit Absplittierungen nachdenkender für alle. Um ein

The establishment of the Enns-Pongau region was a basic assumption for the student projects, and the individual strategies were developed with a goal of strengthening the region. Specific strategies to expand the current infrastructure and the educational offerings, increase the quality of tourism, draw on natural resources and ecology, and find responsible solutions for settlement patterns emerged from student research and offer real ideas for decision-makers.

What remains is the search for a name for Enns-Pongau, with which local citizens can identify. Perhaps we should begin with a search for a name for the regional train station where the inter/national trains will stop...

Die Etablierung der Region Enns-Pongau war für die Herangehensweise der Studierendenprojekte vorgegeben, die individuellen Projekte wurden unter dem Aspekt der Stärkung der Region entwickelt, wobei sich der Ausbau der Infrastruktur, ein verantwortungsvoller Umgang mit Siedlungsstrukturen und Landschaft, Angebot von Qualitätsroutismus, Ökologie und die Erweiterung des Bildungsangebotes, der Region gegeben.

Bleibt noch die Frage nach einem Namen für den Enns-Pongau, mit dem sich die Bewohner/innen identifizieren können. Beginnen wir vielleicht mit der Namensuche für den Bahnhof, in dem auch in Zukunft der Schnellzug hält.

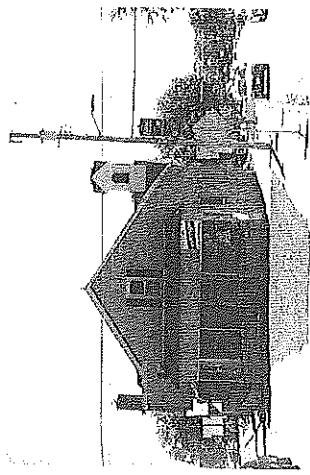
ing Trend
ic analysis and physical evidence indicates that
g fabric of the Village of Mukwonago and the
g region is decentralizing. A visit to the village
shows the effects of dispersal. Empty lots, vacant
the poor quality of public space are visible.
to the Southeast Wisconsin Regional Planning
occupied housing units have outpaced population
4% over 40 years showing that land is being
at a rate faster than population growth. Jobs and
are increasing in the counties surrounding the
waukee, while the number of jobs and people in
County are decreasing. In the 1970s through
Mukwonago village experienced accelerated
of 67% and over the past 40 years Mukwonago
seen a 4 fold increase in size. Paired with growth,
ation continues to place a burden on ecology
community.



ta in Mukwonago
Zersiedlung in Mukwonago

Trend zur Dezentralisierung
Betrachtet man demografische Analysen und den physischen
Raum der Stadt Mukwonago und ihrer Umgebung, zeigt sich
eindeutig eine Dezentralisierung der Bebauung. Das Bild der
Innenstadt Mukwonagos ist geprägt durch freie Grundstücke,
leerstehende Geschäftslöcher und einen öffentlichen Raum
ohne Aufenthaltsqualität. Eine Statistik der Southeast
Wisconsin Regional Planning Agency besagt, dass die Anzahl an
Wohnbauten die Wachstumsrate des Bevölkerungswachstums
in den letzten 40 Jahren um 4 % überholt hat. Es lässt sich
ableiten, dass das Land schneller bebaut wird, als die Bevölkerung
mitwächst. In Milwaukee bietet sich ein ähnliches Bild während
im Umkreis der Stadt Milwaukee die Anzahl der Bevölkerung und
Arbeitsplätze zunimmt, sind diese Zahlen in Milwaukee County im
Sinken begriffen. In den 70er und 80er Jahren konnte Mukwonago
Village eine Wachstumsrate von 67 % verzeichnen, in den letzten
40 Jahren hat sich die Bevölkerung mehr als verdoppelt. Die
Dezentralisierungstendenz hält trotz des Wachstums an.

Die räumlichen und demografischen Veränderungen sowie die
Zersiedelung beeinträchtigen die Lebensqualität in der Region
und tragen zur Bildung verschiedener Einkommensschichten
bei. Die durchschnittliche Pendlerzeit beträgt 30-34 Minuten, 88
% der EinwohnerInnen pendeln alleine in ihrem PKW, 9 %
der BewohnerInnen benötigen fast eine Stunde zu ihrem
Arbeitsort, was sich in einer hohen Luftverschmutzung und einer
beeinträchtigten Gesundheit niederschlägt. 74 % der Hauseigen-
tümerInnen besitzen 2 oder mehr Fahrzeuge, die Konsequenzen
sind hohe Haushaltsausgaben und ein hoher Flächenbedarf.
Im Gegensatz dazu besitzen EinwohnerInnen und Einwohner
ohne Hauseigentum laut Statistik weniger Fahrzeuge, die Anzahl
der MieterInnen ohne Fahrzeuge ist doppelt so hoch. Es zeigt
sich, dass die unteren Einkommensschichten einen schlechteren
Zugang zu einem mobilen Lebensstandard haben. Während
Doppel- und Reihenhäuser so gut wie nicht existieren, machen
freistehende Einfamilienhäuser mit 68 % der Wohnbausubstanz



Vacant Store in Mukwonago
Leerstehendes Geschäft in Mukwonago

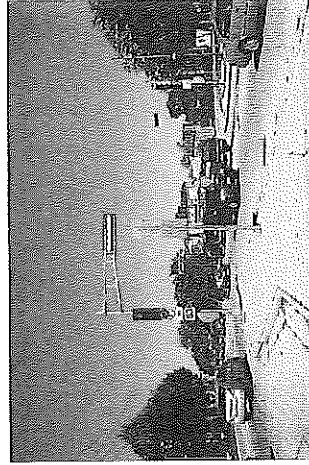
Spatial and demographic shifts associated with this
dispersal are linked to a reduced quality of life in the
region and result in greater income stratification of the
community. 88% of residents commute by car and drive
alone resulting in the majority of people spending 30-34
minutes commuting. In addition, 9% of population has a
daily commute of almost an hour resulting in significant
air pollution and impacting health. 74% of homeowners
have two or more cars requiring significant expenditure
of household income and dedication of space to store
vehicles. In addition, renters have fewer cars and 2 times
as many renters are without a car at all, demonstrating
different levels of access for lower income levels to a
way of life dependent upon automobiles. Single-family
homes dominate the housing stock with 68% of homes
characterized as detached. Row houses and duplexes are
almost nonexistent, and apartments with 5-9 units make up
only 16% of the housing stock. Housing choice is limited
making it difficult to retain younger and older residents.
With 98% of residents identified as white and 3 times as
many persons between the ages of 25-44 as any other age

den größten Anteil aus, 16 % der Gebäude haben 5-9 Wohn-
heiten. Dieser wenig differenzierte Wohnungsmarkt macht es
besonders jungen und alten EinwohnerInnen schwer, passende
Wohnungen zu finden. Die Statistik belegt, dass 88 % der Be-
völkerung weiß und die Altersgruppe der 25 bis 44-jährigen 3-mal
so oft vertreten ist wie die anderen Altersgruppen zusammen.
Diese fehlende Altersdurchmischung und der Verlust kultureller
Vielfalt limitieren die Möglichkeiten für die Jungen und Alten
und führen zu einer Abnahme an Kultur und Traditionen in der
Region.

Erneuerung als Widerstand gegen die Dezentralisierung
Obwohl in Mukwonago und Umgebung die bedingungslose
Zuneigung zum PKW und die fortschreitende Zersiedlung
durch Einfamilienhäuser anhalten, ist eine Gegenbewegung
dazu im Aufkeimen. Dieser Trend, genannt "Smart Growth"
(Nachhaltiges Wachstum), wird von diversen Organisationen
propagiert. Charakteristisch ist die Forderung nach der
Folgenutzung leerstehender Gebäude zur Entwicklung einer
Verdichtung, die Konzentration auf den Fußgänger- und
öffentlichen Verkehr und die Förderung von Strategien zur
Durchmischung von Wohn-, Handels- und Bürogebäuden.
Die nachgewiesenen Erfolge der Siedlungskonzentration gibt
der Bewegung recht: Reduzierung der Infrastrukturkosten,
bessere Wohnangebote für Ältere und kleinere Haushalte,
Verbreitbarkeit mit ökologischen Forderungen der nächsten
Generationen und ein ausgeglicheneres Haushaltsbudget für
die Gemeinde. Da der Schwerpunkt des Smart Growth auf der
kompakten Stadt liegt, muss die Gestaltung des öffentlichen
Raums und Lösungen für die Mischung von Gebäuden
in den Mittelpunkt der stadtplanerischen Belange rücken.
Die dynamischen Netzwerkstrukturen einer konzentrierten
Gemeinde sind wieder von größerem Interesse. Sie haben das
Potential, sich mit Themen wie dem vergrößerten Kapazitäts-
bedarf, effizienter Ressourcenverwaltung und der Erneuerung
der Gemeinde zu befassen.

Viele Gemeinden in den USA versuchen die urbane Renaissance mittels kulturbasierter Strategien zu realisieren. Demografische Veränderungen und die Etablierung einer kreativen Gesellschaftsschicht aus der Kunst-, Musik-, Hightech- und Homosexuellenszene ermöglichen es den Städten, außerordentlich aktive Projekte zu verankern, welche Geschäfte und Kapital anziehen und eine lebenswerte Umgebung schaffen, die Wohnen, Arbeiten und Unterhaltung vereint. Diese Strategie ist in Verbindung mit traditionellen, städtebaulichen Entwurfsansätzen im kleinen Maßstab durchaus anwendbar, um die amerikanische Kleinstadt wiederzubeleben, sie ignoriert aber die geringe Anwendbarkeit dieser Maßnahmen in einer Kleinstadt im Landesinneren der USA.

Dynamiken kleiner Gemeinden in Wisconsin In Mukwonago und den fünf angrenzenden Gemeinden fehlt ein entsprechendes Kulturangebot für moderne 20-jährige genauso wie ein Funktionieren des öffentlichen Verkehrssystems und seniorengerechte Wohnungen, um die ältere Generation zu halten. Die jungen Menschen wandern ab und werden



Traffic-dominated city center
Verkehrsdominantes Zentrum

lack of age diversity and cultural diversity limits to age in place and reduces a robust exchange of traditions in the region.

Resistance to decentralization of the commitment to the car culture of single-family homes in Mukwonago surrounding area, a counter trend has emerged. Localizations are currently promoting the tenants of which support strategies to increase reuse sites for infill development, focus on transit oriented design, and promote mixed-use that includes housing, retail and office uses. That concentrated development reduces the cost culture, provides choice for our aging and smaller generation, supports the next generation's commitment to local ethics, and promotes fiscal balance for the region. Smart growth's emphasis on multi-uses building solutions. Pursuing the idea for promoting vitality in small cities, it has renewed interest in dynamic networks created communities as a way to address the need capacity, efficient resource use, and renewed vitality.

In urban renaissance many US communities pursuing an arts-and-culture-led strategy. Due to demographic shifts and the identification of a 'creative class', high-tech workers, musicians, lesbians & gay (Florida, 2004) that may attract business and capital, sought projects that create a 24/7 community with opportunities to live, work, and play. The 'creative class' strategy in combination with urban design tactics of small scale, concentrated, complexity of the constructed environment, creative idea for promoting vitality in small cities, it is a limitation of the approach for communities in States' heartland.

The dynamics of small communities in Wisconsin Mukwonago and the five surrounding communities don't have the critical mass or cultural diversity to attract hip 20-somethings and the lack of non-motorized travel options and narrow housing opportunities make it difficult to locate in the community late in life. The communities are more commonly losing their younger population for opportunities elsewhere and replacing them with suburban families with young children – a dominant trend since the construction of the interstate highway in the 1970s. These trends are a two-fold hit to the preservation of farming as a way of life in the area. The next farming generation is lost and the new arrivals want the rural way of life without preserving any of the dynamics that sustained the pastoral and productive landscape.

In addition to the dispersal of the residential population promoted by a combination of local regulations, infrastructure investments and market forces, small communities in Wisconsin are also experiencing the effects of shifts in global capital. The restructuring of the retail landscape is more closely tied with national and international trends in retail format and business structure. The 126,000 gross ft² (11,705 m²) Walmart "big box", built in 2005, is visible from the highway and draws people from the village and throughout the region. The size and layout is typical of the warehouse store or "shed" building which fails to establish any spatial or contextual reference. Small retail formats of approximately 5,000 gross ft² (465 m²), located in the village center, adjacent to sidewalks, a fine grain of smaller businesses and civic spaces, remain vacant.

An additional pressure in Mukwonago is the unabated expansion of transportation infrastructure. The community lies next to the I-43 corridor, but the major north-south route through the downtown is an expanding regional connector. Plans developed in 2000 for the widening of the 2-lane roadway into a 4-lane arterial will result

durch Familien mit Kindern ersetzt, die sich in den suburbanen Räumen wohlfühlen. Der Bau der Interstate in den 70ern hat diesen Trend noch verstärkt. Die Landwirtschaft als traditionelle Lebensweise in der Region kann durch diese Entwicklung nicht mehr aufrecht erhalten werden: es geht die junge Generation an Landwirten verloren, während die zugewanderte Bevölkerung zwar die Identifizierung mit dem ländlichen Lebensstil sucht, die Kräfte, die die pastorale und produktive Landschaft am Leben erhalten, aber nicht unterstützt.

Neben der durch lokale Steuerungen, Investitionen in Infrastruktur und die Kräfte des Marktes unterstützte Verbreitung der Bevölkerung wird Mukwonago von einem anderen Phänomen beeinflusst: die Veränderungen am globalen Kapitalmarkt. Durch die nationalen und internationalen Entwicklungen in Bezug auf die Formen des Handels und Unternehmensstrukturen wird die lokale Handelslandschaft beeinflusst. Ein Resultat ist die 11.700 m² große Walmart „Big Box“, die, schon vom Highway aus sichtbar, Leute aus der gesamten Region anzieht. In Größe und Form korrespondiert sie mit den typischen Großmärkten der USA, welche es verabsäumen, in irgendeiner Form auf Raum und Kontext des Ortes Bezug zu nehmen. Die kleinen straßenseitigen Handelslokale der Innenstadt mit einer Durchschnittsgröße von 465 m², die sich durch eine große Strukturvielfalt auszeichnen, bleiben dagegen leer.

Mukwonago ist durch den ungebremsten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zusätzlichem Druck ausgesetzt. Die Stadt liegt direkt am Interstate 43, und die Bundesstraße 83, eine wichtige regionale Verbindungsstraße, führt in Nord-Süd-Richtung mitten durch das Zentrum der kleinen Stadt. Im Jahr 2000 wurden Ausbaupläne für die Bundesstraße entwickelt, welche die 2-spurige Straße auf 4 Spuren verbreitern sollte. Die Folgen wären weiterer Flächenverbrauch und die Entfernung lokaler

ing of land and in some places the removal of . The roadway that once brought vitality and to businesses has been repeatedly widened to moderate tough traffic, despite the construction of sidewalks. Sidewalks have become unappealing and a nuisance as high volumes pass by. Widening the road into an arterial will accommodate even higher volumes of traffic and eliminate businesses at the core of the community. Expansion of the Rt. 83 corridor will advance the community's building fabric and create civic spaces once central to the community.

regies for long-term prosperity community places that resist the current local that are dispersing homes and businesses it the landscape, Mukwonago and the ing area, will need to develop strategies that re- community elements. Creating opportunities for and economic opportunity investments in diverse ure and cultivation of professions with upward



ption through Traffic infrastructure
 uch durch Verkehrsinfrastruktur

Geschäfte. Obwohl eine Umfahrungsstraße besteht, wurde die Straße in der Vergangenheit das Öfteren verbreitert; um immer mehr Verkehr aufnehmen zu können. Die Attraktivität der Gehsteige wurde dadurch geschmälert, der Verkehr beeinträchtigt die Innenstadt durch den starken Durchzugsverkehr. Durch den weiteren Ausbau der Straße würde noch mehr Verkehr das Zentrum belasten, und es müssten weitere Geschäfte im Herzen der Stadt geräumt werden. Das Resultat wird eine fortschreitende Zersiedelung und Zerstreuung der lokalen Bebauung sowie die endgültige Zerstörung öffentlicher Räume sein.

Neue Strategien für langfristigen Wohlstand Mukwonago und Umgebung müssen Strategien zur Konzentration der Gemeindeinfrastruktur entwickeln, um die derzeitige Tendenz zur Zersiedelung zu stoppen und soziale Einrichtungen, Wohnungen und Geschäfte im Zentrum zu halten. Als Basis für eine pulsierende Stadt müssen die Möglichkeiten für einen wirtschaftlichen Aufschwung geschaffen werden, muss in Infrastruktur investiert werden und müssen Arbeitsplätze mit Aufstiegsmöglichkeiten und Perspektiven geschaffen werden. Eine Möglichkeit zur Verjüngung der Sektoren Landwirtschaft, Handel und Handwerk ist, qualifizierte Auswanderer/innen und ihr Know-How wieder in die Region zu holen. Wenn die Zuwanderungspolitik ihr Augenmerk mehr auf diese Zielgruppe legt, könnten sie in Zukunft dazu beitragen, die Kenntnisse und Fähigkeiten in der Gemeinde zu verbessern. Andere Städte im mittleren Westen der USA wie Dubuque, Iowa, konnten durch diese Strategie die Bevölkerungszahlen stabilisieren, die Löhne anheben und zusätzliche Unternehmen in die Stadt bringen (Kotkin, Metropolis Magazine, 2007).

Lokale Gegebenheiten aufdecken - Entwerfen als Methode Die Konfrontation der Kommunen mit den Auswirkungen lokaler Dynamiken auf die Gemeindestruktur kann diesen helfen, positive Methoden zu entwickeln um gemeinschaftliche

mobility and/or allied sectors that can be leveraged are the foundation of most vibrant cities. Inviting skilled workers who grew up in the region and left for better opportunities to return home can rejuvenate the farming, trade and manufacturing in the region. Focusing here can begin to balance the influx of residents to include people who will be invested in the heritage of place and can bring their skills to bear in the community. Other Midwestern cities, such as Dubuque, IA have already used this strategy to help it retain population, increase wages, and attract allied businesses that serve existing and new residents (Kotkin, Metropolis Magazine, 2007).

The role of design - revealing the local condition Revealing the effects of the local dynamics on the community fabric can help municipalities find positive ways to create shared spaces and collective prosperity. In many cases renewal is rooted in the city's natural assets and captured by through a strategic addition to the building fabric. A signature project that creates new places to gather (REC Center), announces arrival (Urban Gateway), or provides opportunities for upward mobility (Sustainable Incubators) can act as a catalyst providing choice and spurring reinvestment. A project that enhances a public sidewalk (Art Box), responds to the environment (Urban Gateway), and provides new uses that evolve from a community needs (Emerging Community) brings the community together.

Räume und kollektiven Wohlstand zu entwickeln. In vielen Fällen basiert die Erneuerung auf den natürlichen Gegebenheiten der Gemeinde und auf einer strukturellen Ergänzung zur bestehenden Bebauung. Solch ein Schlüsselprojekt, welches neue Treffpunkte schafft (REC Center), eine Eingangssituation markiert (Urban Gateway) oder Möglichkeiten zur beruflichen Weiterentwicklung bereithält (Sustainable Incubators) befähigt durch seine Katalysatorwirkung Wahlmöglichkeiten und Neuinvestitionen. Projekte die den öffentlichen Raum fördern (Art Box), auf die Umwelt eingehen (Urban Gateway) oder neue Nutzungen bereithalten, die aus öffentlichen Bedürfnissen entstehen (Emerging Community), bringen die Gemeinschaft einander näher.

collaboration of two studios and two University students working on a cross-cultural study provided a framework for more than 40 architecture and planning students from different countries to work directly with each other and with local communities of Mukwonago, Wisconsin, and Graz, Austria.

During an international design workshop in Graz and Radstadt in March, 2008, students from both universities came together to compare and discuss their findings. Different cultural perceptions of density, streetscapes, and public space were uncovered during the discussion of the research topics. Although at first glance the physical and social fabric of each small city appear radically different, students realized that the problems facing the regions and Mukwonago's and Radstadt's downtowns were likely to exist along the same continuum.

Students then divided up into mixed groups to begin to define development strategies for Radstadt and Mukwonago, that would allow local decision makers to make more informed and better choices about future development.

During an international design workshop in Graz and Radstadt in March, 2008, students from both universities came together to compare and discuss their findings. Different cultural perceptions of density, streetscapes, and public space were uncovered during the discussion of the research topics. Although at first glance the physical and social fabric of each small city appear radically different, students realized that the problems facing the regions and Mukwonago's and Radstadt's downtowns were likely to exist along the same continuum.

Die Zusammenarbeit zweier Büros und zweier universitären Institute an einer interkulturellen Studie bildet den Rahmen für ein Forum, in dem sich mehr als 40 Architektur- und Raumplanungsstudierende aus zwei Nationen miteinander und mit den betroffenen Gemeinden Mukwonago, Wisconsin und Radstadt/Österreich austauschen und miteinander arbeiten konnten.

Gunther Koppelhuber und Kim Thornton, beide Lehrende an der Technischen Universität Graz, sowie Christine Scott Thomson, Gastprofessorin an der School of Architecture and Urban Planning, University Wisconsin/Milwaukee arbeiteten zusammen um eine Reihe von Workshops zu organisieren, in denen Studierende Lösungswürfe zu Themenstellungen aus dem schwierigen Bereich von Globalisierung und Wachstum erarbeiten können.

Jeweils ein Designstudio in Milwaukee und eines in Graz, begleitet durch eine Vorlesung über urbane Form vom Leiter des Instituts für Städtebau, Prof. Joost Meuwissen, gab den Studierenden die Möglichkeit, die Beziehungen zwischen sozialen und politischen Strömungen in Architektur und Planung für kleine Gemeinden angesichts großer Veränderungen zu erkunden.

Es wurde eine Serie von Themen und Disziplinen ausgewählt, und innerhalb jedes Entwurfsstudios analysierte eine Gruppe die jeweilige Gemeinde.

Eine Aufgabe war es, die räumlichen und kulturellen Effekte des schnellen Wachstums zu untersuchen, eine andere befasste sich mit dem Potenzial von Design als Inspiration für neue Zugangsweisen in Gemeindeangelegenheiten. Themen für Studien waren Transport und Landnutzung, Entwurfsdimensionen im urbanen Raum und Gelände, Grün- und Wasserflächen sowie Größe und Proportionen für eine zukünftige Entwicklung. Das Wissen um diese Bereiche ermöglichte es

den Studierenden, die Dynamik der Gemeindeentwicklung zu verstehen und Zugänge zu nachhaltiger Stadtplanung in ihren Projekten aufzuzeigen.

Im Rahmen eines internationalen Workshops in Graz und Radstadt im März 2008 wurden die Ergebnisse der Recherchen verglichen und gegenübergestellt. Es wurden unterschiedliche Wahrnehmungen von Dichte, Straßenausbildungen und öffentlicher Räume diskutiert. Auch wenn die physische und soziale Zusammensetzung der gegenübergestellten Gemeinden auf den ersten Blick unterschiedlicher nicht sein könnte, so wurde doch offensichtlich dass die beiden Vergleichsregionen sowie Radstadt und Mukwonago mit ähnlichen Herausforderungen konfrontiert sind.

Die Studierenden wurden daraufhin in gemischte Kleingruppen geteilt, um an Entwicklungsstrategien für Radstadt und Mukwonago zu arbeiten, die es den lokalen Entscheidungsträger/innen erlauben, informiertere und bessere Entscheidungen für die zukünftige Entwicklung zu treffen.

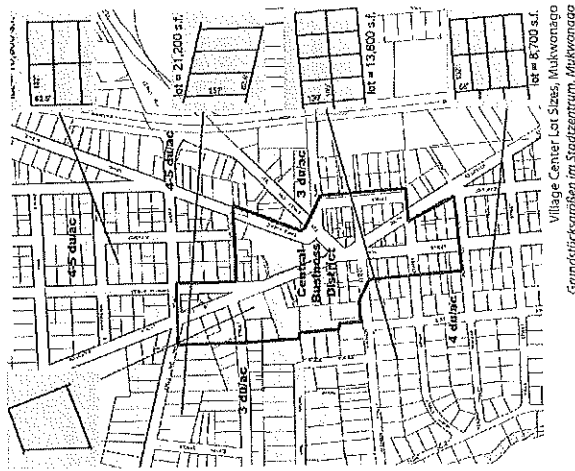
1: Physical and Social Fabric Physikalische und soziale Struktur

ision nung

community has a system of land division and a public
th specific dimensional characteristics that are
rom legal methods of lot creation and guided by
tandards. Mukwonago's lot sizes in the downtown
n steadily increasing since the establishment of the
inter. Lots before 1897 were 8,700 ft² (808 m²), lots
efore 1914 were more commonly 10,900 ft² (1,103
lots after 1960 were grew to 13,600 ft² (1,263 m²)
it.

ta verfügt jede Gemeinde über ein eigenes Boden-
system, und auch der öffentliche Raum weist
lene Dimensionen und Eigenschaften aus. Diese
ristika des öffentlichen Raums werden unter Einbe-
von gestalterischen Standards in juristischen Boden-
verfahren ermittelt.

dstücksgrößen in der Innenstadt von Mukwonago
eit der Gründung des „Village Center“ stetig an.
ago's Grundstücksgrößen in der Innenstadt: vor 1897
ie Parzellengrößen 808 m², bis 1914 wiesen sie eine
mittsgröße von 1.103 m² auf, und ab 1960 wuchsen
ellengrößen auf 1.263 m² oder mehr an.



Radstadt's land division system has a similar range of lot
sizes. However, the accepted lot dimensions are significantly
smaller in size due to the different spatial sense imbedded
in the historical cultural development of the community.

In fact, during an activity at the Radstadt workshop
students compared the sizes of sidewalks, roads, parking
spaces, and lots using sidewalk chalk in Radstadt's main
square discovering that the "city center" lot in Mukwonago
exceeded the size of the "out of town" house lot in Radstadt.
Students began to gain a sense of the range of dimensional
standards applied to elements of the built fabric of a
community and the implications of applying them.

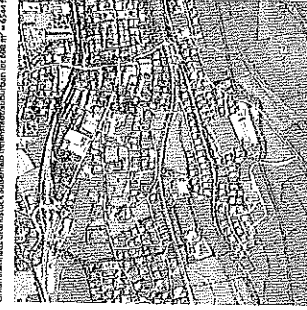
Die zulässigen Grundstücksgrößen in Radstadt sind bedeutend
geringer als in Mukwonago. Ein Grund dafür ist ein anderes
Bewusstsein für den Stadtraum, das seine Wurzeln unter anderem
in der kulturhistorischen Entwicklung der Gemeinde hat.

Im Zuge einer Übung während des Workshops in Radstadt
vergleichen die Studierenden die Dimensionen von Gehsteigen,
Straßen, Parkplätzen und Parzellen mit Hilfe von Straßen-
kreiden. Sie fanden unter anderem heraus, dass die Parzellen
der Wohnhäuser am Stadtrand von Radstadt kleiner als die
im Stadtzentrum von Mukwonago sind. Die Studierenden
konnten durch diese Übung ein Gespür für verschiedene
Dimensionen im städtebaulichen Kontext einer Gemeinde und
für die Konsequenzen ihrer Anwendung gewinnen.

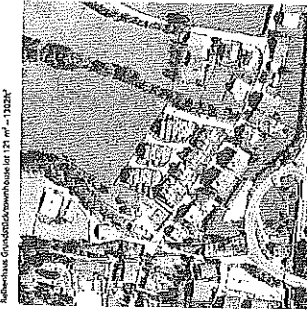
Grundstück Innenstadtblöcke lot 335 m² = 3,615 s.f.



Ein 'Urban' Grundstück, außerhalb Innenstadtblöcke lot 608 m² = 6,594 s.f.



Aufenthalt Grundstückswohnhaus lot 171 m² = 1,829 s.f.



