

# Imaginäre Architektur

Autor(en): **St. Florian, Friedrich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **22 (1968)**

Heft 10: **Abfertigungssysteme und Flughafenempfangsgebäude =  
Systèmes d'enregistrement et bâtiments de réception des  
aéroports = Dispatching systems and airport terminal buildings**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-333334>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

zweistöckigen alten Kyoto-Reihen-  
häusern begrenzt; durch geschickte  
Staffelung, unter Ausnutzung der  
vorhandenen Topologie, wird dieser  
Häuserzug viel zu lang, zu langweilig.  
Er wird quasi zum Wegweiser.

e) Der Raum des Kiyomizu-Abkür-  
zungsweges (5) ist beidseitig von  
den gleichen zweistöckigen Reihen-  
häusern gefaßt, und man hat kon-  
stant vom Anfang bis zum Ende die  
Silhouette der Kiyomizu-Pagode vor  
bewaldetem Hintergrund als Anreiz  
oder «Augenstop» in Bewegungs-  
richtung vor sich.

Das Raumerlebnis auf einem vollen  
Rundgang im eigentlichen Tempel-  
bezirk ist nicht so sehr durch eine  
klare hierarchisch saubere Anein-  
anderreihung von Einzelräumen,  
sondern mehr durch ein Ineinander-  
fließen von Einzelräumen charak-  
terisiert; es läßt sich wohl auch hier  
die grundlegende Weg-Ort-Gestal-  
tungsdialektik entsprechend der  
Bewegung—Ruhe—Umwelterlebnis-  
dialektik erkennen, doch ist diese  
Dialektik räumlich nicht so klar  
herausgearbeitet, da ihr religiös  
nicht dieselbe Bedeutung der Auf-  
bereitung einer profanen in eine  
zunehmend heiligere Welt wie bei  
reinen Shinto-Schrein-Anlagen zu-  
kommt.

Zwei psychologische Umweltgestal-  
tungstricks werden hier mit größtem  
Erfolge ausgespielt:

a) Das konstante lineare Ineinander-  
fließen oder Verschmelzen von  
Einzelräumen bewirkt praktisch, daß  
der Pilger dauernd weitergeleitet  
wird und weder zu einem kurzfristi-  
gen Einhalten noch zu einer Haupt-  
rast eingeladen wird. Das wird be-  
sonders bei der Ankunft auf der  
Butai, der «Tanz- oder Aussichts-  
bühne» des Hondo, der Haupthalle  
(11) erlebbar; ein herrlicher Aus-  
blick über einen Großteil Kyotos  
verleitet ihn zur Annahme, er hätte  
tatsächlich eine Art «Ziel» erreicht.  
Doch da erschließt sich tief unter  
ihm eine neue Attraktion: der Oto-  
wa-Wasserfall, tief unter dem Oku-  
No-In (16), dem «Innersten Bau»,  
vor dem sich Pilger erfrischen und  
tummeln. Eine klar sichtbare lange  
Treppe führt zu dieser neuen Attrak-  
tion hinab; aber an diesem klar als  
Ort ausgebildeten Ruhe-Raum an-  
gekommen, wird er sofort wieder  
von einem mit Ahornbäumen bal-  
dachinartig überdachten Weg-Raum  
zum Weiterziehen angeleitet. Er hat  
praktisch – und das ist wohl echt  
buddhistische Logik – für sich selbst  
durch konkrete Erfahrung heraus-  
zufinden, daß letzten Endes Weg  
und Ort, Weg und Ziel, Ruhe und  
Bewegung dasselbe, das heißt, nur  
zwei verschiedene Modalitäten eines  
größeren Ganzen sind.

b) Für die meisten Pilger ergibt sich  
wohl der größte Schock in dem  
Augenblick, wo er erkennt, daß er –  
ohne es auch nur zu ahnen – plötz-  
lich an seinen Ausgangspunkt (19)  
zurückgekehrt ist. Die durchschrittene  
Raumfolge hat ihn jeder Orien-  
tierung beraubt. Die Tatsache be-  
steht, doch wie dies raumpsycho-  
logisch im einzelnen erreicht wor-  
den ist, ist mir noch unklar.