Building Structures in Comparison
Bebauungsstrukturen im Vergleich

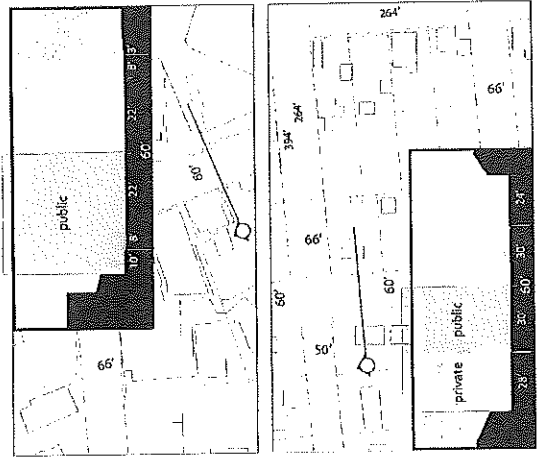
um

figured the streetscapes of each community in as building blocks of a larger public l. In their review of street sections, students have viewed the streetscape solely in relationship between pedestrian areas, s, and adjacent building volumes.

downtown streets have been subject interventions introduced by the state department in the past decades. These have viewed the streetscape solely in ular functionality, resulting in a continuous of the downtown building fabric and its terms.

en untersuchten das Straßenbild der Gemeinden re Funktion als Bausteine in einem großen ind. In diesen Untersuchungen analysierten sie en zwischen Fußgängerzonen, Bereichen für den Verkehr und die angrenzenden Gebäude.

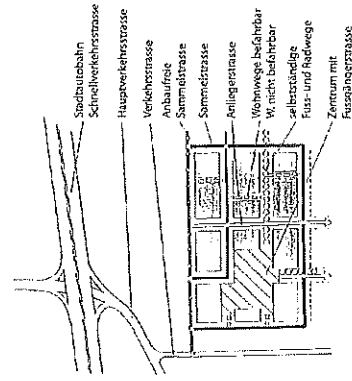
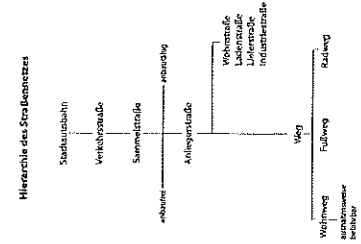
Zentrum von Mukwonago waren in den letzten Gegenstand einer Reihe von Interventionen, die nsportation department" (Verkehrsbehörde) ese Eingriffe beschäftigten sich aber nur mit den für den motorisierten Verkehr, sodass sie zu einer eparation der innerstädtischen Gebäude von strukturen beitrugen.



Street Section
 Straßenquerschnitt

Radstadt has largely been successful in maintaining good vehicular circulation within the tight medieval city structure, without sacrificing pedestrian spaces.

Radstadt hat es geschafft, eine funktionierende Verkehrszirkulation in der dichten mittelalterlichen Stadtstruktur aufrechtzuerhalten, ohne dafür Zonen für FußgängerInnen opfern zu müssen.



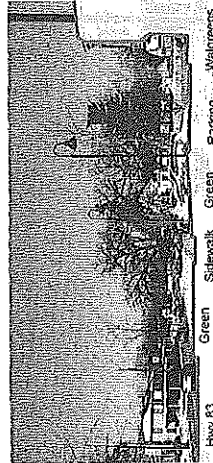
Types of Traffic in Comparison
 Verkehrsarten im Vergleich

Transportation infrastructure increases both the speed of land use development. Further revealed that the form of transportation, the and uses, and traffic intensity radically affects in and fabric of small cities.

ago, when businesses rely on the same business visibility for their stores, but change the form vision from pedestrians to drivers the spatial of the public realm is lost.

ne der Infrastruktur für Transport und individuellen nicht nur die Menge des Flächenverbrauchs, ch die Geschwindigkeit, mit der die Entwicklung geht. Die Analysen konnten aufzeigen, dass die art, die Flächenverbrauchsbilanz und die Inter- kehrs die Funktionen und Strukturen kleiner Städte nflußen.

ago ist eine ähnliche räumliche Entwicklung wie wahrnehmbar. Die Geschäfte im Zentrum von o basieren auf dem alten Geschäftsprinzip der entation in den Schaufenstern. Da sich aber die se der Fortbewegung vom zu Fuß gehen zum en Verkehr hin verändert, geht die visuelle Wirkung i Raums in diesem Bereich verloren.

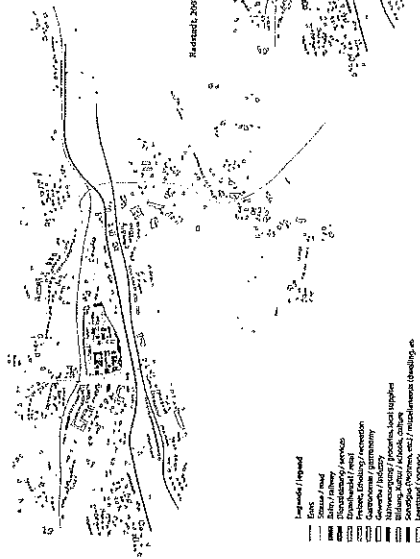


Commercial with Setback

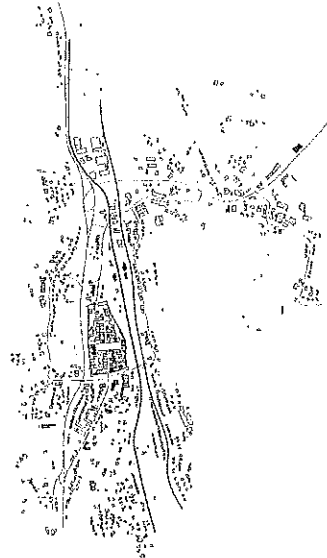
Pedestrian Infrastructure in Comparison
Vergleich der Strukturen für Fußgänger/innen

In Radstadt, the same spatial diffuseness is noticeable when comparing the historic medieval walled city where the pedestrian is emphasized with the new redevelopment areas that contain boxy stores with parking in front. The percentage and quality of road, green space and building fabric radically alter the experience and the environmental performance of each place.

Radstadt, 1980



Radstadt, 2007

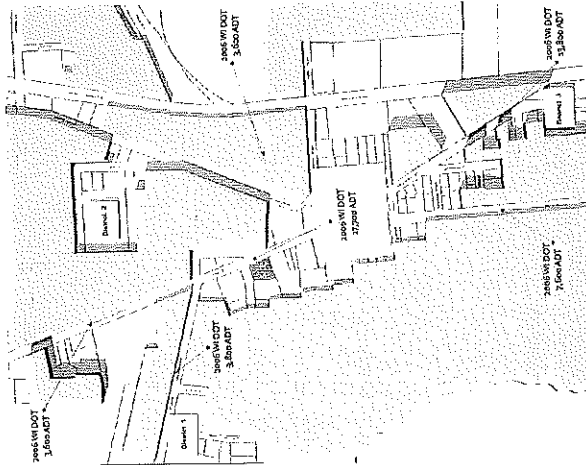


Historical City Center vs. eastern Business Park
Historische Innenstadt vs. Gewerbezone Ost

ne
kommen

Radstadt's downtown is threatening to pedestrians due to out-commuters drive to Altenmarkt, signifying the market town's strong industrial base, Radstadt does pull in commuters from the other communities around Enns-Pongau to balance out the equation.

Radstadt kann eine ausgeglichene Bilanz zwischen Aus- und Ependler/Innen vorweisen. Aufgrund der attraktiven Industrie und Arbeitsmarktsituation fahren die meisten Auspendler/Innen nach Altenmarkt, Ependler/Innen kommen aber aus der ganzen Region Enns-Pongau und von außerhalb der Region in die Stadt.



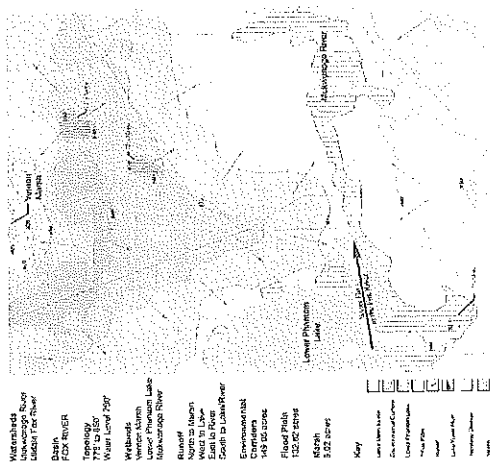
Traffic Intensity
Verkehrsaufkommen

Sollweg Stadt 70 km

Sollweg Stadt 70 km

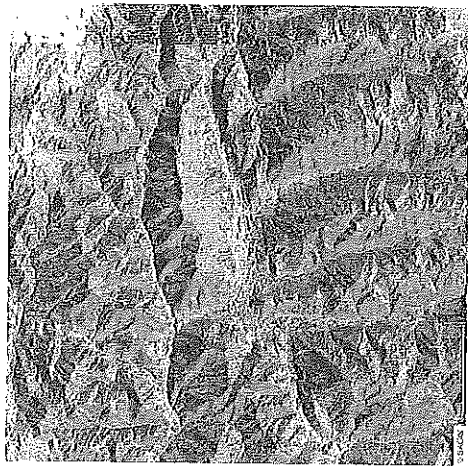
Stürliche Ressourcen

fields, diverse topography, water, and climate diversity for each of these small cities and have their development over time. In Mukwonago, land, and climate tie directly to the community's development as a farming community that is rapidly disappearing through the conversion of productive agricultural land into 5 acre lots.

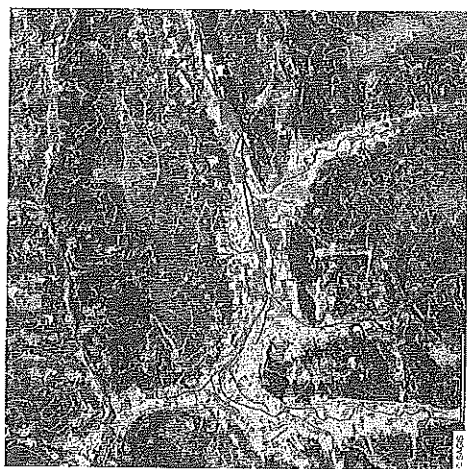


andwirtschaftsflächen, diverse Topografie, Wasser

in Radstadt, the emphasis on water, farmland, forests, and climate form the foundation of the community's existence and identity. This heritage is now threatened by pressure to develop the limited land in the valley and the potential of climate change to eliminate areas of winter tourism, a key economic generator for Radstadt.



in Stadtoast liegt der Schwerpunkt auf Forst- und Landwirtschaft, Wasser und klimatischen Bedingungen, das Fundament der Gründung und Existenz der Besiedlung bilden. Dieses Erbe wird nun durch den Entwicklungsdruck auf die limitierten, noch unbebauten Flächen, sowie durch die Herausforderungen des Klimawandels mit seinen Auswirkungen auf den Wintertourismus als Hauptwirtschaftszweig gefährdet.

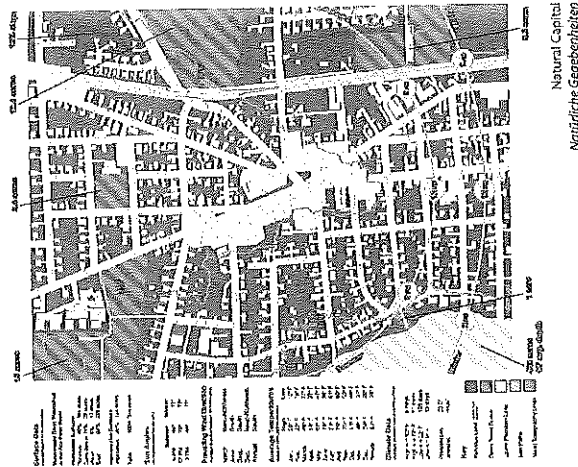
Slope Aspect and Stream Network
Exposition und Gewässernetz

R: Natural Assets Natürliche Ressourcen

Main Gegebenheiten

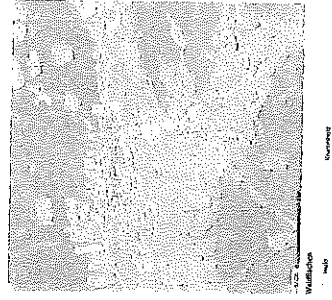
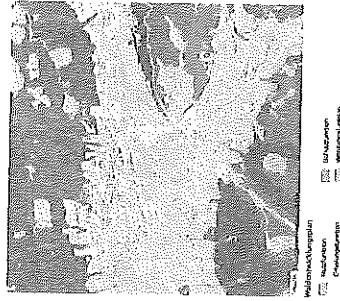
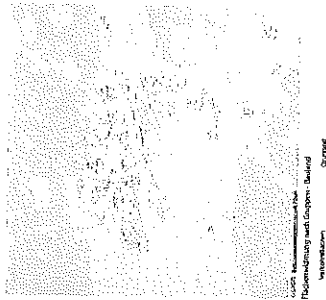
Mukwonago is located in the midst of a range of landscapes, whether lakes, river valleys, forests, or planned parks; the village remains rather rooted from them. New strategies could seek to preserve these natural assets and create a more symbiotic relationship between the living terrain and the urbanized landscape, enhancing the performance of both.

Mukwonago von einer Reihe von schönen und interessanten Landschaftszügen umgeben ist, die von einer Unzahl kleiner bis hin zu ausgedehnten Wäldern, Tälern und Parks besteht. Neue Strategien können auf diese Qualitäten Bezug nehmen und eine symbiotische Beziehung zwischen lebendiger Landschaft und urbanisierten Bereichen ermutigen, um damit die Performance beider Teile zu verbessern.



In Radstadt, the living terrain has historically played a significant role in determining boundaries and development parameters. Flood plains, protected resources, and the geography continue to contribute to the decision-making process. However, shifting beyond the use of such terrain as parameters, and reviewing their potential to actively contribute to a more sustainable regional development strategy with a focus on landscape performance, could open up new options for the region and their communities.

In Radstadt spielt die belebte Umwelt eine historische signifikante Rolle bei der Entwicklung von Grenzen und Entwicklungsparametern. Hochwasserplanung, geschützte Ressourcen sowie Geografie sind weiterhin Bestandteile im Entscheidungsfindungsprozess. Die Berücksichtigung einer nachhaltigeren Regionalentwicklungsstrategie mit Fokus auf die Funktionen der Landschaft, zusätzlich zu den oben erwähnten Entwicklungsparametern, könnte neue Optionen für die Gemeinden und die Region eröffnen.

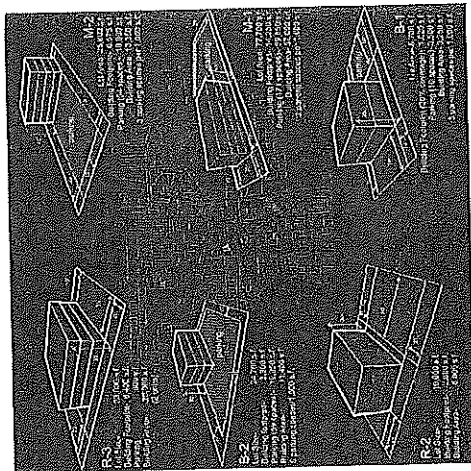


Land Use
Flächenwidmung

Buildout and Decision Making Planungsformen und Entscheidungssträger

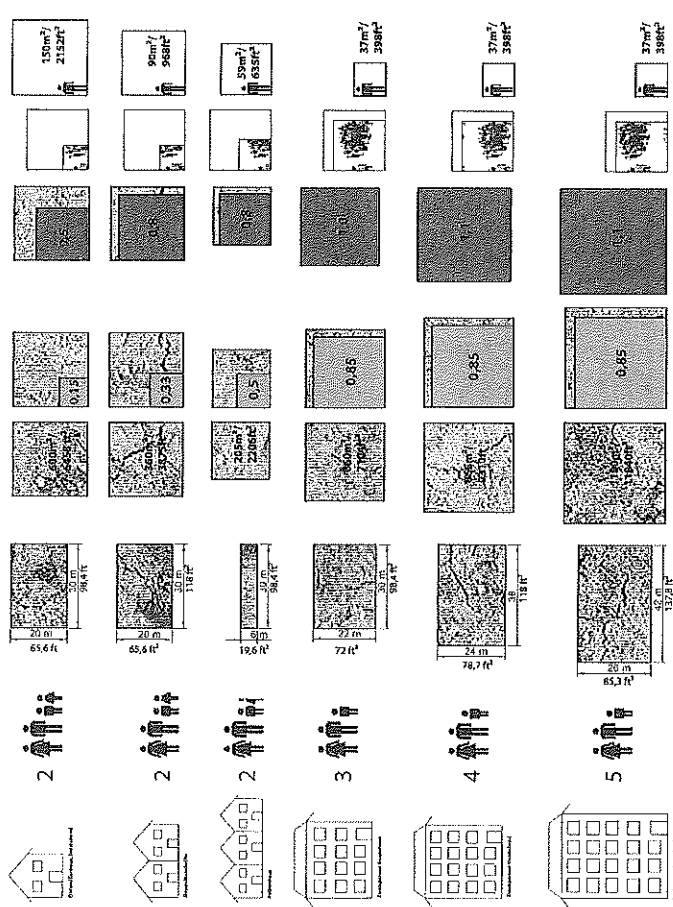
The planning tools that govern the production of typologies and the unique political structures of community were investigated to reveal relationships between community capacity as well as decision-making standards governing future development. Existing historic patterns found in the built environment, including adjacencies between public and private spaces, are no longer allowed in the built fabric.

The planning instruments, the specific political structures, and the political structures of the community were investigated to reveal relationships between community capacity as well as decision-making standards governing future development. Existing historic patterns found in the built environment, including adjacencies between public and private spaces, are no longer allowed in the built fabric.



Visualizing Zoning Codes
Visualisierung der Typologien

In Radstadt the relationships between floor area ratio measurements, building height, building units, and land coverage were described to reveal typological characteristics of the residential building fabric.



Typologies of the Residential Building Fabric
Wohnstypologien im Vergleich

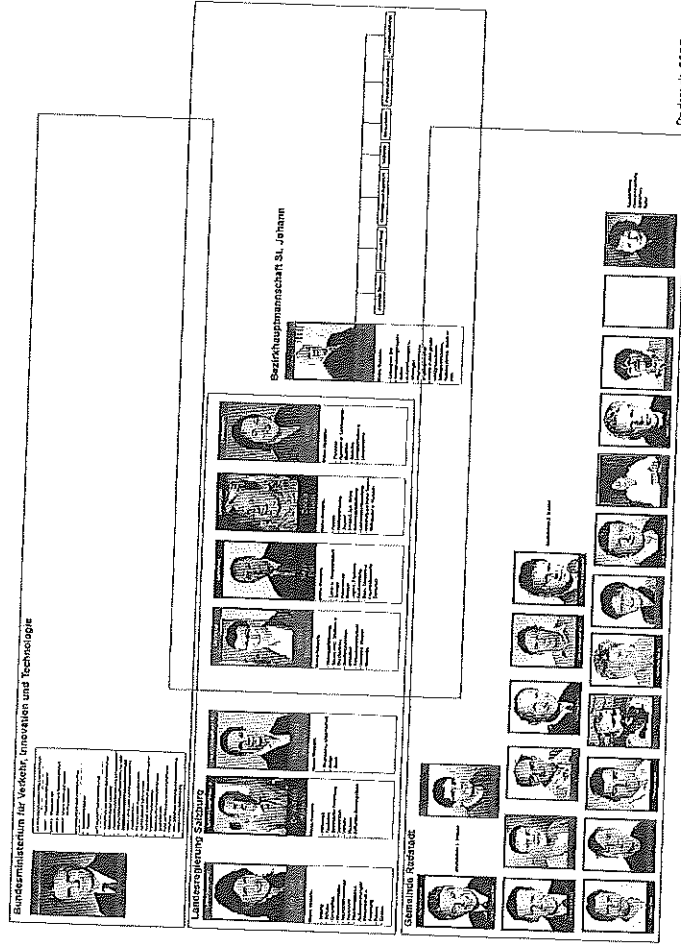
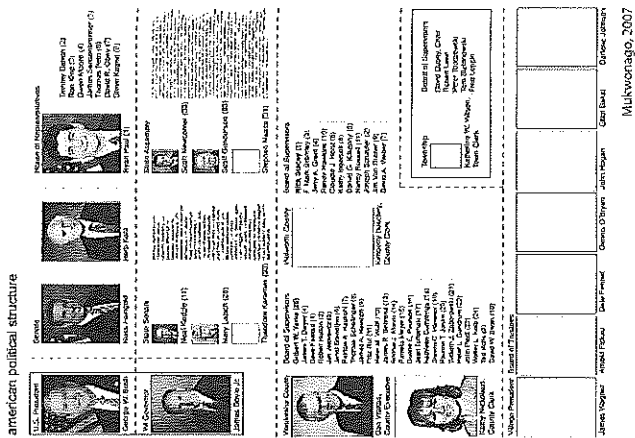
4: Buildout and Decision Making

iebauungsformen und Entscheidungsträger

and Networks
struktur

p described the political hierarch and associations,
the different organizational structures and levels
re individuals have in development decisions.

re analysierte die unterschiedlichen Organisations-
und deren Kompetenz auf die Entscheidungs-
er Entwicklungen.



tions in the method by which small cities in the creation of space define their ability to act and community in the face of globalization. In both the United States and Austria, a key shift from bottom up planning models occurred. Empirical sociological studies, environmental and highway construction resistance movements throughout the 1960's and 1970's, urban planning and management came to incorporate "participation" as a standard of good practice.

of emphasis to a process with a high degree of participation reveals the significant cultural and implications of spatial decision making, and more thoughtful approach to decisions that have implications for local citizenry. The importance of participation is even greater for small cities that often have a mismatch between well developed global networks and nascent local or regional networks to protect cultural identity. Creating a forum for about planning and design decision making is a critical element of meeting the challenge of revitalization. Revealing local decision-making and identifying global and local political actors and understanding dematerialized dynamics that affect spatial decision making in these communities,

the effects of the digital age have been criticized, globalized networks and rapid flows of information contain an opportunity for small cities with a geographic reach. Individuals who were once confined now have additional resources and the ability to form new social collectives that can rebalance and economic considerations. These new agents, the next generation that is both "wired in" and "unwired" and ecologically responsive urban

Transformationen in der Methode, wie kleine Gemeinden bei der Gestaltung von Raum mitwirken, definieren ihre Fähigkeit, sich selbst und ihre Gemeinschaft im globalen Umfeld zu positionieren. In den 1980er Jahren tauchten sowohl in Österreich wie in den Vereinigten Staaten Änderungen von hierarchischen top-down to bottom-up organisierten Planungsmodellen auf. Ausgehend von den empirischen soziologischen Studien, Umweltaktivisten und Widerständen gegen Straßenbauten in den 1960er und 1970er Jahren wurde Planungspartizipation zum fixen Bestandteil eines fundierten Planungsprozesses.

Der Wechsel zu einem Prozess mit großem Schwerpunkt auf öffentliche Beteiligung verdeutlicht die signifikanten kulturellen und soziologischen Implikationen auf räumliche Entscheidungen, und fordert eine durchdachtere Annäherung an jene Entscheidungen, die sich unmittelbar auf die Bevölkerung auswirken. Das Miteinbeziehen der lokalen Bevölkerung wird für kleine Gemeinden umso wichtiger, da das Missverhältnis von den globalen, gut entwickelten Wirtschaftszentren und den vernachlässigten regionalen Netzwerken auf Kosten der lokalen Identitäten geht. Die Inszenierung eines Diskussionsforums in Kleingemeinden für Planungs- und Gestaltungsprozesse unterstützt die Revitalisierungsintentionen in den Gemeinden. Die Identifikation von globalen und lokalen Entscheidungsträgern, sowie Entscheidungsnetzwerke ist für das Verständnis entmaterialisierter Dynamiken, mit ihren direkten räumlichen Auswirkungen auf die Gemeinden, von grundlegender Bedeutung.

Auch wenn die Auswirkungen des digitalen Zeitalters einem hohen Maß an Kritik unterworfen sind, so beinhaltet es doch auch eine Chance für kleine Gemeinden mit limitierter geografischer Reichweite. Individuen, die vormals in ihrem räumlichen Wirkungskreis eingeschränkt waren, können nun auf erweiterte Ressourcen und neue soziale Bande zurückgreifen, wodurch

settlement can gain forcefulness from the networks that connect multiple concentrations of local actors. Networks developed by small cities at a regional or supra-regional level can transcend the limited geography of "place" and create "super citizens" that display a new global resonance in their defense of a high quality of life in a region that has a diversity of personal mobility opportunities.

Students in both the United States and Austria conducted a community process that ran parallel to their design process. These activities allowed them to gather local information that enhanced their site readings as well as to engage in mutually enriching events with community members and international collaborators.

Students in Wisconsin gained insight into the cultural and sociological implications of designing for a small city when they surveyed community members about the downtown's use and identity. At the first Mukwonago Open House, students revealed their discoveries about the spatial qualities of the city center and gained valuable information on local viewpoints.

Students from both countries met in Austria for a week of international collaboration where they were able to compare spatial development strategies across cultures (International Workshop & Design Workshop). An evening event was held in Badstadt for citizens to review the workshop work and discuss strategies.

A second open house was later held in Mukwonago to discuss strategies to address revitalization of place and in the process exchanging ideas and challenging existing viewpoints. Finally the project created a web page to enhance dialogue between both groups of students and community members as well as between nations.*

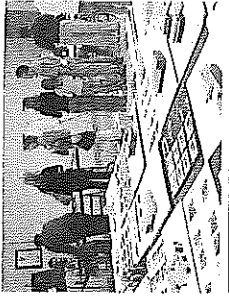
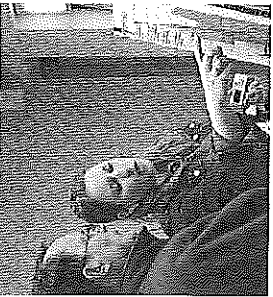
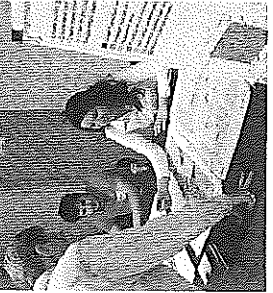
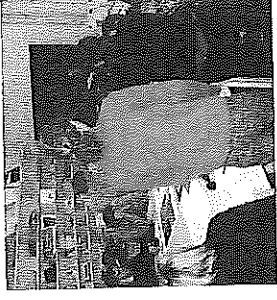
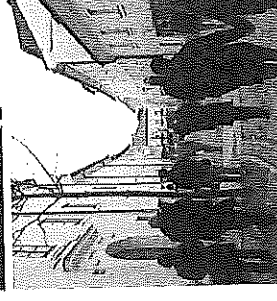
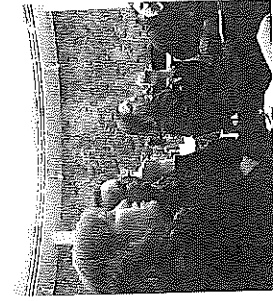
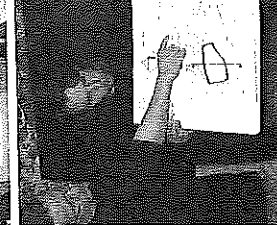
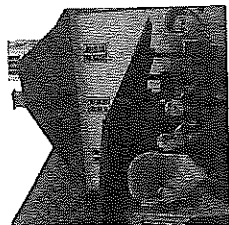
*<http://www1.uwm.edu/cdu/CommunityInfo/Crossroad.cfm>

kulturelle und wirtschaftliche Belange ausbalanciert werden können. Diese Agenten der „verdierten“ nächsten Generation gewinnen ihre Unterstützung aus der Konzentration durch Vernetzung lokaler Akteure, Netzwerke, die von Gemeinden auf regionaler oder auch überregionaler Ebene entwickelt wurden, können ihren eingeschränkten Wirkungsbereich überwinden und „Super-Staatsbürger“ ermöglichen, die auf eine globale Resonanz verweisen, und dabei die hohe Lebensqualität einer Region mit diverser Mobilitätsangebote genießen.

Sowohl die Studierenden in Österreich als auch in den USA erfüllten parallel zum Entwurfsprojekt Öffentlichkeitsarbeit. Diese Aktivitäten ermöglichten den Zugang zu zusätzlichen lokalen Informationen, die das Verständnis über die beiden Bearbeitungsgebiete vertieften. Zusätzlich wirkten die Veranstaltungen mit Mitgliedern der Gemeinde und internationalen Kollaborateuren bereichernd auf die Arbeiten der Studierenden.

Studierende in Wisconsin bekamen Einblick in die kulturellen und sozialen Implikationen von Gestaltungsmöglichkeiten bei der Befragung von Bewohnern über den Gebrauch des Stadtkerns und dessen Identität. Beim ersten „Open House“ in Mukwonago präsentierten die Studierenden ihre Erkenntnisse über das Stadtzentrum und bekamen wertvolle Informationen aus lokaler Perspektive.

Studierende aus beiden Ländern trafen eine Woche lang für einen internationalen Austausch zusammen, währenddessen die räumlichen Entwicklungsstrategien (Internationaler Workshop & Entwurfsworkshop) gegenübergestellt wurden. Ein Informationsabend wurde für die Bevölkerung abgehalten, wo die Workshop Ergebnisse und Strategien diskutiert wurden. Während eines zweiten „Open Houses“ in Mukwonago wurden die erarbeiteten Strategien zur Revitalisierung des Ortes, sowie spekulative Perspektiven diskutiert. Das Projekt wurde für eine Webpage aufbereitet, um den Dialog zwischen den Studierenden Gruppen, den Gemeinden und den Nationen zu fördern.*

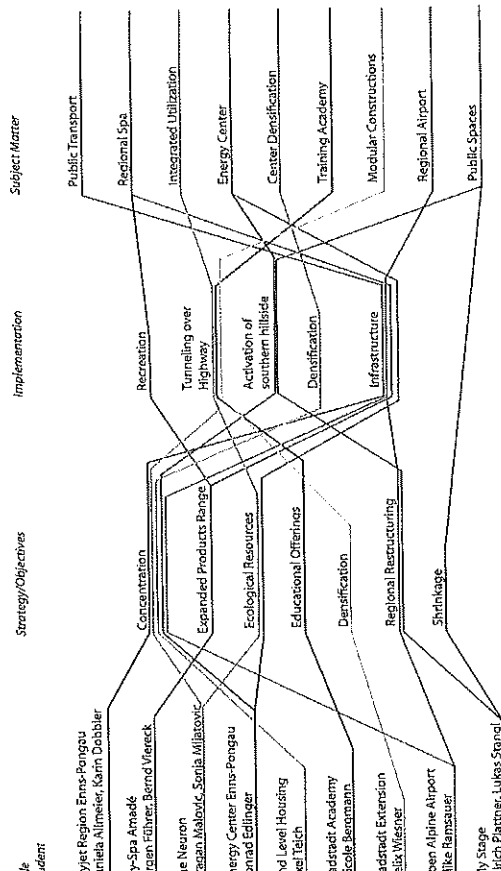


13 Studierende der Architektur fakultät der Technischen Universität Graz erarbeiteten im Rahmen der Lehrveranstaltungen „Entwerfen 5“ sowie „Stadterhaltung und -entwicklung“ Entwicklungsstrategien für den Enns-Pongau, sowie an einem selbst aus der Strategie definierten Teilbereich, der zu einem detaillierten Projekt ausgearbeitet wurde.

Als Grundlage fungierte der unter „interkultureller Fokus“ beschriebene Workshop mit den US-amerikanischen Studierenden, der einen erweiterten Zugang zum Thema gewährleisten sollte. Ein wesentlicher Aspekt bei der Themenwahl war auf Basis einer intensiven Auseinandersetzung und Analyse der Region die freie zu wählende Themendefinition: Im Diagramm der vorigen Seite sind die Zusammenhänge zwischen vordergründiger Zielsetzung, gewählter Maßnahme, und Projekt dargestellt.

Students of architecture at the Graz University of Technology generated development strategies for the Enns-Pongau region of Salzburg province. As participants in the design studio 5 + urban development, they worked out comprehensive projects from the development strategy to a detailed design intervention.

A workshop with US students, described in more detail in the intercultural focus section, provided an initial basis for the coursework and allowed students to question their approach to the topics at hand. They investigated the region extensively, and were then able to choose a particular theme to explore further. The diagram in this page offers an overview of the connections between the primary strategy, chosen intervention, and project.

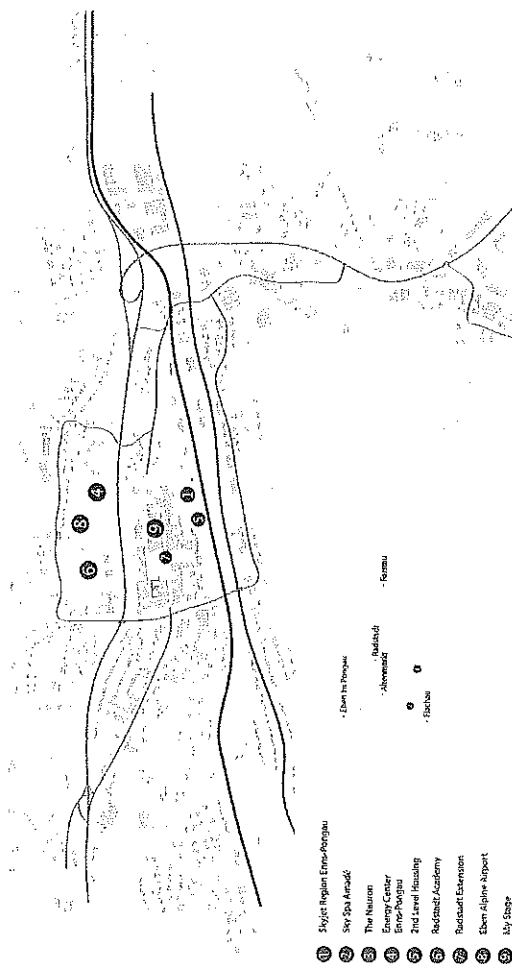


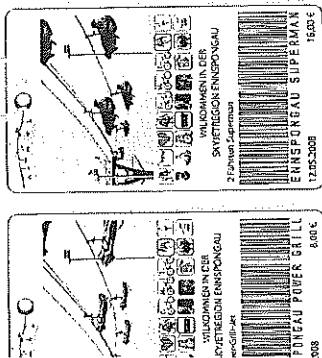
One significant goal/strategy emerged: the need to identify alternatives to current sprawl-type development patterns. Emphasis was also given to the expansion of educational services and to the economic potentials of sustainable natural resource use. Nearly all students proposed an expansion of existing infrastructure, largely in combination with interventions of increased density. Two examples include the tunnelling of the high-traffic road running along the old city walls, and the attempt to bridge the level differences from the city center to the train station.

The complex and thought-provoking results of the nine projects are summarized and presented here in abbreviated form. The students offer an interesting palette of possible answers to the challenges facing the region.

Als wesentliche Zielsetzung ist dabei die Siedlungskonzentration – entgegen der aktuell fortschreitenden Zersiedelung – abzulesen. Die Erweiterung des Bildungsangebotes, sowie der ökologische Ausbau vorhandener ökologischen Ressourcen sind weitere Schwerpunkte. Als Maßnahme wird quer durch beinahe alle Projekte eine Erweiterung der vorhandenen Infrastruktur vorgeschlagen, meist in Kombination mit Verdichtungsmaßnahmen, wie der Überbauung der Bundesstraße im Bereich der Radschäfer Altstadt, aber auch die Überwindung des Höhenanspruches zum Bahnhof.

Die vielschichtigen und interessanten Ergebnisse der neun Arbeiten mussten aus Platzgründen auf das wesentliche zusammengefasst werden, geben aber einen guten Überblick und mögliche Antworten auf die zukünftigen Herausforderungen an die Region.





eggy seeks to address future climate changes and
a new use for existing facilities in wintertime. The
mainly aims to create a new image and identity
region – a new interpretation of existing facilities in
ation with a range of interventions.

et region Enns-Pongau is the first and largest lift
le car network worldwide with more than 110 km of
ne strategy supports already existing cable car lines
plies them with new functions. A wide range of
e offered in each community according to the image
ting infrastructure of each single municipality.
for example, known for its extensive ski lifts and
rs, will maintain its sporty character although its lifts
nterpreted in a new way.

Unsere Intention war es, eine Strategie bzw. ein Szenario zu
entwickeln, um den sogenannten „Missing Link“ in der Region
zu kompensieren und auf diesem Wege eine Möglichkeit für
eventuelle Nach- bzw. Umnutzungen bestehender Einrich-
tungen zu finden, die unter dem Aspekt der sich verändernden
Klimasituation betrachtet, eine gewisse Nachhaltigkeit.

Die Strategie soll jedoch weniger nur eine Kompensation
darstellen – sie soll der Region eine neue Identität verleihen
und ihr Image aufwerten, dabei jedoch, unterstützt durch neu
gesetzte Interventionen, auf ihr Bestehendes Bezug nehmen.
Gebirgszüge und Hügel sind Ennspongaus Hauptcharakter-
istik, als Folge daraus hat sich ein sehr ausgeprägter Winter-
und auch Sommertourismus in der Region etabliert. Die
Landschaft bzw. das Umland stellt das regionale Potential des
Ennspongaus dar.

Die Skijetregion Ennspongau ist die erste und größte zusam-
menhängende Lift- und Gondelbahnregion weltweit mit mehr
als 110 km Länge an Lifanlagen. Die Strategie unterstützt
bereits existierende Lift- und Gondelbahnanlagen mit neuen
Funktionen, die die neuen regionalen Attraktionen darstellen
sollen. Jede Gemeinde bzw. Ortschaft verfügt über ein an ihr
Image angepasstes Angebot an unterschiedlichen „Themen-
ridex“. Flachau wird zum Beispiel seinen durch die Vielzahl
von Skifluranlagen geprägten sportlichen Charakter weiterhin
erhalten, wird jedoch gerade hinsichtlich dieser Nutzung neu
interpretiert.

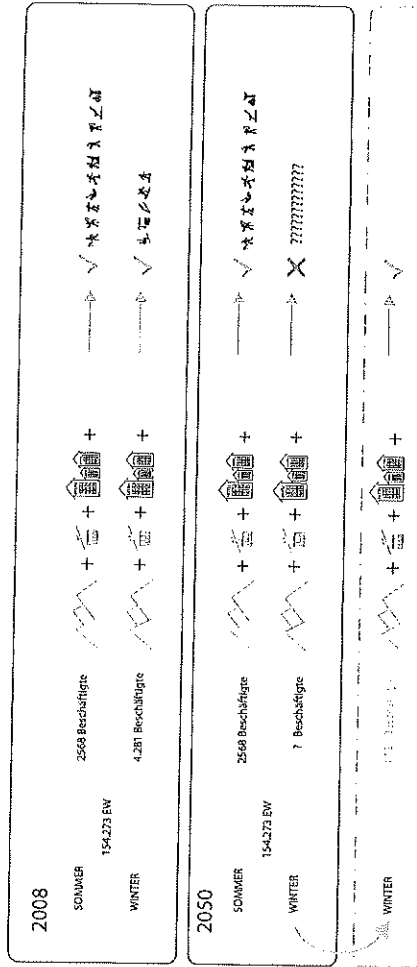
„Für den ultimativen EXTREME-ADRENALIN-KICK! Wollten Sie
schon immer mal wie Superman fliegen? Der absolute Thrill -
fliegen Sie mit dem Superman-Jet in Flachau den Berg nach oben!“

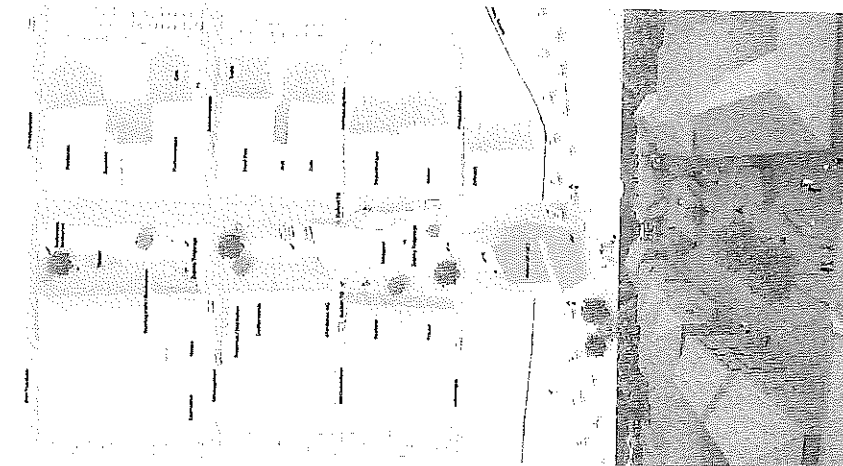
The strategy's main intervention is Skijet. Skijet is a new
form of transportation – a year-round public transportation
cable-car system for the entire Ennspongau region. Two
lines, L1 and L2 run frequently between communities, with
direct „city center access“.

The new regional main station (with a completely new
function and meaning) close to the center of Altenmarkt
will function as a transmitter between railway, motorway
and individual transportation and the skijet system.

Der positive Effekt dieser neuen Form von Transportmittel
besteht in seiner Nachhaltigkeit: Das System kann mehr
Personen transportieren als ein herkömmlicher PKW. Denkbar
wäre auch der Betrieb mittels erneuerbarer Energien.
Ein weiterer positiver Aspekt des Ennspongauer Skijets
stellt seine große Flexibilität dar. Das System kann je nach
Auslastung oder Bedarf mittels Geschwindigkeitsänderung
oder Anzahl der benötigten Kabinen adjustiert werden.

Neben dem Haupttransportmittel für Touristen in der Region,
könnte sich der Ennspongauer Skijet in ferner Zukunft auch immer
mehr hin zum einheimischen Transportmedium entwickeln.



Town Square
Stadtplatz

As a design project we chose the skyjet station in Radstadt with its location directly on the main square. The station provides the exchange platform for the L1 and the platform for the cable car line that connects the city center with the valley station of the former ski lifts of the Kemahdhoehle close to Radstadt.

Locating the skyjet station in the main square required the reorganization and redesign of the square itself.

Advantages of locating the skyjet station in the city center of Radstadt:

- revitalization of the city center
- reduction of the parking problem
- positive impact on shopping
- convenient access for skiers, providing direct access from their city-center hotel
- positive impact on tourism

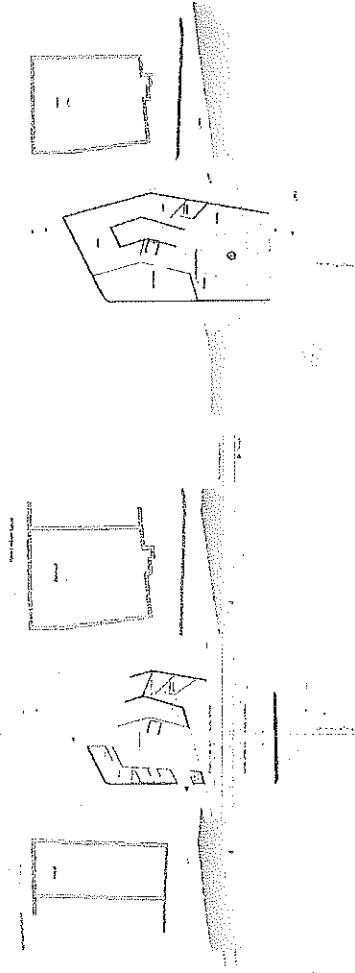
Three different lines of cable cars will be implemented: the skyjet L1 and L2 that has their stations directly on the main square of Radstadt, a connecting line with its station also on the main square in Radstadt between skyjet and valley station at the Kernahöhe and the theme rides at the Kernahöhe.

Als Entwurfsprojekt wählten wir die Planung der Skyjet Station in Radstadt, die sich direkt am südlichen Ende des Radstätter Stadtplatzes befindet. Die Station bietet nicht nur Umsteigsmöglichkeit zwischen den beiden Linien, sondern stellt auch die Verbindungsplattform zwischen den Skyjet Linien und den Talstationen der Lifanlagen auf der Kernhöhe dar. Diese Funktion übernimmt ein sogenannter Zubringerlift. Durch die Wahl des Stadtplatzes als Standort für die Station des Skyjets mussten Überlegungen und eine Neuorganisation des Platzes erfolgen, u. a. bedingt durch die gegenwärtige Situation der Einfahrt der Parkgarage.

Positive Auswirkungen der Skyjet Station auf das Zentrum von Radstadt wären u. a. eine Revitalisierung des Stadtplatzes, die Reduzierung von Parkplatzproblemen, eine positive Auswirkung auf das Kaufverhalten, bequeme Erreichbarkeit der Schipisten v. a. für Schifahrer und ein positiver Einfluss auf Beherbergungsstätten.

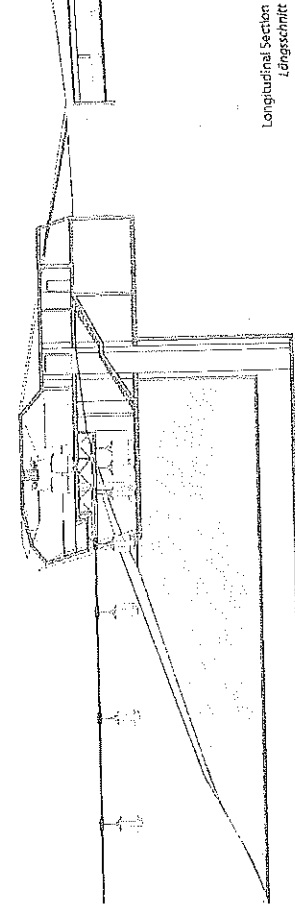


Section
Querschnitt

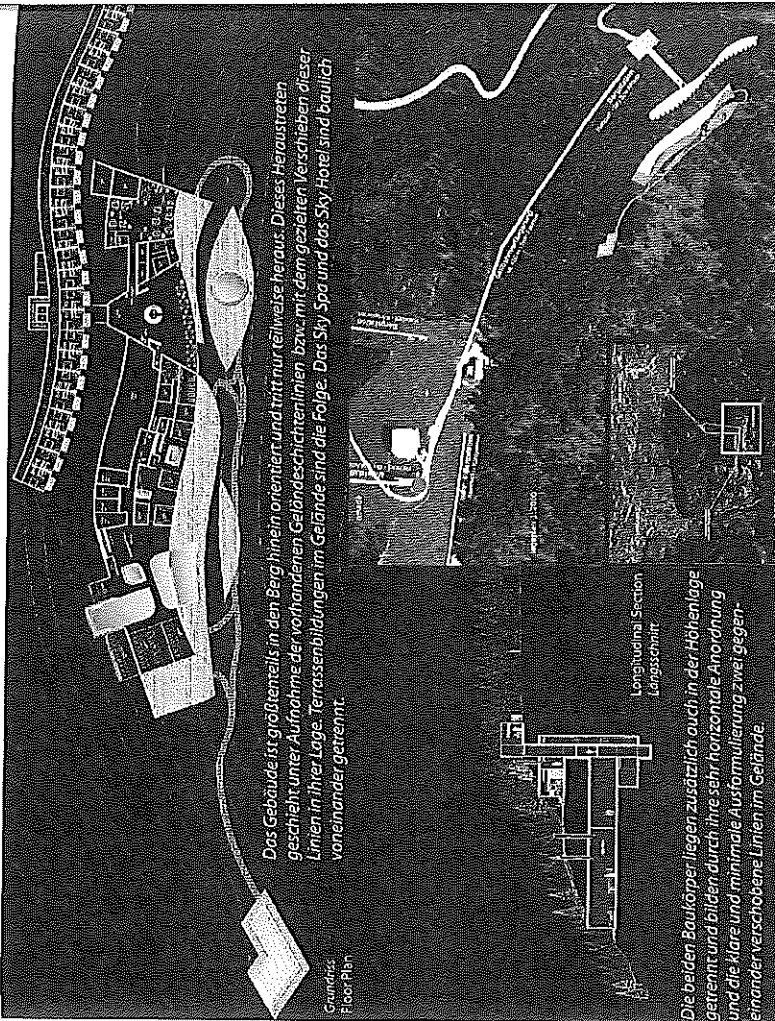


Ground Floor
Erdgeschoss

Basement
Untergeschoss



Longitudinal Section
Längsschnitt



Das Gebäude ist größtenteils in den Berg hinein orientiert und tritt nur teilweise heraus. Dieses Herausragen geschieht unter Aufnahme der vorhandenen Geländeschichtenlinien bzw. mit dem gezielten Verschieben dieser Linien in ihrer Lage. Terrassenbildungen im Gelände sind die Folge. Das Sky Spa und das Sky Hotel sind baulich voneinander getrennt.

Die beiden Baukörper liegen zusätzlich auch in der Höhenlage getrennt und bilden durch ihre sehr horizontale Anordnung und die klare und minimale Ausformulierung zwei gegenüber verschobene Linien im Gelände.

Zur Zielgruppe zählen alle Erholungssuchenden, die besonderen Wert auf Abgeschiedenheit und gleichzeitig eine besondere Kulisse legen und das nur 10 Minuten abseits von Radstadt oder Altmannsdorf finden möchten.

Das Angebot gliedert sich in den Sky Spa-Bereich und das dazugehörige Sky Hotel. Das umfangreiche Sauna und Massageangebot ist auch ohne einen Spa-Eintritt nutzbar, und auch ein Ausflug ins Sky View Restaurant ist immer einen Blick wert.

Die Anbindung erfolgt einheitlich über Seilbahnen, zum einen über Radstadt mittels einer verlängerten Gondelbahn, zum anderen über Altmannsdorf, wobei man bei dieser Streckenwahl die Seilbahn wechseln muss. Für Zulieferung und Personal steht eine befestigte Straße zur Verfügung.

Nach dem Erreichen der Bergstation Sky Spa Amadé mit der Gondelbahn beginnt sich der Gast erst einmal in eine Waldschneise, an deren Ende ein verglaster Kubus als Ankunftsstation steht. Von dieser Ankunftsstation aus fährt man anschließend mit dem Fährstuhl zwei Geschosse in den Berg nach unten. Daraufhin geht man nichtswand einen dunklen Gang entlang um dann an dessen Ende beim Öffnen zweier Schiebetüren von dem überwältigenden Anblick der Kulisse gebildet zu werden. Im nun befindlichen Verteilungsraum wird der Hotelgast an der Rezeption empfangen, der Restaurantgast an seinen Tisch geführt und der Sky Spa- bzw. der reine Sauna- oder Massagebesucher wird an den Kassen empfangen.



at group for the Sky Spa Amadé are individuals or solitude and serenity amongst stunning scenery, only 10 minutes away from the communities of Radstadt and Altmannsdorf. The Sky-Spa includes spa facilities, a small, exclusive hotel and restaurant. Cable-cars take guests to Radstadt and Altmannsdorf, and a service road allows the transport of goods and access for employees.

ing at the mountain station of the Sky Spa Amadé, guests pass through a corridor in the forest before reaching a small, glass-enclosed building. The building takes the guests down into the mountain. After a short walk in a dark corridor, guests are greeted by a stunning panoramic view. The lobby houses the hotel and spa reception and helps to guide guests to the different facilities of the Sky Spa.

part of the structure is built into the mountain, and corresponds to the contour lines and their proposed terraces, creating terraces in specific areas. The Sky Spa Hotel are two separate yet connected structures, which are built on distinct levels and create two displaced lines in the terrain.

point, the project accepts that Radstadt and Enns-Pongau region are highly influenced by tourism. When became, which developments could add value to the Region.

an analysis of regional conditions, it was found that the region possesses a large amount of renewable energy resources. Increasing the use of renewable energy is the next logical step in determining an overall strategy. Thus the overall goal was defined as improvement of the overall economic situation in Enns-Pongau, with an emphasis on extending services and a further integration of the region with renewable energy options.

jects include the construction of a biomass technical college specializing in energy and engineering; and a new residential building with efficient principles.

ated a "utopian scenario" which addressed the questions: How can the region be more energy-aware of energy issues? One proposal is the construction of power plants which use garbage as a resource, creating a circular connection between producers and consumers.

Wir sind davon ausgegangen, dass Radstadt und die ganze Region Enns-Pongau touristisch geprägt sind. Wir haben uns gefragt: was man fördern und entwickeln kann, damit die Region nicht mehr so abhängig vom Tourismus ist. Aus der Analyse des Bestandes haben wir herausbekommen, dass die nächste logische Schritt zur Entwicklungsstrategie die Förderung der Nutzung von erneuerbarer Energie wäre, weil die Region reich an Ressourcen ist.

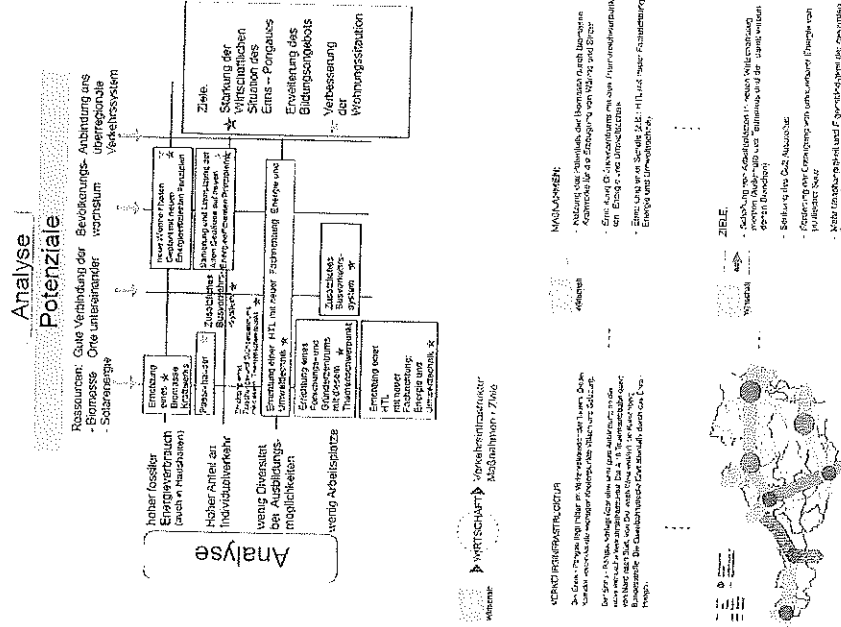
Unsere Ziele waren die Stärkung der wirtschaftlichen Situation des Enns-Pongau, dazu gehört auch die Erweiterung des Bildungsangebots und Verbesserung der Wohnungssituation.

Als Maßnahmen haben wir u.a. vorgesehen:

- Errichtung eines Biomassekraftwerks und einer HTL mit neuer Fachrichtung: Energie und Umwelttechnik
- Neue Wohneinheiten geplant mit neuen energieeffizienten Prinzipien usw.

Danach sind wir mit einem sogenannten „utopischen Szenario“ weitergegangen. In diesem Szenario haben wir uns gefragt: Wie können wir die Region noch energieeffizienter und energiebewusster machen? Als Lösung haben wir Kraftwerke vorgeschlagen, die als Rohstoff Abfall z. B. aus Haushalten verwenden. So entsteht die Verbindung zwischen Erzeuger und Verbraucher in zwei Richtungen:

ERZEUGER - VERBRAUCHER - ERZEUGER.



STRUKTUREN



- Ausbildungsmöglichkeiten
 Maßnahmen / Ziele**
- Errichtung Gründerzentrums mit den Themenschwerpunkten: Energie und Umweltechnik
 - Errichtung einer Schule (z.B.: HTL mit neuer Fachrichtung: Energie und Umweltechnik)



STRUKTUREN



- Ausbildungsmöglichkeiten
 Maßnahmen / Ziele**
- Erweiterung des Ausbildungsangebotes um eine Mittelschule mit diesem Themenschwerpunkt
 - Erweiterung des allgemeinen Bildungsangebotes
 - Ausbau des Arbeitsplatzangebotes in diesem Bereich

STRUKTUREN



- Ausbildungsmöglichkeiten
 Maßnahmen / Ziele**
- Errichtung Gründerzentrums mit den Themenschwerpunkten: Energie und Umweltechnik
 - Errichtung einer Schule (z.B.: HTL mit neuer Fachrichtung: Energie und Umweltechnik)



STRUKTUREN

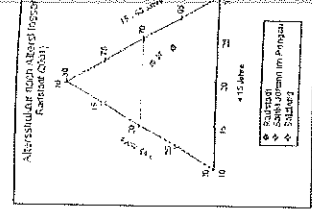
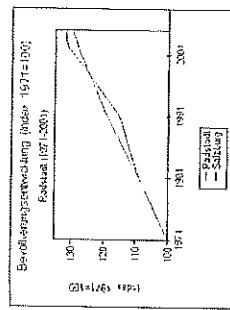


- Ausbildungsmöglichkeiten
 Maßnahmen / Ziele**
- Erweiterung des Ausbildungsangebotes um eine Mittelschule mit diesem Themenschwerpunkt
 - Erweiterung des allgemeinen Bildungsangebotes
 - Ausbau des Arbeitsplatzangebotes in diesem Bereich

STRUKTUREN



- Ausbildungsmöglichkeiten
 Maßnahmen / Ziele**
- Errichtung Gründerzentrums mit den Themenschwerpunkten: Energie und Umweltechnik
 - Errichtung einer Schule (z.B.: HTL mit neuer Fachrichtung: Energie und Umweltechnik)



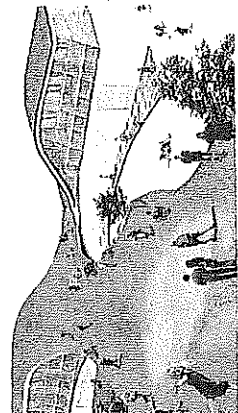
MAßNAHMEN:

- Verwendung von erneuerbaren Energien
- Sanierung / Adaptierung der Altbausubstanz



ZIELE:

- Verhinderung einer weiteren Zerstreuung der Siedlung
- Attraktivierung der gebauten Strukturen
- Erhalt des Enns - Pongau als eine "Lebenswerte" Region die den gegenwärtigen Qualitätsansprüchen entspricht



Connection between producers and consumers is the starting point for the project, which seeks to create a structure which best represents the consumer. The building integrates easily into both landscape and the environment and accommodates multiple functions: energy plant residences, an event center, a park and recreation and a parking garage.