Das Umweltserlebnis als Ganzes  
wird in der Erinnerung eines Pilgers  
immer eines einer zu einer komplet-  
ten Einheit verschmolzener Raum-  
folge sein.

(Der dritte Teil dieses Beitrages  
wird in Heft 11/68 erscheinen.)

Friedrich St. Florian, Rom

## Imaginäre Architektur

Die Raumgebilde der luftgebundenen  
Transportsysteme

Es gibt heute im Luftraum über  
großen Städten Raumgebilde, die  
man als imaginäre Architektur be-  
zeichnen kann. Es sind dies die so-  
genannten «Holding Areas» oder  
Warteräume, in denen ankommende  
Flugkörper zunächst in vielgeschos-  
sigen Spiralen geordnet und dann  
zu den Landeplätzen gesteuert wer-  
den. Im Luftraum über New York  
existieren zum Beispiel acht solche  
Raumgebilde, die Rückstauwarte-  
räume für den John-F.-Kennedy-  
Flughafen nicht mitgerechnet.

Im technischen Sinn sind das Ver-  
kehrseinrichtungen im Luftraum, die  
durch die zunehmende Dichte im  
Flugverkehr notwendig geworden  
sind.

Über diesen rationalen Zusamen-  
hang hinaus faszinieren das Raum-  
konzept solcher Konstruktionen und  
die möglichen Ansätze für kommen-  
de Architekturvorstellungen.

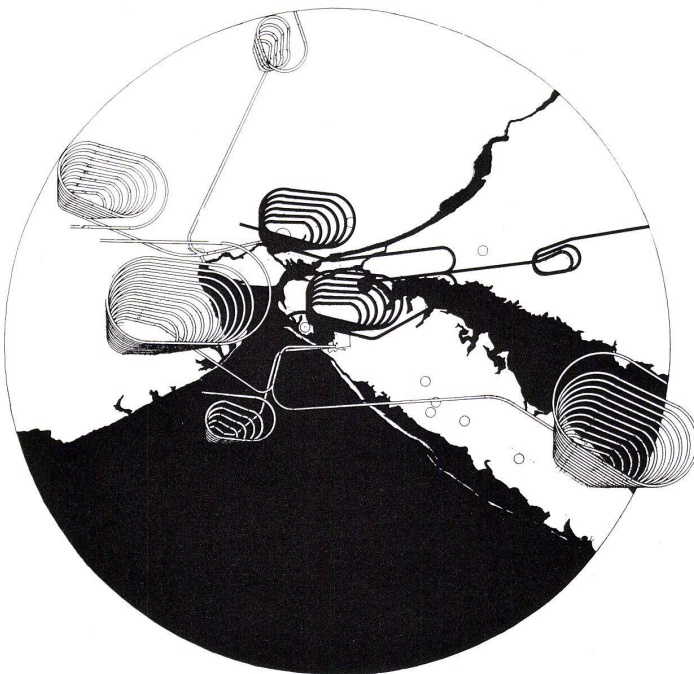
Zunächst sind zwei Eigenschaften  
des Raumkonzeptes sofort erfaßbar:  
Einmal fügen sich diese erzeugten  
Raumgebilde durchaus allen tradi-  
tionellen Definitionen der Ingenieur-  
baukunst. Sie sind meßbar, haben  
Dimensionen, Höhe, Breite, Tiefe,  
nur daß die Raumhüllen nicht mehr  
physisch existent sind, sondern nur  
als Einbildung existieren. Eine zweite  
Eigenschaft ist, daß diese Verkehrs-  
bauten überhaupt nur dann existie-  
ren, wenn sich ein Flugkörper ihrer  
bedient.