The cell, or neuron, is the foundation of the nervous system. The cells are connected among each other by synapses. The Neuron describes a form, which receives and collects impulses, which has been translated here into a building form. The building collects all impulses and events, functions as an extension of the city center, defining spaces and boundaries.

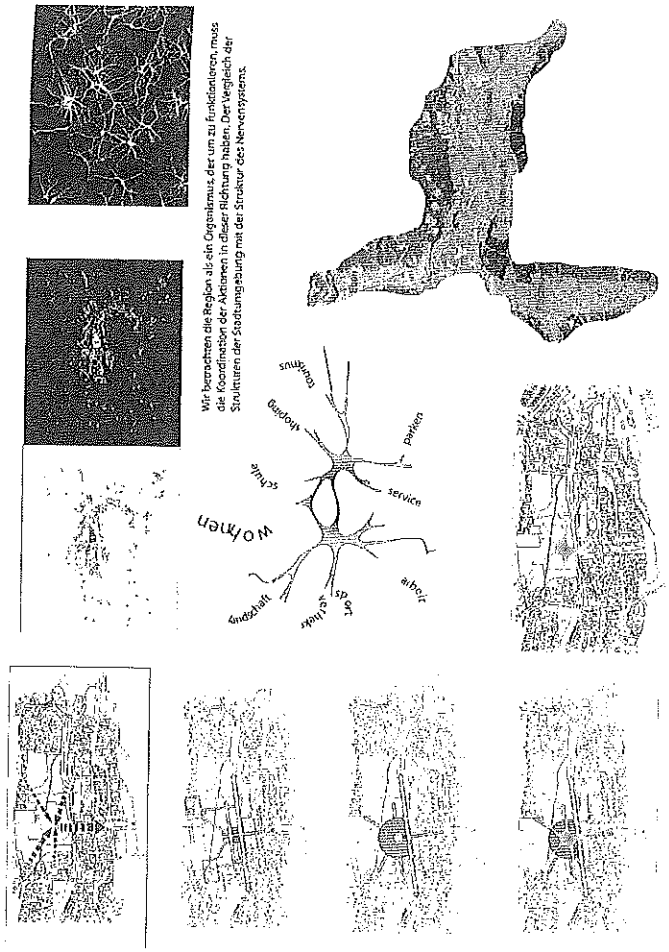
Die Verbindung zwischen Erzeuger und Verbraucher haben wir als Startpunkt für unser Projekt genommen.

Wir wollen eine Struktur schaffen, die eigentlich diesen Energieverbraucher darstellt. Eine Struktur, die sich leicht in die Landschaft und in die Umgebung integriert und aus verschiedenen Funktionen besteht: aus Wohnen (basierend auf energieeffizienten Prinzipien), aus einem Veranstaltungszentrum, das z.B. für Veranstaltungen zur Forcierung der Verwendung von erneuerbaren Energie benutzt werden kann.

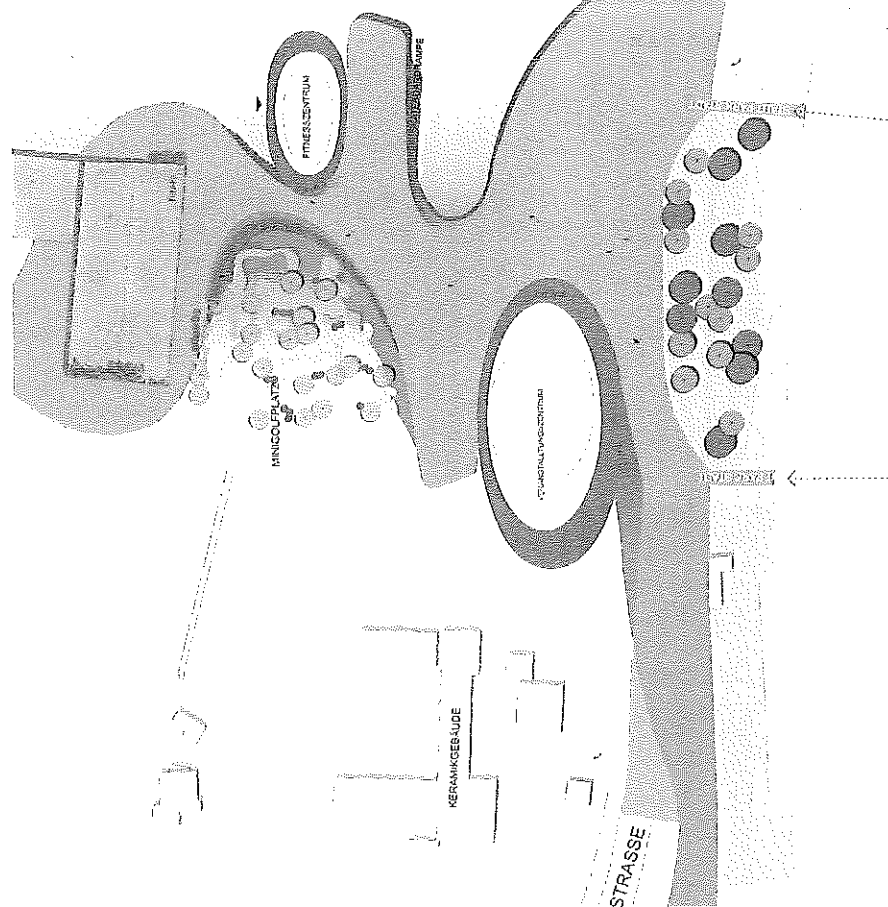
Das Neuron stellt die Form dar, die, wie unsere Struktur, viele Impulse bekommt und diese Impulse sammelt.

Die Nervenzelle, auch Neuron genannt, ist das Grundprinzip des Nervensystems. Zwischen den Nervenzellen bestehen Kontakte, sogenannte Synapsen.

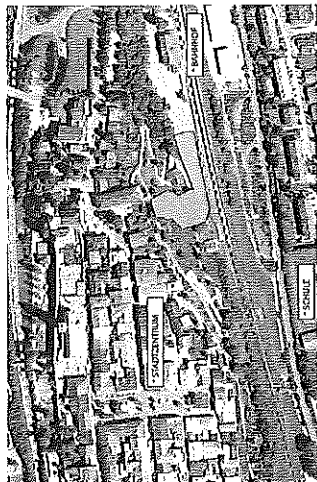
Das ist jetzt unsere Struktur, unsere Plattform, unser Neuron, das viele Ereignisse sammelt. Es ist eine Erweiterung des Stadtzentrums, es ist auch ein Stadtpark, eine Möglichkeit zum Parken, eine Rekreatiionszone, ein Wohngebiet und vieles mehr.



Wir betrachten die Region als ein Organismus, der um zu funktionieren, muss die Koordination der Aktionen in dieser Richtung haben. Der Vergleich der Strukturen der Stadtumgebung mit der Struktur des Nervensystems.

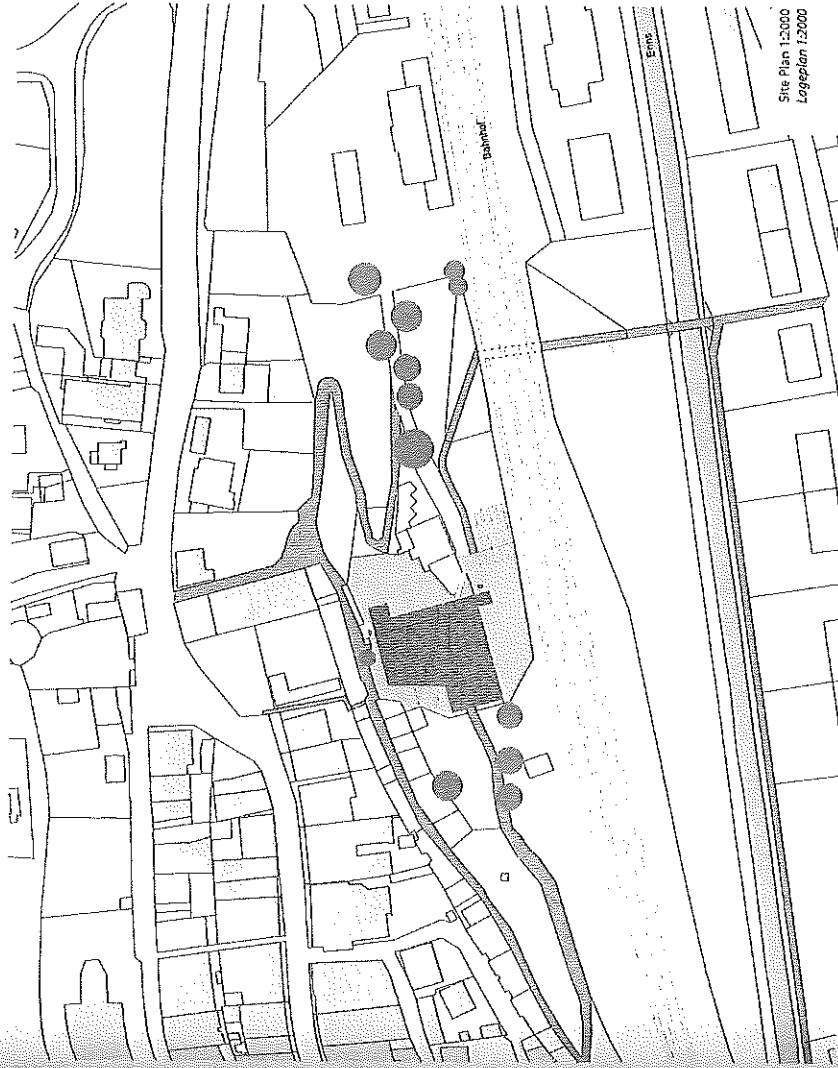
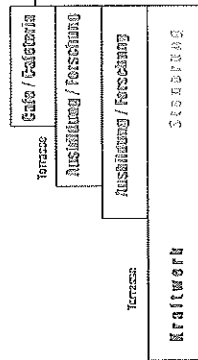


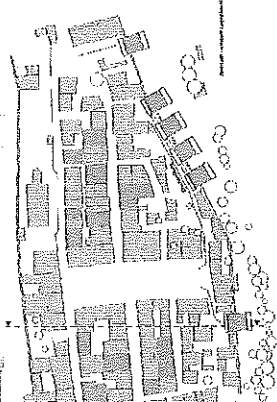
Floor Plan Basement
Grundriss Untergeschoss



Das Baukastensystem funktioniert folgendermaßen: Die Basisanlage besteht aus (1) Brennstoffcontainer (2) Kessel / Turbine / Generator (3) Rauchgasfilterung und Ascheabsonderung. Die Basisanlage wird erweitert, in dem man zusätzliche Kessel installiert welche auch zusätzliche Brennstoffcontainer benötigen.

Im Erdgeschoss befindet sich die Kraftwerksanlage, in der Biomasse zu Strom verarbeitet wird. Diese ist eine Versuchsanlage – die Forschungsarbeit im Haus beschäftigt sich mit der Weiterentwicklung der verwendeten Technologien. Darüber sind die Räume des Forschungszentrums angeordnet. Die Seminare sind auch für öffentliche Veranstaltungen wie Kongresse und Informationsveranstaltungen geplant. Im obersten Geschoss befindet sich die Cafeteria, welche auch als Café dient – und somit einen Schnittpunkt zwischen dem Gebäude und der Stadt schafft. Den Räumen sind Terrassen Richtung Süden vorgelagert, von denen aus sich ein schöner Ausblick auf die Radstadter Tauern bietet. Der Baukörper liegt so im Hang, dass sich das Gelände teilweise auf den Terrassen fortsetzt. Das begrünte Dach des obersten Geschosses ragt nur gering aus dem Boden. Die Durchwegung setzt sich im Außenraum fort und knüpft an die vorhandenen Wege an.





Project seeks to strengthen Radstadt's city center as a process of densification of the building fabric. residential structures within the old city will be re-commerce, and initiate an alternative growth which seeks to avoid further suburbanization and improve standards of living.

residential forms such as multi-generational or live/ work/ play along with the regeneration of public spaces would further address demographic and societal issues. Reducing car use, subsidizing principal residences attracting new residents are further goals.

Policy offering improved information about financial incentives for renovation and new development could lay the groundwork for increasing population growth. Of particular importance is the evaluation of existing buildings and identifying possibilities for attic built-out, renovation, and new construction.

Durch dieses Projekt soll eine Stärkung der Altstadt Radstadt mit ihren vielfältigen Angeboten und ihrer Infrastruktur sowie eine Attraktivierung und Verdichtung der Altstadt durch Wohnraum erreicht werden.

Weitere Ziele sind die Stärkung des Handels und Errichtung weiterer Einrichtungen in der Altstadt durch Bevölkerungswachstum, vor allem durch Zuzug. Dadurch kann eine weitere Suburbanisierung und dadurch notwendige Polyzentrierung verhindert werden. Es soll ein verbesserter Wohnstandard (besonders in den Altbauten) in Radstadt erreicht werden.

Das Angebot an neuen Wohnformen wie generationenübergreifendes Wohnen, Wohnen und Arbeiten unter einem Dach sowie die Wiederbelebung öffentlicher Plätze durch Nutzer und Nutzerinnen als Treffpunkt der Bevölkerung können dazu führen, dieses Ziel zu erreichen.

Sekundäre Ziele sind die Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs innerhalb der Altstadt, eine Attraktivitätssteigerung für Zuzügler/innen und die Förderung des Erstwohnitzmodells.

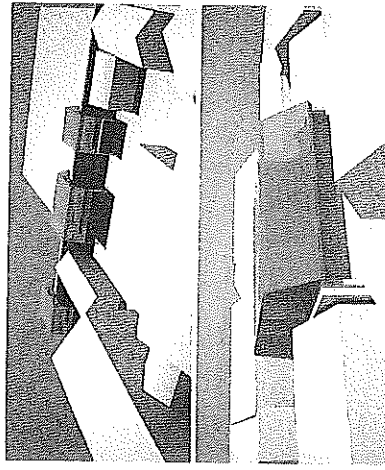
Eine Erhöhung der Einwohner/innenzahl Radstadts könnte durch vermehrte Information, Werbung für Sanierungen und Neubaumaßnahmen in der Altstadt erreicht werden. Die Auswahl und Ermittlung förderbarer Gebäude, Sanierung von Altbauten, Dachgeschossausbauten, sowie Neubauten stellen wichtige Punkte des Programms dar.

Concept Version 1 – "Lughaus" (Defensive Tower): New development of single-family-residences inside of Radstadt's old city

- Option 1a: Living space extension on developed lots, by conversion or demolition of low-quality mews houses
- Option 1b: Unified "Lughäuser", with public access from the old city via access balcony

Concept Version 2: Attic Conversion and Extensions

- Evaluation of Radstadt's downtown blocks
- Identification of possible attic build-out or height extensions
- Densification of blocks including improvements of living standards (south-facing orientation)



Version 1 (above) and Version 2 (below)
 Variante 1 (oben) und Variante 2 (unten)

Konzeptvariante 1 - Typologie „Lughaus“: Neubau von Einfamilienhäusern innerhalb der Altstadt

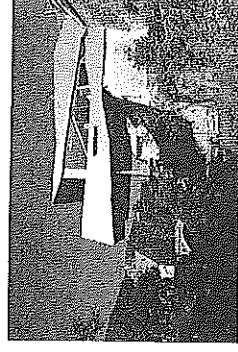
- Variante 1a: Erweiterung der Wohnfläche eines bebauten Grundstücks, gegebenenfalls durch Abriss von Hinterhäusern niedrigen Standards
- Variante 1b: 4 Lughäuser als Einheit mit gewähltester öffentlicher Erschließung seitens der Innenstadt mit Laubengangerschließung

Konzeptvariante 2: Blockverdichtung - Dachausbau / Aufstockung

- Aufwertung der innenliegenden Blöcke in der Altstadt von Radstadt
- Differenzierung zwischen Häusern, wo Dachausbau oder Aufstockung möglich ist
- Verdichtung des Blocks mit gleichzeitiger Verbesserung der Wohnverhältnisse, da Südausrichtung

Reference Project

Open Space: Rooms_Café / Murau



www.openspacemurau.at



Design for the Campus of the Sport Academy Radstadt to provide a solution to a range of given problems: a functioning city center, a highway slicing through the city and a city wall lacking in function.

North of the city center was chosen for the location of the sport and cultural academy which would connect the city to the surrounding area. As Radstadt is a region offering a variety of cultural and sport activities, an academy would build upon and enhance these resources and provide an educational center for the city. Radstadt doesn't need another center, but an extension and completion of the existing one. The chosen location allows for a natural synergy to develop between city residents and campus visitors. Tunneling over the highway creates a physical connection to the city and allows a larger site for leisure activities. A portion of the wall can be used as a climbing wall.

The emphasis would be given to educating coaches for the city.

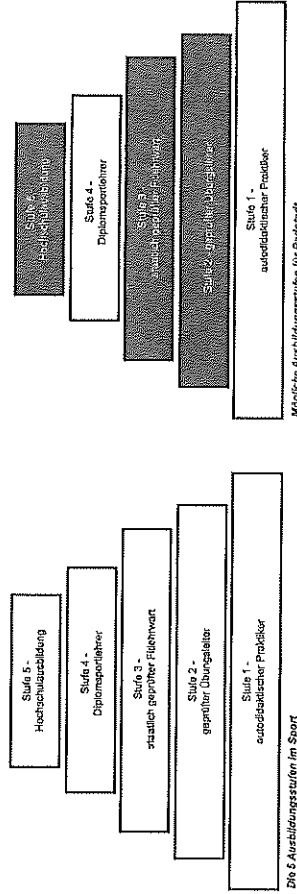
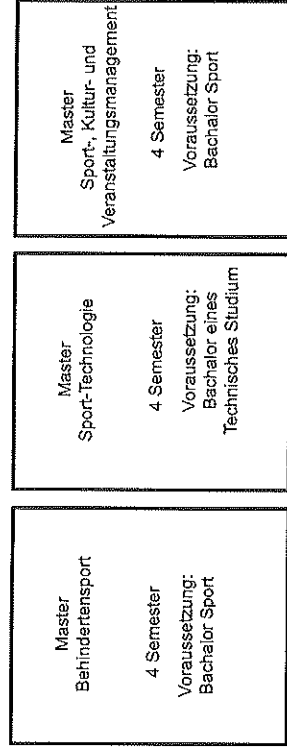
Der Entwurf für den Campus der Akademie Radstadt beruht auf der Lösung der vor Ort gegebenen Problemstellungen: das schlechte funktionierende Stadtzentrum, die Durchschneidung durch die Bundesstraße und die verlorene Funktion der Stadtmauer.

Um ein neues kulturelles Zentrum und eine Verbindung zwischen dem nördlichen und dem südlichen Radstadt zu schaffen, wurde ein Grundstück nördlich des Altstadtzentrums gewählt. Da Radstadt und die Region Ennspongau ein breites kulturelles und sportliches Angebot hat, liegt es nahe ein Zentrum zu schaffen, das sowohl Sport als auch Kultur verbindet. Durch die Schaffung eines Campus für eine Akademie mit dem Schwerpunkt Sport soll zum einen ein neues Zentrum in Anbindung an die Altstadt geschaffen werden, das auch andererseits die vor Ort gegebenen Ressourcen genutzt werden.

Der Entwurf für den Campus beruht auf der Tatsache, dass Radstadt kein neues Zentrum, sondern vielmehr eine Erweiterung und Ergänzung braucht. Da ein Campus nur in Verbindung mit einer guten Infrastruktur funktioniert, ist die Nähe zur Altstadt essentiell. Andererseits soll auch für die örtliche Bevölkerung ein neues Zentrum zur Freizeitgestaltung geschaffen werden. Durch die Überplanung der Bundesstraße wird die Verbindung zwischen Campus und Altstadt vollzogen. Diese soll gleichzeitig von der Bevölkerung als Freizeitpark genutzt werden können, es wird dadurch eine Vernetzung verschiedener Nutzungen und Räume möglich sein.

Ziel ist die Vernetzung verschiedener Funktionen, um eine optimale Auslastung zu erhalten. Um der Stadtmauer eine neue Funktion zu geben, wird sie im Bereich des Freizeitparks zur Kletterwand umfunktioniert. Die Freizeitanlagen ziehen sich von der Stadtmauer über die Überplanung bis aufs Dach der Mehrzweckhalle.

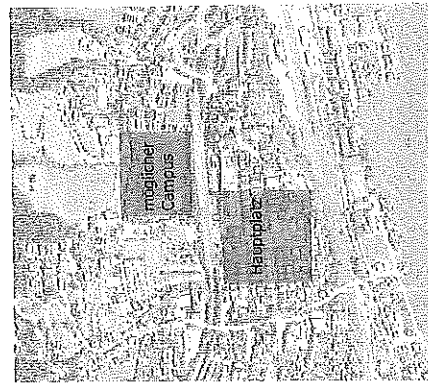
Ausbildungslehrgänge



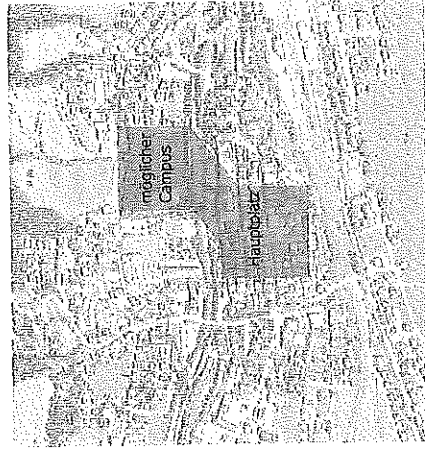
projects: Urban Concentration
te der TU Graz: Siedlungskonzentration

nnectivity
iliche Anbindung

ituation
rd

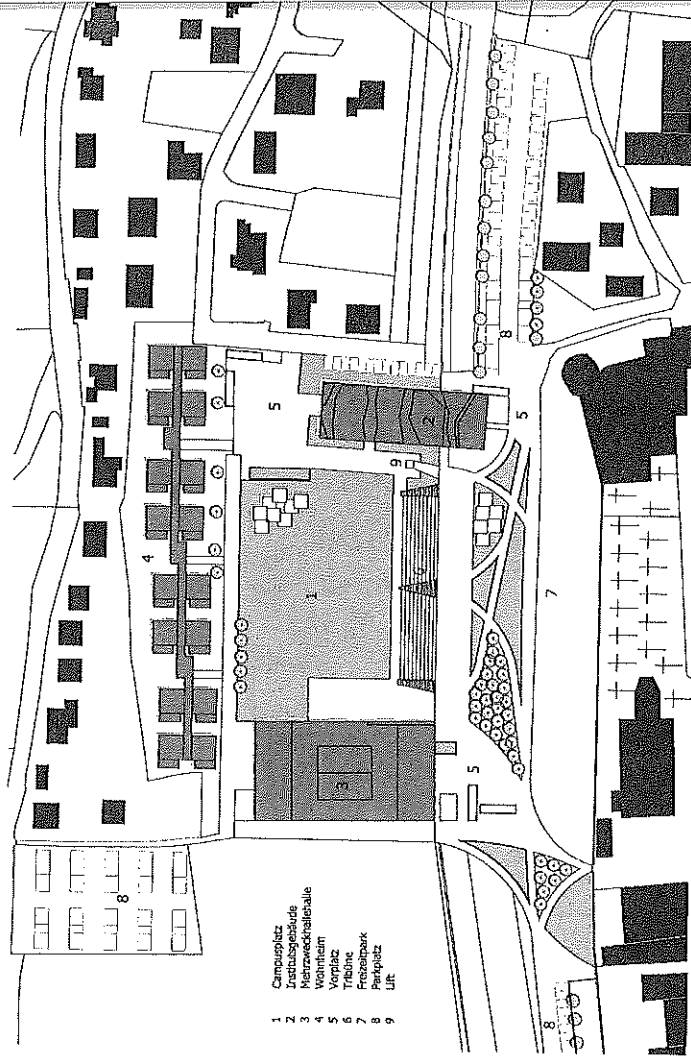


Target Situation
SOLL-Zustand



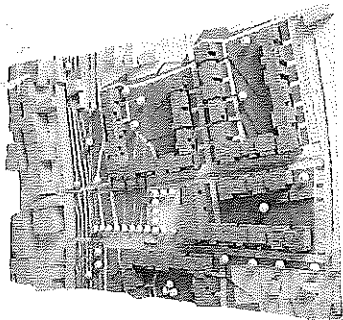
Connecting areas, creating a new center
Vernetzung der Stadtteile, Schaffen einer neuen Mitte

Radstadt Academy
Design Implementation



- 1 Campusplatz
- 2 Institutgebäude
- 3 Wohnheim
- 4 Hauptplatz
- 5 Freizeitanlage
- 6 Freizeitanlage
- 7 Freizeitanlage
- 8 Freizeitanlage
- 9 Freizeitanlage

Masterplan 1:2000
Masterplan 1:2000



further sprawl, downtown lot reserves need to
 New building developments should be planned
 timity to the center and a dense, case-sensitive
 An analysis of households shows that there is a
 flexible high-quality, low-cost living spaces for the
 students, single parents or two person households.

and extendable module of 10x8 m (33x26 ft) is the
 these requirements. The module is accessible from
 is and allows various room layouts, e.g. two separate
 units can be used as flats, offices, studios, shops and

15.
 way will be tunneled in order to provide a connection
 center and a solution to the noise problem. The
 und will be dislocated due to site-related factors, while
 is field and the parking lot will be reintegrated into the
 a. The building scale follows the existing sizes of the city
 buildings. A central square connects the development
 the center.

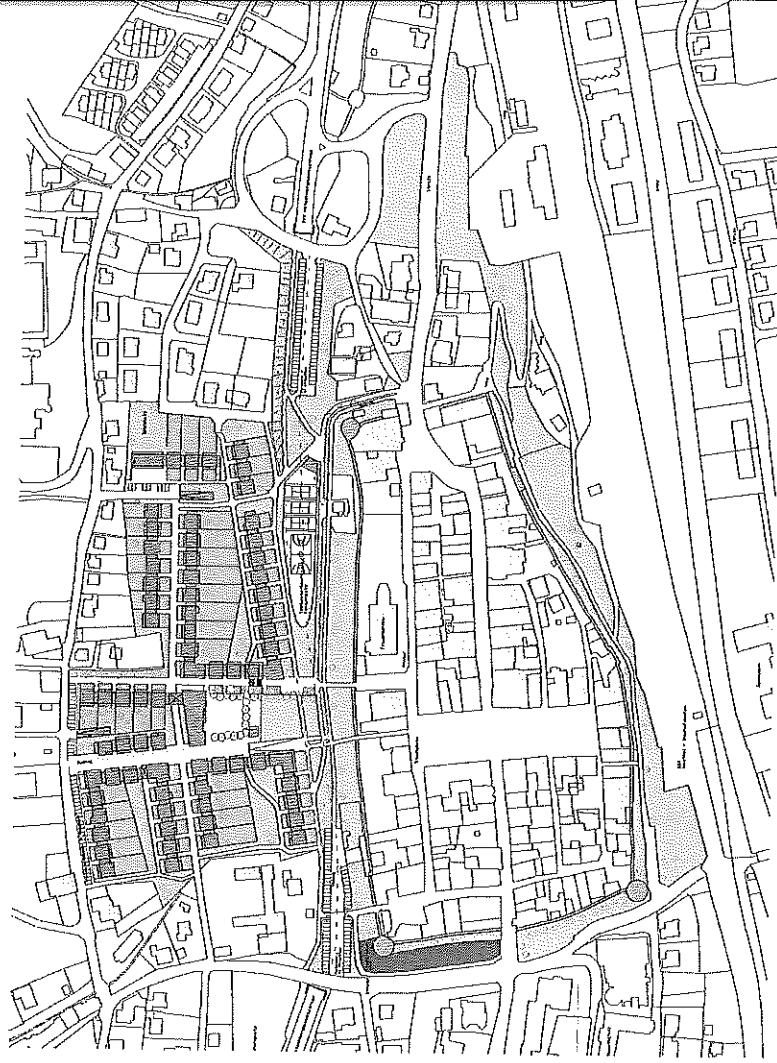
Um eine weitere Ausdehnung und Zersiedelung zu vermeiden,
 wird versucht die Flächenreserven innerhalb des Stadt-
 gebietes zu nutzen. Neue Bauvorhaben werden nur noch mit
 möglichst unmittelbarer Anbindung an den Stadtkern und
 mit einer möglichst dichten, an die Umgebung angepassten
 Bebauungsweise, geschaffen. Eine Analyse der Haushalte
 zeigt, dass Bedarf an qualitativen, leistbaren Wohnformen für
 Senioren, Singles, Alleinerziehende und Zwei- Personenhaus-
 halte besteht. Sie müssen flexibel genug sein, um sich an die
 wechselnden Lebensumstände anpassen zu können.

Als Antwort auf diese Anforderungen wird ein flexibles Modul
 entworfen. Die Größe beträgt 10x8 Meter, und es kann beidseitig
 um je zwei Meter auf 10x12 Meter erweitert werden. Das Modul
 wird beidseitig erschlossen und belichtet, das erlaubt maximale
 Flexibilität bei der Raumaufteilung. Es kann auch in zwei
 separate Wohnungen abgeteilt werden. Die Einheiten können
 als Wohnung, Büro, Arztpraxis, Atelier, etc. genutzt werden, im
 Erdgeschoss auch als Geschäft oder als Lokal.

Die Bundesstrasse wird auf einer Länge von ca. 500 Metern
 überplattet. Die Überplattung sorgt für eine perfekte Anbindung
 des Geländes an die Innenstadt, wertet durch die Lösung des
 Lärmproblems die gesamte Umgebung immens auf.

Der Campingplatz auf dem Gebiet wird aufgrund schlechten
 Standortfaktoren an einen anderen Standort verlegt. Der
 Sportplatz und die Parkplätze werden in die neue Anlage
 wieder integriert, sie werden gemeinsam mit einem Stadtpark
 auf der Überplattung Platz finden.

Die Bebauung am Gelände folgt in ihrer Maßstäblichkeit in
 etwa den Blockgrößen in der Altstadt. Ein zentral gelegener
 Platz in der Anlage schafft mit seinen Ausläufern die
 Anbindung an die Altstadt.





Development strategy for the region Enns-Pongau foresees consolidation of eight communities: Altenmarkt, Eben, Forstau, Radstadt, Untertauern, and Wagrain combined into a municipality of 17,000 inhabitants and a total area of 208 km², and will be called Eben. The result is a significant reduction in administration costs and the strengthening of regional thinking, which will encourage more sustainable decisions in the future.

will concentrate on developing high-quality, year-round tourism. All new hotels and accommodation will have a four-star rating; existing facilities will have to be upgraded. Geographic studies predict an ageing society, and this study will focus on attracting more mature age groups, which will be able to afford this quality of tourism.

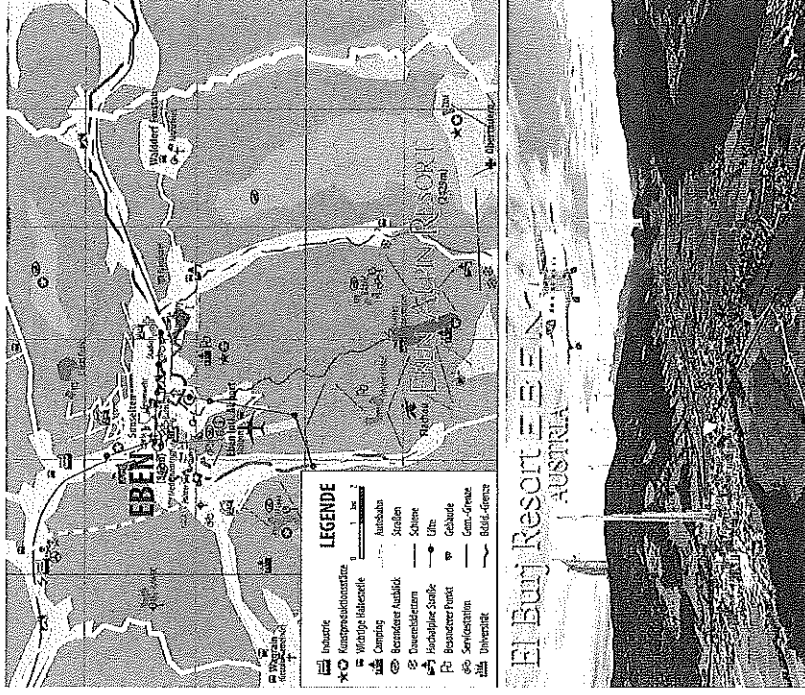
g the existing geographical resources in the region as a fundamental principle of this framework. Construction of higher-altitude areas will once again be allowed and encouraged. Exploiting the mountaintops will be an important part of creating the new image of Eben.

Die Entwicklungsstrategie für den Ennspongau sieht eine Gemeindezusammenlegung vor. Aus acht Gemeinden des Salzburger Pongaus (Altenmarkt, Eben, Filzmoos, Flachau, Forstau, Radstadt, Untertauern und Wagrain) wird eine Großgemeinde mit ca. 17.000 Einwohnern. Die Gesamtfläche beträgt etwa 540km² und ist damit flächenmäßig die mit Abstand größte Gemeinde Österreichs. Der Verwaltungsapparat kann damit etwa auf 1/5 reduziert werden und das gemeinsame, regionale Denken wird damit gegenüber dem kleinststrukturierten, lokalen Denken gestärkt. Entscheidungen können mit dieser Maßnahme langfristiger und nachhaltiger getroffen werden.

Als gemeinsame Zielsetzung wird verstärkt auf den Tourismus – insbesondere den Ganzjahrestourismus – gesetzt. Dazu wird nach einer Grundsatzentscheidung der Gemeinde Eben voll und ganz auf Qualitätstourismus gesetzt. So werden zukünftig nur mehr 4- und 5-Sterneunterkünfte errichtet bzw. bestehende Hotellerie auf diesen Standard (an-)gehoben. Diese Maßnahme ist vor allem im Lichte der Überalterung der zukünftigen Gesellschaft zu sehen. Diese Personengruppe stellt auch gleichzeitig die Zielgruppe dar, die sich diese Qualität leisten kann und will.

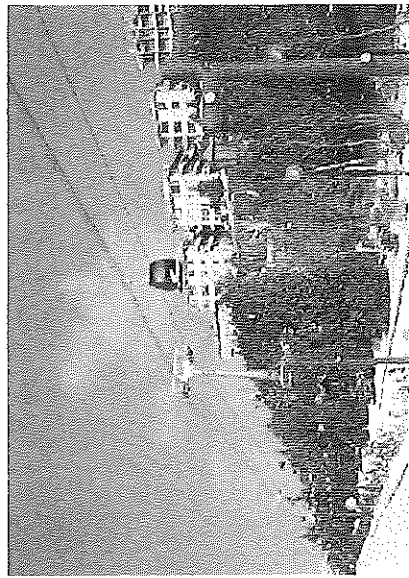
Ein Kernelement der Entwicklungsstrategie „Eben“ ist das verstärkte Nutzen der geographischen Gegebenheiten in der Region. So wird es zukünftig wieder erlaubt (erwünscht) sein, dass die Berge des Ennspongaus für Bebauung genutzt werden.

Die Nutzung des „Oben“ ist ein wesentlicher Beitrag in der neuen Imagebildung von Eben.

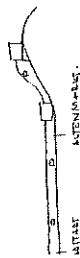


2 Projects: Urban Concentration
 lekte der TU Graz: Siedlungskonzentration

Eben
 Strategy



City Cable-car
 Stadtbahn



MINEN ALS ÖFFENTLICHER VERKEHR
 MIT SLOWENIEN

Building distribution 2002
 Baukörperverteilung 2002

Building distribution 2050
 Baukörperverteilung 2050

Eben International Alpine Airport Mike Ramsauer



aping with the strategy of tourism as the utmost
 ity, a regional airport for charter flights will be situated
 en. Due to geographical limitations, the airplanes
 ave to land on an altport, an airport with only one
 ach direction and an inclined runway. This airport
 ontribute to the new image of Eben, while the slogan
 pick up our guests from home" emblemizes the easy
 ss to the community.

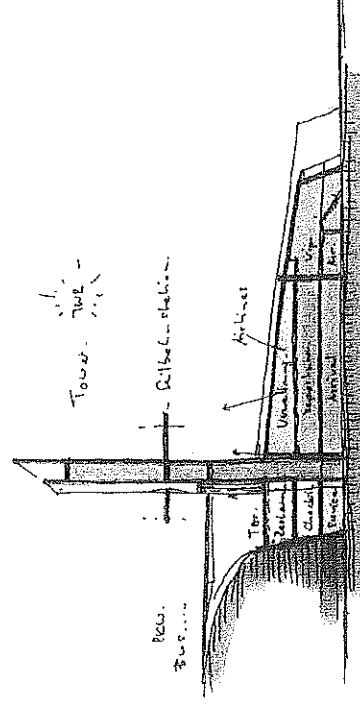
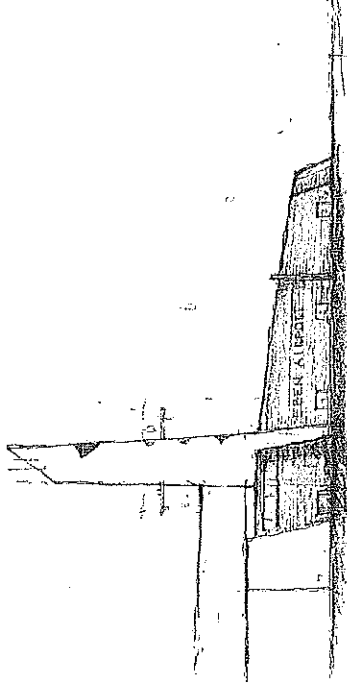
itipport on the Feuersang mountain near the existing
 munity of Altenmarkt provides a special experience
 l incoming guests. The choice of location reduces
 : pollution for existing settlements and facilitates easy
 ng and take-off. It will have an annual capacity of
 300 passengers, which translates into approximately
 3 aircraft movements.

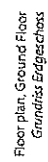
Um der allumfassenden Zielsetzung der „Tourismus über alles“-
 Strategie gerecht zu werden, wird in der Region ein Charter-
 Flughafen errichtet.

Dieser Altport (Flughafen mit nur einer Anflugschleife und/
 oder geneigter Start- und Landebahn) dient als leistungs-
 fähiges und zukunftsorientiertes Touristenschuttle. Mit dem
 Slogan „Wir holen unsere Gäste von zu Hause ab“ wird einer-
 seits das einfache Erreichen von Eben versinnbildlicht, ander-
 seits trägt der Flughafen auch ganz entscheidend zur neuen
 Identitätsfindung bei.

Gelegen am so genannten Feuersang im ehemaligen
 Altenmarkt wird nicht nur der Anflug zum Erlebnis. Die Loge
 reduziert gleichfalls die Lärmbelastung für die bestehenden
 Siedlungen und erleichtert darüber hinaus sogar den Anflug
 selbst.

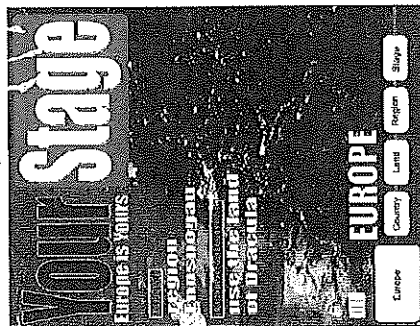
Die Jahreskapazität des Flughafens liegt anfangs bei ungefähr
 200.000 Passagieren pro Jahr. Das entspricht etwa 1.800
 Flugbewegungen per anno.





Stage

th Plattner, Lukas Stangl



the conceptualization of "Your Stage" as a stage for gathering and dispersal catalog which foresees development of a list of measures for the region, we chose in the sub-section entitled art in the next level of

the overall city's shrinkage. The development zones also offer a phased

Logischer Übergang vom Entwicklungskonzept der Region Ennspongau zu einer baulichen Intervention in der Stadt Radstadt war es, eine Sparte aus dem Katalog YourStage (in unserem Fall die Sparte Kunst) zu wählen und diese umzusetzen. Sozusagen der Schritt von YourStage zu MyStage. Wir wählten als Bühne die Festungsanlage Radstadt, deren Elemente sich aus dem alten Stadtkern, dem Hauptplatz und der Stadtmauer zusammensetzen.

Auf Grund der Kenntnis, dass einige Bereiche innerhalb der Stadtmauern nur teilweise bzw. gar nicht genutzt werden, war der erste Gedanke, auf diese Bereiche näher einzugehen. Die ungenutzte städtische Struktur ist ein Zeichen der Schrumpfung. Diese Schrumpfung soll durch die Natur aufgefangen oder anderen bereits vorhandenen Nutzungen zugeführt werden.

Idee war es, ungenutzte Erdgeschossbereiche auszuscheiden und mit Nutzungen zu füllen. Erdgeschoss raus - Natur rein. Auf diese Art soll ein würdevolles Schrumpfen der Stadt ermöglicht werden. In weiterer Folge war es von Nöten Einschnitte in die Mauer zu schaffen, um den Übergang von Stadt und Natur zu gewährleisten.

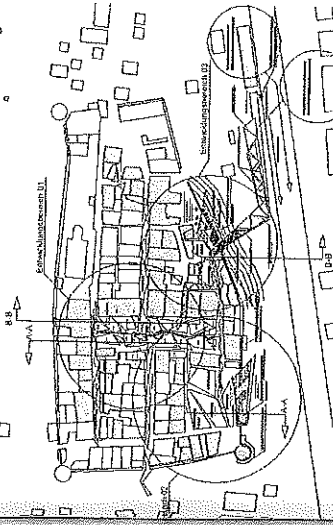
Es wurden 3 Entwicklungsbereiche geschaffen, welche sich in unterschiedlichen Zonen der Stadt befinden. Die unterschiedlichen Nutzungen stehen in unmittelbarer Beziehung zur vorhandenen Struktur. Weiters sollen die Entwicklungsbereiche als eine Art Stufenplan für die Schrumpfung der Stadt gesehen und verstanden werden.

Zones to be developed Entwicklungsbereiche

01_Artificial earth banks, planted with regional species, create green levels. An abstract mountain stream flows through the main square and symbolizes the strong impact of water to the region and city. These interventions on the main square counteract the current drabness of the square and re-introduces nature to the city.

02_Additional green earth banks are placed here as well, and following an incision into the city wall, a viewing/panorama platform will be inserted. This draws attention and upgrades this portion of the wall, creates a new entrance and connects the town visually to the mountain views and landscape south of Radstadt.

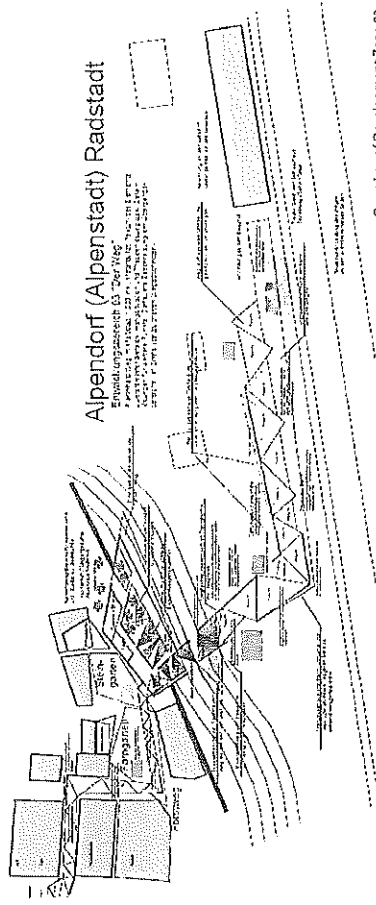
03_Green spaces sprawl into this zone, and another entrance through the city wall will be created. Parts of the wall will house gastronomy and rest and recreation areas. A path emerging from the train station connects the city to the valley, and is designed to decelerate movement along it.



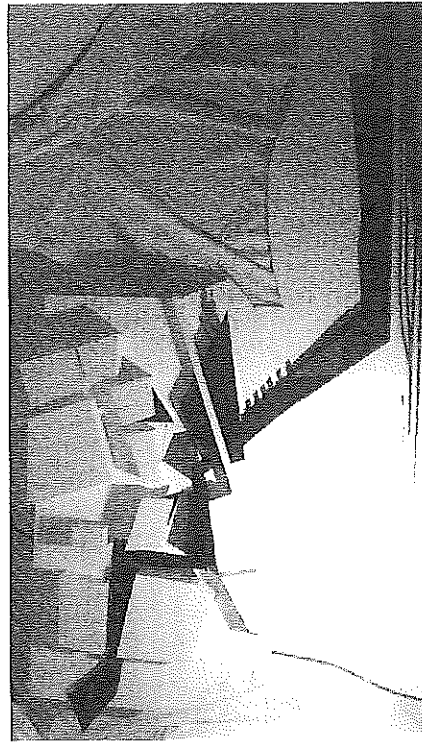
01_Es werden Grünebenen geschaffen, die aus Erdaufschüttungen gebildet werden. Diesen Ebenen werden bewusst Pflanzen aus der Region zugeführt. Weiters wird eine abstrakte Wildbach über den Hauptplatz geführt, der den starken Bezug der Region bzw. der Stadt zum Wasser widerspiegeln soll. Mit diesen Interventionen am Hauptplatz soll der derzeitigen Tristesse entgegengewirkt und die Natur in die Stadt geführt werden.

02_Auch hier werden Grünebenen mit Erdaufschüttungen gebildet und mit regionalem Bewuchs versehen. Weiters wird in diesem Bereich die Festungsmauer durchbrochen und eine Art Panoramaplattform installiert. Dies passiert vorrangig zur Aufwertung der bisher ungenutzten Mauer und bildet ein weiteres Stadttor, welches in diesem Bereich ohne dies nicht vorhanden ist. Diese Intervention ermöglicht die Blicke in Richtung Süden, welche nicht nur einen landschaftlichen Bezug zur Stadt herstellen, sondern auf Grund der Tatsache, dass man die unmittelbar in der Nähe liegenden Alpinressorts ins Blickfeld rückt, auch einen wirtschaftlichen Bezug herstellt.

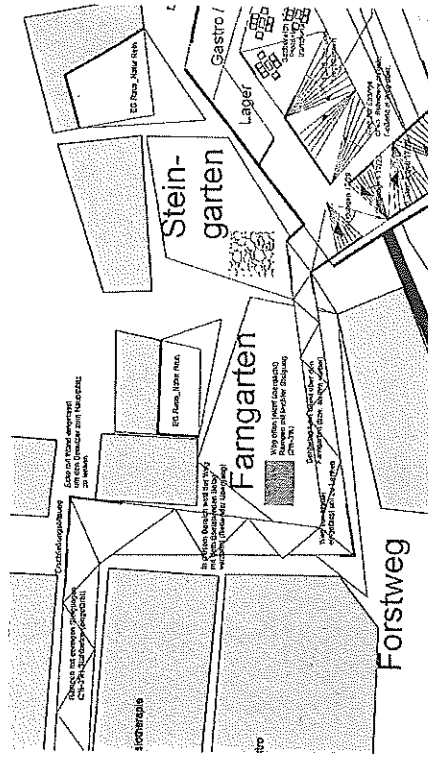
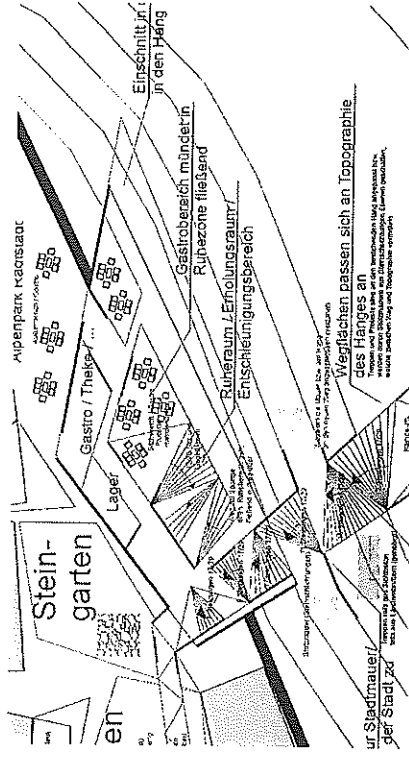
03_In diesen Bereich ziehen sich die Grünebenen mit ihren unterschiedlichen Bepflanzungen hinein. Vom Konzept wird ein ähnlicher Weg wie beim Entwicklungsbereich 02 beschritten. Durch das Aufbrechen der Mauer entsteht ein abstrahiertes Stadttor, welches unter anderem die vorhin erwähnten Bezüge zur Stadt herstellt. Teil dieses Stadttors ist ein Gastronomiebereich der in einer Ruhe- und Erholungsbereich übergeht. Weiters funktioniert dieses Tor als Eingangs- und Übergangsbereich des neugeschaffenen Weges, welcher vom Bahnhof bis in die Stadt hinaufzieht. Diese Zone kann auch als Entscheidungsbereich betrachtet werden, da ein wesentliches Thema des Weges die Entschleunigung ist.



Overview of Development Zone 03
Übersicht Entwicklungsbereich 03



Model
Modell



place and community brought about by the
f growth, change, and globalization plague small
nities throughout the globe. The traditional public
nd community building spaces are being replaced
nstructured retail environment and a sprawling
ial pattern. Bulk items are offered at low prices
t environment stripped of the activity and social
nge found in vibrant city markets; the promise of
of one's own is offered in a built environment that
provide places for people to walk, meet, and come
st - hallmarks of desirable neighborhoods.

ly decisions about the built environment carry
onsequences with long ranging effects for the
nity and its citizens. Small cities face real economic
a and competition to encourage economic growth.
il is an assumed benefit of economic growth models,
often these efforts only drive the expansion of the
vironment. Memorable and meaningful places are
aring.

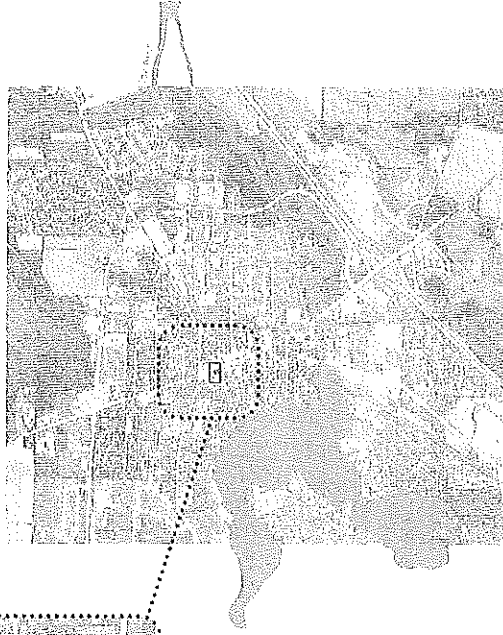
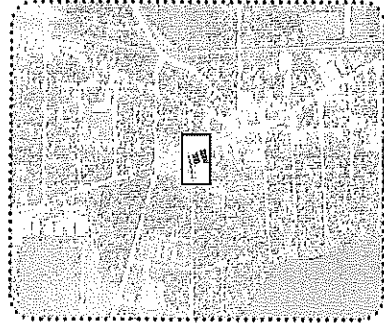
stigating the spatial relationships inherent in the
l fabric of two small cities, students at UWM's School
itecture and Urban Planning devised ways in which
mmunities under significant growth pressure
ance revitalize their downtowns. By considering
s, but focusing on the village and downtown,
lents conducted a series of spatial development
ercises, held community design events, created
town revitalization framework and a site specific
t design that will jump-start the center's resurgence.

ts focused on a redevelopment site located in the
f Mukwonago. A mixed-use program was suggested
dents identifying and incorporating an identity
it based on the local dynamics of the community.

Weitweit leiden kleine Gemeinden unter den Verlusten an
Raum- und Gemeinschaftsstrukturen, welche von den Kräften
der Veränderung, des Wachstums und der Globalisierung
verursacht werden. Die traditionellen öffentlichen Räume
und gemeinschaftlich genutzten Bauten werden durch eine
neustrukturierte Einzelhandelslandschaft und wuchernde
Wohnbauvorhaben ersetzt. In diesen neuen Bebauungsstruk-
turen wird, entkoppelt von der Aktivität und dem sozialen
Austausch auf den lebendigen städtischen Märkten,
Massenware zu Schleuderpreisen verkauft; der Wunsch der
Bevölkerung nach einem Eigenheim wird in Siedlungen erfüllt,
die keine Merkmale lebenswerter Wohngegenden zeigen. Den
Bedürfnissen der Menschen nach Flanieren, nach Begegnungs-
und Treffpunkten wird nicht nachgekommen.

Wirtschaftliche Entscheidungen über Bauvorhaben tragen
räumliche Konsequenzen, welche meist langfristige Auswir-
kungen auf die Gemeinden und ihre Bewohner/innen haben.
Kleine Gemeinden leiden unter einem besonderen Konkurrenz-
und wirtschaftlichen Druck, wollen sie wirtschaftliches
Wachstum sichern, private Investorinnen und Investoren
anlocken, Investmentbelange nachhaltig lenken oder auch
eine bereits florierende Wirtschaft verwalten. Ein vermeintlicher
Gewinn wirtschaftlicher Wachstumsmodelle ist die Erneue-
rung. Zu oft jedoch treiben die resultierenden Handlungen
die Expansion der bebauten Landschaft nur weiter an, ohne
besondere und bedeutungsvolle Orte zu schaffen.

Die Studierenden des Instituts für Architektur und Stadt-
planung an der UWM wurden angehalten, die räumlichen
Beziehungen, denen die physische Struktur der beiden kleinen
Städte Mukwonago und Radstadt zugrunde liegt, zu unter-
suchen. Sie sollten außerdem Methoden formulieren, wie diese
Gemeinden Entwurfswerkzeuge aus Planung und Architektur
anwenden können, um die Gemeinschaft zu stärken und ihre
Innenstädte zu revitalisieren. In den Projekten wurde auf allen



Lage des Bearbeitungsgebiets
Location of the investigated Site

Massstabsebenen gearbeitet, der Fokus lag aber auf der Stadt und ihrem Zentrum. Die Studierenden führten Übungen zur räumlichen Entwicklungsanalyse durch, hielten Entwurfsveranstaltungen in der Gemeinde ab und entwickelten eine Revitalisierungsstrategie für das Zentrum sowie einen ortsgerebundenen Entwurf, der die Wiederbelebung des Zentrums zum Ziel hat.

Das Entwurfsgebiet befindet sich im Herzen Mukwonagos. Die Studierenden hatten zur Aufgabe, ein identitätsstiftendes Element zu entwerfen, welches auf den Dynamiken der Gemeinde basiert. Die Entwurfsvorschläge basieren auf städtebaulichen Themen: Dichte, Verkehr, öffentlicher Raum, Gestaltung und Nachhaltigkeit.