Übertragen auf das Gebiet der Archi-  
tektur, scheint mir das Phänomen  
solcher Raumkonzeptionen ver-  
heißungsvoll. Die Vorstellung einer  
Architektur, die imaginär ist, das  
heißt eine Architektur, die erfunden,  
erzeugt und realisiert werden kann  
ohne jegliche materielle Belastung  
oder Begrenzung und die dennoch  
mittelbar ist, ist im Augenblick  
kaum mehr als ein Gedankensprung,  
ein Traum, eine Hypothese. Als  
Hypothese ist sie freilich Teil einer  
viel umfangreicheren Entwicklung,  
die sich in der Transformation des  
Menschen selbst vollzieht. Mit der  
zunehmenden Ausdehnung des  
menschlichen Erfahrungs- und Er-  
lebnisbereiches gewinnt das Phäno-  
men der Imagination neue Dimen-  
sionen.

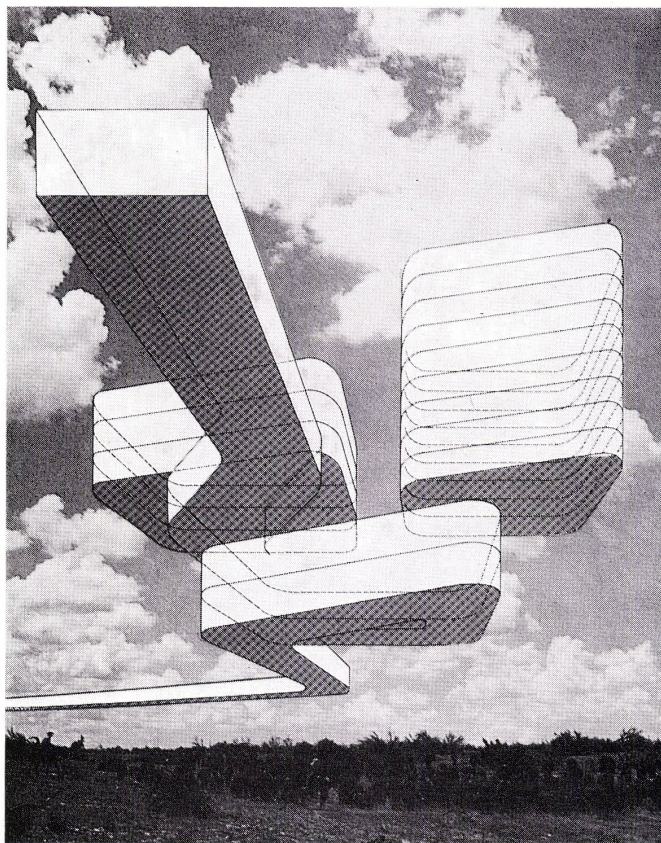
1  
«New York Bird Cage». Die Anordnung  
der Warteräume im Luftraum über  
New York. Der Radius ist 50 Meilen.

2  
«Waiting Rooms». Imaginäre Architektur.  
Montage, 1968.

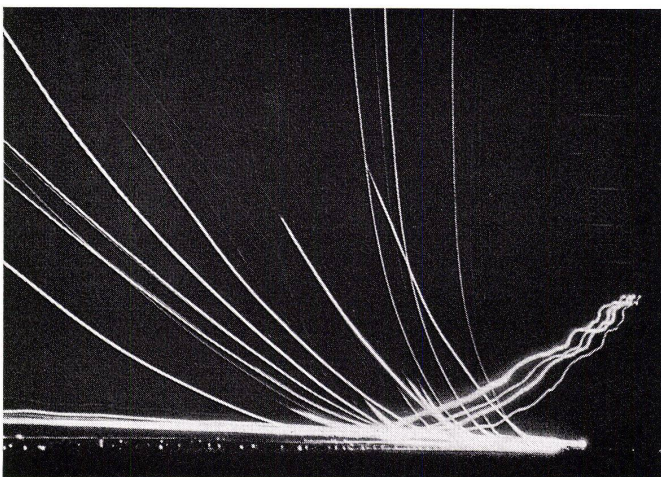
3  
Imaginäre Kraftlinien luftgebundener  
Transportsysteme. John-F.-Kennedy-  
Flughafen. In einer mittleren Verkehrs-  
stunde befinden sich ungefähr 300 bis  
500 Flugkörper innerhalb des «New York  
Bird Cage».



1



2



3