Ziele

- Sensibilisierung für die Belange, mit denen kleine Gemeinden konfrontiert sind um alternative Strategien, basierend auf nachhaltigem Städtebau, entwickeln zu können.
- Fähigkeit zur Arbeit mit Bürgerbeteiligung wobei Informationen über lokale Sichtweisen und Entwicklungsdynamiken gewonnen werden können.
- Interkultureller Vergleich von Gegebenheiten, räumlichen Qualitäten und Zugangsweisen zur Stadterneuitalisierung um das Repertoire an kreativen Lösungsvorschlägen zu erweitern und ökologische Initiativen zur Revitalisierung voranzutreiben.
- Annehmen von urbanen Gegebenheiten und ihr Abstimmen mit sozialen und wirtschaftlichen Bedürfnissen, um lebenswerte Umgebungen für das tägliche Leben zu schaffen.
- Berücksichtigen von Möglichkeiten und Einschränkungen zur Entwicklung nachhaltiger Siedlungsformen.

and the issues confronting small communities
ormous growth pressures to develop alternative
s that are based on sustainable urbanism.

ommunity interface skills by talking directly with
ity members to gain invaluable information about
ceptions and understanding of development

re cross-cultural conditions, spatial qualities, and
e to downtown redevelopment to expand the
creative design responses.

strate how urban conditions (cities & downtowns)
ide affirming environments for everyday living.

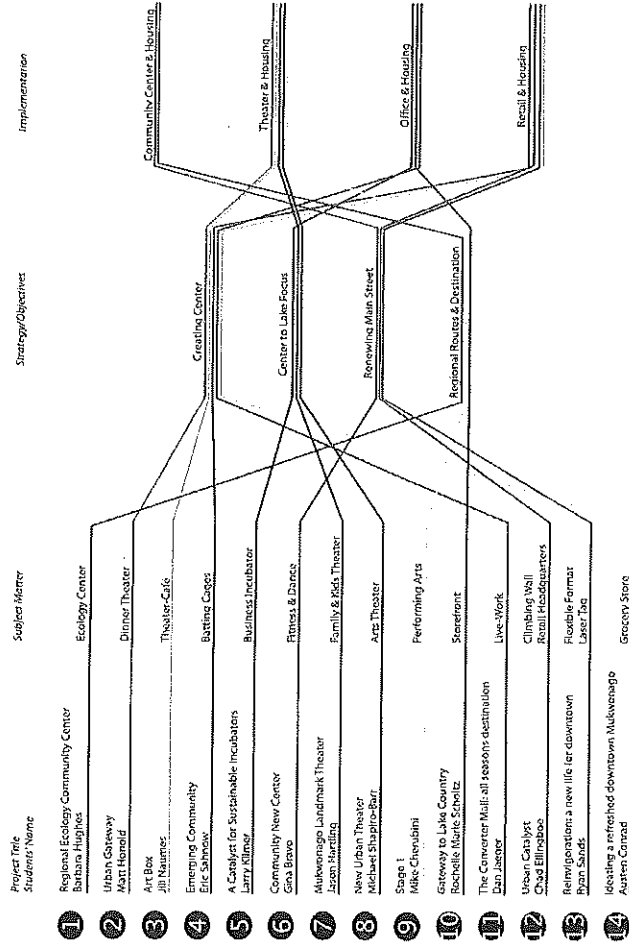
or the opportunities (and limits) to urban
ities relative to developing sustainable settlements.

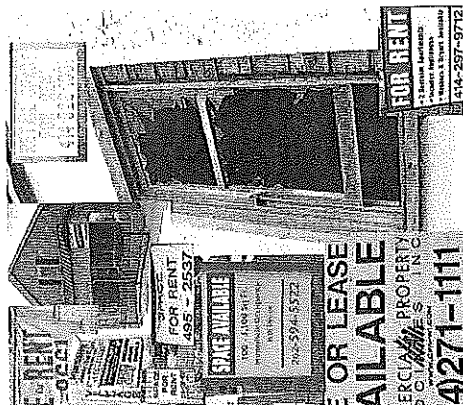
Massstabsebenen gearbeitet, der Fokus lag aber auf der Stadt und ihrem Zentrum. Die Studierenden führten Übungen zur räumlichen Entwicklungsanalyse durch, hielten Entwurfsveranstaltungen in der Gemeinde ab und entwickelten eine Revitalisierungsstrategie für das Zentrum sowie einen ortsgerebundenen Entwurf, der die Wiederbelebung des Zentrums zum Ziel hat.

Das Entwurfsgebiet befindet sich im Herzen Mukwonagos. Die Studierenden hatten zur Aufgabe, ein identitätsstiftendes Element zu entwerfen, welches auf den Dynamiken der Gemeinde basiert. Die Entwurfsvorschläge basieren auf städtebaulichen Themen: Dichte, Verkehr, öffentlicher Raum, Gestaltung und Nachhaltigkeit.

Ziele

- Sensibilisierung für die Belange, mit denen kleine Gemeinden konfrontiert sind um alternative Strategien, basierend auf nachhaltigem Städtebau, entwickeln zu können.
- Fähigkeit zur Arbeit mit Bürgerbeteiligung wobei Informationen über lokale Sichtweisen und Entwicklungsdynamiken gewonnen werden können.
- Interkultureller Vergleich von Gegebenheiten, räumlichen Qualitäten und Zugangsweisen zur Stadterneuitalisierung um das Repertoire an kreativen Lösungsvorschlägen zu erweitern und ökologische Initiativen zur Revitalisierung voranzutreiben.
- Annehmen von urbanen Gegebenheiten und ihr Abstimmen mit sozialen und wirtschaftlichen Bedürfnissen, um lebenswerte Umgebungen für das tägliche Leben zu schaffen.
- Berücksichtigen von Möglichkeiten und Einschränkungen zur Entwicklung nachhaltiger Siedlungsformen.





This project focuses on reversing the declining quality of the village center by capitalizing on Mukwonago's unique natural assets and promoting the area. Today "for sale" and "for rent" signs dominate the downtown shop space. The village center, where several roads come together, has few buildings that define the street edge. The result is an unappealing pedestrian environment and a downtown that is failing.

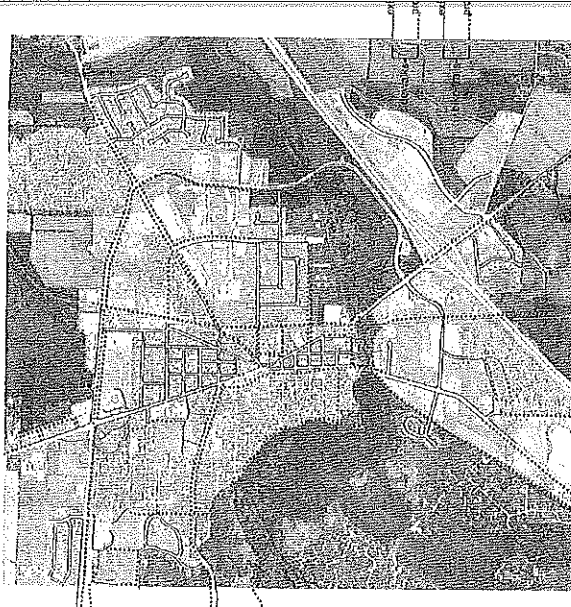
Despite the condition of the village center, the Mukwonago region is rich in natural diversity. Mukwonago's watershed is rated one of the cleanest in the state of Wisconsin. The Village offers the outdoor enthusiast a base from which to explore the area attractions. The intent of the proposal is to create community for both local residents and visitors by beautifying the village center and incorporating sustainable strategies.

The framework for improvement of the village center includes several initiatives that will enhance the downtown and create links throughout the entire community. A regional network of bike trails (both on-road and off-road) and sidewalk will link the existing fragments of pedestrian and bike infrastructure found in the village center. Creating gateways and increasing plantings along the street will help to beautify the center. Mukwonago can also capitalize on its historic tourism character inviting visitor and patrons of local businesses into the downtown while encouraging through traffic to travel on the bypass.

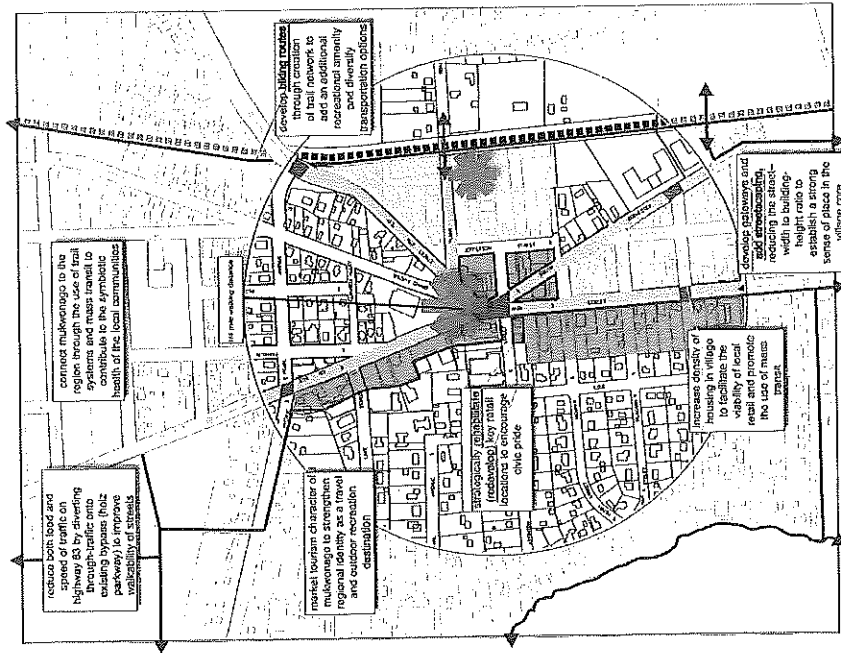
Dieses Projekt will die abnehmende Qualität des Stadt-zentrums zu verbessern, indem es die einzigartigen Naturgüter Mukwonagos und die Region an sich hervorhebt. Die Situation im Zentrum ist zur Zeit geprägt von "Zu verkaufen" und "Zu vermieten"-Schildern, dem Zusammentreffen von Verkehrswegen und einigen wenigen Gebäuden, die die Grenze zur Straße bilden. Das Resultat ist eine unansehnliche Umgebung für Fußgänger/innen und ein marodes Stadtzentrum.

Die Region Mukwonago ist an sich zeichnet sich durch natürliche Vielfalt und Ressourcen, wie etwa besonders saubere Wassernäherkommen aus, während die Stadt Mukwonago ein idealer Ausgangspunkt für Outdoor-Aktivitäten sein kann. Mein Vorschlag zielt darauf ab, durch eine Verschönerung des Zentrums und die Einbindung nachhaltiger Strategien in meinen Entwurf eine Gemeinde für die Einwohner/innen als auch für die Besucher/innen Mukwonago's zu schaffen.

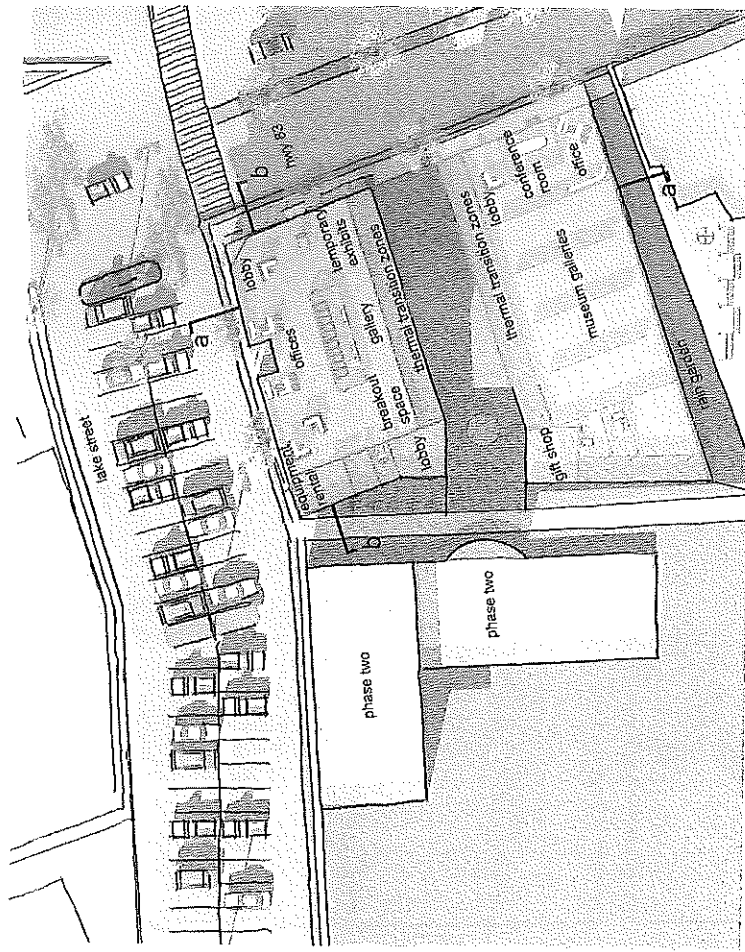
Die Strategie beinhaltet diverse Maßnahmen, die das Zentrum fördern und die Gemeinde in sich besser verbinden. Ein regionales Fahrrad- und Fußgängerinnen-netzwerk ergänzt die bestehende Infrastruktur, die Schaffung von Schnittstellen und mehr Bepflanzung steigert die Attraktivität des Zentrums. Auch das historische Potenzial kann mehr Besucher/innen und Kundschaft ins Zentrum locken, während der Verkehr auf die Umfahungsstrecke umgeleitet werden soll.



Analysis and Proposals concerning Bike Trails and Sidewalks
 Analyse und Vorschläge zu Rad- und Fußwegen



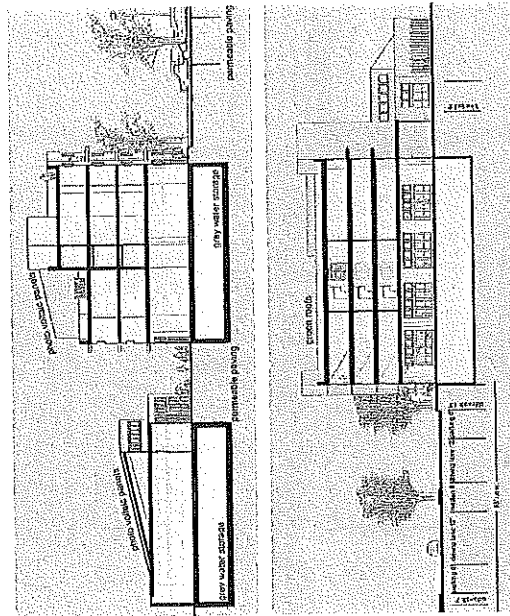
Framework
 Strategy



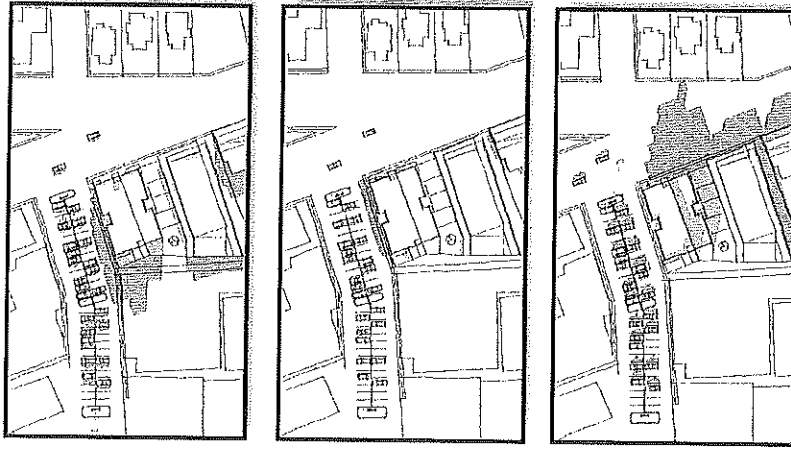
Ground Plan
 Ground/Floor

in project focuses on the use of sustainable in construction. The proposed Regional Ecology Center will serve as a source of inspiration educational programs, the use of current best in sustainable construction, and eco-revelatory res. The project not only includes a new building community center spaces on the ground floor, but uses the historic building (formerly a theater and a retail strip mall) turning it into museum The buildings frame a new outdoor gathering at it is designed to provide solar access and contain a

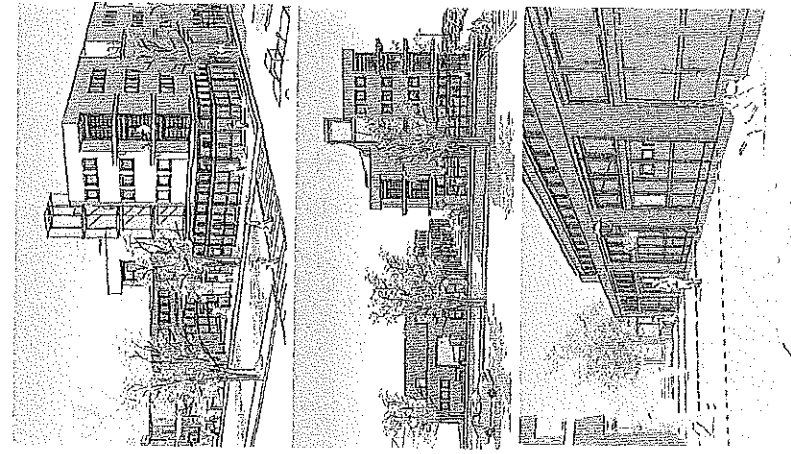
Das Entwurfsprojekt setzt seinen Schwerpunkt auf die Verwendung nachhaltiger Konstruktionstechniken. Das vorgeschlagene Regional Ecology Community Center wird durch Bildungsinitiativen, den Einsatz bestehender Best Practice-Techniken im Bereich nachhaltiger Bauweisen und ökologisch relevanter Charakteristika als Vorzeiprojekt und Inspirationsquelle dienen. Das Projekt beinhaltet nicht nur einen Neubau mit Räumen für ein Gemeinschaftszentrum, es nutzt auch das historische Gebäude einer alten Einzelhandelsgebäudezeile, indem es dieses in eine Museumsgalerie verwandelt. Die Gebäude umschließen einen neuen Treffpunkt im Freien, der sich durch die besondere Besonnung und ein Wasserelement als Anziehungspunkt auszeichnet.



Sections
 Schnitte

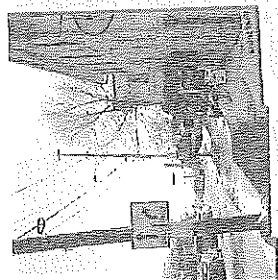


Shadow Study
 Schattenstudie



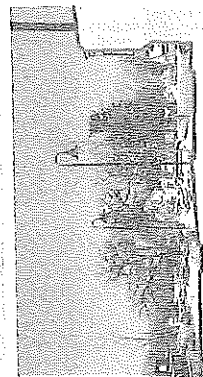
Perspectives
 Perspektiven

Creating Center UWM: Zentralität erzeugen



Sidewalk Green Space Specialty Store

Commercial without Setback



Green Sidewalk Green Space Parking Way-Greens

Commercial with Setback

Studies for the Framework Development
Studien zur Strategieentwicklung

Although downtown Mukwonago has sufficient parking for its businesses, most of the parking is not direct or visible to the businesses it serves. A lot of Mukwonago residents and those who travel through the downtown don't realize there is parking, and thus are reluctant to stop and patronize the existing businesses. This has caused turnover of downtown businesses throughout the years.

The framework addresses this problem by providing convenient and visible on-street parking on one way street pairs. This will encourage those who travel through the downtown to stop and utilize Mukwonago businesses.

The major vehicle arterial in Mukwonago is highway 83. Vehicle traffic along this highway is fast and discourages pedestrian travel. This is a direct result of the width of the highway, and lack of building density downtown.

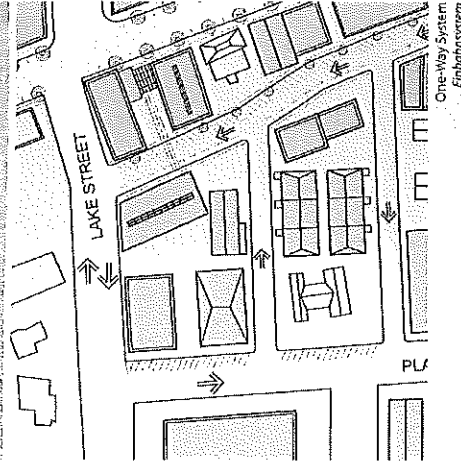
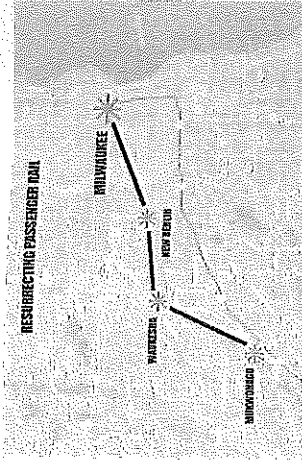
To combat this problem, the framework calls for an increase in mixed-use density along highway 83, along with landscaping along the street edge. This will give the downtown a sense of entry, enclosure, and identity through an elegant streetscape. This new street edge condition will provide a sense of confinement, which will help to slow vehicular traffic and encourage pedestrian travel.

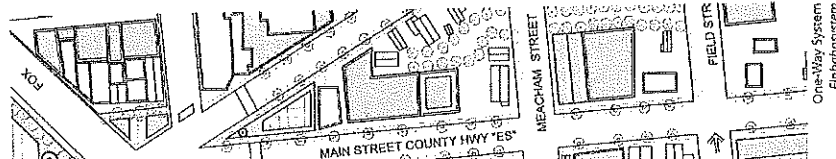
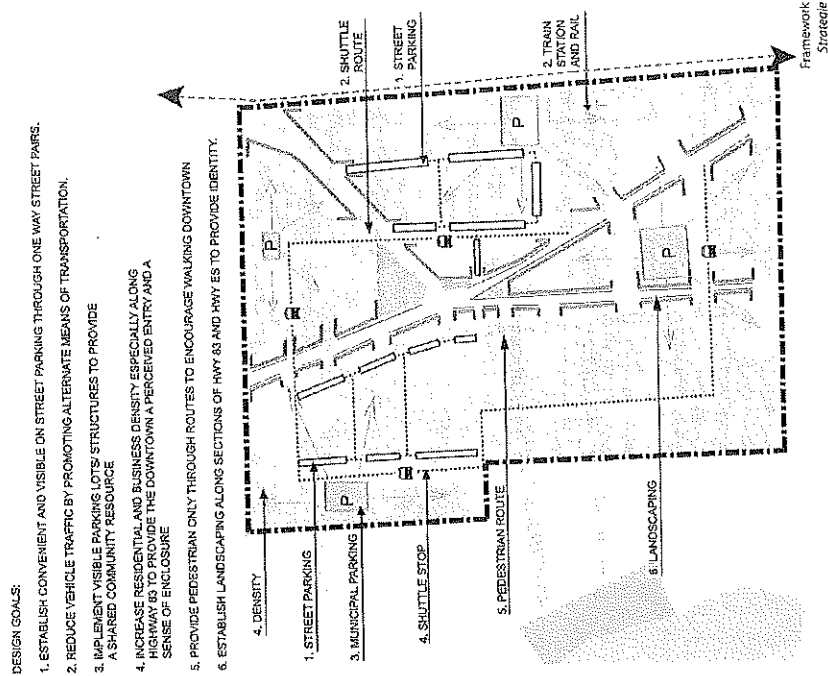
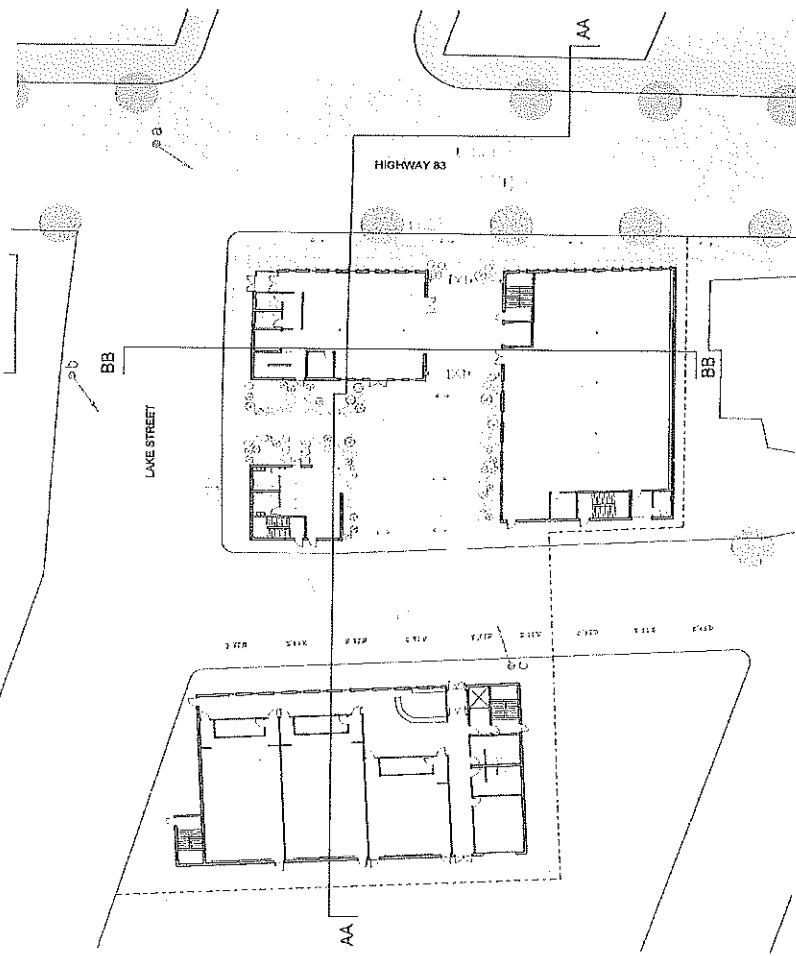
In Mukwonago sind zwar genügend Parkplätze für die Geschäfte vorhanden, die meisten Parkplätze sind aber nicht direkt sichtbar und den Geschäften zuordenbar. Viele der Einwohner/innen und Besucher/innen verabsäumen es dadurch, beim Durchfahren des Zentrums stehen zu bleiben und einzukaufen. Im Laufe der Jahre wurden so die Unternehmenssätze im Zentrum geschwächt.

Meine Strategie versucht dieses Problem zu lösen, indem sie gut erreichbare und sichtbare Parkplätze in einem Einbahnstraßensystem zur Verfügung stellt. Durchreisende werden somit eingeladen, anzuhalten und in Mukwonago einzukaufen.

Die Hauptverkehrsader in Mukwonago ist der Highway 83. Die Breite des Highways und die geringe Bebauungsdichte im Zentrum führen zu enormen Verkehrsaufkommen entlang des Highways und verringern die Attraktivität für Fußgänger/innen.

Eine Mischung und Erhöhung der Dichte sowie eine Landschaftsgestaltung entlang des Highways soll dem Zentrum ein neues Stadtbild verschaffen. Durch diese ansprechende Straßenlandschaft wird eine neue Identität geschaffen. Die Einfassung der Stadt sowie eine neue Identität geschaffen. Die Entschleunigung des Verkehrs und eine Attraktivierung der Situation für Fußgänger/innen sind weitere Folgewirkungen, die durch die neue Straßenrandsituation entstehen.



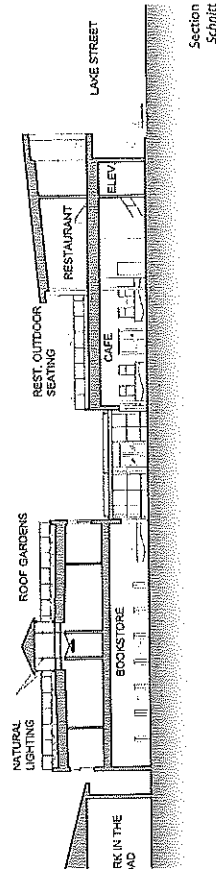


looked to solve the problems mentioned above by a strong street presence along highway 83 and a layout encompasses the new one way street prominent façade facing highway 83 acts as a way into the downtown area. The building adjacency way street pair grants direct on-street parking access to the building site. Finally the addition of a street edge narrows highway 83, which in turn and promotes a pedestrian friendly sidewalk.

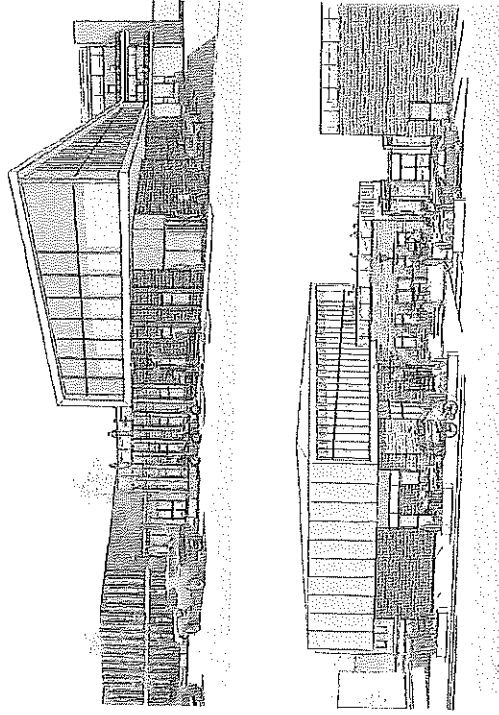
gn/ Downtown qualities:
use program of a restaurant, coffee shop, book er, work-out facility and multi-family residence

110:
the 24/7 activity in the downtown, which it ly lacks.
community and family involvement through the n of jobs and family oriented entertainment.
the building uses that could fiscally support each due to their commonalities in the entertainment

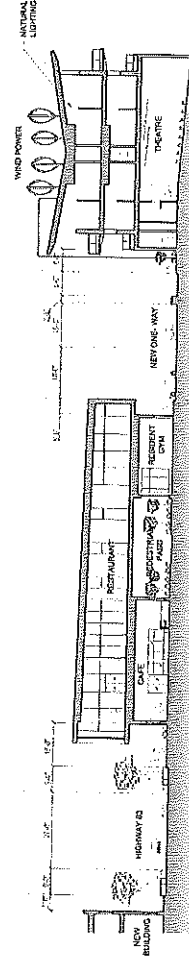
55.



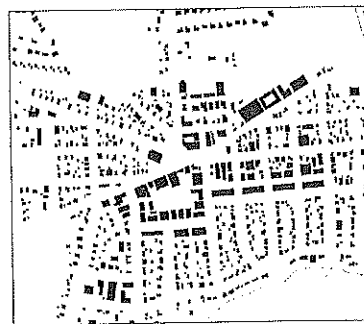
Section
Schnitt



Perspektive
Perspektiven



Section
Schnitt



Increasing Density
Erhöhung der innerstädtischen Dichte

Changes to Mukwonago's road network over time have changed the village center from a crossroads of community activity to a regional connector that serves through traffic. The intent of the project is to make Main Street the focus of activity and create a village center that once again supports community.

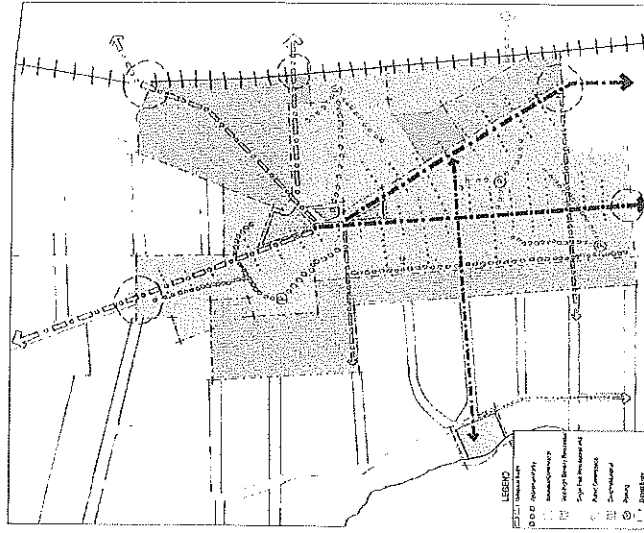
This strategy encourages additional development in the village center that will define the pedestrian realm and create enough activity to draw people to the downtown. The project suggests new uses along Main Street and Route 83 and more multi-family residential buildings between the existing commercial uses and residential neighborhoods. People moving to the area will be able to choose homes that are within walking distance to commercial uses and the lake. New residents will have less need for cars and they, along with existing residents, increase the area's vitality.

The street section of Route 83 and Main Street (Highway ES) can also be redesigned to discourage through traffic and encourage pedestrians. Route 83 and Highway ES can be reconfigured to include on-street bike lanes, street trees and planting strips, pedestrian scale street lamps, and sidewalks.

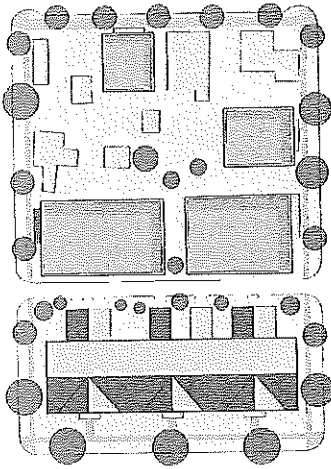
Die Veränderungen des Straßennetzwerks in Mukwonago manifestieren sich im Bild des Zentrums: früher war es geprägt von Straßenkreuzungen voller Vitalität, heute dient es nur noch als regionale Verkehrsschnittstelle. Dieses Projekt zielt darauf ab, die Hauptstraße wiederzubeleben und ein Stadtzentrum zu schaffen, dass wieder ein Mittelpunkt für die Aktivitäten der Gemeinde sein kann.

Diese Strategie will neue Entwicklungen im Zentrum fördern, welche die Fußgänger/innenumgebung neu definiert und Aktivitäten schafft, die mehr Leute ins Zentrum zieht. Neue Nutzungen entlang der Hauptstraße und der Route 83 sowie Mehrfamilienwohnbauten zwischen den existierenden Gewerbe- und Wohngebieten schaffen Möglichkeiten für neue Einwohner/innen, sich in Reichweite zu Wohnversorgungs-einrichtungen sowie dem See als Naherholungsgebiet anzusiedeln. Das Bedürfnis zur individuellen Mobilität wird somit gemindert, während die Gemeinde von der Belebung des Viertels profitiert.

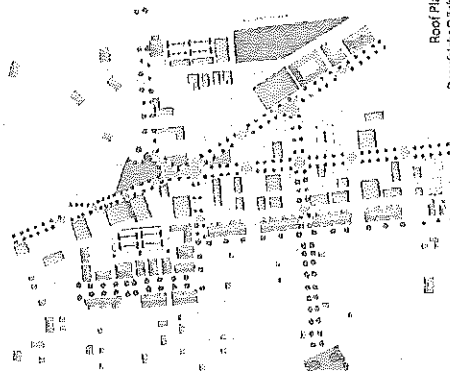
Der Straßenschnitt der Route 83 und der Hauptstraße (Highway ES) wird neu entworfen, um den Verkehr zu beruhigen und Fußgänger/innen anzuziehen. Durch die Neugestaltung der beiden Straßen können Fahrradwege, Straßenbäume und Pflanzstreifen, Bürgersteige und eine fußgänger/innenfreundliche Straßenbeleuchtung eingeplant werden.



Framework
Strategie



Block Detail
Blockdetail

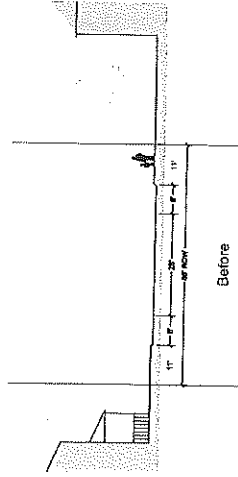


Roof Plan
Draufsicht Dächer

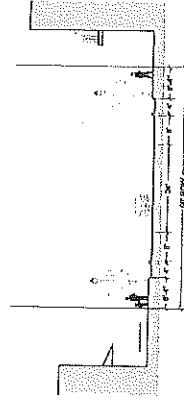
continues the themes of creating more activity town by proposing a mixed-use building that café and theater along with retail space on the housing above. By providing places for people village center, fewer spaces for cars are needed. id collection of stormwater can be integrated or spaces adding appeal and reducing the impact ment activities on the natural environment. The so enhances the public realm creating an active the sidewalk and a protected outdoor court for rt performances or café seating.

Die Strategie zur Wiederbelebung des Zentrums wird durch das Projekt weitergeführt. Es wird ein gemischtgenutztes Gebäude vorgeschlagen, welches ein Café und ein Theater sowie Einzelhandelsflächen im Erdgeschoss und Wohnflächen in den darüberliegenden Geschossen beinhaltet. Die Wohnflächen im Stadtzentrum tragen dazu bei, den Raumbedarf des Individualverkehrs zu verringern. Maßnahmen zum Regenwassermanagement können in die Außenraumgestaltung inkludiert werden und verringern die Umwelteinflüsse der Bebauung. Das Gebäude trägt auch zu einer Wiederaufnahme der Aktivitäten im öffentlichen Raum bei, da durch die Positionierung ein aktiver FußgängerInnenbereich und ein geschützter Außenraum für Kunstperformances oder einen Kaffeehausbetrieb geschaffen wird.

Highway 83 Section

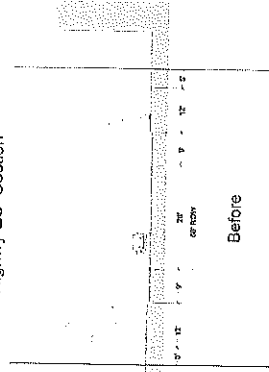


Before

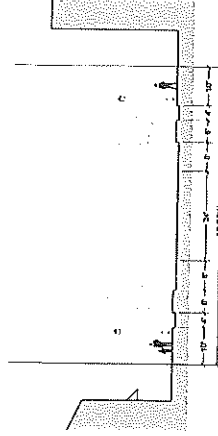


After

Highway ES Section

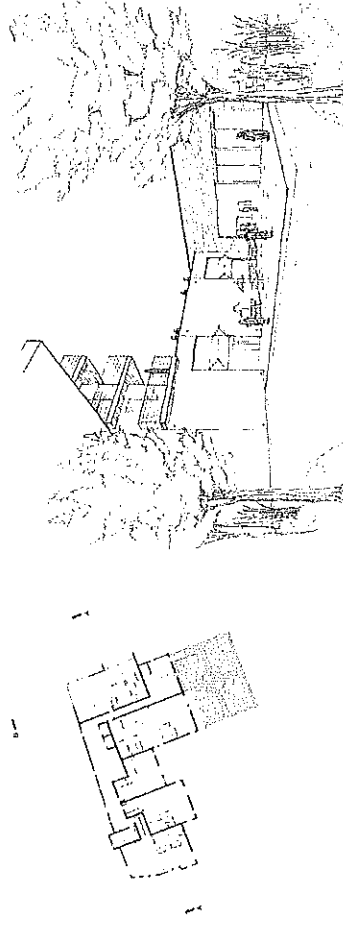
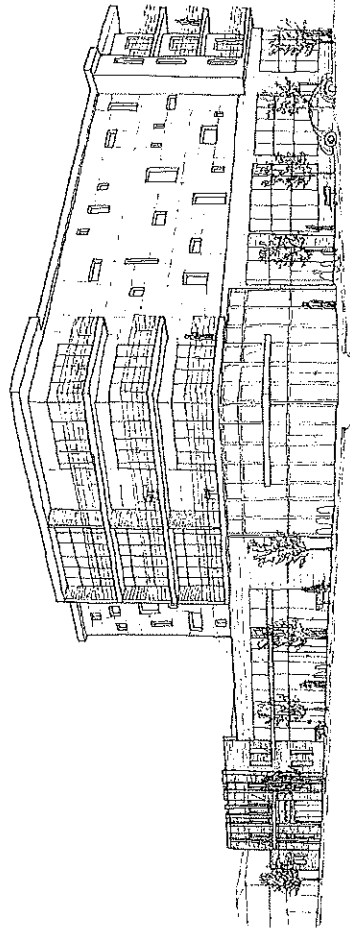
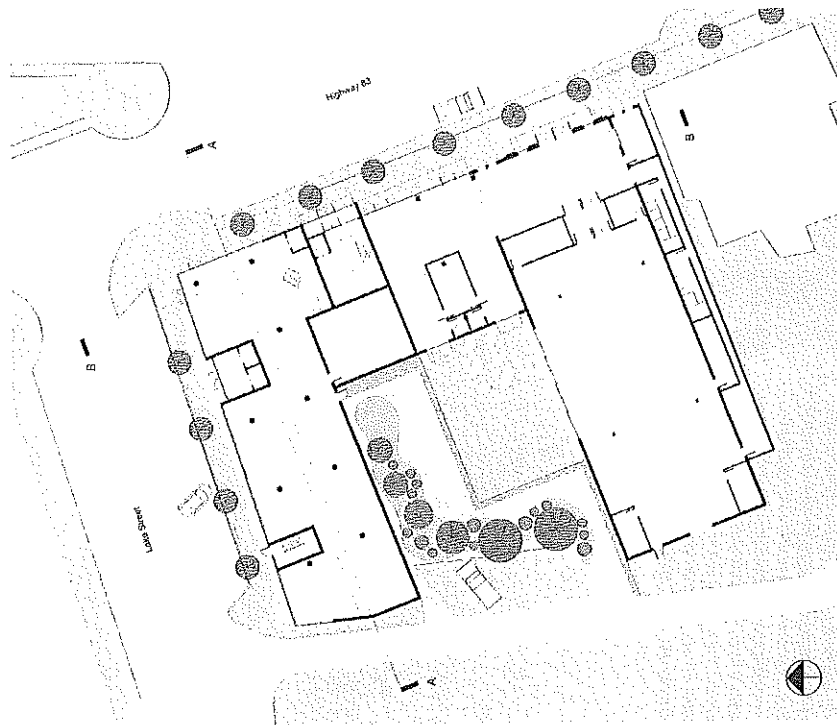


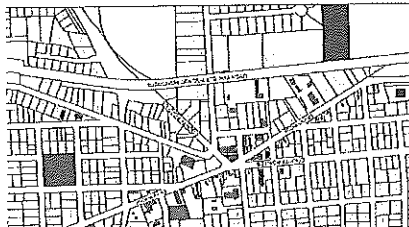
Before



After

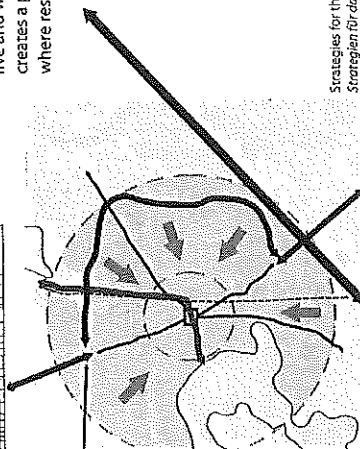
Sections
Schnitte



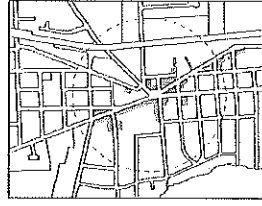


This project creates a distinctive village center by evolving the road network from the crossroads of two important regional connectors to a town square that provides a route for local traffic only. The project intends to change the balance between community places and traffic. It prioritizes public space, walking, and increasing activity in the downtown as a strategy to renew the village center.

The framework shows a four step process to realize a town square. First, adding pedestrian amenities and new uses along the Route 83 corridor calms traffic and begins to give the center more identity. Second, existing roadways are connected to create a route around the crossroads and the intersection is reconceived of as a civic plaza. Third, additional connections are made to complete the square. Fourth, continued infill development is encouraged in the center of the community to create a place where you can live and walk to the lakefront, shops, and work. The strategy creates a place in the physical center of the community where residents and visitors can come together.

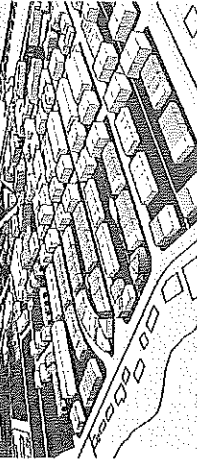
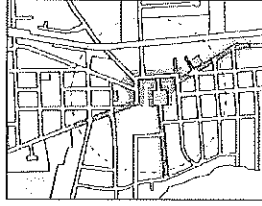


Strategies for the City Center
Strategien für das Zentrum

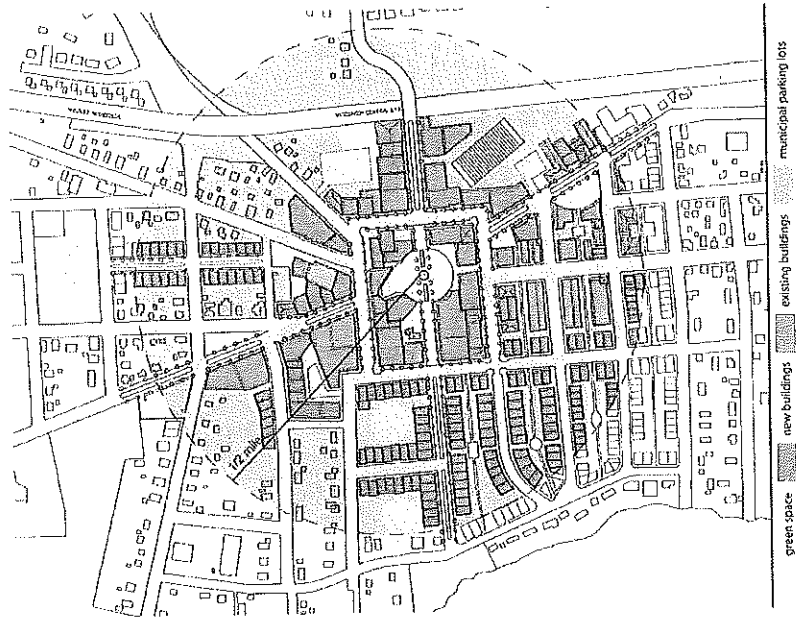


In diesem Projekt wird durch die Veränderung des Straßennetzwerks ein unverwechselbares Stadtzentrum geschaffen: zwei wichtige regionale Verbindungen werden zu einem Platz geführt, welcher nur dem lokalen Verkehr dient. Das Projekt versucht, ein Gleichgewicht zwischen öffentlichen Freiräumen und Verkehrsflächen zu halten. Der öffentliche Raum, das zu Fuß gehen, und eine erhöhte Vitalität in der Innenstadt sind die Merkmale dieser Strategie zur Wiederbelebung des Stadtzentrums.

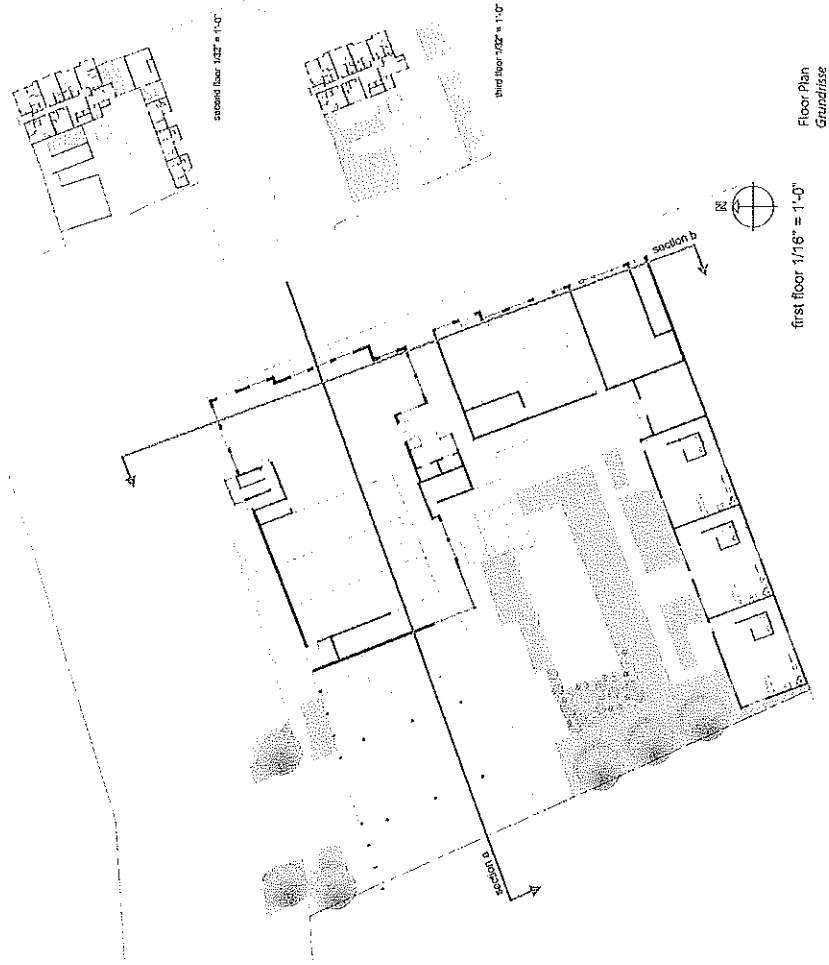
In vier Schritten soll ein Stadtplatz geschaffen werden. Der erste Schritt ist die Beruhigung des Verkehrs entlang der Route 83 durch die Attraktivierung für Fußgänger/innen und die Schaffung neuer Nutzungen. Danach werden bereits existierende Straßen verbunden, um eine Route rund um die innerstädtischen Kreuzungen zu schaffen und diese dadurch wieder als städtische Plätze wahrnehmen zu können. Im nächsten Schritt müssen zusätzliche fehlende Verbindungen geschaffen werden, um schlussendlich die leerstehenden Gebäude in der Innenstadt durch neue Nutzungen aufzufüllen und so einen lebenswerten Ort im Herzen der Gemeinde zu schaffen, an dem man wohnen, arbeiten und seine Freizeit verbringen kann.



Increasing Density in the City Center
Erhöhung der Dichte im Zentrum



Increasing Density in the City Center
Erhöhung der Dichte im Zentrum



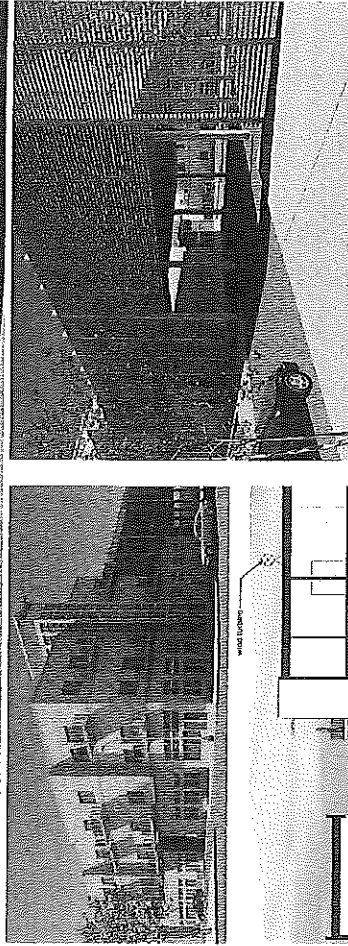
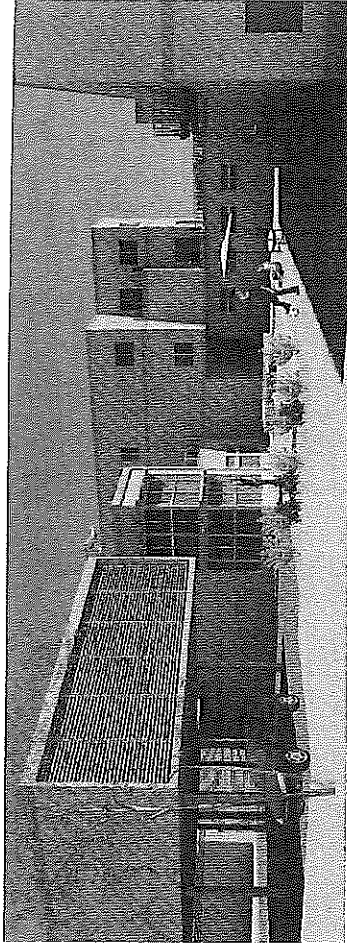
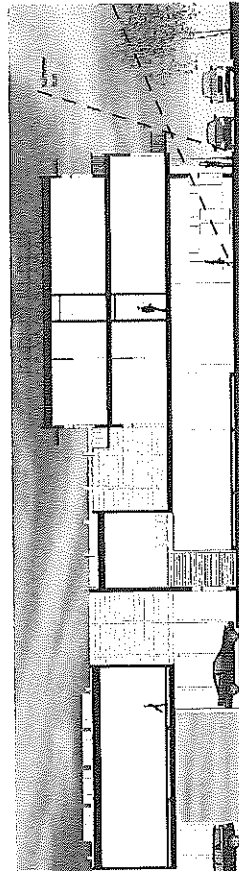
Floor Plan
Grundriss

id's population is increasing and its little league
ce space. The project conceives of a way to
ese needs to create a unique destination in the
er. Raised batting cages line Lake Street and a
e, a café, and community room are located along
arking is limited and provided directly below
practice space. A passage through the building
to a courtyard that contains planting, a pool that
infiltrates stormwater, and an area that provides
g space for residents. Integrating residential
turbines and sizing windows to reduce energy
helps reduce pollution and resource consumption.

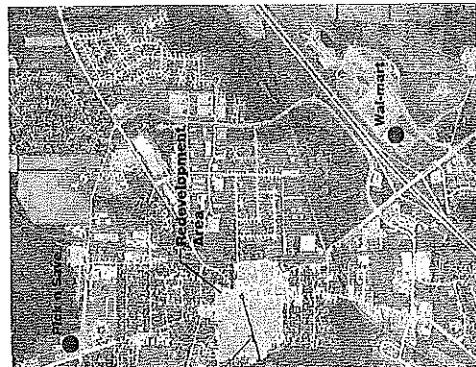
of housing that responds to different urban
is designed for the site. On the well traveled
ments are placed above retail uses so as to be
way of the main activity on the street. Homes
idual entrances at the ground level because
out onto a semi-enclosed courtyard. The design
mix of uses and green strategies to help renew
go's downtown.

Die Bevölkerung von Mukwonago wächst, wodurch auch der
Baseballverein mehr Platz benötigt. Der Entwurf versucht einen
Weg zu finden, um die Erfüllung dieser Bedürfnisse zu vereinen.
Entlang der Lake Street befinden sich erhöhte Schlagkäfige,
ein Gemeinschaftsraum geplant. Die begrenzten Parkplätze
sind unter den Schlagkäfigen angeordnet. Eine Passage durch
das Gebäude verbindet die Parkplätze mit einem begrünten
Innenhof, der sich durch ein Wasserbecken zur Regenwasser-
filtration und Infiltration und eine Aufenthaltszone für die
Bewohner/innen auszeichnet. Durch die Integration von klein-
maßstäblichen Windenergieanlagen und die Anpassung der
Fenstergrößen zur Reduzierung des Energieverbrauchs wird die
Umweltbelastung durch Verschmutzung und Energiekonsum
verringert.

Das Projekt beinhaltet eine Vielfalt an Wohnformen, die an
verschiedenste Lebensstile angepasst sind. Durch die Erdge-
schoßnutzung mit Geschäftsräumen sind die Wohnungen
nicht direkt dem Geschehen auf der Straße ausgesetzt. Der
Zugang vom Innenhof aus ermöglicht variable Eingangss-
situationen zu den Wohnungen. Der Entwurf zeichnet sich
durch eine Verbindung verschiedener Nutzungsformen und
ökologischer Planung aus, um die Innenstadt von Mukwonago
wiederzubeleben.



Perspectives and Sections
Perspektiven und Schnitte



To revitalize Mukwonago's village center, this project connects the community's existing downtown with Lower Phantom Lake. To create a successful village center, the following sustainable design goals were suggested for downtown Mukwonago:

- park improvement;
- sidewalk improvement;
- increase density, and
- develop mixed-use buildings

These goals can be used to connect Mukwonago's village center to Lower Phantom Lake and leverage the natural features of the area resulting in desirable urban redevelopment.

Downtown Mukwonago is located along the I-43 corridor, approximately 15 minutes from the University of Wisconsin-Whitewater, a university with a highly toughed business school. Since one of the major problems facing downtown Mukwonago is high commercial and retail vacancy rates, the asset of both the interstate and the university should be utilized by developing a business incubator in downtown Mukwonago.

This business incubator, the adjacent bakery, and the small retail-clothing store will all focus on promoting environmental sustainability. The second and third floors of the corner building, along with the third and fourth floors of the mid-block building contain affordable studio and one-bedroom units along with a few two and three bedroom options. The three and four story structures incorporate a residential density of 32 persons, have a floor area ratio of 1.69, and including parking cover only 59.8% of the site. All of the decisions made in the design intervention reflect the four design goals outlined for the downtown redevelopment and focus on environmental, social, and economic sustainability.

Context Map, structural Analysis
Bearbeitungsrahmen, Strukturanalyse

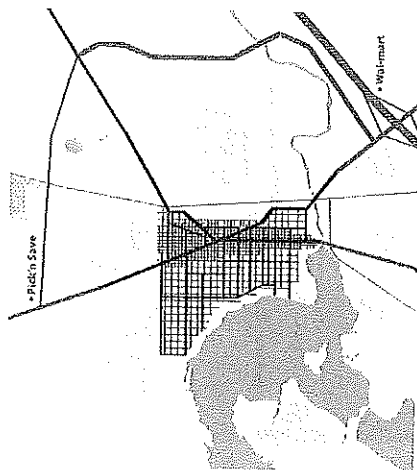


Um das Stadtzentrum Mukwonagos wiederzubeleben, zielt dieses Projekt auf eine Verbindung der Innenstadt mit dem Lower Phantom Lake ab. Es gibt vier Ziele, die durch nachhaltiges Strategien erreicht werden sollen: die Verbesserung der Parksituation sowie die Entwicklung gemischtenutzter Gebäude. Durch die Verbindung der Innenstadt mit dem Lower Phantom Lake und die Attraktivitätssteigerung der natürlichen Potenziale der Region wird eine wünschenswerte urbane Entwicklung erreicht.

Die Innenstadt von Mukwonago befindet sich am I-43 Korridor, 15 Minuten von der University of Wisconsin entfernt. Da eines der Hauptprobleme der Innenstadt die leerstehenden Büro- und Gewerbegebäude sind, soll die Nähe zur Interstate und zur Universität als Kapital genutzt und ein Gründerzentrum erreicht werden.

Das Gründerzentrum, die benachbarte Bäckerei und das Bekleidungsgeschäft werden gemeinsam darauf abzielen, ökologische Nachhaltigkeit zu propagieren. Im zweiten und dritten Stock des Eckgebäudes sowie dritten und vierten Stock des Mittelgebäudes beherbergen preislich erschwingliche Ateliers und Einzimmer-Wohnungen, teilweise mit Zwei- bis Dreizimmer-Optionen. Die 3- und 4-geschossigen Gebäude mit einer GFZ von 1.69 und einer Parkflächenbedeckung von 59,8 % bieten Platz für 32 Personen. Alle Entscheidungen, die im Zuge des Entwurfsprozesses getroffen wurden, gehen mit den in der Strategie festgelegten Entwicklungszielen einher.

Durch die neue Bebauung profitiert die Stadt von durch die neuen, jungen und innovativen Unternehmen. Die Firmen haben die Möglichkeit im Gründerzentrum zu starten und sich später auf die umliegenden Zonen auszuweiten, wobei die Innenstadt von den verbleibenden Arbeitsplätzen und der neu angesprochenen Kundenschicht profitieren kann. Die jungen

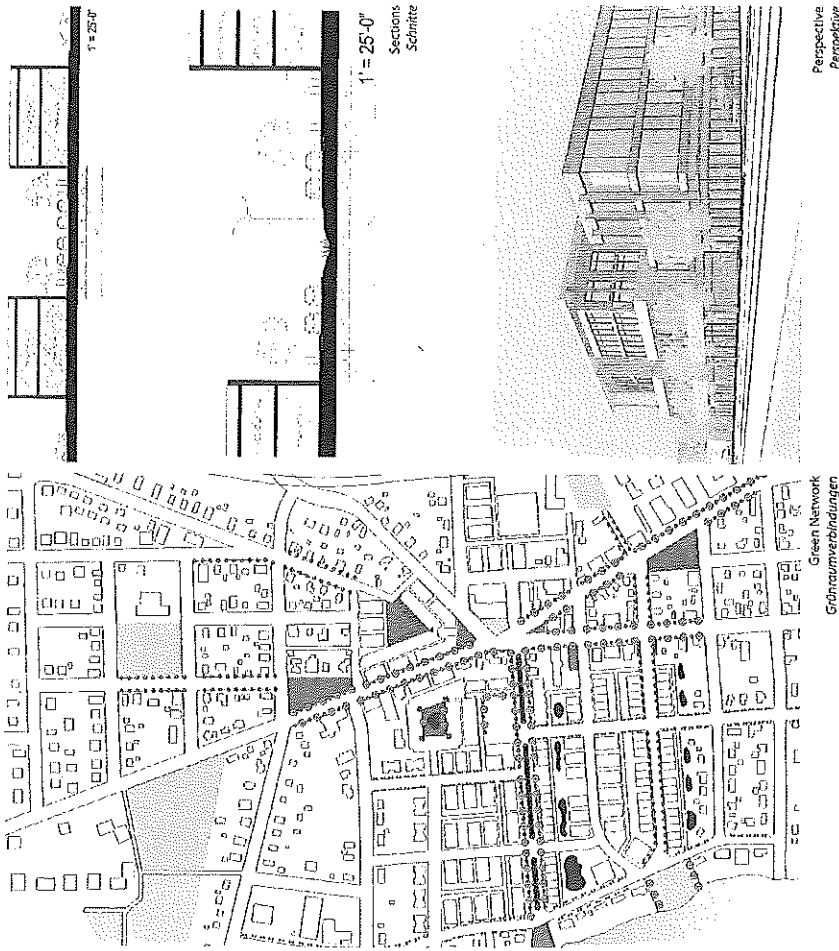
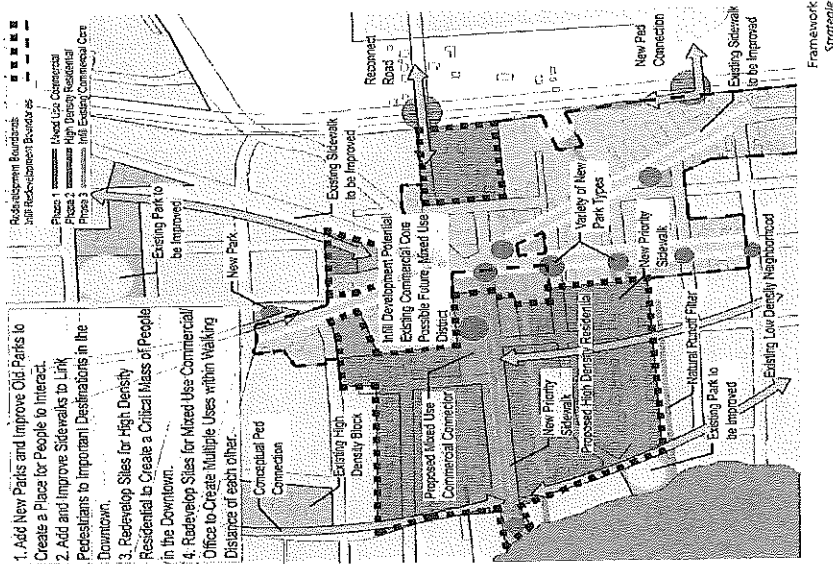


Unternehmer/innen mit frei verfügbarem Einkommen stellen hohe Ansprüche an ihren Wohnort, und verlangen u.a. nach Unterhaltungsmöglichkeiten.

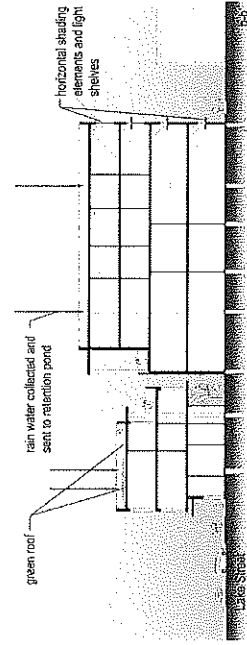
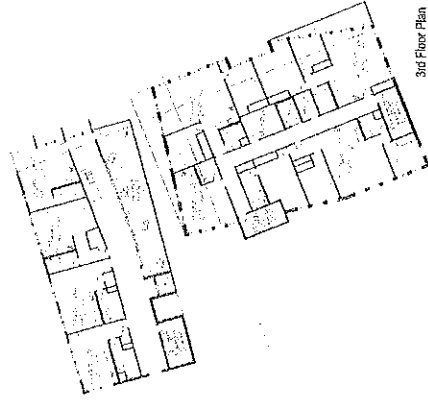
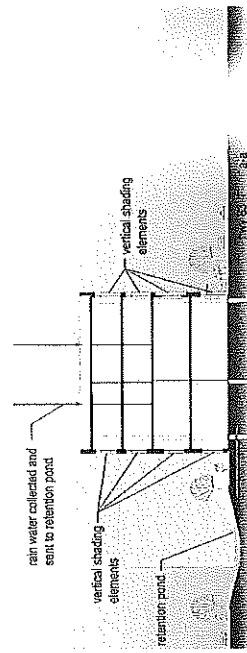
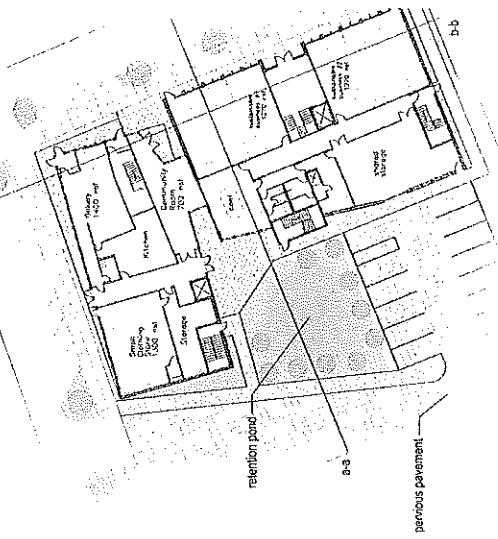
Die Wohneinheiten über den Geschäftsflächen und dem Gründerzentrum werden Leute anziehen, die an nachhaltigen Geschäftsmodellen interessiert sind. Um einen Ort zu schaffen, der für diese jungen Unternehmer/innen lebenswert erscheint, muss das neue Gebäude als Vorbild für die zukünftige Entwicklung der Stadt gelten. Zusätzlich zu den genannten Entwicklungen wird das Projekt eine vielschichtige aktive Fußgängerzone schaffen. Das Projekt wendet sich mit den Nutzungen im Erdgeschoss dem Highway 83 zu, um den nördlichen Eingang zur Innenstadt attraktiver zu gestalten und Räume zum Flanieren und Sitzen entlang des Straßenrands zu schaffen.

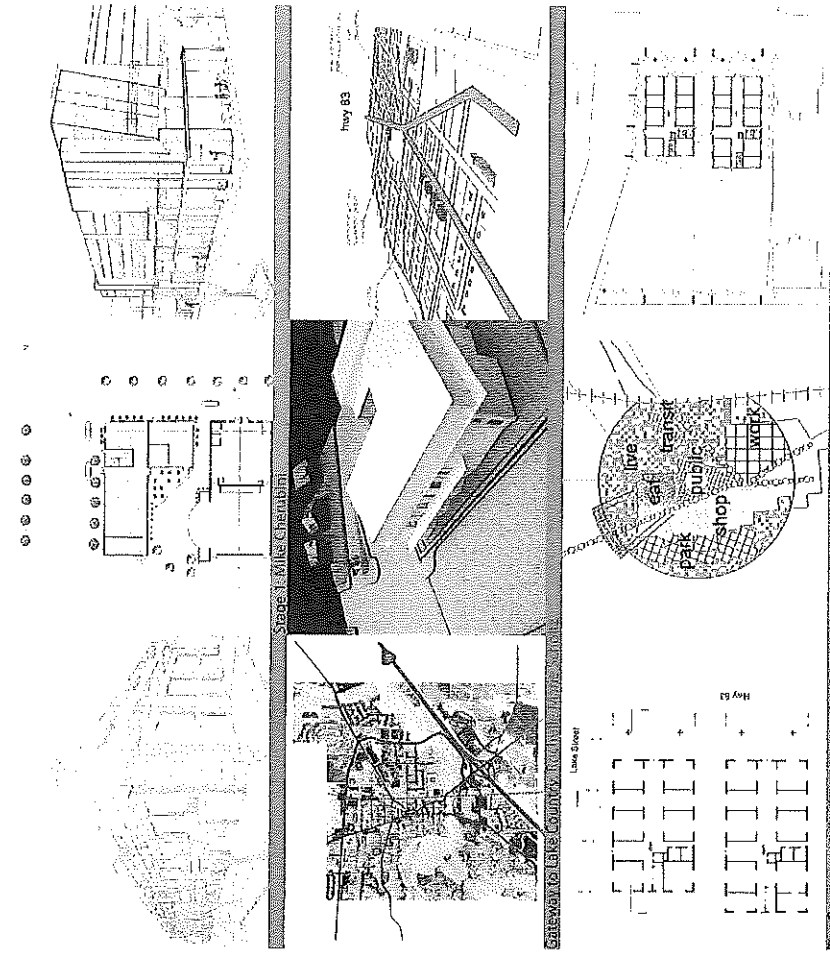
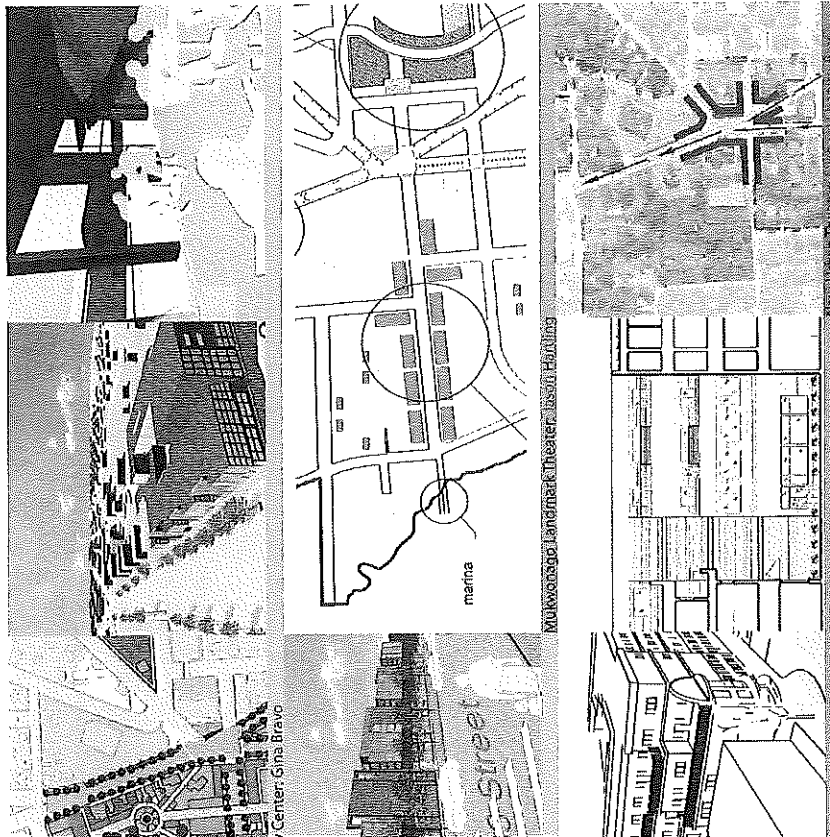
ment of the study site will
ing, and innovative businesses
Mukwonago, jump-starting
These new businesses will start
These new businesses will be able to expand
remaining vibrant employment
the downtown area. With this new
ss, the downtown will experience
t seen in a long time. These young
with disposable income, will need
and more than likely want to live in
entertainment possibilities.

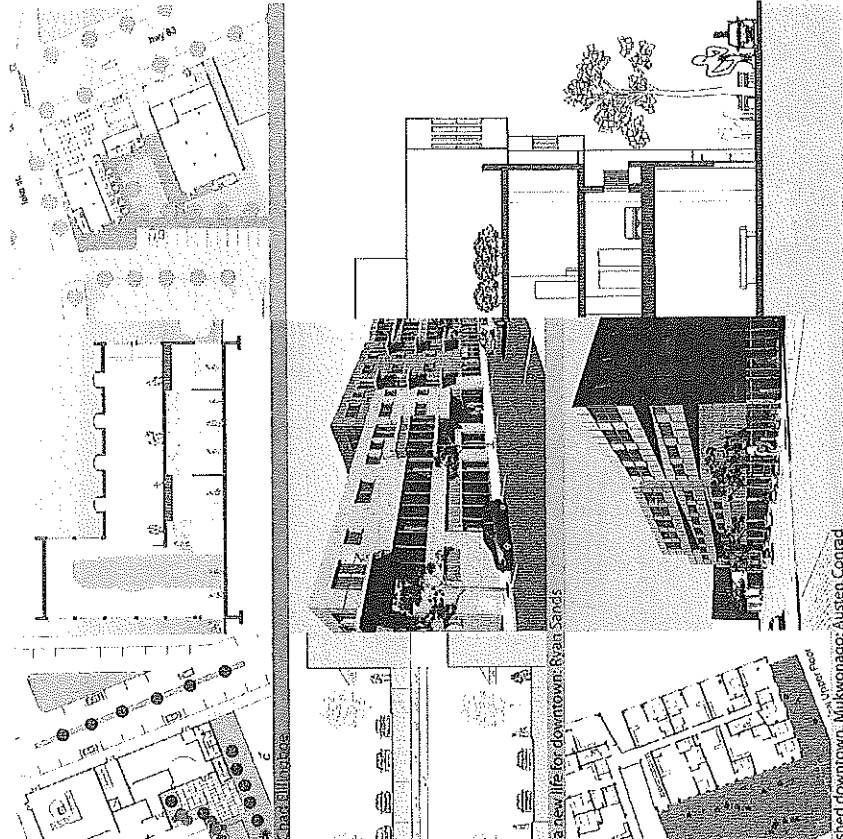
is above both the sustainable retail
business incubator space will
people that might be interested
sustainable business opportunities.
ate a place that these young
want to live, the building must
cedent for future downtown
In addition, the new development
dynamic pedestrian zone along
supporting multiple levels of
the project addressed Highway 83
commercial, and public spaces on
These spaces will help activate the
y into the downtown by allowing
k, sit, and congregate along the



a catalyst for sustainable incubators







TU Graz Students
Studierende der TU Graz

Daniela Almeier
Nicole Bergmann
Karin Dobbler
Konrad Edlinger
Jürgen Führer
Dragan Malovic
Sonja Mijatovic
Ulrich Plattner
Mike Ramsauer
Lukas Stangl
Felix Wiesner
Bernd Viereck
Axel Teich

UWM Students
Studierende der UWM

Gina Bravo
Mike Cherubini
Austen Conrad
Chad Ellingboe
Jason Hartling
Matt Honold
Dan Jaeger
Barbara Hughes
Larry Kilmer
Jill Naumes
Eric Sahnov
Ryan Sands
Rochelle Scholz
Michael Shapir

Short Biographies
Kurzbiografien

Gunther Koppelhuber is an architect and principal of KMT / n-o-m-a-d, and adjunct faculty member at the Institute of Urbanism, Graz University of Technology.

Joost Meuwissen is Professor and head of the Institute of Urbanism at the Graz University of Technology.

Ulrike Probst is Professor and assistant Director of the Institute of Landscape Development, Recreation, and Conservation Planning at the University of Natural Resources and Applied Life Sciences, Vienna.

Christine Scott Thomson leads a land planning division in the full-service architecture firm of Plunkett Ryscich Architects and is a professor in the Department of Architecture at the University of Wisconsin-Milwaukee, USA.

Studio instructors
BetreuerInnen

Christine Scott Thomson

Studio instructors
BetreuerInnen

Gunther Koppelhuber
Joost Meuwissen
Kim Thornton

Kim Thornton is an urbanist and principal of KMT / n-o-m-a-d, and adjunct faculty member at the Institute of Urbanism, Graz University of Technology.

community can be renewed in small cities
 success of responsive urbanism, despite the
 cess of economic globalization. Even with
 es of dematerialized information, many
 community are tied to local conditions
 st – people, buildings, landscapes, and
 remain with altered relationships creating
 dynamics. Small cities need new tools that
 relationships and develop a culture of

the mismatch between differentially
 networks – global digital vs. digital regional –
 actors may be identified and even fostered.
 unication can be used to supersede
 mitations of a small city and may link
 ted sectors in other small communities
 n to inhabit an energized cross-border

usual, yet potent, influence has the

ffect the local political arena. By
 geographically unified sets of communities
 pine valley) or a terrain of communities with
 ity (Mukwonago's kettle moraine territory)
 g in a robust community planning process
 regional and global points of collaboration,
 might gain new presence.

small cities can make more informed and better
 future development by supporting design
 design strategies that reveal the relationship
 ning tools and their spatial consequences.
 that develop a visual argument rooted in

Trotz unantastbarer, ökonomischer Globalisierungskräfte ist
 es möglich, Gemeinden durch einen verantwortungsvollen
 Urbanisierungsprozess zu erneuern, und „fit“ für das digitale
 Zeitalter zu machen. Auch unter dem Aspekt von neuartigen
 Netzwerken und entmaterialisierter Informationsflüsse werden
 viele Bereiche der Gemeinschaft und lokaler Gegebenheiten
 erhalten bleiben. Menschen, Bevölkerung, Landschaften und
 Infrastruktur bilden mit den globalen Tendenzen neue Konstel-
 lationen und kreieren neue räumliche Dynamiken. Gemeinden
 benötigen neue Werkzeuge, um diese Beziehungen zu ermög-
 lichen, und eine Kultur der Verantwortung zu entwickeln.

Um das Missverhältnis zwischen unterschiedlich entwickelten
 Netzwerken zu adressieren – global digital vs. digital regional
 – werden neue politische Akteure notwendig. Digitale Kommu-
 nikation kann dazu verwendet werden, um geographische
 Benachteiligungen von kleinen Gemeinden zu überwinden, und
 kann ähnlich isolierte Bereiche in anderen kleinen Gemeinden
 untereinander verbinden, wodurch sich die Möglichkeit bietet,
 sonst vernachlässigte Randbereiche zu beleben.

Diese informelle Basis hat das Potential, die politische Bühne
 maßgeblich zu beeinflussen. Die Wahrnehmung einer geogra-
 fischen Einheit – wie sie im Bereich Radstadt/Enns-Pongau
 zu finden ist – oder einer Einheit durch verwandte Identitäten
 – wie im Fall des Kettle-Moraine Territory um Mukwonago –
 bietet diesen Akteuren den Boden für immer mehr Relevanz,
 durch Engagement in einem soliden Planungsprozess Bezugs-
 punkten für Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden
 herzustellen.

Zusätzlich sollen kleine Gemeinden in der Lage sein,
 informiertere Entscheidungen über ihre zukünftige
 Entwicklung zu treffen, in dem sie Gestaltungsprozesse

revealing the intersection between well understood local
 dynamics and the poorly understood invisible non-local
 dynamics, a product of the increasing complexity, intensity,
 and global span of networks, can empower and revitalize
 small cities.

und Strategien unterstützen, die sich auf die Beziehung
 von Planungswerkzeugen und deren Konsequenzen bei der
 Umsetzung konzentrieren. Interventionen, die ein visuelles
 Argument zwischen den leicht verständlichen, lokalen
 Dynamiken und den wenig verständlichen, weit unsichtbaren,
 nicht lokalen Dynamiken als Ergebnis von zunehmender
 Komplexität, Intensität und global versponnener Netzwerke
 entwickeln, können einen wichtigen Beitrag zur Revitalisierung
 von kleinen Gemeinden leisten.

Hofstätter, M., Haas, P., 2007, Untersuchung der
Zeit und der potenziellen Beschneidungszeiten
Raum, Beitrag zu STRATEGE. Institut für
BOKU Wien. Endbericht, unveröffentl.

2006, STRATEGE: Regionalprofil und
e. Österreichisches Institut für Raumplanung
Informationsdienst, Wien. Erster Zwischenbericht,
tht.

mark, 2006, <http://www.landtag.steiermark.at>,
nente/10846264_5076210/5f4cf11c/15_1638
C3%A4chtungen.pdf, gesehen am 5.10.2008

ark, ohne Jahr, www.weiterbildung.steiermark.at,
gesehen am 5.10.2008

bier und Kepplinger OEG, 2007,
ltnisse) als Determinante eines nachhaltigen
turismus. Unveröffentlichter Abschlussbericht
on STRATEGE

gebnisse der Raumforschung –
yse, Akteursanalyse und SWOT, Beitrag zu
veröffentlichtes Manuskript, Wien

Climate Change in the European Alps:
ter Tourism and Natural Hazards Management,
dataoecd.org/14/61/37825761.pdf,
5.10.2008

07, Climate Change: Consequences for
Destinations in Austria. Presentation. IUFRO

Division VI Symposium: Integrative Science for Integrative
Management. 14.-20.8.2007, Saarisekä, Finnland.

Pröbstl, U., Klimawandel, 2008, Zukunft und
Herausforderung für den Tourismus, in: Ländlicher
Raum, Online Zeitschrift des Bundesministeriums für
Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft,
5/2007, <http://www.laendlicher-raum.at/artikel/articleview/61179/1/>
10402, 2007, gesehen am 01.05.2008

Pröbstl, U., Prutsch, A., Formayer, H., Landauer, M., Grabler, K.,
Kulnig, A., Jesch, M., Dallhammer, E., Krajasits, C., 2008, Climate
change in winter sport destinations – Transdisciplinary
research for implementing sustainable tourism, in: Pineda,
F.D., Brebbia, C.A. (Hrsg.), Sustainable Tourism III, WITPRESS,
S.165-173

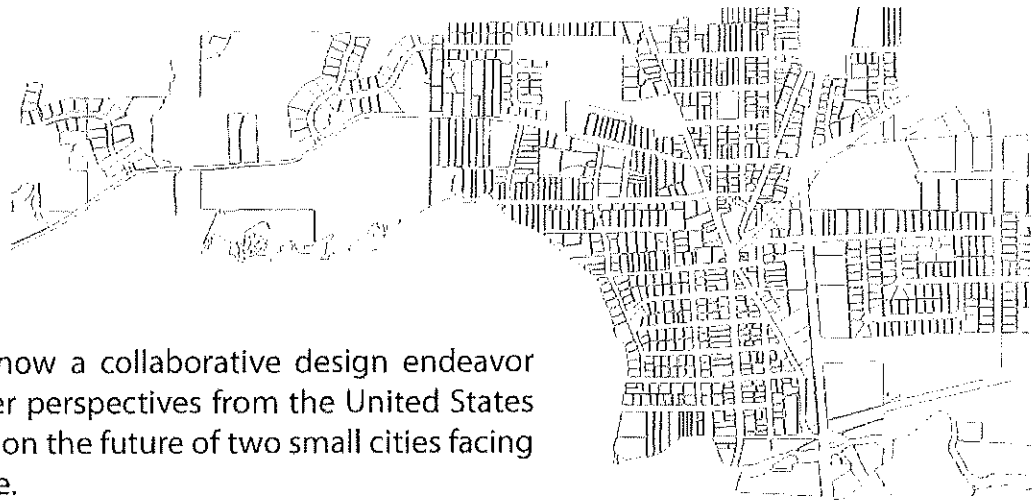
Alpine Symphony
Alpensymphonie

* Theodor W. Adorno, 'Aus Sils Maria', Ohne Leitbild. Parva
Aesthetica (Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag, 1967),
49-51.

** Ruth Eaton, Die Ideale Stadt. Von der Antike bis zur
Gegenwart. Übersetzung: Nikolaus G. Schneider (Berlin:
Nicolaische Verlagsbuchhandlung, 2003), 95-97.

A Challenge: Alpine Resort Enns-Pongau?
Herausforderung: Alpinresort Enns-Pongau ?

*** Roger Diener, Jacques Herzog, Marcel Meili, Pierre de
Meuron, Christian Schmid: 'Die Schweiz, ein städtebauliches
Portrait' (Birkhäuser Verlag, 2006)



his booklet will show a collaborative design endeavor
 that brings together perspectives from the United States
 and Austria to bear on the future of two small cities facing
 tremendous change.

Die Broschüre zeigt im Rahmen einer interuniversitären
 Zusammenarbeit österreichische und US-amerikanische
 Perspektiven über die Zukunft von zwei kleinen Gemeinden,
 die mit großen Herausforderungen konfrontiert sind.



rof

ry (USA)

